

TOETSINGSADVIES OVER HET MILIEU-EFFECTRAPPORT  
BAANVERLENGING LUCHTHAVEN EELDE

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Toetsingsadvies

Toetsingsadvies over het milieu-effectrapport baanverlenging  
luchthaven Eelde / Commissie voor de milieu-effectrapportage. - Utrecht :  
Commissie voor de milieu-effectrapportage  
ISBN 90-71887-66-9  
SISO 614.62 UDC 504.064.2:625.717(492\*9761)  
Trefw.: milieu-effectrapportering ; Eelde (luchthaven).



## commissie voor de milieu-effectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en  
Waterstaat,  
Postbus 20901  
2500 EX 's-GRAVENHAGE

uw kenmerk

uw brief

ons kenmerk

onderwerp

Toetsing MER Baanverlenging  
Luchthaven Eelde

U156-88/Re/mc/125-141

utrecht,

16 februari 1988

Hierbij bied ik u het advies aan van de Commissie voor de milieu-effectrapportage over het Milieu-effectrapport (MER) Baanverlenging Luchthaven Eelde. Dit advies, uitgebracht overeenkomstig artikel 41z van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm), is opgesteld onder verantwoordelijkheid van de daartoe ingestelde werkgroep van de Commissie onder voorzitterschap van ondergetekende. Het omvat de toetsing van het MER in de vorm van opmerkingen en aandachtspunten, die zijn bijeengebracht overeenkomstig de onderwerpen die volgens de Wabm en de op 21 augustus 1985 door u vastgestelde richtlijnen in het MER behandeld moesten worden.

De Commissie heeft er waardering voor, dat de NV Luchthaven Eelde reeds in 1985 vooruitlopend op de invoering van de wettelijke regeling voor milieu-effectrapportage (m.e.r.) had besloten tot uitvoering van m.e.r. ten behoeve van de besluitvorming over de uitbreiding van de luchthaven en dat het concept van het MER op regionaal niveau al in discussie is geweest.

Bij het opstellen van dit toetsingsadvies heeft de Commissie gestreefd naar een goede inhoudelijke afstemming op haar eerder uitgebrachte toetsingsadvies over de uitbreiding van de Luchthaven Zuid-Limburg.

Uit het advies komt naar voren, dat het MER een goed leesbaar en overzichtelijk rapport is. Daaruit blijkt, dat vooral milieu-effecten zijn te verwachten voor het aspect geluid. Helaas moet de Commissie constateren dat geluidhinder en de daarmee samenhangende omvang van het vliegverkeer onvoldoende duidelijk en diepgaand zijn behandeld in het MER. Het gaat daarbij vooral om de geluidsbelastingen en de effecten, ook bij lagere waarden dan 35 Ke en de maximale geluidniveau's. De Rijksluchtvaartdienst heeft op verzoek van de Commissie een correctie op het MER uitgebracht, die deze tekortkomingen voor een deel ondervangt. Het MER biedt tezamen met deze correctie redelijk voldoende informatie voor het beoordelen van de milieu-gevolgen van de voorgenomen baanverlenging en de beoogde intensivering van het vliegverkeer.

Voor enkele aspecten is echter een nadere uitwerking wenselijk. Dit is door de Commissie in haar advies aangegeven. De uitwerking zou kunnen worden opgenomen in de overwegingen bij het besluit over de aanwijzing.

De inhoud van het MER is door de initiatiefnemer afgestemd op de voorgenomen baanverlenging en de in het Bedrijfsplan aangegeven intensivering van het vliegverkeer. Het ontwerpbesluit over de aanwijzing beperkt zich echter niet tot het vaststellen van de met de intensivering samenhangende geluidscontouren. Dat betreft ook het vaststellen van de zoneringscontour volgens het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen. Deze zoneringscontour blijkt veel ruimer te zijn dan de genoemde geluidscontouren, waardoor derhalve veel verdergaander ontwikkelingen mogelijk zouden worden gemaakt dan die, welke de NV Luchthaven Eelde voor ogen staan.

