

ADVIES RICHTLIJNEN  
MILIEU-EFFECTRAPPORT  
BAANVERLENGING LUCHTHAVEN EELDE



voorlopige commissie voor de milieu-effectrapportage

De Minister van Verkeer en Waterstaat  
d.t.v. de Directeur-generaal  
van de Rijksluchtvaartdienst  
mr. H. Raben  
Postbus 20903  
2500 EX 's-GRAVENHAGE

uw kenmerk  
uw brief  
ons kenmerk U 822/Re/125-34  
onderwerp  
Advies voor richtlijnen MER  
baanverlenging Luchthaven Eelde  
utrecht, 15 juli 1985

In uw brief van 31 mei 1985 (kenmerk RLD/LTD/L 22721) deelde U mede dat ten behoeve van de besluitvorming omtrent de wijziging van de aanwijzing van het vliegveld Eelde milieu-effectrapportage (m.e.r.) zal worden toegepast. Van dit voornemen is door U mededeling gedaan in de Nederlandse Staatscourant en in een aantal regionale bladen op 5 juni 1985. Voor de milieu-effectrapportage zullen, in het kader van het ter zake door de regering vastgestelde interimbeleid, de regelen, die zijn neergelegd in het Ontwerp van wet Uitbreiding van de wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage, Tweede Kamer, zitting 1980-1981, nrs. 1-3 en verder), worden gevolgd.

Hierbij heb ik het genoegen U het advies van de Voorlopige Commissie voor het milieu-effectrapportage (VCmer) aan te bieden, overeenkomstig het gestelde in artikel 4lm, eerste lid van het ontwerp van wet.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de VCmer waarvan U de samenstelling werd voorgedragen per brief van 31 mei 1985 (kenmerk U 803/vS/125-40).

Gaarne vestig ik Uw aandacht op de volgende punten.

In het richtlijnen-advies heeft de Commissie er naar gestreefd aan te geven welke onderwerpen aandacht behoeven in het op te stellen milieu-effectrapport (MER). Deze onderwerpen zijn gerangschikt volgens de indeling van een MER, zoals in artikel 4li van het ontwerp van wet inzake milieu-effectrapportage is gesteld. (Daar waar de werkgroep dit wenselijk achtte, heeft zij getracht prioriteiten en de gewenste mate van detail aan te geven).

In het advies worden vragen aan de orde gesteld, die niet zonder meer door de initiatiefnemer kunnen worden beantwoord (bijvoorbeeld die over locatie-alternatieven). De Commissie gaat ervan uit, dat het bevoegd gezag bij de vaststelling van de richtlijnen deze informatie zal verstrekken,

dan wel zal aangeven hoe en waar de initiatiefnemer deze zal kunnen verkrijgen en welke gegevens overigens nog voor de initiatiefnemer bij hem of bij andere instanties beschikbaar zijn (bijvoorbeeld over geluidcontouren, natuur en landschap en besluitvorming).

Het is de Commissie bekend, dat de initiatiefnemer in een op te stellen Bedrijfsplan een hoofdstuk wil opnemen over gevolgen voor het milieu. Met dat Bedrijfsplan als ondergrond zal dan verdere discussie en besluitvorming in de regio plaatsvinden. Indien deze besluitvorming tot een voor de initiatiefnemer positief resultaat zal leiden, zal vervolgens de aanwijzingsprocedure op grond van de Luchtvaartwet (art. 18 t/m 30) worden gestart. Op dat tijdstip zal een MER formeel moeten worden ingediend. Wanneer het bevoegd gezag dit MER op aanvaardbaarheid beoordeeld heeft, zal dit ter toetsing worden voorgelegd aan de Commissie. Het toetsingsadvies zal derhalve worden uitgebracht in het kader van de aanwijzingsprocedure op grond van de Luchtvaartwet en dus niet tijdens de discussie in de regio over het Bedrijfsplan.

Afschriften van het onderhavige advies zijn heden ter kennisneming gezonden aan het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en het Ministerie van Landbouw en Visserij, als ook aan de Colleges van Gedeputeerde Staten van Drenthe en Groningen.

