



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Baanverlenging Groningen Airport Eelde

**Advies van de Commissie m.e.r. over de geactualiseerde
milieu-informatie**

22 januari 2010 / rapportnummer 512-590



1. OORDEEL OVER DE AANVULLENDE MILIEU-INFORMATIE

Voorgeschiedenis

De exploitant van Groningen Airport Eelde wil de hoofdbaan verlengen om de regionale, economische betekenis van de luchthaven te versterken en op termijn het luchtvaartbedrijf rendabel te maken. Voor de baanverlenging is al een milieueffectrapportage (m.e.r.)-procedure gevolgd. Het milieueffectrapport (MER) heeft mede ten grondslag gelegen aan de besluiten die de aanleg van de verlengde baan mogelijk moesten maken. Het gaat hierbij om het aanwijzingsbesluit van de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) en een ruimtelijk ordeningsbesluit¹ van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM).

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 3 december 2003 en vervolgens opnieuw op 11 juni 2008 uitspraak gedaan over deze besluiten². De ministers van V&W en VROM dienen een nieuwe beslissing te nemen met inachtneming van de uitspraak van de Raad van State. Zij willen hierbij ook alle nieuwe informatie betrekken die voor het te nemen besluit relevant kan zijn. Daarom is een deel van de milieu-informatie geactualiseerd en is de Commissie voor de milieueffectrapportage³ gevraagd om advies uit te brengen over de kwaliteit en de volledigheid ervan.

Voorliggende geactualiseerde informatie

De geactualiseerde informatie is opgenomen in 3 rapporten⁴:

1. Actualisatie berekeningen voor geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid; baanverlenging Groningen Airport Eelde.
2. Effecten van de voorgenomen baanverlenging en uitbreiding van het gebruik van Groningen Airport Eelde in relatie tot de groene wetgeving.
3. Actualisatie economische betekenis Groningen Airport Eelde N.V.

De Commissie beperkt zich in dit advies tot een toetsing van de informatie in de hiervoor vermelde rapporten, voor zover die betrekking heeft op milieu⁵. Dit betekent dat de aandacht is gericht op de rapporten 1 (hierna aangeduid met Adecs-rapport) en 2 (hierna Waardenburg-rapport).

Op een aantal punten heeft de Commissie aan bevoegd gezag een toelichting gevraagd. Deze toelichting is in december 2009 verstrekt. In haar advisering heeft de Commissie deze toelichting betrokken. De Commissie adviseert om de toelichting ook openbaar te maken.

¹ Hierin wordt toepassing gegeven aan art. 26 van de Luchtvaartwet en art. 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Dit houdt in dat een aanwijzing wordt gegeven met één of meer geluidszones en dat de gemeenteraad verplicht wordt een bestemmingsplan vast te stellen of te herzien voor gronden binnen die geluidszones.

² De Raad heeft de laatste keer de ingediende beroepen over de rechtmatigheid van een rijksbijdrage aan de baanverlenging gegrond verklaard. De Europese Commissie heeft zich hierover op 19 november 2009 uitgesproken en komt tot de conclusie dat deels geen sprake is van staatssteun en deels van steunmaatregelen die verenigbaar zijn met de gemeenschappelijke markt.

³ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze, en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder *adviezen*.

⁴ Voor volledige verwijzingen zie bijlage 1

⁵ De Commissie toetst aan de vastgestelde richtlijnen, op eventuele onjuistheden en aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER. In de geactualiseerde informatie is sprake van een uitwerking van (effecten van) één alternatief (het alternatief als opgenomen in de aanwijzing). Andere alternatieven (waaronder het meest milieuvriendelijke alternatief) zijn in het MER aan de orde geweest.

Oordeel over de informatie

De Commissie is van oordeel dat het geheel aan verstrekte gegevens toereikend is. De essentiële informatie om het milieubelang mee te wegen in de besluitvorming is aanwezig.

De informatie is evenwel ook gefragmenteerd en op onderdelen onvoldoende toegelicht. Dit vormde voor de Commissie de aanleiding voor het formuleren van de aanbevelingen zoals opgenomen onder paragraaf 2.1.