De Commissie is van mening dat het MER onvoldoende informatie biedt om een beslissing over deze ruimere zoneringscontour te onderbouwen. Wanneer U als bevoegd gezag naast het nemen van het besluit, waarvoor het MER is opgesteld, tevens een besluit (in casu over de zoneringscontour) zou nemen dat zoveel verder reikt dan de in het MER beschreven activiteit en de daaruit voortvloeiende milieugevolgen, dan dient dit MER naar de mening van de Commissie, eerst door U te worden aangevuld.

De Commissie onderschrijft wel de wenselijkheid de zoneringscontour als planologische reservering nu reeds vast te leggen, maar verwacht dat daarvoor een andere oplossing, (mogelijk in de ruimtelijke ordening), is te vinden.

De Commissie mist nog een goede beschrijving van de wijze waarop de openstelling en toelating van de luchthaven zal worden geregeld. In het MER is wel aangegeven langs welke weg besluitvorming over nachtvluchten zal verlopen, maar voor bijvoorbeeld oefen- en proefvluchten, waarover in de inspraak diverse kritische opmerkingen zijn gemaakt, ontbreekt een dergelijke uitwerking.

De Commissie zal gaarne vernemen op welke wijze u gebruik zult maken van haar advies. Een afschrift van deze brief is heden gezonden aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, die met u bevoegd gezag is in de onderhavige besluitvorming.

Drs. H.G. Ouwerkerk,  
voorzitter van de werkgroep m.e.r.  
Baanverlenging Luchthaven Eelde,  
voor deze:



dr. H. Cohen,  
voorzitter van de Commissie voor de  
milieu-effectrapportage.

Bijlage: 1

TOETSINGSADVIES OVER HET MILIEU-EFFECTRAPPORT  
BAANVERLENGING LUCHTHAVEN EELDE

Advies op grond van artikel 41z, eerste en tweede lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne over de inhoud van het Milieu-effectrapport Baanverlenging Luchthaven Eelde.

Uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer door de Commissie voor de milieu-effectrapportage.

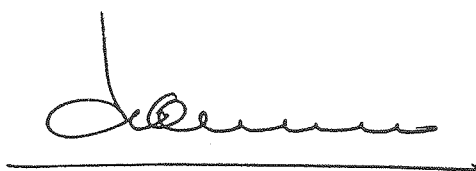
De werkgroep m.e.r. Baanverlenging Luchthaven Eelde:

De secretaris,



Ir. R. Rense.

De voorzitter,



Drs. H.G. Ouwerkerk.

Utrecht, 16 februari 1988.



## INHOUDSOPGAVE

	<u>blz.</u>
1. INLEIDING	1
2. SAMENVATTING VAN HET TOETSINGSADVIES	3
3. TOETSING VAN HET MER IN HOOFDLIJNEN	5
3.1 Toelichting	5
3.2 Algemene indruk	5
3.3 De inleiding (Hoofdstuk 1 van het MER)	5
3.4 De samenvatting van het MER-Eelde	7
3.5 De activiteit (Hoofdstuk 2 van het MER)	8
3.6 De milieu-aspecten (Hoofdstuk 3 van het MER)	9
3.7 Milieu-effecten (Hoofdstuk 4 van het MER)	11
3.8 Vergelijking van milieu-effecten (Hoofdstuk 5 van het MER)	13
3.9 Openstelling en toelating (Hoofdstuk 6 van het MER)	14
3.10 Overige opmerkingen	15
4. VERGELIJKING MET DE RICHTLIJNEN VOOR HET MILIEU-EFFECT-RAPPORT	16

## BIJLAGEN

1. Bekendmakingen over inspraak Baanverlenging Luchthaven Eelde d.d. 22 september 1987 in de Staatscourant, rectificatie d.d. 26 oktober 1987 en bekendmaking d.d. 11 december 1987 van errata MER Eelde in de Staatscourant.
2. Samenstelling van de werkgroep van de Commissie voor de milieu-effect-rapportage.
3. Lijst van inspraakreacties en adviezen.