De Commissie zal het bijzonder op prijs stellen kennis te nemen van de richtlijnen zoals deze door U worden vastgesteld en van de adviezen en reacties van derden die U zullen bereiken. Indien bij de uiteindelijke vaststelling door Uw bestuur van ons advies is afgeweken, vernemen wij gaarne welke motieven daaraan ten grondslag hebben gelegen.

U bijvoorbaat dankend voor deze informatie die belangrijk is voor de verdere advisering door de werkgroep van de VCmer gedurende de toetsingsfase van het MER,

de voorzitter van de werkgroep,



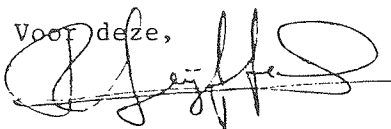
drs. H.G. Ouwerkerk.

ADVIES RICHTLIJNEN  
MILIEU-EFFECTRAPPORT  
BAANVERLENGING LUCHTHAVEN EELDE

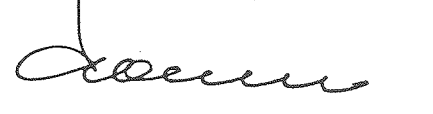
Advies op grond van artikel 41m, eerste lid, van het ontwerp van Wet tot uitbreiding van de wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage) inzake de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport ten behoeve van de besluitvorming over een baanverlenging van de Luchthaven Eelde.

Uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat door een werkgroep van de Voorlopige Commissie voor de milieu-effectrapportage onder voorzitterschap van drs. H.G. Ouwerkerk.

De secretaris,  
Ir. R. Rense.

Voor deze,  


De voorzitter,

---

Drs. H.G. Ouwerkerk.

Utrecht, 15 juli 1985



## INHOUDSOPGAVE

	Pag.
1. INLEIDING	1
2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES	3
3. PROBLEEMSTELLING EN DOEL	7
4. DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN DE REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN	8
4.1 De voorgenomen activiteit	8
4.2. Alternatieven	10
4.2.1 Algemeen	10
4.2.2 Doelstellingsalternatieven	10
4.2.3 Het nul-alternatief	11
4.2.4 Uitvoeringsalternatieven	11
4.2.5 Locatie-alternatieven	13
4.2.6 Overige alternatieven	13
5. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN	13
6. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU ALSMEDE DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN DAT MILIEU	14
7. BESCHRIJVING VAN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	16
7.1 Algemeen	16
7.2 Geluid	17
7.3 Natuur en Landschap	17
7.4 Overige aspecten	18
7.5 Gevolgen van secundaire activiteiten	18
8. VERGELIJKING VAN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN HET MILIEU MET DE BESCHREVEN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU VAN ELK VAN DE IN BESCHOUWING GENOMEN ALTERNATIEVEN	19
9. OVERZICHT VAN DE LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE	20
10. SAMENVATTING VAN HET MER	21
11. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER	22

---

## BIJLAGEN:

1. Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 31 mei 1985 aan de voorzitter van de VCmer over m.e.r. baanverlenging Luchthaven Eelde
2. Bekendmaking in de Nederlandse Staatscourant van 5 juni 1985
3. Samenstelling van de werkgroep van de VCmer

ADVIES RICHTLIJNEN MILIEU-EFFECTRAPPORT BAANVERLENGING LUCHTHAVEN  
EELDE

1. INLEIDING

In het kader van het door de regering gevoerde interimbeleid inzake milieu-effectrapportage (m.e.r.) [1] heeft de N.V. Luchthaven Eelde de verlenging van de hoofdstartbaan van 1800 tot 2500 m aangemeld als project waarbij m.e.r. zal worden toegepast. Het gaat hierbij om wijziging van de aanwijzing van het luchtvaartterrein op grond van de Luchtvaartwet.

