



Nieuwe beslissing op bezwaar Aanwijzing luchtvaartterrein Eelde

19 februari 2010

Nr. CEND/HDJZ-2010/175 sector LUV

De Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

Gezien de bezwaren die zijn ingediend tegen de Aanwijzing van het luchtvaartterrein Eelde ex artikel 27 juncto artikel 24 Luchtvaartwet van 15 mei 2001 (Stcrt. 2001, 98) (hierna: het A-besluit) alsmede de Aanwijzing ex artikel 26 van de Luchtvaartwet juncto artikel 37 Wet op de Ruimtelijke Ordening van 15 mei 2001 (Stcrt. 2001, 98) (hierna: het RO-besluit);

Gelezen de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 11 juni 2008;

Gezien de bezwaren die zijn ingediend tegen de aanvullende informatie, ter inzage gelegd in de periode van 30 november tot en met 16 december 2009;

Gelet op het bepaalde in artikel XVII van de Wet van 18 december 2008, Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens, Stb. 2008, 561 (RBML);

Gelezen het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage d.d. 22 januari 2010;

Besluiten:

ARTIKEL I

Alle bezwaren zijn ongegrond.

ARTIKEL II

De bijlage E bij het A-besluit wordt vervangen door de bijlage E, die als bijlage bij dit besluit is opgenomen.

ARTIKEL III

De bijlage E zoals genoemd in het RO-besluit wordt vervangen door de bijlage E, die als bijlage bij dit besluit is opgenomen.

ARTIKEL IV

Dit besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na dagtekening van de Staatscourant waarin het wordt geplaatst.

Dit besluit wordt in de Staatscourant geplaatst met uitzondering van de bijlagen. Het besluit inclusief bijlagen wordt ter inzage gelegd bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C.M.P.S. Eurlings.*

*De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J.M. Cramer.*

Beroep

Binnen zes weken na de dag van bekendmaking van dit besluit in de Staatscourant kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA, Den Haag. Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en tenminste het volgende te bevatten:

- naam en adres van de indiener;
- de dagtekening;
- omschrijving van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- een opgave van redenen waarom men zich met de beslissing niet kan verenigen;



e. zo mogelijk een afschrift van het besluit waartegen het beroep zich richt.

Voor de behandeling van een beroepschrift wordt een bedrag aan griffierecht geheven.



TOELICHTING

1. Inleiding

Op 14 maart 2006 hebben de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer beslist op de bezwaarschriften tegen de aanwijzingsbesluiten inzake luchtvaartterrein Eelde. Tegen deze beslissing op bezwaar zijn 12 beroepschriften ingediend bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling). Op 11 juni 2008 heeft de Afdeling uitspraak gedaan (zaaknummer 200603116/1). De Afdeling heeft de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 gedeeltelijk vernietigd, namelijk voor zover het betreft de in het A-besluit opgenomen Ke-zone, de baan 23-05 voor zover deze langer is dan 1.800 meter, met het daarbij behorende codenummer en de codeletter, en voor zover het betreft de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 inzake het RO-besluit.

Met de voorliggende nieuwe beslissing op bezwaar wordt, voor zover nodig, opnieuw op de ingediende bezwaren beslist, zulks met inachtneming van de uitspraak van de Afdeling van 11 juni 2008.

2. Historie

2.1 De aanwijzingsbesluiten

Op grond van artikel 27 juncto 24 van de Luchtvaartwet (hierna: Lvw) is de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bevoegd een besluit tot aanwijzing van een luchtvaartterrein te wijzigen.

Op 15 mei 2001 zijn ten aanzien van luchtvaartterrein Eelde de volgende besluiten genomen:

- Besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat (Stcrt. 2001, 98) als bedoeld in artikel 27 juncto 24 Lvw tot wijziging van de aanwijzing van het luchtvaartterrein Eelde (het A-besluit);
- Besluit van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (Stcrt. 2001, 98), houdende aanwijzing ex artikel 26 Lvw juncto 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening inzake de geluidszones rond het luchtvaartterrein Eelde behorende bij het aanwijzingsbesluit voor Eelde ex artikel 27 juncto 24 Lvw (het RO-besluit).

Het A-besluit van 15 mei 2001 heeft – onder meer – betrekking op:

- De begrenzing van het luchtvaartterrein;
- De vaststelling van geluidszones;
- Voorschriften voor het gebruik van het luchtvaartterrein;
- Een schaderegeling.

Het RO-besluit van 15 mei 2001 bevat de aanwijzingen van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan de gemeenten die zijn gelegen binnen de geluidszones. Deze aanwijzingen richten zich op de inhoud van bestemmingsplannen voor de binnen de geluidszones gelegen gronden. Tevens is daarbij aangegeven op welke wijze uitvoering moet worden gegeven aan de op grond van de aanwijzingen aangepaste bestemmingsplannen.

Op grond van artikel 18 lid 1 onder b (oud) Lvw moet het aan te wijzen luchtvaartterrein overeenstemmen met een van kracht zijnd plan als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (oud). Ten tijde van het vaststellen van het A-besluit was dit voor luchtvaartterrein Eelde het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (hierna: SBL) dat op 28 oktober 1987 respectievelijk 6 september 1988 door de Tweede en Eerste Kamer is goedgekeurd en vervolgens op 22 december 1988 in werking is getreden.

2.2 Voorbereidingsprocedure A-besluit en RO-besluit

Op 12 mei 1992 heeft de exploitant van het luchtvaartterrein Eelde, NV Groningen Airport Eelde (hierna: GAE) een aanvraag ingediend waarin wordt verzocht om baanverlenging van baan 23-05 van 1.800 meter naar 2.500 meter. Om een dergelijke verlenging mogelijk te maken en om het luchtvaartterrein Eelde te zoneren diende de bestaande aanwijzing (d.d. 1 oktober 1959, nr. TW/14962/ Rijksluchtvaartdienst (Stcrt. 1959, 198) te worden gewijzigd.

Over de (voor)ontwerp-aanwijzing heeft twee keer bestuurlijk overleg plaatsgevonden met de betreffende gemeenten en provincies. Het op grond van artikel 19 Lvw verplichte bestuurlijk overleg vond plaats op 20 februari 1997. Op 22 september 1999 vond nogmaals bestuurlijk overleg plaats, thans in het kader van voorbereiding van de hoofdlijnennotitie Structuurschema Regionale en Kleine luchtvaartterreinen.



De Rijksplanologische Commissie en de Rijksmilieuhygiënische Commissie hebben op 29 april 1997 een advies uitgebracht over het ontwerp A-besluit.

Van 26 mei 1997 tot en met 6 juli 1997 heeft het ontwerp A-besluit ter inzage gelegen. Gedurende deze periode bestond voor een ieder de mogelijkheid zienswijzen in te brengen. Naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen is door de commissie ex artikel 21 Lvw (hierna: Commissie 21) op 7 oktober 1997 advies uitgebracht. In de reactie op het advies is op alle onderwerpen ingegaan. Voor zover mogelijk is het advies in het A-besluit verwerkt.