Het Adecs-rapport bevat een opsomming van wijzigingen die in de analyses zijn doorgevoerd en een overzichtelijke presentatie van oude en nieuwe rekenresultaten. Omdat het rapport onvoldoende inzicht geeft in de onderbouwing van de doorgevoerde wijzigingen en weinig (toelichting bij de) deelresultaten, heeft de Commissie gevraagd dit te verduidelijken. De Commissie is van mening dat met de ontvangen toelichting de benodigde informatie voor de besluitvorming aanwezig is, ook al is de grond voor het doorvoeren van bepaalde vernieuwingen voor discussie vatbaar en blijven voor luchtkwaliteit de oorzaken van de verschillen tussen de oude en nieuwe rekenresultaten onduidelijk. Voor luchtkwaliteit is echter geen sprake van overschrijding van normen, noch van een grote bijdrage van de luchthaven aan berekende concentraties.

In het Waardenburg-rapport wordt het voornemen getoetst aan de gevolgen voor beschermde natuurgebieden en voor beschermde en kwetsbare soorten. Geconcludeerd wordt dat de baanverlenging en toename van de grote burgerluchtvaart hooguit leidt tot een lichte toename van de verstoring, zonder nadelige gevolgen voor de omliggende Natura 2000-gebieden. De Commissie heeft gevraagd om duidelijk te maken in hoeverre (extra) atmosferische depositie kan leiden tot aantasting van natuurlijke kenmerken. Duidelijk is dat de toename van de stikstofdepositie zeer klein is, maar dat wel sprake is van een al overbelaste situatie (achtergrondconcentratie).

2. TOELICHTING OP HET OORDEEL EN AANBEVELINGEN VOOR HET VERVOLGPROCES

2.1 Algemeen

De aanvullende onderzoeken zijn uitgevoerd omdat bij het nemen van het besluit getoetst dient te worden aan gewijzigde omstandigheden. De Commissie acht het voor de toelichting op haar oordeel nodig om in deze gewijzigde omstandigheden onderscheid te maken tussen:

- veranderingen in de situatie ter plaatse (of in de informatie daarover⁶);
- veranderingen in de wet- en regelgeving;
- veranderingen in de modellen gehanteerd voor het beschrijven van (mogelijke) effecten voor mens en milieu.

Veranderingen in de situatie ter plaatse

De Commissie verifieert niet of de situatie ter plaatse of veranderingen daarin correct zijn beschreven. Zij vindt wel dat alle gebruikte informatie inzichtelijk gepresenteerd moet zijn. Naar haar oordeel is nagenoeg alle informatie voor het jaar 2015, waarvoor de milieugevolgen in kaart zijn gebracht, gepresenteerd. Het ontbrekende overzicht van het gebied waarbinnen de bevolking is

⁶ Voorbeeld: wijzigingen in de omvang en verdeling van de bevolking of in de detaillering van de beschrijving ervan.

geïnterviewd, en aanvullende informatie over de indeling van het (vlieg-)verkeer zijn op verzoek aangeleverd⁷.

Veranderingen in wet- en regelgeving

Over de veranderingen in wet- en regelgeving merkt de Commissie het volgende op:

Op grond van artikel XVII van de nieuwe Regeling Burgerluchthavens en Militaire luchthavens (RBML) blijft de oude Luchtvaartwet van toepassing op oude bezwaar- en beroepsschriften. De uitgangspunten en rekenregels zoals opgenomen in de RBML zijn dus niet van toepassing voor de beslissing op bezwaar over de baanverlenging van Groningen Airport Eelde.

Toch worden in de nieuwe analyse een aantal uitgangspunten, zowel voor geluid als voor externe veiligheid⁸ ontleend aan de RBML. Voor de Commissie is niet duidelijk welke elementen uit de nieuwe regeling zijn overgenomen en welke niet en welke argumenten hieraan ten grondslag liggen. Omdat de nieuwe regeling gaat gelden voor toekomstige ontwikkelingen op en rond het luchthaventerrein, ware het zinvol geweest om de volledige consequenties van de toepassing van de RBML in kaart te brengen en deze te plaatsen naast een analyse gebaseerd op uitgangspunten waarover consensus is bereikt.