## 1. INLEIDING

De N.V. Luchthaven Eelde wil het gebruik van de bestaande luchthaven intensiveren en daartoe de bestaande hoofdstartbaan verlengen met 700 m tot een lengte van 2500 m. Voor deze baanverlenging is een wijziging nodig van de aanwijzing als luchtvaartterrein volgens de Luchtvaartwet. Voor de besluitvorming daarover is een milieu-effectrapport (MER) opgesteld.

Het bevoegd gezag bij deze procedure is de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De N.V. Luchthaven Eelde is de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag maakte het MER bekend op 24 september 1987 met een kennisgeving in de Staatscourant en enige dagbladen. De bescheiden voor de procedure van de uitbreiding van de luchthaven zijn op 15 oktober 1987 ter inzage gelegd (bijlage 1).

Het MER is op 14 oktober toegezonden aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage, die daarmee in de gelegenheid werd gesteld advies uit te brengen over het MER (conform artikel 41z van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne).

De Commissie heeft in haar advies ook betrokken de in december 1987 door de Rijksluchtvaartdienst uitgebrachte Errata met Toelichting voor het Milieu-effectrapport Baanverlenging Luchthaven Eelde.

Het advies heeft betrekking op:

- het niet voldoen aan de in de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) gestelde regels voor de inhoud van het milieu-effectrapport (artikel 41j en 41k van de Wabm) mede gelet op de door het bevoegd gezag op 21 augustus 1985 gegeven richtlijnen voor het MER,
- dan wel op onjuistheden in het rapport (artikel 41w, tweede lid van de Wabm).

Het hierbij uitgebrachte toetsingsadvies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Deze werkgroep heeft ook het advies voor de richtlijnen voor het MER opgesteld. Dat werd op 15 juli 1985 uitgebracht. Op 10 mei 1985 bracht de Commissie een werkbezoek aan de luchthaven waarbij zij zich liet voorlichten over de voorgenomen uitbreiding van de luchthaven.

De huidige samenstelling van de werkgroep is vermeld in bijlage 2. De werkgroep vertegenwoordigt de Commissie voor de milieu-effectrapportage en wordt verder in dit advies aangeduid met de Commissie. De Commissie vergaderde op 30 oktober, 30 november 1987 en 28 januari 1988. In de laatste vergadering werd het onderhavige advies vastgesteld. Op verzoek van de Commissie wisselde op 30 november 1987 en op 11 februari 1988 een vertegenwoordiging van de Commissie van gedachten met het bevoegd gezag en de initiatiefnemer. De tweede gedachtenwisseling vond plaats aan de hand van een concept van het advies.

In overeenstemming met het gestelde in artikel 41z, tweede lid van de Wabm heeft de Commissie alle (in totaal 82, waarvan ca. 43 gelijklopend) via gedelegeerde bevoegdheid (Inspraak Baanverlenging Luchthaven

Eelde) ontvangen bezwaarschriften, commentaren, adviezen en opmerkingen in beschouwing genomen. Voor zover deze reacties (zie bijlage 3) betrekking hebben op het onderwerp van de milieu-effectrapportage, werden zij in het toetsingsadvies verwerkt. Waar dit voor specifieke punten het geval is, wordt in de tekst door middel van een voetnoot naar de betreffende reacties verwezen.

De Commissie heeft bij verwijzing naar de inspraakreacties alleen bedoeld te refereren aan het betrokken onderdeel van die reacties. Een verwijzing slaat derhalve niet op de integrale tekst van die reactie. Sommige verwijzingen zijn aangegeven als ondersteuning van de mening van de Commissie, terwijl andere verwijzingen onderwerpen aanroeren die hun oorsprong hebben in de inspraak. In enkele inspraakreacties<sup>1</sup> is een vrijwel volledige toetsing van het MER opgenomen; in dit advies wordt daar alleen bij hoofdpunten naar verwezen.