Ten behoeve van het A-besluit is door de initiatiefnemer (de exploitant van GAE) een milieueffectrapport (hierna: MER) opgesteld: het Milieueffectrapport Baanverlenging Groningen Airport Eelde. Het MER is in oktober 1995 aan de Minister van Verkeer en Waterstaat aangeboden. Door de Commissie voor de milieu-effectrapportage (hierna: Commissie m.e.r.) is op 18 augustus 1997 advies over het MER uitgebracht. Dit advies is in de Milieuparagraaf (paragraaf 6) van het A-besluit verwerkt.

Op 11 april 2001 zijn de aanwijzingen behandeld in de Tweede Kamer, waarna deze op 15 mei 2001 door de Minister van Verkeer en Waterstaat respectievelijk de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zijn ondertekend.

Op 22 mei 2001 zijn het A-besluit en het RO-besluit gepubliceerd in de Staatscourant. Vanaf die datum hebben de besluiten gedurende zes weken ter inzage gelegen en heeft voor belanghebbenden de mogelijkheid bestaan om een bezwaarschrift in te dienen.

2.3 De bezwaarprocedure

Tegen het A-besluit en het RO-besluit zijn circa 800 bezwaarschriften ingediend. Op 27 augustus en 6 september 2001 zijn drie hoorzittingen gehouden waarbij belanghebbenden hun bezwaarschrift mondeling konden toelichten. De verslagen van de hoorzittingen zijn aan alle indieners van een bezwaarschrift toegezonden.

Op 26 augustus 2002 hebben de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer beslist op de ingediende bezwaren. De beslissing op bezwaar is aan alle bezwaarmakers toegezonden. Het besluit is voorts op 12 september 2002 in de Staatscourant gepubliceerd.

2.4 De beroepsprocedure en de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 3 december 2003

Tegen het besluit van 26 augustus 2002 zijn tien beroepschriften ingediend bij de Afdeling. De behandeling van de beroepen vond plaats op 11 september 2003. Op 3 december 2003 heeft de Afdeling uitspraak gedaan. De Afdeling heeft de beroepen tegen de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit gedeeltelijk en de beroepen tegen de beslissing op bezwaar inzake het RO-besluit geheel gegrond verklaard. De Afdeling heeft de beslissing op bezwaar inzake het A-besluit op een aantal onderdelen vernietigd. De beslissing op bezwaar inzake het RO-besluit is in zijn geheel vernietigd.

2.5 De beslissing op bezwaar van 14 maart 2006

Op 14 maart 2006 hebben de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer het A-besluit en het RO-besluit heroverwogen, zulks met inachtneming van de uitspraak van de Afdeling van 3 december 2003, de feiten en omstandigheden ten tijde van het nemen van de beslissing op bezwaar en de op dat moment geldende rechts- en beleidsregels.

De beslissing op bezwaar is toegestuurd aan iedereen die destijds een bezwaarschrift heeft ingediend tegen de aanwijzingsbesluiten van 15 mei 2001. De beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 is voorts op 22 maart 2006 (Stcrt. nr. 58) gepubliceerd in de Staatscourant en ter inzage gelegd bij de desbetreffende gemeenten en provincies.

2.6 De beroepsprocedure en de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 11 juni 2008

Tegen de (nieuwe) beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 zijn 12 beroepschriften ingediend bij de Afdeling. De behandeling van de beroepen vond plaats op 8 mei 2007.

Bij brief van 9 juli 2007 heeft de Afdeling aan partijen medegedeeld dat zij het onderzoek heeft heropend, teneinde over het onderwerp staatssteun vragen te stellen aan de Europese Commissie. Bij brief van 30 juli 2007 heeft de Afdeling vragen gesteld aan de Europese Commissie. Bij brief van 23 november 2007 heeft de Europese Commissie op deze vragen gereageerd.



Bij brief van 3 december 2007 heeft de Afdeling partijen de gelegenheid geboden zich hierover nader uit te laten. Van deze mogelijkheid is gebruik gemaakt. Op 28 februari 2008 vond een tweede behandeling van de beroepen plaats, die was beperkt tot het onderwerp staatssteun.

Op 11 juni 2008 heeft de Afdeling uitspraak gedaan.

De Afdeling heeft alle beroepsgronden van appellanten betrekking hebbend op het nut en de noodzaak van de baanverlenging, de milieueffectrapportage, de geluidszones, de openstelling van GAE vanaf 6.30 uur, toerisme, luchtkwaliteit, externe veiligheid, natuur en natuurbescherming ongegrond verklaard.

Naar aanleiding van de stelling van een aantal appellanten dat de uitvoerbaarheid van het A-besluit niet is gegarandeerd, nu de bijdrage van het Rijk ten behoeve van de baanverlenging moet worden aangemerkt als steunmaatregel in de zin van artikel 87, eerste lid, van het EG-Verdrag heeft de Afdeling overwogen dat de bijdrage van € 18,6 miljoen voor de baanverlenging als staatssteun in de zin van voornoemd artikel van het EG-Verdrag moet worden aangemerkt. De Ministers hadden naar het oordeel van de Afdeling daarom de voorgenomen verlening van staatssteun moeten aanmelden, dan wel de Europese Commissie (de Commissie) moeten benaderen teneinde zekerheid te verkrijgen dat aanmelding volgens de Commissie niet nodig is. Door dit na te laten is, aldus de Afdeling, in strijd gehandeld met de op Nederland als lidstaat rustende verplichting voortvloeiend uit artikel 88, derde lid, van het EG-Verdrag.

De Afdeling concludeert dat het bestreden besluit, voor zover daarbij een beslissing op bezwaar is genomen inzake het RO-besluit, is genomen in strijd met de op Nederland als lidstaat rustende verplichting voortvloeiend uit artikel 88, derde lid, van het EG-Verdrag. Daarom komt volgens de Afdeling het bestreden besluit voor vernietiging in aanmerking. Hieruit volgt, volgens de Afdeling, gelet op de onverbreekelijke samenhang tussen het RO-besluit en het A-besluit, dat tevens aanleiding bestaat voor vernietiging van het bestreden besluit voor zover daarbij een beslissing op bezwaar is genomen inzake het A-besluit voor zover dat A-besluit voorziet in de verlenging van de baan 23-05 en de daarmee samenhangende gebruiksmogelijkheden, waaronder de Ke-zone.

2.7 Uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 18 februari 2009

Vervolgens heeft een aantal appellanten beroep ingesteld tegen het niet tijdig nemen van de nieuwe beslissing op bezwaar inzake het A-besluit en het RO-besluit. Zij hebben in dat verband aan de Afdeling verzocht om de Ministers een korte termijn te stellen om te beslissen op de bezwaren. De Ministers hebben zich in deze procedure op het standpunt gesteld dat, in afwachting van de beslissing van de Europese Commissie inzake de rechtmatigheid van de bijdrage van het Rijk ten behoeve van de baanverlenging, redelijkerwijs geen besluiten op bezwaar kunnen worden genomen en dat deze zo snel mogelijk zullen worden genomen, zodra voormelde beslissing van de Europese Commissie bekend is.