Per brief van 31 mei 1985 verzocht de Minister van Verkeer en Waterstaat de Voorlopige Commissie voor de milieu-effectrapportage (VCmer) om overeenkomstig de bepalingen van het wetsontwerp inzake m.e.r. [2] het bevoegd gezag te adviseren over de richtlijnen met betrekking tot de inhoud van het MER (bijlage 1). De openbare bekendmaking van de start van de milieu-effectrapportage vond formeel op 20 mei 1985 plaats, maar werd pas op 5 juni 1985 in de Nederlandse Staatscourant gepubliceerd (bijlage 2).

De samenstelling van de voor de advisering ingestelde werkgroep van de VCmer is vermeld in de aangehechte bijlage 3. De werkgroep vertegenwoordigt de VCmer en zal daarom verder in dit advies "de Commissie" worden genoemd. De Commissie vergaderde op 10 mei, 3 juni en 4 juli 1985. In de laatste vergadering werd de tekst van dit advies vastgesteld. Vertegenwoordigers van de Commissie, het bevoegd gezag en de initiatiefnemer wisselden op 2 juli 1985 van gedachten naar aanleiding van een tussentijds concept-advies. De Commissie

---

[1] m.e.r. = milieu-effectrapportage (de procedure)

MER = Milieu-effectrapport (het rapport)

[2] (Tweede Kamer, zitting 1980-1981, 16814, nrs. 1-3 en verder;  
inmiddels door de Tweede Kamer aanvaard d.d. 27 juni 1985.



bracht een werkbezoek aan de luchthaven en omgeving, voorafgaand aan de vergadering van 10 mei 1985.

Het doel van dit advies is de milieu-aspecten van de baanverlenging af te bakenen en de gewenste inhoud van het MER aan te geven. Het advies is opgesteld in de volgorde van onderwerpen welke een MER tenminste moet bevatten volgens artikel 41i van het ontwerp van wet inzake m.e.r. Dit advies laat overigens onverlet wat in het wetsontwerp en in de Memorie van Toelichting daarbij inzake m.e.r. en de inhoud van een MER is gesteld.



## 2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES

De N.V. Luchthaven Eelde overweegt om de hoofdstartbaan op de luchthaven te verlengen van 1800 tot 2500 m, om een intensiever gebruik van de luchthaven mogelijk te maken.

Ten behoeve van de besluitvorming, die plaatsvindt volgens de aanwijzingsprocedure op grond van de Luchtvaartwet, over de baanverlenging wordt een milieu-effectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd. Het doel van het voorliggende advies van de Voorlopige Commissie voor de milieu-effectrapportage (VCmer) is de milieu-aspecten van de baanverlenging af te bakenen en de gewenste inhoud van het milieu-effectrapport (MER) aan te geven.

Het advies is opgezet in de volgorde van onderwerpen welke een MER tenminste moet bevatten volgens artikel 41i van het ontwerp van wet inzake m.e.r. De belangrijkste aandachtspunten in dit advies zijn hieronder samengevat, veelal in de vorm van vragen waarop het MER ten behoeve van de besluitvorming antwoord zal moeten geven [1]. Deze punten en vragen zijn in het advies verder uitgewerkt.

### *Probleemstelling en doel*

- De Commissie is van mening, dat naast het verhogen van de rentabiliteit in het MER als doel van de activiteit moet worden gezien het vergroten van de functie van de luchthaven als infrastructuurelement van het Noorden des Lands (3).
- De probleemstelling moet in hetzelfde brede kader worden beschouwd en kan niet worden beperkt tot de vliegtechnische problemen als gevolg van de huidige lengte van de hoofdstartbaan(3).

### *De activiteit en alternatieven*

- Welke maatregelen en voorzieningen zijn naast de baanverlenging nodig om tot intensivering van de luchthaven te komen?(4.1)
- Hoe zullen de baanverlenging en de verdere voorzieningen en

[1] Tussen haakjes zijn de bijbehorende paragrafen van het advies weergegeven.