---

<sup>1</sup> Bijlage 3, met name de inspraakreacties nrs. 37 (Stichting Rondom Vliegveld Eelde), 28/29 (mr. T. Duursma) en 30 (W.L. Jonker-ter Veld)

## 2. SAMENVATTING VAN HET TOETSINGSADVIES

De Commissie voor de milieu-effectrapportage is van mening dat het milieu-effectrapport (MER) over de baanverlenging van de luchthaven Eelde een goed leesbaar en overzichtelijk rapport is. Wat betreft de aspecten geluidhinder en de toegestane omvang van het vliegverkeer is het rapport echter onvoldoende duidelijk en dient het te worden toegevoegd of aangevuld. De in december 1987 door de Rijksluchtvaartdienst uitgebrachte correctie komt daar voor een deel al aan tegemoet. Er zijn minder belangrijke onvolkomenheden geconstateerd wat betreft de aspecten natuur en landschap, luchtverontreiniging en hydrologie. Daar zal bij de besluitvorming nog verdere aandacht aan moeten worden gegeven.

De beschrijving van de activiteit in het MER is samen met de omschrijving in het Bedrijfsplan voldoende duidelijk. Dit Bedrijfsplan is echter slechts in de vorm van een samenvatting ter inzage gelegd. Het beeld van de voorgenomen activiteit volgens de stukken is daardoor nogal globaal.

De beschrijving in het MER van het te nemen besluit maakt onvoldoende duidelijk, dat dit besluit zowel de baanverlenging als het vaststellen van de zoneringscontour betreft. Die contour is echter veel ruimer dan de geluidscontour van de verschillende intensiveringsscenario's, die de initiatiefnemer in het MER heeft beschreven.

De Commissie is van mening dat de beschrijving in het MER en de daarop uitgebrachte correctie toereikend zijn voor een besluit over de baanverlenging en de in het MER beschreven intensivering. Dat is echter niet het geval voor het nemen van een besluit over de door het bevoegd gezag in de ontwerp-aanwijzing opgenomen zoneringscontour, die een veel verdergaande intensivering van het gebruik van de luchthaven mogelijk maakt dan in het MER is beschreven.

De voorgenomen proef- en oefenvluchten blijken in vele inspraakreacties vragen op te roepen. In het MER ontbreekt een goede beschrijving daarvan en van de wijze waarop deze vluchten in de berekening van de contouren zijn verwerkt.

Daarbij wordt een heldere uiteenzetting over de te volgen procedures inzake besluiten over de openstelling van de luchthaven en de toelating van bepaalde vluchten gemist.

De Commissie vindt dat bij de behandelde alternatieven van het meest-milieuvriendelijke alternatief beter uitgewerkt had kunnen worden.

De beschrijving van het bestaande milieu is kort en bondig, maar is op onderdelen te weinig informatief. Dat geldt vooral voor de informatie over natuur en landschap, recreatie en de hydrologische gesteldheid.

De beschrijvingen van de te verwachten geluidhinder zijn na de correctie van de Rijksluchtvaartdienst op hoofdpunten wel voldoende, maar

dienen in de overwegingen bij het te nemen besluit verder te worden uitgewerkt.

Het overzicht van leemten in kennis en informatie geeft geen inzicht in de onzekerheden en onnauwkeurigheden die met de gehanteerde voorspellingsmethoden samenhangen. De toegepaste voorspellingsmethoden en de geraadpleegde bronnen worden in het MER ook nauwelijks vermeld.

### 3. TOETSING VAN HET MER IN HOOFDLIJNEN

#### 3.1 Toelichting

De toetsing is uitgevoerd per hoofdstuk van het MER. Daarbij is aan het begin van de paragrafen steeds de omschrijving voor de inhoud van het betreffende onderdeel weergegeven volgens artikel 41 j van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne.

#### 3.2 Algemene indruk

De algemene indruk van het MER is, dat het een goed leesbaar en overzichtelijk rapport is. Wat betreft de aspecten geluidhinder en de toegestane omvang van het vliegverkeer is het rapport echter onvoldoende duidelijk en dient het te worden toegelicht of aangevuld. De door de Rijksluchtvaartdienst uitgebrachte correctie komt daar voor een deel al aan tegemoet.

Er zijn minder belangrijke onvolkomenheden geconstateerd wat betreft de aspecten natuur en landschap, luchtverontreiniging en hydrologie. Daar zal bij de besluitvorming nog verdere aandacht aan moeten worden gegeven.

