

Toetsingsadvies over het rapport  
De Kwaliteit van de Leefomgeving rond  
Groningen Airport Eelde (GAE) in het kader van  
de m.e.r. voor de Baanverlenging GAE

11 november 1999

512-185



commissie voor de milieueffectrapportage

De Minister van Verkeer en Waterstaat  
d.t.v. de Directeur Vervoer en Infrastructuur  
ir. J.P.J.M. Remmen  
Postbus 90771  
2509 LT DEN HAAG

uw kenmerk  
VI/L99.350418

uw brief  
19 oktober 1999

ons kenmerk  
U413-99/Sc/nm/512-186

onderwerp  
Toetsingsadvies over het rapport *De kwaliteit van de leefomgeving rond Groningen Airport Eelde (GAE) in het kader van de m.e.r. voor de Baanverlenging GAE.*

doorkiesnummer  
(030) 234 76 00

Utrecht,  
11 november 1999

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het rapport *De kwaliteit van de leefomgeving rond Groningen Airport Eelde (GAE) in het kader van de m.e.r. voor de Baanverlenging GAE.*

Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag te zijner tijd het (ontwerp-)besluit en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.

dr. ir. G. Blom  
voorzitter van de werkgroep m.e.r.  
Baanverlenging Groningen Airport Eelde

Toetsingsadvies over het rapport het milieueffectrapport  
De Kwaliteit van de Leefomgeving rond Groningen Airport Eelde (GAE) in  
het kader van de m.e.r. voor de Baanverlenging GAE

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het rapport De Kwaliteit van de Leefomgeving rond Groningen Airport Eelde (GAE) in het kader van de m.e.r. voor de Baanverlenging GAE,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend bevoegd gezag) door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze,

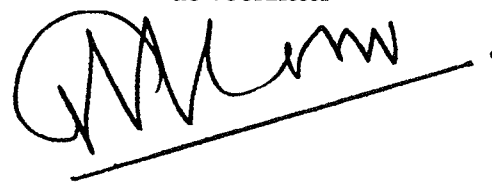
de werkgroep m.e.r. Baanverlenging Groningen Airport Eelde,

de secretaris



drs. J.J. Scholten

de voorzitter



dr.ir. G. Blom

Utrecht, 11 november 1999

## INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING .....</b>	<b>1</b>
<b>2. TOETSINGSKADER .....</b>	<b>3</b>
<b>3. OORDEEL OVER HET RAPPORT DE KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING ROND GRONINGEN AIRPORT EELDE EN AANBEVELINGEN .....</b>	<b>4</b>
3.1 Oordeel over de opzet en uitvoering van de winter- en zomermeting en over de wijze van verwerking van de resultaten van beide metingen .....	4
3.2 Oordeel over de betekenis van het onderzoek voor het MMA en de voorschriften voor het gebruik van de luchthaven indien besloten zou worden tot baanverlenging.....	4
3.3 Aanbevelingen voor de uitvoering van een nieuwe meting indien besloten zou worden tot baanverlenging .....	5

## BIJLAGEN

1. Brief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat d.d. 19 oktober waarin op verzoek van de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de Commissie voor de milieueffectrapportage in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Projectgegevens

## 1. INLEIDING

Nadat in 1985 reeds een milieueffectrapportage (m.e.r.) was gestart voor de baanverlenging van Groningen Airport Eelde (GAE) met 700 meter tot 2500 meter werd in 1992 besloten die besluitvorming niet door te zetten en een nieuwe m.e.r. te starten voor de wijziging van de aanwijzing. Het nieuwe milieueffectrapport (MER) en een Addendum werden bekend gemaakt in mei 1997.