- maatregelen worden uitgevoerd?(4.1)
- Welk gebruik van de luchthaven wordt met de baanverlenging en de verdere intensiveringsmaatregelen beoogd, dan wel technisch haalbaar?(4.1)
  - Welke volgactiviteiten buiten de luchthaven zijn te verwachten?(4.1)
  - Welke alternatieven zijn denkbaar en in hoeverre kunnen die worden gezien als "redelijkerwijs in beschouwing te nemen" voor uitvoering in het MER?(4.2.1)
  - In hoeverre is het al dan niet mogelijk om zonder baanverlenging de luchthaven te intensiveren (doelstellingsalternatieven,4.2.2)?
  - Wat is het bestaande en reëel te verwachten gebruik van de luchthaven bij voortzetting van het bestaande beleid? Wat is nu het maximaal toegestane dan wel haalbare gebruik (het nul-alternatief,4.2.3)?
  - Waarom komt een andere uitvoering van de baanverlenging niet in aanmerking? Welke alternatieven zijn mogelijk bij de inrichting, het gebruik en het beheer van het vliegveld? Hoe kan daaruit binnen de doelstelling van de initiatiefnemer het "meest milieuvriendelijke" alternatief worden gevormd(uitvoeringsalternatieven, 4.2.4)?
  - Kan het bevoegd bezag aangeven in hoeverre het reëel is te overwegen om de intensivering elders in het Noorden tot stand te brengen (lokatie-alternatieven,4.2.5)?
  - Kan de beslissing over de baanverlenging op een ander tijdstip worden genomen en zijn er maatregelen voor intensivering die al zonder baanverlenging kunnen worden uitgevoerd (overige alternatieven,4.2.6)?

#### *Besluitvorming*

- Hoe zal de besluitvorming over de activiteit verlopen en voor welk(e) besluit(en) wordt het MER opgesteld (4)? Welke procedure en welk tijdplan worden daarbij gevolgd(4)?
- Welke reeds genomen besluiten of beleidsvoornemens stellen randvoorwaarden of beperkingen aan de besluitvorming (4)?
- Welke andere besluiten zullen nog genomen moeten worden om de intensivering te realiseren (4)?
- Hoe is de relatie met de bestuurlijke besluitvorming op regionaal

niveau en met het door de N.V. Luchthaven Eelde uit te brengen Bedrijfsplan (5)?

*Bestaande milieu*

- Hoe is de bestaande toestand van het milieu, met name wat betreft geluid en landschap, in het gebied dat na intensivering van de luchthaven mogelijk wordt beïnvloed (6)?
- Welke ontwikkeling van het milieu is te verwachten indien de activiteit geen doorgang vindt (6)?
- Hoe is de geluidssituatie als gevolg van het werkelijk optredende gebruik van de luchthaven en bij het nu toegestane gebruik (6)?

*Gevolgen voor het milieu*

- De Commissie verwacht dat de mogelijke effecten bij de aspecten geluid en natuur en landschap het meest ingrijpend zullen zijn. De beschrijving van deze effecten zal zoveel mogelijk in gekwantificeerde vorm dienen plaats te vinden en dient door vergelijking met gangbare normen en streefwaarden in een beoordelingskader te worden geplaatst (7.1).
- Welke geluidcontouren zijn bij het nul-alternatief en diverse gebruiksscenario's te verwachten? Welke bestemmingen bevinden zich binnen deze contouren (7.2)?
- Welke landschappelijke, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden worden aangetast door de intensivering van de luchthaven? In hoeverre wordt het terrein aangetast? Wat zijn de effecten in het stroomdal van de Drentse Aa (7.3)?
- Welke risico's ontstaan bij calamiteiten? In hoeverre zijn uitwerpen naar bodem, water of lucht te verwachten (7.4)?
- Wat zijn de gevolgen van secundaire of volg-activiteiten voor het milieu in de omgeving van de luchthaven (7.5)?

*Betekenis van de gevolgen voor het milieu van de activiteit en de beschreven alternatieven*

- Hoe verhouden de milieugevolgen van activiteit en alternatieven zich tot de autonome ontwikkeling van het milieu en tot normen en streefwaarden van het milieubeleid (8)?
- In hoeverre kunnen activiteit en alternatieven wat betreft hun milieu-gevolgen onderling in een verband worden geplaatst en vergeleken? Welk beeld ontstaat daaruit (8)?