De Commissie wil alvorens de toetsing van het MER wordt geformuleerd de opmerking maken, dat het MER bedoeld was voor een beschrijving van de milieu-effecten van de baanverlenging en de intensivering van het gebruik van de Luchthaven Eelde.

Bij nadere bestudering van het MER is naar voren gekomen dat het bevoegd gezag dit MER tevens wenst te hanteren voor de besluitvorming over de zoneringscontour, die een aanzienlijk verdergaande intensivering mogelijk maakt dan door de luchthaven zelf op dit moment wordt voorgestaan. Hierdoor is de situatie ontstaan dat het besluit dat de initiatiefnemer aan het bevoegd gezag wil ontlocken betrekking blijkt te hebben op een andere situatie - met andere gevolgen voor het milieu -, dan die welke het bevoegd gezag kennelijk voor ogen staat. Het ware beter geweest als deze feiten helder uiteen waren gezet in het MER.

#### 3.3 De inleiding (Hoofdstuk 1 van het MER)

Artikel 41 j, eerste lid onder a en c van de Wabm:

Een MER bevat tenminste:

- a. een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd;
- c. een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven.

In het MER wordt het doel van de baanverlenging en de intensivering heel kort aangegeven. Voor de uitwerking daarvan wordt verwezen naar het Bedrijfsplan, waarvan alleen een samenvatting is toegevoegd aan de

ter inzage gelegde stukken. Dit maakt het moeilijk om uitgaande van het MER en de achterliggende stukken zich een goed beeld te vormen van wat met de activiteit wordt beoogd. Uit verschillende inspraakreacties blijkt echter dat insprekers het Bedrijfsplan wel hebben kunnen raadplegen. Daarbij is wel opgemerkt dat de samenvatting een rooskleuriger beeld geeft van de mogelijkheden voor intensivering dan de beschrijvingen in het Bedrijfsplan.<sup>2</sup>

Het ter inzage leggen van het volledige Bedrijfsplan had de aangegeven problemen kunnen ondervangen.

Het Bedrijfsplan biedt voldoende aanvullende informatie op het MER over het doel, de beoogde intensivering, de keuze van de baanlengte, de vervolg-activiteiten en de aanvullende voorzieningen. Het biedt echter onvoldoende informatie over de uitgangspunten voor de berekeningen van geluidhinder en luchtverontreiniging.

Bij het overzicht van de potentieel-berekeningen in de tabel op blz. 16 van het MER wordt verwezen naar het Bedrijfsplan. Na enig zoeken zijn de cijfers wel terug te vinden. Aangezien het Bedrijfsplan niet ingaat op geluidsbelastingen wordt niet duidelijk waarop de geluidsc.q. zoneringscontouren gebaseerd zijn, noch wat het verschil is. Zie in dit verband de pagina's 6 en 7 van het MER. Daar worden de zoneringscontouren gebaseerd op maximaal 10.000 commerciële bewegingen in de gewijzigde planologische kernbeslissing, terwijl op pagina 28 gesproken wordt van 28.970 bewegingen in 2000 voor het scenario met een 2500 m baan.

Mogelijke ontwikkelingen bij diverse baanlengtes worden in het Bedrijfsplan uitgebreid besproken.

Hoewel van een baanverlenging geen spectaculaire toename van het verkeer wordt verwacht, is deze wel voorwaarde voor bepaalde activiteiten (m.n. vakantie-charters, vrachtverkeer). De indruk bestaat dat het Bedrijfsplan aan de bescheiden kant is over de mogelijke groei. Hoewel het Bedrijfsplan niet verder gaat dan het jaar 2000, zal op de lange duur zal het voordeel van een langere baan ongetwijfeld groter worden.

Het uitvoeren van oefen- en proefvluchten wordt wel genoemd in de tabel op blz. 16 van het MER en in het Bedrijfsplan, maar komt nauwelijks aan de orde in het MER. Toch vormt volgens de tabel de groei van het lesverkeer met grote vliegtuigen de belangrijkste toename bij het gebruik van de 2500 m baan. In het Bedrijfsplan is gesteld dat lesverkeer juist in de weekends aantrekkelijk is, terwijl dan andere Nederlandse luchthavens voor lesvluchten zijn gesloten.