In haar toetsingsadvies d.d. 18 augustus 1997 constateerde de Commissie voor de m.e.r. dat het MER en het Addendum veel goede en bruikbare informatie biedt voor de aanwijzing. Tegelijkertijd noteerde de Commissie een tekortkoming die van essentieel belang is voor de besluitvorming. Het betreft de invulling van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). De richtlijnen voor het MER (d.d. oktober 1993) vroegen (in de paragrafen 6.2.8, blz. 18 en 6.3.8, blz. 22) om het geven van een beeld van de wijze waarop door omwonenden en andere betrokken groeperingen in de omgeving van de luchthaven (inclusief recreanten), de kwaliteit van de leefomgeving wordt ervaren in de huidige situatie alsook welke invloed de intensivering van de luchthaven daarop kan hebben. Deze richtlijn werd opgenomen met het oog op het speciale karakter van de luchthaven dat zich van andere luchthavens onderscheidt door het grote aandeel van circuitvluchten in het gebruik van deze luchthaven en de bezorgdheid die vele insprekers hierover hebben vanwege de hinder die zij van dergelijke vluchten ondervinden. Naar de mening van de Commissie had deze richtlijn moeten leiden tot het uitvoeren van een belevingsonderzoek. Dat is niet gebeurd in het MER en het Addendum. Volgens de Commissie hadden de resultaten van een dergelijk onderzoek op belangrijke wijze kunnen bijdragen aan de formulering van het MMA op het punt van het gebruik en de openstelling van de luchthaven en de daarmee samenhangende hinderbeleving door omwonenden en recreanten.

De constatering van een dergelijke essentiële tekortkoming is voor de Commissie in het algemeen aanleiding de opstelling van een aanvulling op het MER aan te bevelen, conform het Richtsnoer Aanvullingen op een MER van de Minister van VROM (d.d. 11 november 1994). Omdat de hinderbeleving in belangrijke mate betrekking heeft op omkeerbare gevolgen die samenhangen met het gebruik van de luchthaven voor bepaalde vliegtuigtypen en vluchten en ook van de openstelling van de luchthaven, kwam de Commissie tot een andere aanbeveling. Volgens de Commissie behoefde de opstelling van de aanwijzing niet te wachten totdat de resultaten van het onderzoek naar de hinderbeleving beschikbaar zouden komen. Het reeds door de Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Eelde voorgestelde onderzoek zou met aanpassingen opgenomen kunnen worden in het evaluatieprogramma dat in het kader van de m.e.r.-regeling dient te worden vastgesteld bij de aanwijzing en vervolgens worden uitgevoerd. De Commissie gaf in haar advies aan welke aanpassingen gemaakt zouden moeten worden in het voorstel van de Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Eelde om dat projectvoorstel geschikt te maken voor opname in het evaluatieonderzoek op grond van de m.e.r.-regeling. Eventuele consequenties voor mogelijke bijstelling van de voorschriften in de Aanwijzing zouden aan de orde komen bij de beoordeling van de resultaten van het onderzoek naar de hinderbeleving.

Die aanbeveling had een belangrijke consequentie voor de Commissie omdat zij bij het geven daarvan in feite een positief toetsingsadvies uitbracht terwijl het MER een tekortkoming vertoonde die van essentieel belang is voor de besluitvorming. De Commissie pleitte er derhalve voor om haar de resultaten van het belevingsonderzoek voor te leggen voor advies.

Het bevoegd gezag stemde in met de aanbeveling van de Commissie voor de m.e.r. Per brief van 29 oktober 1997 ontving de Commissie van de Rijksluchtvaartdienst het concept-projectplan Belevingsonderzoek met het verzoek om commentaar. De Commissie reageerde op 17 november 1997. Daarbij wees de Commissie erop dat tijdens het onderzoek moet worden geprobeerd de belevingswaarden zoveel mogelijk te relateren aan de hinderbronnen, indien mogelijk gekwantificeerd. Verder gaf zij aan dat de resultaten van het belevingsonderzoek eerst moeten worden beschouwd door het bevoegd gezag op hun eventuele consequenties voor de invulling van het MMA. Op verzoek van het bevoegd gezag vond in juli 1998 een voortoetsing plaats van de resultaten van de zogeheten wintermeting tijdens het belevingsonderzoek. Het bleek dat in de wintermeting de groep van recreanten niet was meegenomen. Voor de wintermeting is dat geen probleem. Er werd overeengekomen dat deze groep alsnog voor de zomermeting in het onderzoek zou worden betrokken.