De Afdeling heeft in haar uitspraak overwogen dat de bijdrage van het Rijk ten behoeve van de baanverlenging inmiddels is aangemeld als steunmaatregel als bedoeld in artikel 87, eerste lid, van het EG-Verdrag en dat naar verwachting de Europese Commissie een beslissing zal gaan nemen omtrent de verenigbaarheid hiervan met de gemeenschappelijke markt. De Afdeling is van oordeel dat, anders dan appellanten hebben gesteld, de Ministers redelijkerwijs pas na de bekendmaking van die beslissing op de ingediende bezwaren kunnen beslissen. De Afdeling heeft voorts overwogen dat de door appellanten gewenste korte termijn met zich zou brengen dat de Ministers de beslissing van de Europese Commissie niet bij hun besluiten zouden kunnen betrekken, hetgeen, aldus de Afdeling, gelet op de uitspraak van 11 juni 2008, onder de gegeven omstandigheden als onredelijk dient te worden beschouwd. Gelet hierop heeft de Afdeling beslist dat de Ministers binnen zes weken na de dag van de bekendmaking van de beslissing van de Europese Commissie de beslissing op bezwaar moeten nemen en bekendmaken.

3. Nieuwe beslissing op bezwaar

3.1 De heroverweging

De Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer hebben het A-besluit en het RO-besluit heroverwogen, zulks met inachtneming van de uitspraak van de Afdeling van 11 juni 2008.

Bij het voorbereiden en nemen van de beslissing op bezwaar is in aanmerking genomen dat de beslissing op bezwaar inzake het RO-besluit geheel en inzake het A-besluit gedeeltelijk is vernietigd, het laatste besluit alleen voor zover het betreft de Ke-zone en de start- en landingsbaan voor zover deze langer is dan 1.800 meter met het daarbij behorende codenummer en de codeletter.

De Afdeling is tot haar uitspraak gekomen na uitgebreide bespreking van de beroepsgronden van appellanten. Alleen ten aanzien van het aspect staatssteun heeft de Afdeling de beroepen gegrond verklaard. Voor het overige zijn alle beroepen/beroepsgronden ongegrond verklaard.



Voor wat betreft de ingediende bezwaarschriften wordt niet op bezwaren beslist voor zover deze betrekking hebben op het onherroepelijk deel van het A-besluit en/of de indieners van de bezwaren moeten worden geacht te hebben berust in de vorige beslissing op bezwaar d.d. 14 maart 2006. Voor zover opnieuw op bezwaren is beslist, moet – voor zover uit deze beslissing op bezwaar niet anders blijkt – de eerdere afdoening van de bezwaren zoals die deel uitmaakt van de vorige beslissing op bezwaar d.d. 14 maart 2006 als hier herhaald en ingelast worden beschouwd. De overwegingen naar aanleiding van de ingediende bezwaren tegen het primaire besluit die als bijlage bij de beslissing op bezwaar d.d. 14 maart 2006 waren gevoegd, zijn daartoe als bijlage bij deze beslissing op bezwaar gevoegd.

In het kader van de nieuwe beslissing op bezwaar is, voor zover betrekking hebbend op het nog niet onherroepelijke deel van het A-besluit, te weten de baanverlenging en de Ke-zone, en het RO-besluit, voorts bezien of zich nieuwe feiten en/of omstandigheden (wijziging van rechts- en beleidsregels daaronder begrepen) hebben voorgedaan die consequenties hebben voor het te heroverwegen besluit in primo. Indien en voor zover daarvan sprake is, is dat hieronder aangegeven.

3.2 Het toepasselijke recht

De tot 24 december 2008 geldende artikelen 18 tot en met 27 van de (thans vervallen) Luchtvaartwet blijven van toepassing op de onderhavige besluitvorming.

Sinds de uitspraak van de Afdeling van 11 juni 2008 heeft de Luchtvaartwet (Lvw) een aantal wijzigingen ondergaan. Per 1 juli 2008 zijn enige artikelen gewijzigd in verband met de inwerkingtreding van de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening. Per 1 juli 2008 worden planologische kernbeslissingen, en dus ook het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, gelijk gesteld met een structuurvisie als bedoeld in artikel 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro). De artikelen 18, 26 en 27 Luchtvaartwet zijn hierop aangepast.

Per 24 december 2008 is vervolgens een deel van de Wet van 18 december 2008, houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens, hierna: RBML, Stb. 2008, 561 en 562) in werking getreden. De inwerkingtreding van het RBML per 24 december 2008 was beperkt tot de (overgangs)artikelen III, onderdeel C, IX lid 1 en 2, XVII, XVII en XVIII. Voor de thans voorliggende beslissing op bezwaar zijn vooral relevant artikel III, onderdeel C, op grond waarvan de artikelen 18 tot en met 37 en de artikelen 38 tot en met 56 Lvw zijn komen te vervallen, en artikel XVII, waarin is aangegeven op welke wijze oude bezwaar- en beroepschriften moeten worden afgehandeld. Met ingang van 1 november 2009 is een groot aantal (andere) artikelen van het RBML in werking getreden (Stb. 2009, 438).

Uit artikel IX, eerste en tweede lid, RBML volgt dat op de aanwijzingen, bedoeld in het eerste lid, het bepaalde bij of krachtens de Luchtvaartwet van toepassing blijft zoals die luidt op de dag voor inwerkingtreding van artikel III, onderdeel C, van deze wet tot het tijdstip, bedoeld in het eerste lid.

Uit artikel XVII van het RBML volgt dat artikel 30 Lvw van toepassing blijft op een nog niet onherroepelijk geworden aanwijzing van een burgerluchtvaartterrein op grond van artikel 18, eerste lid, Lvw of op een nog niet onherroepelijk geworden wijziging daarvan op grond van artikel 27, eerste lid. Op een op grond van artikel 30 Luchtvaartwet vast te stellen besluit blijft het bepaalde bij of krachtens de artikelen 18 tot en met 27 van de Luchtvaartwet alsmede het bepaalde in het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen van toepassing zoals dat luidde op de dag voor inwerkingtreding van artikel III, onderdeel C, van het RBML.

Met ingang van 1 juli 2008 is de (nieuwe) Wro in werking getreden. Op grond van artikel 9.1.13 Invoeringswet Wro wordt een aanwijzing als bedoeld in artikel 37 WRO gelijkgesteld met een aanwijzing als bedoeld in artikel 4.4, eerste lid, onder a Wro.

Voor zover in het navolgende wordt verwezen naar artikelen van de Luchtvaartwet, gaat het om de artikelen zoals deze luiden ten tijde van (de voorbereiding van) het ontwerp A-besluit dan wel (de voorbereiding van) het A-besluit. Omwille van de leesbaarheid is dat niet steeds opnieuw in de tekst zelf aangegeven.

3.3 Staatssteun

Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling d.d. 11 juni 2008 is contact gezocht met de Europese Commissie. De Europese Commissie heeft daarop, ten gevolge van verscheidene klachten van afzonderlijke personen en van een buurtbewonersvereniging, de Nederlandse autoriteiten verzocht



informatie te verstrekken betreffende vermeende steunmaatregelen van de overheid ten gunste van Groningen Airport Eelde NV.

De Europese Commissie heeft de volgende maatregelen in beschouwing genomen:

- Overheidsfinanciering ten gunste van Luchtverkeersleiding Nederland voor luchtverkeersleiding op Groningen Airport Eelde.
- Overheidsfinanciering van de verlenging van de start/landingsbaan van GAE (€ 18,62 miljoen).
- Overheidsbijdrage voor de bouw van een nieuwe in 2001 in bedrijf genomen passagiersterminal (€ 1,2 miljoen).
- Compensatie van de exploitatieverliezen van GAE sinds de oprichting van de NV.
- Overheidssteun ten bedrage van € 2,7 miljoen voor de vernieuwing van het riolerings- en drainagesysteem.