Veranderingen in rekenmodellen

Wordt de RBML niet toegepast, dan is naar het oordeel van de Commissie toepassing van geëvalueerde en gepubliceerde wijzigingen in modelvoorschriften gerechtvaardigd. In de uitgevoerde analyse is niet altijd uitgegaan van wijzigingen die aan deze voorwaarden voldoen. Het beschouwen van de risico's van helikopterbewegingen en de verlaging van de overlijdenskans bij ongevallen met kleine vliegtuigen zijn wijzigingen die zijn gebaseerd op nog onvoldragen rapporten. Specifieke opmerkingen over de wijzigingen in de gehanteerde modellen worden behandeld in de paragrafen 2.2 tot en met 2.5.

De Commissie beveelt aan om:

- de selectie, achtergronden en betekenis van wijzigingen die ten opzichte van de analyse uit 2007 zijn doorgevoerd, en de eraan verbonden consequenties te verhelderen in de toelichting bij het besluit;
- de volledige consequenties van toepassing van de RBML in kaart te brengen en te vergelijken met een analyse gebaseerd op uitgangspunten waarover consensus is bereikt.

2.2 Geluid

Uit het Adecs-rapport blijkt dat de gevolgen van de actualisatie voor geluid beperkt zijn. Gemiddeld genomen is de geluidbelasting lager dan in 2005 is berekend. Voor enkele locaties is de geluidbelasting weliswaar hoger, maar dit is niet van invloed op het aantal woningen binnen de wettelijk relevante contouren.

De Commissie is van mening dat enkele delen van de actualisatie beperkt toegelicht, onderbouwd en inzichtelijk gemaakt zijn. Dit geldt in het bijzonder voor de cumulatie van geluidsbelasting door verschillende bronnen en de (her)indeling in geluidscategorieën. Nu is onduidelijk of met de herindeling de

⁷ Adecs-notitie vw091204 van 10 december 2009

⁸ Voor geluid gaat het om toepassing van kleinere integratiestappen in de L_{den} -berekeningen en voor EV om wijzigingen in de overlijdenskans en het in rekening brengen van de risico's verbonden aan helikopterbewegingen.

geluidbelasting beter in kaart is gebracht. Verder is niet duidelijk in welk opzicht de cumulatieve belasting is gewijzigd en of, en zo ja waar, er sprake is van een duidelijk ander beeld. Deze informatie is relevant bij het in perspectief plaatsen van de geluidsbelasting door Groningen Airport Eelde, maar niet essentieel in het kader van de besluitvorming omdat hierin de geluidsruimte voor Eelde wordt vastgelegd.

2.3 Luchtkwaliteit

De wijze waarop de luchtkwaliteit is berekend, is slechts summier in het Adecs-rapport en de toelichting beschreven. In het rapport staat dat de bijdrage van het vliegverkeer met een model is berekend dat is afgeleid van het Nieuw Nationaal Model (NNM). De mate waarin het Adecs-model aan de voorschriften uit het NNM voldoet, kan niet worden vastgesteld. Het rapport laat zien dat recent doorgevoerde modelwijzigingen tot concentraties PM_{10} hebben geleid die een factor 11 lager zijn dan de concentraties die in 2007 zijn berekende. Voor NO_2 doet een dergelijke daling zich niet voor omdat de initiële fracties direct uitgestoten stikstofdioxide die in de berekeningen zijn gebruikt, hoger zijn dan wat in 2007 werd aangenomen. Op vragen van de Commissie over de details en onderbouwing van deze wijzigingen is geen bevredigend antwoord ontvangen.

De berekende bijdrage van het totale verkeer op de luchthaven Eelde aan de luchtverontreiniging is beperkt. Ondanks de onduidelijkheden rond de berekeningen blijft volgens de Commissie de conclusie gerechtvaardigd dat in de onderzochte situatie aan de grenswaarden wordt voldaan.