Er werd in 1997 nog vanuit gegaan dat de aanwijzing gereed zou zijn tegen de tijd dat het belevingsonderzoek zou plaats vinden. Dat bleek niet mogelijk om verschillende redenen. Één daarvan is dat naar voren kwam dat het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen dat ten grondslag ligt aan alle luchtvaartterreinen niet op tijd verlengd was. De verlenging daarvan moest dus eerst gebeuren voordat de aanwijzing voor GAE kon worden vastgesteld. Het Structuurschema is inmiddels verlengd maar de aanwijzing voor GAE is nog niet vastgesteld. Dat betekent dat de uitvoering van het belevingsonderzoek dus niet werd uitgevoerd als onderdeel van het evaluatieprogramma in het kader van deze m.e.r. maar in feite kan worden beschouwd als aanvulling op het MER.

Het verzoek aan de Commissie voor de m.e.r. om toetsing van het rapport over *De Kwaliteit van de leefomgeving rond Groningen Airport Eelde* is gedaan per brief gedateerd 19 oktober 1999 (zie bijlage 1 bij dit advies). Daarin staat dat de beoordeling van het rapport en het advies van de Commissie zullen dienen om na te gaan of de gebruiksvoorschriften in de concept-aanwijzing aanpassing behoeven. Bovendien zal het onderzoek fungeren als nulmeting om de effecten van de baanverlenging te evalueren.

Dit advies is opgesteld door een deel van de werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. die het toetsingsadvies d.d. 18 augustus 1997 opstelde. De samenstelling van de werkgroep is gegeven in bijlage 2 van dit advies met aanduiding van de deskundigen die de toetsing van het rapport over het belevingsonderzoek uitvoerden. In die bijlage zijn ook de belangrijkste projectgegevens opgenomen. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

Het onderzoeksrapport is niet aan inspraak onderworpen. Het is alleen aan de Commissie ter toetsing voorgelegd. Derhalve heeft de Commissie geen inspraakresultaten bij deze toetsing kunnen betrekken.

De indeling van dit advies is als volgt. In hoofdstuk 2 is het kader voor de toetsing aangegeven. Dit is gedaan vanwege het bijzondere karakter van deze toetsing. In hoofdstuk 3 is het algemeen oordeel over het onderzoeksrapport gegeven met aanbevelingen voor de uitvoering van een nieuwe meting indien besloten zou worden tot baanverlenging.

## **2. TOETSINGSKADER**

In de brief met verzoek om toetsing van het rapport *De Kwaliteit van de Leefomgeving rond Groningen Airport Eelde* vraagt het bevoegd gezag aan de Commissie om advies uit te brengen over de kwaliteit en volledigheid van het voorliggende onderzoek. Dit dient als uitgangspunt voor de toetsing.

In de inleiding van dit advies is reeds aangegeven dat de oorspronkelijke aanbeveling van de Commissie om het onderzoek uit te voeren als onderdeel van het evaluatie achteraf bij m.e.r. niet is uitgevoerd omdat de aanwijzing nog steeds niet is vastgesteld. De Commissie toetst het onderzoeksrapport daarom als betreft het een aanvulling op het MER waarvan de resultaten rechtstreeks kunnen worden meegenomen in de aanwijzing.

Het verzoek om een oordeel te geven over de kwaliteit en de volledigheid heeft de Commissie vervolgens nader gepreciseerd naar vier onderdelen:

- oordeel over de opzet van de winter- en zomermeting;
- oordeel over de wijze van verwerking van de resultaten van de beide metingen;
- oordeel over welke resultaten van het onderzoek van betekenis kunnen zijn voor het MMA en mogelijk dus ook voor de gebruiksvoorschriften in de aanwijzing;
- aanbevelingen voor de uitvoering van een nieuwe meting wanneer de start- en landingsbaan van de luchthaven zou worden verlengd en in gebruik genomen. In feite betreft dit aanbevelingen voor het op te stellen evaluatieprogramma en de uitvoering daarvan.

In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op deze vier punten.