- Wat zijn de voor- en nadelen van de alternatieven voor de initiatiefnemer en de andere betrokkenen (8)?
- Wat zijn de gevolgen per gemeente (8)?

*Leemten in kennis en informatie*

- Welke leemten in kennis en informatie blijven bestaan en in hoeverre zijn die nog van belang voor de besluitvorming (9)?

*Samenvatting van het MER, vorm en presentatie*

- De Commissie adviseert om in de samenvatting van het MER in het bijzonder de intentie van het ontwerp van wet inzake m.e.r. scherp naar voren te brengen (10).
- Het MER zal goed leesbaar moeten zijn en als MER ook duidelijk herkenbaar moeten zijn in het op te stellen beleidsplan voor de Luchthaven Eelde.

### 3. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

Het MER moet een beschrijving bevatten van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd (artikel 41i, lid 1 onder a).

De Commissie is van mening, dat naast het verhogen van de rentabiliteit van de Luchthaven Eelde in het MER als doel van de activiteit moet worden gezien het vergroten van de functie van de luchthaven als infrastructuurelement voor het Noorden des Lands (conform de Informatienota). De voorgenomen baanverlenging moet die ontwikkeling niet alleen mogelijk maken, maar ook bevorderen.

De veronderstellingen over toekomstige ontwikkelingen, zoals de verwachte groei ten aanzien van personen- en vrachtvervoer op grond waarvan de initiatiefnemer de voorgenomen activiteit heeft gepland, verdienen bijzondere aandacht in het MER. Naar de mening van de Commissie is het hierbij wenselijk uit te gaan van scenario's, en deze in het MER op te nemen. Indien de initiatiefnemer voornemens is ontwikkelingen actief te stimuleren dient dit in het MER aan de orde te komen, eventueel in aansluiting op de scenario's. De samenhang van de stimuleringsmaatregelen met de voorgenomen activiteit dient hierbij duidelijk tot uitdrukking te komen.

De probleemstelling moet in hetzelfde brede kader worden beschouwd en kan niet worden beperkt tot de vliegtechnische problemen als gevolg van de huidige lengte van de hoofdstartbaan.

Indien er met de voorgenomen activiteit belangen zijn gemoeid, die niet rechtstreeks op de initiatiefnemer betrekking hebben, is het wenselijk deze in het MER te vermelden.

#### 4. DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN DE REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN

In het MER behoort een beschrijving gegeven te worden van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop deze zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen (artikel 41i, lid 1 onder b). Tot de te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief, waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast (artikel 41i, lid 2).

##### 4.1. De voorgenomen activiteit

Uitgaande van het Voorontwerp van de Algemene Maatregel van Bestuur inzake de werkingssfeer milieu-effectrapportage (art.6) moet het MER worden opgesteld voor de aanwijzing van het luchtvaartterrein op grond van de Luchtvaartwet.

De voorgenomen activiteit beoogt de intensivering van de luchthaven Eelde, waarvoor de verlenging van baan 05-23 in zuidwestelijke richting een essentieel onderdeel is. De voorgenomen baanverlenging dient in het MER uiteraard te worden beschreven. Naast de baanverlenging wordt een aantal voorzieningen en maatregelen noodzakelijk. Deze maatregelen en voorzieningen dienen in het MER kort beschreven te worden. De Commissie denkt hierbij o.a. aan:

- taxi-ba(a)n(en),
- passagiers-, wacht-, buffer- en vrachtplatforms,
- onderhouds- en beheersareaal voor de luchthaven,
- afhandelingsaccommodatie voor passagiers, vracht, e.d.,
- wegen en parkeerterreinen,
- (radio)navigatieapparatuur, lichtbakens, e.d.,
- vliegtuigonderhoud,
- brandstofvoorziening.