In art. 3 van de ontwerp-aanwijzing is het uitvoeren van oefen- en proefvluchten afhankelijk gesteld van de toestemming van de exploitant.

---

2 Bijlage 3, met name in de reacties nrs. 37 en 30, is uitgebreid ingegaan op het Bedrijfsplan en de haalbaarheid van de plannen van de luchthaven. Zie ook nr. 9 over de samenvatting.

Op pagina 42 van het MER wordt wel vermeld welke beperkende afspraken thans bestaan voor de toelating van lesvluchten en oefenvluchten, maar op toekomstige ontwikkelingen en hoe daarbij gehandeld zal worden, wordt niet ingegaan. Het blijft daardoor onduidelijk hoe de oefen- en proefvluchten zullen worden uitgevoerd<sup>3</sup> en op welke wijze deze vluchten in de geluidscontouren zijn verwerkt.

De beschrijving van de besluitvorming is in het algemeen duidelijk. Uit de beschrijving van de aanwijzingsprocedure volgens de Luchtvaartwet (op pag. 8) blijkt niet, dat de aanwijzingsprocedure niet alleen nodig is voor de geluidszonering, maar ook voor het verlengen van de baan. Bij het overzicht van de te nemen besluiten op pagina 9 ontbreekt het besluit over de zonering. Dit wordt echter elders wel genoemd.

De beschrijving van de besluitvorming wat betreft de zonering maakt niet duidelijk dat er een groot verschil is tussen de voor de aanwijzing voorgestelde zoneringscontouren en de geluidscontouren zoals die later op grond van de verschillende (intensiverings)scenario's worden gepresenteerd.

De beschrijving van de bestuurlijke betekenis van de geluidscontouren gaat voorbij aan de tweezijdige functie die deze contouren hebben. Enerzijds is er de beschermende werking door middel van het ruimtelijk beleid tegen de gevolgen van geluidhinder. Anderzijds bieden de contouren een bovengrens voor de toename van luchtvaartverkeer op de luchthaven. Het eerste krijgt in het MER aandacht, het tweede niet.

De Commissie is er bij het uitbrengen van haar advies allereerst vanuit gegaan dat het MER is geschreven voor de voorgenomen baanverlenging en de beoogde intensivering van het vliegverkeer.

Daarnaast heeft de Commissie zich ook gericht op het gebruik van het MER voor het vaststellen van de zoneringscontour volgens het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, die als geluidzone in de ter inzage gelegde ontwerp-aanwijzing van het luchtvaartterrein is opgenomen. Deze zoneringscontour maakt een veel verdergaande groei van het vliegverkeer mogelijk dan volgens de in het MER beschreven scenario's.

#### 3.4 De samenvatting van het MER

Artikel 41 j, eerste lid onder h van de Wabm:

Een MER bevat tenminste:

h. een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven.

---

<sup>3</sup> Uit bijna alle inspraakreacties blijkt bezorgdheid over deze oefen- en proefvluchten en de open regeling daarvan in de ontwerp-aanwijzing.

De samenvatting geeft naar de mening van de Commissie een bondig en consistent beeld van de inhoud van het MER. Dit betekent dat de opmerkingen van de Commissie over de inhoud van het MER in het algemeen ook van toepassing zijn op de samenvatting. Een uitzondering daarop vormt de passage over de luchtverontreiniging. De vergelijking die daarbij met Schiphol wordt gemaakt ligt niet voor de hand. De beide luchthavens verschillen zo sterk in omvang en wat betreft omgeving, dat vergelijken niet zinvol is. De situatie op Eelde dient zelfstandig te worden beoordeeld.

Een tweede uitzondering vormt het ontbreken in de samenvatting van een beschrijving van de uitgangssituatie van het milieu. In plaats daarvan is slechts een verwijzing opgenomen<sup>4</sup>.

### 3.5 De activiteit (Hoofdstuk 2 van het MER)

Artikel 41 j, eerste lid onder b van de Wabm:

Een MER bevat tenminste:

b. een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen.