### **3. OORDEEL OVER HET RAPPORT *DE KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING ROND GRONINGEN AIRPORT EELDE EN AANBEVELINGEN***

#### **3.1 Oordeel over de opzet en uitvoering van de winter- en zomermeting en over de wijze van verwerking van de resultaten van beide metingen**

De Commissie is van oordeel dat de methodologische opzet van het onderzoeksrapport goed is naar steekproefomvang, indeling van het onderzoeksgebied in drie deelgebieden en samenstelling van de vragenlijst. Het onderscheid tussen de herkomstgebieden is gerelateerd aan de in 1996 berekende BKL contouren van tenminste 45 dB(A) en/of tenminste 20 Ke zoals deze na de aanleg van de baanverlenging zijn voorzien. Om dosisrespons relaties te kunnen vaststellen is over de periode 1997-1998 waarop de enquêtes betrekking hebben de geluidbelasting berekend die wordt veroorzaakt door het vliegverkeer van en naar de luchthaven. Aldus is voldoende materiaal verzameld voor de beschouwing van de vraag of de voorschriften voor het gebruik van de luchthaven indien besloten wordt tot baanverlenging zoals die staan in de concept-aanwijzing, zouden moeten worden bijgesteld. Daarmee is de in het toetsingsadvies van augustus 1997 geconstateerde essentiële tekortkoming weggewerkt.

In het rapport is door een systematische verwerking van de gegevens een goed inzicht verschafte in de onderzoeksresultaten. De resultaten zijn weergegeven per onderscheiden herkomstgebied. Voor de aspecten geluid en risicobeleving zijn de gegevens tevens gekoppeld aan de achteraf berekende geluidbelasting L<sub>dn</sub> (kaart in bijlage 5) voor de perioden waarop het onderzoek betrekking heeft (tabellen 12 en 18). Het onderzoek maakt inzichtelijk waarmee de aanwijzing rekening dient te houden uit oogpunt van geluidhinder- en veiligheidsbeleving. Een nadere detaillering van sommige delen van het onderzoek door middel van een verdere bewerking van de data zou voor de besluitvorming geen extra toegevoegde waarde opleveren. Dit geldt ook voor de presentatie van de geluidbelastingen op één kaart (in bijlage 5 van het rapport) omdat de verschillen in de geluidbelasting tussen het winterhalfjaar en het zomerhalfjaar te gering zijn om op twee verschillende kaarten te tonen.

#### **3.2 Oordeel over de betekenis van het onderzoek voor het MMA en de voorschriften voor het gebruik van de luchthaven indien besloten zou worden tot baanverlenging**

Uit de onderzoekgegevens komt naar voren dat de ervaren geluidhinder en de veiligheidsbeleving voor een belangrijk deel wordt veroorzaakt door grote, laagvliegende en circuitvliegende toestellen (zie de tabellen 14 en 15 van het rapport). Deze komen van elders om op de luchthaven te oefenen. De Commissie is van mening dat het beperken van dit type vliegtuigbewegingen onderdeel uitmaakt van het MMA en dat dit gegeven bij de opstelling van de voorschriften voor het gebruik en de openstelling van de luchthaven mede beschouwd zou moeten worden. Door de luchthaven is reeds aangegeven dat



voortlopend op de besluitvorming geen les- en oefenverkeer met grote vliegtuigen in het weekend en in de avonden plaats vindt.

### 3.3 Aanbevelingen voor de uitvoering van een nieuwe meting indien besloten zou worden tot baanverlenging

Een nieuwe meting die nodig is indien besloten zou worden tot baanverlenging, dient in het kader van de evaluatie achteraf voor deze m.e.r. te worden uitgevoerd. Die meting zou aan de volgende voorwaarden moeten voldoen:

- gebruik van dezelfde vragen bij de enquête;
- zoveel mogelijk constant houden van de subjectieve variabelen om de nieuwe meting en de vergelijking met de meting in 1997-1998 zo betrouwbaar mogelijk te maken;
- meting zowel 's winters als 's zomers;
- keuze van recreanten in verschillende (nieuwe) hinderzones.