Met betrekking tot maatregel d neemt de Europese Commissie in acht dat de centrale overheid haar jaarlijkse bijdrage van 40% ter dekking van de exploitatieverliezen van GAE per 1 januari 2002 heeft beëindigd door middel van een eenmalige buy out van toekomstige exploitatieverliezen van GAE voor een bedrag van € 7,2 miljoen. Dit bedrag bestaat uit € 4,3 miljoen (wat overeenstemt met de nettowaarde van het overheidsaandeel (40%) in de voorspelde exploitatieverliezen gedurende de periode 2001–2016 tegen een afschrijvingspercentage van 6,5%) en uit € 2,9 miljoen voor het verlies van inkomsten ten gevolge van het verbod van opleidingsvluchten met grote vliegtuigen. De Europese Commissie neemt voorts in acht dat de regionale en lokale autoriteiten op 16 december 2003 hebben besloten om tijdens de periode 2003–2012 hun aandeel van 60% bij het dekken van de exploitatieverliezen van GAE te verminderen tot een jaarlijkse vaste kapitaalinjectie van € 1 miljoen.

Bij beschikking van 19 november 2009 (kenmerk C(2009) 8677; Publicatieblad C 320/4) heeft de Europese Commissie besloten om geen bezwaar te maken tegen de maatregelen a, b, c en e op grond van het feit dat:

- De overheidsfinanciering ten gunste van LVNL voor luchtverkeersleiding op Groningen Airport Eelde (maatregel a) geen steunmaatregel is.
- De overheidssubsidie van € 1,2 miljoen voor de bouw van een nieuwe passagiersterminal (maatregel c) geen staatssteun was op het moment dat de subsidie werd toegekend.
- De overheidssteun ten bedrage van € 18,62 miljoen voor de verlenging van de start/landingsbaan (maatregel b) en van € 2,7 miljoen voor de vernieuwing van het riolerings- en drainagesysteem van de luchthaven (maatregel e) verenigbaar is met de gemeenschappelijke markt overeenkomstig artikel 87, lid 3, onder c) van het EG-Verdrag.

Met betrekking tot maatregel d heeft de Europese Commissie aangegeven een en ander verder te willen onderzoeken in een afzonderlijke procedure overeenkomstig artikel 17 van Verordening (EG) nr. 659/1999.

3.4 Relevante nieuwe feiten en omstandigheden?

In het kader van de heroverweging zijn de volgende rapporten opgesteld:

- rapport 'Actualisatie berekeningen voor geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid, Baanverlenging Groningen Airport Eelde' d.d. 18 november 2009 (kenmerk: v&w090726.rap/kd) van ADECS Airinfra;
- rapport 'Effecten van de voorgenomen baanverlenging en uitbreiding van het gebruik van Groningen Airport Eelde in relatie tot groene wetgeving, Actualisatie rapportage 04-055 van 23 april 2005', Bureau Waardenburg;
- rapport 'Actualisatie Economische Betekenis Groningen Airport Eelde N.V.' Buck Consultants International, 26 november 2009.

3.5 Nieuwe gegevens en hoorzitting

Ter voorbereiding op deze nieuwe beslissing op bezwaar zijn de volgende stukken van 30 november tot en met 16 december 2009 ter inzage gelegd:

- beschikking van 19 november 2009 (kenmerk C(2009) 8677) van de Europese Commissie;
- rapport 'Actualisatie berekeningen voor geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid, Baanverlenging Groningen Airport Eelde' d.d. 18 november 2009 (kenmerk: v&w090726.rap/kd) van ADECS Airinfra;
- rapport 'Effecten van de voorgenomen baanverlenging en uitbreiding van het gebruik van Groningen Airport Eelde in relatie tot groene wetgeving, Actualisatie rapportage 04-055 van 23 april 2005', Bureau Waardenburg;
- rapport 'Actualisatie Economische Betekenis Groningen Airport Eelde N.V.' Buck Consultants International, 26 november 2009.



Belanghebbenden zijn persoonlijk alsmede middels een bekendmaking in

- de Staatscourant van 27 november 2009;
- het Dagblad van het Noorden van 27 november 2009;
- de Dorpsklanken Paterswolde van 2 december 2009;
- het Oostermoer-Noordenveld van 2 december 2009;
- de Vriezer Post van 2 december 2009;
- het Harener Weekblad van 3 december 2009;

van deze terinzagelegging op de hoogte gesteld. Belanghebbenden zijn in de gelegenheid gesteld tijdens een hoorzitting te reageren op de ter inzage gelegde stukken. Voorts is aan belanghebbenden medegedeeld dat zij tot tien dagen voor de hoorzitting nadere stukken konden indienen.

De hoorzitting heeft plaatsgevonden op 16 december 2009. Het verslag van de hoorzitting is als bijlage bij deze beslissing op bezwaar gevoegd.

3.6 Commissie voor de milieueffectrapportage

De Commissie voor de m.e.r. is gevraagd om een onafhankelijk en openbaar advies over de aanvullende milieu-informatie uit te brengen. Dit advies, dat dateert van 22 januari 2010, is bij deze nieuwe beslissing op bezwaar betrokken. Naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de m.e.r. zijn in opdracht van de Ministers nog de volgende (aanvullende) notities opgesteld:

- notitie van Bureau Waardenburg, Groningen Airport Eelde en stikstofdepositie in de Drentsche Aa, 29 januari 2010, project 09-561. Deze notitie bevat een nadere uitwerking van de notitie van 7 december 2009, die de Commissie voor de m.e.r. bij haar oordeel heeft betrokken;
- notitie 'Nadere toelichting n.a.v. het advies van de Commissie voor de m.e.r., 2 februari 2010 (kenmerk v&w100201.not), van ADECS Airinfra'.

Deze aanvullende notities zijn bij de besluitvorming betrokken.

4. Overwegingen

4.1 Overwegingen naar aanleiding van de tegen het A-besluit en het RO-besluit ingediende bezwaren

4.1.1 Nut en noodzaak

De bezwaren gericht tegen de nut en noodzaak zijn door de Afdeling ongegrond verklaard.

In verband met het nemen van deze nieuwe beslissing op bezwaar, voor zover nog niet onherroepelijk, is bezien of sprake is van relevante nieuwe feiten en/of omstandigheden, wijziging van wet- en regelgeving daaronder begrepen, die aanleiding geven tot een andere reactie dan die welke op de desbetreffende bezwaren is gegeven in de afdoening van de bezwaren zoals die deel uitmaakt van de beslissing op bezwaar d.d. 14 maart 2006.

In verband hiermee heeft Buck Consultants International (BCI) in opdracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat het door BCI ten behoeve van de beslissing op bezwaar d.d. 14 maart 2006 opgestelde rapport naar de economische betekenis van GAE opnieuw tegen het licht gehouden en bezien of de in dat rapport getrokken conclusies nog steeds valide zijn (rapport Actualisatie Economische betekenis Groningen Airport Eelde N.V., 26 november 2009). De conclusies uit dit rapport zijn dat dit het geval is. Het rapport vormt dan ook geen reden tot het geven van een andere reactie op de ingediende bezwaren dan die is gegeven in de afdoening van de bezwaren zoals die deel uitmaakt van de beslissing op bezwaar d.d. 14 maart 2006.