- De Commissie adviseert om helderheid te verschaffen in de kwaliteit van het door Adecs gebruikte luchtkwaliteitsmodel en aan te geven hoe het zich verhoudt tot de geaccepteerde NNM-modellen.

2.4 Veiligheid

In NLR-CR-2004-083⁹ wordt een overlijdenskans bij ongevallen met licht vliegverkeer aangegeven van 0.4. In het voorliggende Adecs-rapport wordt conform de RBML een kans van 0.13 aangehouden. Deze is gebaseerd op een interim memo van het NLR aan het ministerie van V&W. Hieruit blijkt dat beide kansen zijn afgeleid van Amerikaanse ongevalsdata. In de berekening uit 2007 was het aantal personen in het ongevalgevolgebied gebaseerd op de gemiddelde Amerikaanse bevolkingsdichtheid. In de voorliggende analyse zijn ze afgeleid door analyse van de ongevalrapporten van verkeer onder de 5700 kg. Uit het memo valt niet af te leiden hoe de betrouwbaarheid van die schatting is gewaarborgd. Op basis van expert judgement acht de Commissie de uitkomst van de berekening plausibel. Gegeven het grote verschil tussen beide kansen is het op zijn plaats de overlijdenskans zoals gebruikt in de laatste berekening beter te funderen bijvoorbeeld door een externe toetsing uit te voeren.

Overigens merkt de Commissie op dat er zich een vergelijkbaar probleem voordoet met de faalfrequenties voor vliegtuigen die nu in de RBML zijn vastgelegd en ook in deze analyse worden gehanteerd. De meest recente, openbare

⁹ Weijts J et al. Voorschrift en procedure voor de berekening van externe veiligheid rond luchthavens. NLR-CR-2004-083, 2004

rapporten geven namelijk aan dat de kans op een landing overrun voor passagiersvluchten generatie 3 op internationale luchthavens een factor 10 lager is dan de kans die hier wordt gehanteerd en die in de RBML voor regionale luchthavens wordt voorgeschreven. Daarnaast geven die rapporten aan dat voor de onderscheiden generaties CARGO-vliegtuigen geen eigen faalfrequentie kan worden afgeleid, daar waar in deze analyse (en in de RBML) wel verschillende frequenties staan. De gegevens die deze wijzigingen moeten toelichten zijn niet zonder meer of nog niet beschikbaar¹⁰.

- De Commissie beveelt aan om wijzigingen in invoergegevens of modelvoorschriften die kunnen leiden tot grote verschillen in rekenresultaten, zoals de overlidenskans als gevolg van een ongeval, onafhankelijk te laten toetsen.

2.5 Natuur

De natuurtoets van Bureau Waardenburg beschrijft dat de toename van de grote burgerluchtvaart foeragerende ganzen in het nabijgelegen Natura 2000-gebied “Zuidlaardermeer” verstoort. Deze verstoring blijft binnen ‘aanvaardbare grenzen’ omdat het verlies aan foerageertijd beperkt is en de draagkracht van het gebied nog niet geheel wordt benut. Voor de Natura 2000-gebieden “Fochteloërveen” en “Drentsche Aa” wordt hooguit een lichte of verwaarloosbare verstoring voorzien van soorten waarvoor instandhoudingsdoelstellingen zijn opgesteld.

- De Commissie wijst op de mogelijkheid om de verstoring van ganzen in Natura 2000-gebied “Zuidlaardermeer” te mitigeren door elders in de foerageergebieden meer rust te creëren met inachtneming van het ganzenopvangbeleid voor deze gebieden.

De Commissie stelt vast dat niet wordt ingegaan op atmosferische depositie, terwijl in het nabijgelegen Natura 2000-gebied “Drentsche Aa” hoogveenvegetaties voorkomen die zeer gevoelig zijn voor vermesting en verzuring. De Commissie heeft verzocht hier alsnog op in te gaan.