## BIJLAGEN

bij het  
Toetsingsadvies over het rapport  
De Kwaliteit van de Leefomgeving rond Groningen  
Airport Eelde (GAE) in het kader van de m.e.r.  
voor de Baanverlenging GAE

(bijlagen 1 en 2)

## BIJLAGE 1

### Brief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat d.d. 19 oktober 1999 waarin op verzoek van de minister van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de Commissie voor de milieueffectrapportage in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Directoraat-Generaal Rijksluchtvaartdienst

Directie Vervoer en Infrastructuur

Aan  
de Commissie voor de MER  
t.a.v. de heer dr. J.J. Scholten  
Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieueffectrapportage
ingekomen:	22 OKT. 1999
nummer:	UJ51-99
dossier:	512 - 171 (2-1-1999)
kopie naar:	Sc 2

Contactpersoon  
Ernestine Bosch

Datum  
6661 140 6 1

Ons kenmerk  
VI/L 99.350418

Onderwerp  
belevingsonderzoek luchtvaartterrein Eelde

Doorkiesnummer  
(070) 3517030

Bijlage(n)  
6 exemplaren rapport belevingsonderzoek  
Uw kenmerk

Geachte leden van de Commissie MER,

Mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bericht ik u als volgt.

Hierbij bied ik u het eindrapport aan van het onderzoek dat door TNO is gedaan naar de kwaliteit van de leefomgeving rond Groningen Airport Eelde (GAE).

De aanleiding voor dit onderzoek was de constatering van uw Commissie dat in het MER inzicht ontbreekt in de beleving van de kwaliteit van de leefomgeving rond Eelde en de invloed die de intensivering van de luchthaven daarop kan hebben. Dit met het oog op het speciale karakter van het vliegverkeer op Eelde, dat zich kenmerkt door het grote aandeel van circuitvluchten, die een belangrijke bron van hinder zijn voor de omgeving.

Uw commissie constateerde eveneens dat het herstel van de tekortkoming de procedure niet verder hoefde te vertragen. Voor de uitvoering van het onderzoek is aansluiting gezocht bij het hinderbelevingsonderzoek, zoals dat reeds was verzocht door de Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Eelde.

Naar aanleiding van het bestuurlijk overleg van 1997 zijn ten aanzien van de meest hinderlijke vluchten reeds een aantal gebruiksbeperkingen opgenomen in het concept-aanwijzingsbesluit. Het betreft met name de openstellingstijden en de para- en circuitvluchten.

Op basis van de toenmalige planning zijn destijds de volgende procedurele afspraken gemaakt. Indien het onderzoek aanleiding zou geven tot aanvullende aanpassing van de gebruiksvoorschriften op GAE, zou de inmiddels in werking getreden aanwijzing waarin zonering en baanverlenging zijn opgenomen worden gewijzigd. Bovendien zou het onderzoek fungeren als nulmeting om de effecten van de baanverlenging te evalueren.

Beleidsgroep Regionale en Overige  
Luchtvaartterreinen  
Postadres postbus 90771, 2509 LT Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Bereikbaar met tramlijn 1 of 9 vanaf CS en 9 vanaf HS, buslijn 22 vanaf CS

Telefoon (070) 351 6681  
Telefax (070) 3516329  
E-mail GENERAL.POST@RLD.minvew.nl



Zoals u weet heeft de afronding van de aanwijzingsprocedure sindsdien om verschillende redenen vertraging opgelopen. Wij streven ernaar om na het uitbrengen van de hoofdlijnennotitie voor het Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (de herziening van het SBL) een beslissing over de baanverlenging en zonering van Groningen Airport Eelde te nemen.

Ik verzoek u een advies uit te brengen over de kwaliteit en volledigheid van het voorliggende onderzoek. Mede naar aanleiding van uw advies zal vervolgens worden bezien of de gebruiksvoorschriften in de concept-aanwijzing nog aanpassing behoeven. Bovendien zal het onderzoek fungeren als nulmeting om de effecten van de baanverlenging te evalueren.

Zoals u kunt zien is naar aanleiding van uw suggestie in de zomerenquête ook onder recreanten geënquêteerd.

De hoofdlijnennotitie voor het Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (de opvolger van het huidige Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen) zal naar verwachting op 15 november naar de Tweede Kamer worden gestuurd. De beslissing over het doorsturen van de aanwijzing naar de Tweede Kamer zal dan worden genomen. Conform de afspraak met de secretaris verzoek ik u mij uw advies voor dat tijdstip te geven.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT  
namens deze,  
de Directeur Vervoer en Infrastructuur,

ir. J.P.J.M. Remmen.