Gelet op het bovenstaande is hetgeen ten aanzien van de bezwaren gericht tegen de nut en noodzaak in de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 is overwogen onverkort van toepassing.

4.1.2 Milieueffectrapportage

De bezwaren gericht tegen het MER zijn door de Afdeling ongegrond verklaard.

In verband met het nemen van deze beslissing op bezwaar is, voor zover nog niet onherroepelijk, bezien of sprake is van relevante nieuwe feiten en/of omstandigheden, wijziging van wet- en regelgeving daaronder begrepen, die aanleiding geven tot een andere reactie dan die welke op de desbetreffende (m.e.r.)bezwaren is gegeven in de afdoening van de bezwaren zoals die deel uitmaakt van de vorige beslissing op bezwaar. Daarvan is geen sprake.

Gelet op het bovenstaande is hetgeen ten aanzien van de desbetreffende bezwaren is overwogen in de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 onverkort van toepassing.



4.1.3 Geluidszones

4.1.3.1 Algemeen

De bezwaren gericht tegen de vastgestelde geluidszones zijn door de Afdeling ongegrond verklaard. In verband met het nemen van deze beslissing op bezwaar is, voor zover nog niet onherroepelijk, bezien of sprake is van relevante nieuwe feiten en/of omstandigheden, wijziging van wet- en regelgeving daaronder begrepen, die aanleiding geven tot een andere reactie dan die welke op de desbetreffende bezwaren is gegeven in de afdoening van de bezwaren zoals die deel uitmaakt van de vorige beslissing op bezwaar. Ter zake wordt het volgende overwogen.

Met betrekking tot het vaststellen van geluidszones en de cumulatie van geluid zijn enkele veranderingen opgetreden. Het betreft hier aldus nieuwe feiten en omstandigheden die in het navolgende nader worden uiteengezet. In verband hiermee heeft Adecs Airinfra in opdracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat de analyses uit 2005 met betrekking tot deze aspecten ten behoeve van de beslissing op bezwaar d.d. 14 maart 2006 geactualiseerd. De resultaten hiervan zijn door Adecs Airinfra gerapporteerd in het rapport 'Actualisatie berekeningen voor geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid, Baanverlenging Groningen Airport Eelde' d.d. 18 november 2009 (kenmerk: v&w090726.rap/kd). Voor een overzicht van de verschillende wijzigingen op het gebied van geluid wordt verwezen naar de notitie 'Nadere toelichting n.a.v. het advies van de Commissie voor de m.e.r., 2 februari 2010 (kenmerk v&w100201.not), van ADECS Airinfra'.

Het rapport van Adecs Airinfra geeft geen aanleiding tot een andere reactie dan die welke op de desbetreffende bezwaren is gegeven in de afdoening van de bezwaren zoals die deel uitmaakt van de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006.

4.1.3.2 Ke-geluidszones

Hoewel inmiddels het RBML in werking is getreden, geldt krachtens het overgangsrecht (zie ook hierboven onder 3.2) voor de in procedure zijnde besluiten, waaronder de onderhavige beslissing op bezwaar, het bij of krachtens de artikelen 18 tot en met 27 Lvw bepaalde. Voor de onderhavige beslissing op bezwaar geldt derhalve nog het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (BGGL) en de op basis daarvan geldende Ke-normen. Het BGGL is laatstelijk gewijzigd bij besluit van 20 oktober 2006 (Stb. 586). Deze wijziging betreft een puur technische en is daarom voor deze beslissing op bezwaar niet relevant.

Met ingang van 2007 zijn de geluidscategorieën waarin het Ke-verkeer is ingedeeld voor een aantal vliegtuigtypen gewijzigd. Deze gewijzigde indeling is door Adecs Airinfra gebruikt om de resultaten met betrekking tot de Ke-contouren in haar rapport uit 2005 te actualiseren. Tevens is aan Adecs Airinfra verzocht op basis van een geactualiseerd woningbestand het aantal woningen binnen de Ke-contouren te tellen.

Uit het rapport van Adecs Airinfra blijkt dat de Ke-contouren, berekend op basis van de nieuwste Appendices iets kleiner uitvallen. Dit verschil is (enkel) het gevolg van de verschuiving in geluidscategorieën van de vliegtuigtypen uit de invoerset.

In verband hiermee zijn de Ke-zones opnieuw (iets kleiner) vastgesteld, zoals blijkt uit artikel II van dit besluit. Opgemerkt wordt dat de gewijzigde Ke-zone niet het gevolg is van tegen de besluiten in primo ingediende bezwaren. Deze wijziging leidt dan ook niet tot gegrondverklaring van enig bezwaar- (schrift).

Het aantal woningen binnen de Ke-contouren is opnieuw geteld met gebruikmaking van een nieuw woningbestand. Uit deze nieuwe telling in het rapport van Adecs Airinfra blijkt dat het aantal woningen in de verschillende contouren (per saldo) afneemt.

4.1.3.3 Cumulatie van geluid

Voorts geldt dat als gevolg van de inwerkingtreding van de gewijzigde Wet geluidhinder sinds 2007 de methode voor de berekening van cumulatie van geluid is gewijzigd. Hoewel er, evenmin als in 2005, ook thans geen wettelijke grenswaarden gelden die betrekking hebben op cumulatieve geluidbelasting van vliegtuiggeluid en andere geluidsbronnen, is niettemin het in 2005 verrichte onderzoek in opdracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat geactualiseerd.

4.1.3.4 L_{den} geluidszones

Hoewel het onderhavige besluit (en de beslissing op bezwaar d.d. 14 maart 2006) niet ziet op het



vaststellen van L_{den} geluidszones overeenkomstig RBML, is toch geanalyseerd hoe, gegeven de ten behoeve van het vaststellen van de Ke-zone gebruikte invoerset en de L_{den} dosismaat, de L_{den} contouren liggen. Uitsluitend ter informatie is aangegeven hoe de geluidseffecten eruit zien bij toepassing van deze berekeningsmethodiek. Aan Adecs Airinfra is gevraagd de desbetreffende analyse uit 2005 te actualiseren.

Vanuit dit perspectief is relevant dat de rekenmethode voor de berekening van de geluidsbelasting in L_{den} is gewijzigd. De door Adecs Airinfra uitgevoerde analyse uit 2005 is verricht volgens het berekeningsvoorschrift voor de luchthaven Schiphol. Thans heeft Adecs Airinfra de analyse geactualiseerd door uit te gaan van de nieuwste appendices, die gelden voor de overige luchthavens.

Voorts is sinds de inwerkingtreding van het RBML duidelijk dat L_{den} contouren met waarden 48, 56 en 70 L_{den} van belang zijn. Adecs Airinfra heeft deze contouren bepaald en in zijn rapportage weergegeven.

Uit het rapport van Adecs Airinfra blijkt dat de oppervlakte van de L_{den} contouren afneemt. Dit wordt veroorzaakt door verschuiving in geluidscategorieën van de vliegtuigen in de invoerset. Ook is de vorm van de contouren iets veranderd, voornamelijk in het verlengde van de hoofd baan. Dit is het gevolg van het gewijzigde berekeningsvoorschrift.