In de toelichting wordt aangegeven dat de kwetsbare hoogveenvegetaties zich op 10 km (Gasterensche Duinen) en 12 km (Ballooërveld) van Groningen Airport Eelde bevinden. Bureau Waardenburg geeft aan dat de bijdrage van de nieuwe stikstofdepositie op deze locaties minder dan 0,01% van de achtergronddepositie bedraagt. De nieuwe zuurdepositie wordt ter hoogte van de kwetsbare habitat niet meetbaar geacht.

De Commissie acht de wijze waarop in de toelichting de stikstofbelasting is geschat navolgbaar. Bij de conclusie dat het vliegveld een verwaarloosbaar klein aandeel in de totale depositie heeft, plaatst de Commissie de volgende kanttekening. Om te bepalen of aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied “Drentsche Aa” kan worden uitgesloten, moeten niet alleen de gevolgen van het voornemen beoordeeld worden, maar ook de cumulatie met gevolgen van andere activiteiten. Hoewel de toename van de stikstofdepositie zeer klein is, is er in een deel van het gebied sprake van een al overbelaste situatie (achtergrondconcentratie). In cumulatie is aantasting van

¹⁰ Post JA, Cheung YS en Vercammen RWA. Aanvullende externe veiligheidsberekeningen voor luchthaven Maastricht; In het kader van de planologische kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad, NLR-CR-2003-173, 2003, en Rapportage van de werkzaamheden in het kader van follow-up Review Externe Veiligheidsmodel, Augustus 2006 tot en met december 2008. NLR-CR-2009-123. Concept.

de natuurlijke kenmerken voor een deel van het gebied dan ook niet uit te sluiten.

- De Commissie geeft in overweging om het voornemen onderdeel te laten uitmaken van een gebiedsgerichte aanpak, bijvoorbeeld in de beheerplannen voor Natura 2000-gebieden.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing besluit-MER

Initiatiefnemer: Groningen Airport Eelde

Bevoegd gezag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat DGLM

Besluit: Aanwijzingsbesluit op basis van de Luchtvaartwet

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C06.2

Activiteit: De verlenging van de start- en landingsbaan aan de zuidwestzijde met alle daarbij behorende voorzieningen, alsook het feitelijke gebruik van de luchthaven na baanverlenging en de daaraan verbonden bedrijfsactiviteiten.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 2 juni 1993

richtlijnenadvies uitgebracht: 20 augustus 1993

richtlijnen vastgesteld: 27 oktober 1993

kennisgeving MER en Addendum MER: 21 mei 1997

toetsingsadvies uitgebracht: 18 augustus 1997

toetsingsadvies over belevingsonderzoek: de Kwaliteit van de Leefomgeving rond Groningen Airport Eelde uitgebracht: 11 november 1999

advies over aanvullende milieu-informatie: 1 juli 2005

kennisgeving over de geactualiseerde milieu-informatie in de Staatscourant: 27 november 2009

ter inzage legging van de geactualiseerde milieu-informatie: 30 november tot 16 december 2009

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 1 december 2009

toetsingsadvies uitgebracht: 22 januari 2010

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

prof. dr. B.J.M. Ale

ir. N.G. Ketting (voorzitter)

dr. J.F.M.M. Lembrechts (secretaris)

ir. K. Vinkx

dr. J. Wesseling

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.10 van de Wet milieubeheer en de vastgestelde richtlijnen voor het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die

van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Bijzonderheden:

De eerste toetsing van het MER over de baanverlenging van Groningen Airport Eelde (GAE) dateert van 18 augustus 1997. Die toetsing omvatte verder naast de technische bijlagen een addendum over de omvang van de BKL-contouren. In haar advies (*toetsing 1*) gaf de Commissie aan dat zij in het algemeen te spreken was over het MER, maar dat een onderzoek naar de ervaren omgevingskwaliteit had moeten worden uitgevoerd conform de richtlijnen voor het MER. De resultaten hadden kunnen bijdragen aan de formulering van het meest milieuvriendelijke alternatief op het punt van het gebruik en de openstelling van GAE en de ermee samenhangende hinderbeleving door omwonenden en recreanten. De Commissie achtte het niet nodig de besluitvorming over de aanwijzing te laten wachten op de resultaten van een belevingsonderzoek, maar beval aan om het uit te voeren als onderdeel van het evaluatieprogramma en gaf aanbevelingen over de aanpak ervan. De aanbevelingen sloten aan op een voorstel voor een belevingsonderzoek van Universiteit van Groningen gemaakt in opdracht van de Commissie Milieuhygiëne voor de luchthaven, ex artikel 28 van de Luchtvaartwet. De Ministers van V&W en van VROM stemden in met de aanbeveling van de Commissie.