## BIJLAGE 2

### Projectgegevens

**Initiatiefnemer:** Groningen Airport Eelde N.V.

**Bevoegd gezag:** minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

**Besluit:** wijziging van de aanwijzing van het luchtvaartterrein ingevolge artikel 27 juncto 24 van de Luchtvaartwet

**Categorie Besluit m.e.r. 1994:** C06.3

**Activiteit:** Het betreft verlenging van de 23-05 start- en landingsbaan met 700 meter tot 2500 meter 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

**Bijzonderheden:** Nadat in 1985 reeds een milieueffectrapportage (m.e.r.) was gestart voor de baanverlenging werd in 1992 besloten de besluitvormingsprocedure niet door te zetten en een nieuwe procedure met m.e.r. te starten voor de wijziging van de aanwijzing. Het nieuwe MER en de technische bijlagen kwam reeds gereed in november 1995 en werd op 22 december 1995 aanvaard door het bevoegd gezag. Per brief van 8 april 1997 informeerde het ministerie van Verkeer en Waterstaat de Commissie voor de m.e.r. dat de BKL-contouren na herberekening aanmerkelijk groter blijken te zijn dan in het MER is aangegeven. In het Addendum MER Eelde is deze aanvullende informatie gegeven met de opmerking dat zonder die aanvullende informatie het MER geen goede basis zou geven voor de afweging van de milieugevolgen.

In het toetsingsadvies komt de Commissie voor de m.e.r. tot de conclusie dat zij over het algemeen te spreken is over het MER. Niettemin heeft zij een essentiële tekortkoming geconstateerd. Het betreft de invulling van het meest milieuvriendelijke alternatief. De Commissie is van mening dat een onderzoek naar de ervaren omgevingskwaliteit had moeten worden uitgevoerd op basis van de richtlijnen voor het MER. De resultaten van een dergelijk onderzoek hadden kunnen bijdragen aan de formulering van het meest milieuvriendelijke alternatief op het punt van het gebruik en de openstelling van de luchthaven en de daarmee samenhangende hinderbeleving door omwonenden en recreanten. Omdat echter elementen van het aspect hinderbeleving reeds enige weerklank hebben gekregen via het bestuurlijk overleg in de ontwerp-aanwijzing, achtte de Commissie het uit oogpunt van pragmatisme niet nodig de besluitvorming over de aanwijzing (meer dan één jaar) te laten wachten op de resultaten van een belevingsonderzoek. In plaats van een directe aanvulling op het MER (Conform het Richtsnoer aanvullingen op een MER van de

minister van VROM, d.d. 11 november 1994) beveelt de Commissie daarom aan dit onderzoek te laten uitvoeren als onderdeel van het evaluatieprogramma volgens de m.e.r. regeling. Dat is mogelijk omdat de hinderbeleving omkeerbare gevolgen betreft. In het toetsingsadvies geeft de Commissie aanbevelingen over de aanpak van het onderzoek. Het door de Commissie voor de m.e.r. voorgestelde onderzoek sluit aan op een voorstel voor een belevingsonderzoek dat door de Universiteit van Groningen al werd gemaakt in opdracht van de Commissie Milieuhygiëne voor de luchthaven, ex artikel 28 van de Luchtvaartwet. Het werd ingegeven door het grote aantal inspraakreacties op het MER van omwonenden, van betrokken groeperingen en van recreanten in de omgeving van de luchthaven. Zij maken zich bezorgd vooral over de hinder door circuitvliegen met zowel kleine als grote vliegtuigen voor les- en proefvluchten en door vluchten voor parachutespringen. De Ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM hebben ingestemd met de aanbeveling van de Commissie.