Artikel 41 j lid 3 van de Wabm:

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

Voor de beschrijving van de activiteit wordt in het MER op vele plaatsen verwezen naar het Bedrijfsplan, waarvan slechts een samenvatting is toegevoegd aan de ter inzage gelegde stukken.

Het beeld van de voorgenomen activiteit dat in het MER en de achterliggende stukken wordt gegeven is daardoor nogal globaal.

Met name over het volgende is het MER en de ter inzage gelegde samenvatting niet voldoende duidelijk:

- de vervolgactiviteiten en aanvullende voorzieningen zoals de plaats en omvang van gebouwen, bedrijfsterreinen, onderhoudshangar, vrachtcentrum;
- het al dan niet uitvoeren van nachtvluchten. De indruk wordt gewekt dat nachtvluchten niet zullen plaatsvinden, maar een duidelijke regeling daarover ontbreekt en bij het berekenen van contouren is wel gerekend met nachtvluchten (pag.42);
- de economische haalbaarheid van de intensivering zonder nachtvluchten. Dit speelt vooral voor pakketgoederen en expressepost;
- de mogelijke ontwikkelingen op langere termijn;
- het als gevolg van de intensivering optredende wegverkeer.

---

<sup>4</sup> Zie ook bijlage 3, met name inspraakreactie nr. 6



De Commissie stemt in met de keuze van de behandelde alternatieven en de buiten beschouwing blijvende mogelijkheden (pag.17 en 18). De wettelijk voorgeschreven beschrijving van het meest milieu-vriendelijke alternatief ontbreekt, ook in de vorm van een verwijzing, in dit hoofdstuk. Enigszins verstopt komt dit alternatief wel aan de orde op pag.37 en 38. Dit alternatief had duidelijk herkenbaar in het MER moeten worden opgenomen. De Commissie heeft in haar advies voor de richtlijnen reeds aangegeven voor welke aspecten en mitigerende maatregelen uitwerking wenselijk is (par. 4.2.4 van het advies). De nu gegeven beschrijving had naar de mening van de Commissie verder uitgewerkt dienen te worden, zeker gezien het wettelijk vereist zijn van de beschrijving van het meest milieuvriendelijke alternatief.

### 3.6 De milieu-aspecten (Hoofdstuk 3 van het MER)

Artikel 41 j eerste lid onder d van de Wabm:  
Een MER bevat tenminste:

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

In de inleiding van dit hoofdstuk is vermeld dat de 35 Ke-contour in principe als grens van het studiegebied is aangehouden. Deze beperking, die gelukkig niet streng is gehanteerd, is naar de mening van de Commissie onjuist en ongegrond. Zeker wat betreft de geluidhinder zijn ook buiten de 35 Ke-contour belangrijke effecten mogelijk en is dus de bestudering van de milieu-aspecten van belang.

#### ad 2: natuur en landschap

Deze paragraaf geeft te weinig feitelijke informatie om tot een goede beoordeling te kunnen komen.

Wanneer men op het midden van pagina 21 de passage over de oostkant van het studiegebied leest beseft men niet, dat het bij "buitenplaatsen" in feite gaat om het Huis te Glimmen, een van de oudste en fraaiste landgoederen van de provincie Groningen.

Op de betekenis in landschappelijk opzicht en als weidevogelgebied van het stroomdal Drentsche Aa (aangeduid als "grote landschappelijke eenheid" in het Structuurschema Natuur- en Landschapsbehoud; aangewezen als relatienotagegebied bij de voorrangsinventarisatie) zou nadrukkelijker moeten worden gewezen. Dit speelt temeer omdat de richtlijnen expliciet vragen het stroomdal Drentsche Aa in de beschouwing te betrekken.

De beschrijving van de avifauna op pag. 22 is gebrekkig. Als belangrijk element ontbreekt de roekkolonie bij het Huis te Glimmen.

#### ad 3: luchtverontreiniging

In het MER is niet vermeld welke emissie-factoren zijn gehanteerd voor de berekeningen. Dat is zeker van belang bij de vergelijking met de emissie van auto's: het verschil in emissie van auto's in 1981 en