Op 29 oktober 1997 verzocht de Rijksluchtvaartdienst de Commissie om commentaar op de concept offerteaanvraag en het concept projectplan Belevingsonderzoek. Op 17 november 1997 adviseerde de Commissie over het relateren van de hinder(bronnen) aan de beleving, over het gebruik van de inspraakreacties en de klachtenregistratie bij de voorbereiding van de steekproef en de vragenlijst en over de rol van de resultaten bij het bijstellen van de voorschriften in de aanwijzing over de openstelling en het gebruik van GAE.

In 1998 zorgde een uitspraak van de Raad van State over het niet tijdig verlengen van dat het Structuurschema burgerluchtvaartterreinen door de Minister van Verkeer en Waterstaat voor vertraging in de besluitvorming over GAE. Dit had tot gevolg dat de Commissie het verzoek om het rapport over de kwaliteit van de leefomgeving rond GAE te toetsen ontving voor de aanwijzing werd vastgesteld, nl. op 19 oktober 1999. Daarom toetste de Commissie dit rapport als ware het een aanvulling op het MER (*toetsing 2*). In haar toetsingsadvies (11 november 1999) oordeelde ze dat er voldoende materiaal was om te bepalen of de gebruiksvoorschriften in de aanwijzing aanpassing behoefden. Het onderzoek stelde dat vooral grote, laagvliegende en circuitvliegende toestellen die van elders komen om te oefenen, de ervaren geluidshinder en veiligheidsbeleving veroorzaken. De Commissie was van mening dat het beperken van dit type vliegtuigbewegingen deel uitmaakt van het meest milieuvriendelijke alternatief en bij het opstellen van de gebruiksvoorschriften van GEA beschouwd zou moeten worden. De Commissie beval aan om na de baanverlenging een nieuwe meting uit te voeren.

Op 12 november 1999 stemde het Kabinet in met de baanverlenging, gekoppeld is aan het besluit om het circuitvliegen met grote vliegtuigen te beëindigen. Op 9 maart 2000 heeft het bevoegd gezag in een ontwerp-aanwijzing invulling gegeven aan deze Kabinetsbeslissing. Circuitvluchten met lesvliegtui-

gen van 6000 kg of meer zouden worden verboden. Het aantal voor proefvluchten met vliegtuigen van 600 kg of meer werd gebonden aan een maximum van 92 vluchten (of 184 vliegbewegingen) per jaar, zijnde het aantal proefvluchten in 1999.

De Staatscourant publiceerde het definitieve besluit van de betrokken ministers op 22 mei 2001. Hierdoor werd niet alleen de “Aanwijzing ex artikel 27 van de Luchtvaartwet” definitief, maar ook het als bijlage opgenomen evaluatie- en monitoringprogramma, met daarin een aantal aanbevelingen van de Commissie, zoals het herhalen van het belevingsonderzoek en het meten van de luchtverontreiniging met een meetstation.

De aanwijzing is op 3 december 2003 door de Raad van State vernietigd voor wat betreft de berekeningswijze van de geluidszones voor het luchtverkeer, het onderzoek naar de natuur- en landschapswaarden en de onderbouwing van de openingstijden. Over deze onderwerpen werd aanvullend onderzoek uitgevoerd, dat door de Commissie werd getoetst, voorzover dit betrekking had op het milieu (*toetsing 3*). De Commissie concludeerde dat de essentiële informatie aanwezig was om het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te kunnen geven.