Per brief van 29 oktober 1997 ontving de Commissie van de Rijksluchtvaartdienst de concept-offerte aanvraag en het concept-projectplan Belevingsonderzoek met het verzoek om commentaar. De Commissie reageerde op 17 november 1997. Daarbij wees de Commissie erop dat tijdens het onderzoek geprobeerd moet worden de belevingswaarden zoveel mogelijk te relateren aan de hinderbronnen, indien mogelijk gekwantificeerd. In het begin van het onderzoek is het wenselijk de inspraakreacties op het MER/ ontwerpaanwijzing alsook de klachten registratie op ervaren hinder en hinderbronnen te analyseren met de bedoeling deze analyse te gebruiken voor bepaling van de omvang van de steekproef en de inhoud van de vragenlijst. In de brief van 17 november 1997 geeft de Commissie aan dat zij van mening is dat de resultaten van het belevingsonderzoek eerst moeten worden beschouwd door het bevoegd gezag op hun eventuele consequenties voor de invulling van het meest milieuvriendelijke alternatief. Daarna kan het onderzoek met deze beschouwing van het bevoegd gezag ter toetsing worden voorgelegd aan de Commissie. Na toetsing door de Commissie kan het bevoegd gezag bezien of aanleiding bestaat de voorschriften in de aanwijzing over de openstelling en het gebruik van de luchthaven bij te stellen.

Op verzoek van het bevoegde gezag vond in juli 1998 een voortoetsing plaats van de resultaten van de wintermeting tijdens het belevingsonderzoek. Het bleek dat in de wintermeting de groep van recreanten niet is meegenomen. Voor de wintermeting is dat geen probleem. Er werd afgesproken dat deze groep alsnog voor de zomermeting in het onderzoek zal worden betrokken.

Er werd in 1997 nog vanuit gegaan dat de aanwijzing gereed zou zijn tegen de tijd dat het belevingsonderzoek zou plaats vinden. Dat bleek toch niet mogelijk. De uitspraak van de Raad van State over de luchthaven Maastricht in 1998 gooide roet in het eten omdat deze uitspraak ook betekenis heeft voor de besluitvorming over de luchthaven Eelde. De afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State stelde namelijk dat het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen dat ten grondslag ligt aan alle luchtvaartterreinen in Nederland door de Minister van Verkeer en Waterstaat niet op tijd verlengd was. Die reparatie moest dus eerst gebeuren voordat de Rijksluchtvaartdienst en VROM konden beginnen aan de opstelling van de aanwijzing voor de luchthaven.

Het verzoek om toetsing van het rapport over de leefomgeving rond Groningen Airport Eelde werd ontvangen bij de Commissie voor de m.e.r. op 19 oktober 1999. In de brief staat dat de beoordeling van het rapport en het advies van de Commissie zullen dienen om na te gaan of de gebruiksvoorschriften in de aanwijzing aanpassing behoeven. Omdat de aanwijzing nog niet is vastgesteld toetste de Commissie dit rapport als ware het een aanvulling op het MER. In het toetsingsadvies wordt geoordeeld dat voldoende mate-

riaal is verzameld voor de beschouwing van de vraag of de voorschriften voor het gebruik van de luchthaven na baanverlenging in de aanwijzing zouden moeten worden bijgesteld ten opzichte van de voorschriften in de conceptaanwijzing. Uit de onderzoeksgegevens komt naar voren dat de ervaren geluidshinder en veiligheidsbeleving voor een belangrijk deel wordt veroorzaakt door grote, laagvliegende en circuitvliegende toestellen die van elders komen om op de luchthaven te oefenen. De Commissie is van mening dat het beperken van dit type vliegtuigbewegingen onderdeel uitmaakt van het meest milieuvriendelijke alternatief en dat dit gegeven bij de opstellingen van de voorschriften voor het gebruik en de openstelling van de luchthaven mede beschouwd zou moeten worden.

De Commissie beveelt aan de nieuwe meting wanneer baanverlenging zou hebben plaats gevonden uit te voeren in het kader van de evaluatie achteraf bij deze m.e.r.

**Samenstelling van de werkgroep:**

dr. ir. G. Blom (voorzitter toetsing belevingsonderzoek)

dr. ir. M.M. Boone

dr. J.F. Coeterier (alleen toetsing belevingsonderzoek)

ir. P. van Duursen (voorzitter richtlijnen- en toetsingsfase van het MER)

drs. A.L. de Jong

ir. A.D. Maier

drs. H.M. Slaats

ir. K.A.A. van der Spek (ook toetsing belevingsonderzoek)

ir. D. van der Valk

prof.ir.drs. J.R. Vrijling (alleen toetsing MER)

**Secretaris van de werkgroep:** drs. J.J. Scholten.