4.1.3.5 De Bkl-geluidszone

De bezwaren gericht tegen de Bkl-geluidszone zijn door de Afdeling ongegrond verklaard. De gedeeltelijke vernietiging van de beslissing op bezwaar d.d. 14 maart 2006 ziet niet op de Bkl-geluidszone. Dit betekent dat de Bkl-geluidszone onherroepelijk is geworden. Deze bezwaren zijn daarom geen onderwerp meer van heroverweging in het kader van de onderhavige nieuwe beslissing op bezwaar.

4.1.4 De openstelling van GAE vanaf 6.30 uur

De bezwaren gericht tegen de openstelling van GAE vanaf 6.30 uur zijn door de Afdeling ongegrond verklaard. De gedeeltelijke vernietiging van het A-besluit in de uitspraak van de Afdeling van 11 juni 2008 ziet niet op de openstelling van GAE vanaf 6.30 uur. Dit betekent dat openstelling vanaf 6.30 uur onherroepelijk is geworden. Deze bezwaren zijn daarom geen onderwerp meer van heroverweging in het kader van de onderhavige nieuwe beslissing op bezwaar.

4.1.5 Toerisme

De bezwaren gericht tegen de gevolgen van het bestreden besluit voor het toerisme is door de Afdeling ongegrond verklaard.

In verband met het nemen van deze beslissing op bezwaar is, voor zover nog niet onherroepelijk, bezien of sprake is van relevante nieuwe feiten en/of omstandigheden, wijziging van wet- en regelgeving daaronder begrepen, die aanleiding geven tot een andere reactie dan die welke op de desbetreffende bezwaren is gegeven in de afdoening van de bezwaren zoals die deel uitmaakt van de vorige beslissing op bezwaar. Daarvan is geen sprake. Gelet op het bovenstaande is hetgeen ten aanzien van de desbetreffende bezwaren is overwogen in de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 onverkort van toepassing.

4.1.6 Luchtkwaliteit

De bezwaren voor zover betrekking hebbend op luchtkwaliteit zijn door de Afdeling ongegrond verklaard.

In verband met het nemen van deze beslissing op bezwaar is, voor zover nog niet onherroepelijk, bezien of sprake is van relevante nieuwe feiten en/of omstandigheden, wijziging van wet- en regelgeving daaronder begrepen, die aanleiding geven tot een andere reactie dan die welke op de desbetreffende bezwaren is gegeven in de afdoening van de bezwaren zoals die deel uitmaakt van de vorige beslissing op bezwaar. Ter zake wordt het volgende opgemerkt.

Met ingang van 15 oktober 2008 is titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteitseisen) in werking getreden. Gelet op het bepaalde in artikel 5.16, tweede lid, Wet milieubeheer, waarin een limitatieve lijst is opgenomen van bevoegdheden die op één of meer van de in het eerste lid van dat artikel vastgelegde wijzen moeten worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit, behoeft voor het nemen van de onderhavige beslissing op bezwaar niet te worden getoetst aan grenswaarden voor luchtkwaliteit. Dit neemt niet weg dat het aspect luchtkwaliteit, in het kader van een deugdelijke belangenafweging ex artikel 3:4 Awb, wel is bekeken.

In verband hiermee is aan Adecs Airinfra gevraagd het door Adecs Airinfra in 2005 ten behoeve van de beslissing op bezwaar d.d. 14 maart 2006 uitgevoerde onderzoek, dat is geactualiseerd in 2007,



(nogmaals) te actualiseren. Deze actualisatie houdt in dat de thans geldende methoden, modellen en rekenvoorschriften zijn gehanteerd voor de berekening van concentraties.

Naar aanleiding van het door Adecs Airinfra uitgebrachte rapport 'Actualisatie berekeningen voor geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid, Baanverlenging Groningen Airport Eelde' d.d. 18 november 2009 (kenmerk: v&w090726.rap/kd) wordt het volgende overwogen.

In Nederland zijn vooral de concentraties van de stoffen PM₁₀ en NO₂ van belang. Uit de door Adecs Airinfra uitgevoerde berekeningen blijkt dat voor NO₂ de bijdrage van de luchthaven beperkt is en afneemt ten opzichte van het onderzoek uit 2007. Wel blijkt dat in het studiegebied de waarde van het maximum van de totale jaargemiddelde NO₂-concentratie hoger is dan in het vorige onderzoek en nu op de snelweg ligt. De hoogste totale jaargemiddelde concentratie is echter nog steeds laag, 21,88 µg/m³. De waarde van de totale jaargemiddelde PM₁₀-concentratie varieert in het studiegebied tussen de 19,8 en 21,9 µg/m³ en is lager dan in 2007.

Vanwege de lagere jaargemiddelde concentraties is ook het nieuw berekende aantal overschrijdingsdagen voor PM₁₀ kleiner dan bleek uit het onderzoek uit 2007.

Gelet op het feit dat de uitkomsten van het door Adecs Airinfra verrichte onderzoek naar luchtkwaliteit weinig afwijken van de uitkomsten uit 2005, de bijdrage van de luchthaven aan de concentraties NO₂ beperkt is en bovendien lager zijn dan vastgesteld in het onderzoek uit 2007, de hoogste jaargemiddelde concentratie NO₂ nog steeds laag is en ook de totale jaargemiddelde PM₁₀-concentratie lager is dan in 2007 geeft dit onderzoek geen aanleiding tot een andere reactie dan die welke op de desbetreffende bezwaren is gegeven in de afdoening van de bezwaren zoals die deel uitmaakt van de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006. De gevolgen die het voorgenomen gebruik heeft voor de luchtkwaliteit, staan, alle belangen tegen elkaar afwegende, niet aan het nemen van dit besluit in de weg.

4.1.7 Externe veiligheid

De bezwaren betrekking hebbend op externe veiligheid zijn door de Afdeling ongegrond verklaard. In verband met het nemen van deze beslissing op bezwaar is, voor zover nog niet onherroepelijk, bezien of sprake is van relevante nieuwe feiten en/of omstandigheden, wijziging van wet- en regelgeving daaronder begrepen, die aanleiding geven tot een andere reactie dan die welke op de desbetreffende bezwaren is gegeven in de afdoening van de bezwaren zoals die deel uitmaakt van de vorige beslissing op bezwaar. Ter zake wordt het volgende opgemerkt.

Op het gebied van externe veiligheid is sinds 2005 de methode voor het bepalen van de risico's ten gevolge van vaste vleugelvliegtuigen op een aantal punten veranderd. Daarnaast is een belangrijke wijziging in de risicoberekeningen ten opzichte van 2005 het opnemen van de risico's samenhangend met de helikoptervluchten.

Aan Adecs Airinfra is daarom ook gevraagd het ten behoeve van de beslissing op bezwaar d.d. 14 maart 2006 uitgevoerde onderzoek naar externe veiligheid te actualiseren. Bij de berekeningen is tevens gebruik gemaakt van een geactualiseerd woningbestand.

Naar aanleiding van het door Adecs Airinfra uitgebrachte rapport 'Actualisatie berekeningen voor geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid, Baanverlenging Groningen Airport Eelde' d.d. 18 november 2009 (kenmerk: v&w090726.rap/kd) wordt het volgende overwogen.