De Raad van State sprak zich op 11 juni 2008 opnieuw uit over de aanwijzing en heeft de ingediende bezwaren over de rechtmatigheid van een rijksbijdrage aan de baanverlenging gegrond verklaard. De Europese Commissie deed hierover op 19 november 2009 uitspraak en kwam tot de conclusie dat deels geen sprake is van staatssteun en deels van steunmaatregelen die verenigbaar zijn met de gemeenschappelijke markt. De ministeries van V&W en VROM dienen nu een nieuwe beslissing te nemen met inachtneming van de uitspraak van de Raad van State. Zij willen hierbij ook alle nieuwe informatie betrekken die voor het te nemen besluit relevant kan zijn. Daarom is een deel van de milieu-informatie geactualiseerd en is de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd om advies uit te brengen over de kwaliteit en de volledigheid ervan (*toetsing 4*).

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Achterberg I, Salman Y & Haverdings WB. Actualisatie berekeningen voor geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Baanverlenging Groningen Airport Eelde. Rapport nr. v&w090726.rap/kd, Adecs Airinfra BV, Delft, 18 november 2009.
- Lensink R & Smits RR. Effecten van de voorgenomen baanverlenging en uitbreiding van het gebruik van Groningen Airport Eelde in relatie tot de groene wetgeving. Rapport nr. 09-157, Bureau Waardenburg, Culemborg, 13 november 2009.
- Achterberg I. Toelichting op vragen commissie m.e.r.. Notitie nr. vw091204, Adecs Airinfra BV, Delft, 10 december 2009
- Groningen Airport Eelde en stikstofdepositie in de Drentsche Aa. Bureau Waardenburg, Culemborg, notitie van 7 december 2009
- Fragment uit de conceptrapportage (NLR-CR-2009-123) van de werkzaamheden in het kader van follow-up Review Externe Veiligheidsmodel. Augustus 2006 tot en met december 2008. Memo MN-GEV-26, NLR, Amsterdam, 21 oktober 2009
- Post JA & Cheung YS. Externe veiligheidsberekeningen voor luchthaven Maastricht, in het kader van het MER PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad. Rapport NLR-CR-2002-623, versie 1, NLR, Amsterdam, november 2002

- Vercammen RWA, van Es GWH, Cheung YS, Weijs J & Post JA. Re-assessment of the model for analysis of third party risk around regional airports. Rapport NLR-CR-2002-178, NLR, Amsterdam, april 2002
- Weijs J, Vercammen RWA, van de Vijver YAJR en Smeltink JW. Voor-schrift en procedure voor de berekening van Externe Veiligheid rond luchthavens. Rapport NLR-CR-2004-083, NLR, Amsterdam, februari 2004
- Cheung YS, de Haij L, Smeltink JW & Stevens JMGF. A model to calculate third party risk due to civil helicopter traffic at heliports, With the focus on inland heliports in the Netherlands. Rapport NLR-CR-2007-003, NLR, Amsterdam, december 2008
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, DGTL, Interim externe veiligheids-beleid rond luchthavens. Brief met kenmerk DGTL05.008868, 28 novem-ber 2005
- Post JA, Cheung YS en Vercammen RWA. Aanvullende externe veiligheidsberekeningen voor luchthaven Maastricht; In het kader van de pla-nologische kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad, NLR-CR-2003-173, 2003

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvan-gen.

Advies van de Commissie m.e.r. inzake de geactualiseerde milieuinformatie Baanverlenging Groningen Airport Eelde.

De exploitant van Groningen Airport Eelde wil de hoofdbaan verlengen en de economische betekenis van de luchthaven versterken. Tegen het aanwijzingsbesluit van de ministers van V&W en VROM, waarvoor een MER is opgesteld, is beroep aangetekend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de RvS. Een nieuwe beslissing willen de ministers nemen met inachtneming van de uitspraak van de RvS en alle nieuwe (milieu-)informatie. De Commissie voor de m.e.r. geeft in dit advies haar oordeel over de kwaliteit en volledigheid van deze geactualiseerde milieuinformatie.

ISBN: 978-90-421-2955-9



Commissie voor de milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht
T 030 - 234 76 66
F 030 - 233 12 95
E mer@eia.nl
W www.commissiemer.nl