Bij de beschrijving van de activiteit behoort ook een uiteenzetting over het feitelijk gebruik van de luchthaven. De Commissie stelt voor een nadere uitwerking te geven van het met de intensivering beoogde doel, uitgaande van het maximale gebruik van de luchthaven, dat vliegtechnisch mogelijk is na de baanverlenging. In deze beschrijving zal aandacht moeten worden gegeven aan typen en aantallen vliegtuigen, aantallen passagiers, hoeveelheden vracht, herkomst en bestemming, doel van de vluchten en aan de aard en inhoud van de bestuurlijke en technische randvoorwaarden. Het gaat hierbij vooral om aantal en frequentie van vliegbewegingen (eventueel te beschrijven in relatie tot de statistische gegevens over de te verwachten meteorologische omstandigheden) en voor zover mogelijk de verdeling van de vliegbewegingen over de tijd. Van belang is ook een beschrijving van de typen vliegtuigen en vluchten, die als gevolg van de baanverlenging mogelijk worden. Speciale aandacht is wenselijk voor het al dan niet opheffen van het verbod op nachtvluchten. De beschrijvingen in het MER zullen een beeld moeten geven van de omvang en het gebruik van de luchthaven indien de nagestreefde intensivering vergaand is bereikt. Van belang daarbij is de vraag wanneer een nog verdere baanverlenging wenselijk zou kunnen worden. Van deze nieuw gecreëerde alsmede van de reeds bestaande mogelijkheden, is dan vervolgens een korte beschouwing over de kenmerkende geluidemissie van de afzonderlijke vliegtuigen en/of vliegbewegingen op zijn plaats. Naar verwachting zal na uitvoering van de baanverlenging een aantal volg-activiteiten plaatsvinden ten gevolge van de directe en indirecte aantrekkingskracht, die van de uitgebreide luchthaven Eelde zal uitgaan. In het MER zal een exposé moeten worden opgenomen aangaande de verwachting, die de initiatiefnemer heeft over deze volg-activiteiten, waarbij ten aanzien van de ruimtelijke reserveringen aandacht dient te worden gegeven aan voortzetting van het luchthavenbedrijf op de lange termijn. De Commissie denkt hierbij o.a. aan:

- bedrijfsvestigingen,
- huisvesting,
- hotel- en horecavoorzieningen,
- infrastructuur.

De intensivering zal ook leiden tot een grotere belasting van het wegenstelsel in de omgeving van de luchthaven. In het MER dient daarvan een beeld te worden gegeven.

#### 4.2. Alternatieven

##### 4.2.1. Algemeen

In het MER behoort te worden aangegeven welke alternatieven denkbaar zijn om het gestelde doel te bereiken en welke daarvan als "redelijkerwijs in beschouwing te nemen" kunnen worden gezien en welke niet. Deze keuze dient te worden gemotiveerd en beargumenteerd. De wel als redelijkerwijs in beschouwing te nemen beoordeelde alternatieven zullen verder moeten worden uitgewerkt. De mate van detaillering en uitwerking kan daarbij worden afgestemd op de beschrijving van de voorgenomen activiteit, waarbij juist de verschillen aandacht verdienen.

##### 4.2.2. Doelstellingsalternatieven

Uitgaande van de meest ruime doelstelling van de activiteit, het stimuleren van de regionale ontwikkeling, gaat het de Commissie te ver om te verlangen dat de initiatiefnemer daarvoor alternatieven beschrijft in het MER. Dat lijkt veeleer een zaak voor de motiveringen van de besluiten over de activiteit door de desbetreffende instanties, waaronder de provinciale besturen van Drenthe en Groningen. Het is daarbij niet uit te sluiten, dat de nadere doelstelling "intensiveren van de luchthaven", binnen zekere grenzen ook kan worden bereikt zonder baanverlenging. Voor zover dat al niet is gebeurd bij het beschrijven van de voorgenomen activiteit volgens paragraaf 3.1 dient in het MER dan ook te worden beschreven in hoeverre dit al dan niet mogelijk is. Daar de baanverlenging niet