Uit de door Adecs uitgevoerde actualisatie blijkt dat de wijzigingen in het rekenmodel leiden tot een lager berekend plaatsgebonden risico ten opzichte van 2005. De plaatsgebonden risicocontouren zijn kleiner en bevatten minder woningen (p. 33 en 34, figuur 12 en tabel 17). Het thans berekende groepsrisico verschilt iets ten opzichte van het groepsrisico uit 2005. De kans dat grotere groepen (>50) door één ongeval komen te overlijden neemt blijkens de uitgevoerde actualisatie sterk af. Voor kleinere groepsgrootten (tot ca. 20 personen) neemt de kans dat over een jaar genomen een groep van meer dan 20 personen komt te overlijden als gevolg van een ongeval toe. Niettemin blijft het groepsrisico onder de waarden die op grond van het Besluit externe veiligheid inrichtingen aanvaardbaar worden geacht voor inrichtingen.

Gelet op het bovenstaande geven de uitkomsten van het onderzoek geen aanleiding tot een andere reactie dan die welke op de desbetreffende bezwaren is gegeven in de afdoening van de bezwaren zoals die deel uitmaakt van de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006.

4.1.8 Natuurwaarden

4.1.8.1 Algemeen

De bezwaren betrekking hebbend op natuurwaarden zijn door de Afdeling ongegrond verklaard. In verband met het nemen van deze beslissing op bezwaar is, voor zover nog niet onherroepelijk, bezien of sprake is van relevante nieuwe feiten en/of omstandigheden, wijziging van wet- en regelge-



ving daaronder begrepen, die aanleiding geven tot een andere reactie dan die welke op de desbetreffende bezwaren is gegeven in de afdoening van de bezwaren zoals die deel uitmaakt van de vorige beslissing op bezwaar. Ter zake wordt het volgende opgemerkt.

Door Bureau Waardenburg is ten behoeve van de gedeeltelijk vernietigde beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 onderzoek verricht naar de gevolgen van het A-besluit voor de beschermde natuur (rapport 04-055, april 2005). In verband met deze beslissing op bezwaar heeft Bureau Waardenburg in opdracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat het rapport uit 2005 geactualiseerd: 'Effecten van de voorgenomen baanverlenging en uitbreiding van het gebruik van Groningen Airport Eelde in relatie tot de groene wetgeving, Actualisatie rapportage 04-055 van 23 april 2005, 13 november 2009, rapport nr. 09-157'. Uit deze actualisatie blijkt dat de conclusies omtrent eventuele effecten van het A-besluit op de beschermde natuur in de omgeving van de luchthaven Eelde gelijk zijn aan die uit het rapport van 2005. Voorts blijkt uit de actualisatie dat sinds 2005 verschillende onderzoeken zijn verricht die het gehanteerde verstoringsmodel, dat door de Afdeling valide is bevonden, bevestigen

4.1.8.2 Soortenbescherming

De bezwaren betrekking hebbend op de soortenbescherming van de Flora- en faunawet (Ff-wet) zijn door de Afdeling ongegrond verklaard.

Niettemin is in het kader van deze nieuwe beslissing op bezwaar bezien of het onderhavige besluit uitvoerbaar is, zonder daarbij in strijd te handelen met de Ff-wet. Daartoe wordt het volgende overwogen. In 2006 heeft GAE een ontheffing verkregen op grond van de Ff-wet voor het uitvoeren van de werkzaamheden voor de baanverlenging. Omdat deze ontheffing inmiddels was verlopen, heeft GAE opnieuw ontheffing aangevraagd van de verbodsbepalingen genoemd in artikel 9, 11 en 13 alsmede een ontheffing ex artikel 75, lid 5 en lid 6, onderdeel c Ff-wet. De ontheffing is inmiddels verleend. De bezwaren tegen deze ontheffing zijn bij beslissing op bezwaar d.d. 3 (verzonden 4) december 2009 ongegrond verklaard. Een aantal bezwaarmakers is niet ontvankelijk verklaard. Gelet hierop kan het bevoegd gezag er in redelijkheid van uitgaan dat deze nieuwe beslissing op bezwaar uitvoerbaar is zonder daarbij in strijd te komen met de Ff-wet.

4.1.8.3 Gebiedsbescherming

De bezwaren betrekking hebbend op de gebiedsbescherming op grond van de natuurbeschermingsregelgeving (Natuurbeschermingswet 1998 en Habitatrichtlijn- en Vogelrichtlijn) zijn door de Afdeling ongegrond verklaard.

In verband met het nemen van deze beslissing op bezwaar is, voor zover nog niet onherroepelijk, bezien of sprake is van relevante nieuwe feiten en/of omstandigheden, wijziging van wet- en regelgeving daaronder begrepen, die aanleiding geven tot een andere reactie dan die welke op de desbetreffende bezwaren is gegeven in de afdoening van de bezwaren zoals die deel uitmaakt van de beslissing op bezwaar d.d. 14 maart 2006. Ter zake wordt het volgende opgemerkt.

Op 1 februari 2009 is in werking getreden de wet van 29 december 2008, houdende wijziging van de Natuurbeschermingswet 1998 (Nb-wet 1998) in verband met regulering van bestaand gebruik en enkele andere zaken (Stb. 2009, 18 en 23). Door deze wetswijziging vallen ook Natura 2000-gebieden die wél zijn aangemeld maar nog niet zijn aangewezen onder het beschermingsregime van de Nb-wet 1998 (vgl. artikel 1 onder n sub 3 en artikel 19d Nb-wet 1998). Voor deze gebieden geldt met ingang van 1 februari 2009 ook een vergunningplicht. In het kader van de onderhavige beslissing op bezwaar is de wetswijziging met name relevant voor het Natura-2000 gebied de Drentsche Aa, dat wel is aangemeld als Habitatrichtlijngebied, maar nog niet is aangewezen. Het voorgaande betekent dat ten aanzien van de Drentsche Aa thans, anders dan in 2006, dient te worden beoordeeld of de Nb-wet 1998 aan de uitvoerbaarheid van het A-besluit en het RO-besluit in de weg staat.

Voor de Vogelrichtlijngebieden Zuidlaardermeer en Fochteloërveen (tevens aangemeld als Natura 2000-gebied op grond van de Habitatrichtlijn) bestond reeds een vergunningplicht op grond van de Nb-wet 1998.

Bij besluit van 2 december 2009 hebben Gedeputeerde Staten van Groningen en Drenthe aan GAE vergunning verleend op grond van de Nb-wet 1998 voor de bestaande alsmede de extra vliegtuigbewegingen ten gevolge van de baanverlenging. De vergunning heeft betrekking op de Natura-2000 gebieden Zuidlaardermeergebied, Fochteloërveen, Leekstermeergebied, Drentsche Aa en Norgerholt.

In het kader van de onderhavige beslissing op bezwaar dient te worden beoordeeld of er in redelijkheid van kan worden uitgegaan dat het te nemen besluit uitvoerbaar is zonder daarbij in strijd te komen met de Nb-wet 1998. Nu door Gedeputeerde Staten van Groningen en Drenthe vergunning is verleend op grond van de Nb-wet 1998 is dat het geval.

Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat aan Bureau Waardenburg gevraagd te reageren op het advies van de Commissie m.e.r. In de notitie



van 29 januari 2010 is Bureau Waardenburg ingegaan op de constatering van de Commissie dat hoewel de toename van de stikstofdepositie zeer klein is, in de overbelaste situatie in cumulatie aantasting van de natuurlijke kenmerken niet is uit te sluiten. Bureau Waardenburg geeft aan dat de berekende bijdrage van de luchthaven in de totale depositie op 10 km of meer afstand van de luchthaven 0,01 % van de hoeveelheid op het vliegveld en dus verwaarloosbaar klein (lees nihil) is. Deze bijdrage valt derhalve in het niet bij de omvang van de achtergronddepositie. Voorts is deze bijdrage zo klein dat deze wegvalt in de jaarlijkse variatie in depositie onder invloed van vooral meteorologische factoren. Bureau Waardenburg is dan ook van oordeel dat de instandhoudingsdoelen voor habitattypen die in meer of mindere mate stikstof gelimiteerd zijn (in het bijzonder de heideveentjes in de Drentsche Aa) op geen enkele wijze in het geding komen. Voorts geeft Bureau Waardenburg aan dat op grond van generiek beleid de geschatte concentratie NO₂ de komende jaren verder zal afnemen, zoals ook te zien is op figuur 1.2 van de notitie. Tenslotte stelt Bureau Waardenburg dat het beheer van de betreffende gronden van bepalend belang is. Evenals de Commissie m.e.r. geeft Bureau Waardenburg aan daar bij het op te stellen beheerplan voor het Natura-2000 gebied de Drentsche Aa aandacht aan te besteden. Het voorgaande vormt geen aanleiding tot een andere reactie dan die welke op de desbetreffende bezwaren is gegeven in de afdoening van de bezwaren zoals die deel uitmaakt van de vorige beslissing op bezwaar.

4.1.8.4 Overig

De bezwaren dat het bestreden besluit in strijd zou zijn met het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) en het provinciaal beleid (Provinciaal Omgevingsplan Drenthe, POP II) zijn alle door de Afdeling ongegrond verklaard. In verband met het nemen van deze beslissing op bezwaar is bezien of sprake is van relevante nieuwe feiten en/of omstandigheden, wijziging van wet- en regelgeving daaronder begrepen, die aanleiding geven tot een andere reactie dan die welke op de desbetreffende bezwaren is gegeven in de afdoening van de bezwaren zoals die deel uitmaakt van de vorige beslissing op bezwaar. Daarvan is geen sprake. Gelet op het bovenstaande is hetgeen ten aanzien van de desbetreffende bezwaren is overwogen in de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 onverkort van toepassing.

4.2 Overwegingen naar aanleiding van de ingebrachte reacties op de ter inzage gelegde nieuwe stukken

Door mevrouw W. L. Jonker-ter Veld, de Milieufederatie Drenthe, de heer Wayers, IVN Eelde-Paterswolde, de heer C.A.J. Vlek, mevrouw B.A.A.M. de Wijs, de heer W.A. van der Lugt en de heer J. Lindenbergh zijn (schriftelijke of mondelinge) bezwaren ingediend naar aanleiding van de ter inzage gelegde stukken.

Op de hoorzitting zijn de zienswijzen/bezwaren van de Milieufederatie Drenthe, IVN Afdeling Eelde-Paterswolde, mevrouw W.L. Jonker-ter Veld, de heer J.E. Jonker en de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde (VOLE) naar aanleiding van de ter inzage gelegde stukken (nader) toegelicht.

Hieronder worden de bezwaren samengevat en worden de overwegingen naar aanleiding van deze bezwaren weergegeven.

4.2.1 Bezwaar

De termijn van reageren op de nieuwe stukken is bijzonder kort.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond. De op de zaak betrekking hebbende nieuwe stukken hebben voorafgaand aan de hoorzitting van 30 november tot en met 16 december 2009 ter inzage gelegen. Deze termijn is ruim voldoende om van een zorgvuldig besluitvormingsproces te spreken.

4.2.2 Bezwaar

De Nederlandse autoriteiten hebben de Europese Commissie verkeerd geïnformeerd en de Europese Commissie is (daarom) in haar beschikking op onderdelen uitgegaan van verschillende onjuistheden.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond. De Nederlandse autoriteiten hebben de Europese Commissie volledig en correct geïnformeerd. Beschikkingen worden van kracht door kennisgeving aan hen tot wie zij zijn gericht, in casu de lidstaat Nederland, zie artikel 254, lid 3 EG (artikel 297, lid 2, derde alinea VWEU).



De beschikking van 19 november 2009 is, ook wat de feitelijke vaststellingen betreft, voor de lidstaat Nederland verbindend.

Tegen de onderhavige beschikking staat beroep open bij de Europese rechter voor natuurlijke of rechtspersonen die rechtstreeks en individueel door deze beschikking zijn geraakt. Zo lang de Europese rechter de beschikking niet, naar aanleiding van een (ontvankelijk) beroep tot nietigheid, heeft vernietigd, is deze geldig (art. 263 VWEU).

4.2.3 Bezwaar

De Europese Commissie heeft geoordeeld dat zij de compensatie van de exploitatieverliezen alsook de afkoopsom van € 7,2 miljoen verder zal onderzoeken in een onderzoeksprocedure zoals bedoeld in artikel 17 verordening (EG) nr. 659/1999. Nu vaststaat dat de compensatie van exploitatieverliezen aan het vliegveld door de Europese Commissie aan een nader onderzoek zal worden onderworpen, staat nog steeds niet vast dat van de in het A-besluit neergelegde mogelijkheden daadwerkelijk gebruik zal kunnen worden gemaakt. Een nieuwe beslissing op bezwaar kan derhalve pas worden genomen nadat zekerheid is verkregen van de Europese Commissie over de toelaatbaarheid van deze maatregelen. Zolang dat niet het geval is, kan geen nieuwe beslissing op bezwaar worden genomen, althans kan alleen een beslissing op bezwaar worden genomen waarin wordt afgezien van baanverlenging en de daarbij behorende verruimde geluidscontouren.

De compensatie van exploitatieverliezen, die door de Europese Commissie nog onderzocht zal worden, is overigens aan te merken als nieuwe steun volgens artikel 1 lid b sub c van de procedureverordening 659/1999. Deze exploitatiesteun is 'onrechtmatige steun' volgens artikel 1, lid b sub f, namelijk nieuwe steun die in strijd met artikel 93, lid 3 van het Verdrag tot uitvoering wordt gebracht. Zonder deze exploitatiesteun is de luchthaven niet levensvatbaar.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond. De gedeeltelijke vernietiging van de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 door de Afdeling was immers het gevolg van het oordeel van de Afdeling dat de bijdrage van het Rijk van € 18,6 miljoen voor de baanverlenging was aan te merken als staatssteun waarvan nog niet vaststond of deze gerechtvaardigd was. Daarom was de Afdeling van oordeel dat de financiële uitvoering van het besluit tot baanverlenging niet was gegarandeerd.

Nu de Europese Commissie heeft geoordeeld dat de bijdrage van het Rijk van € 18,6 miljoen ten behoeve van de baanverlenging is aan te merken als staatssteun welke verenigbaar is met de gemeenschappelijke markt overeenkomstig artikel 87, lid 3, onder c van het EG-verdrag, staat daarmee de financiële uitvoerbaarheid van de baanverlenging vast.

Zoals de Afdeling ook in rechtsoverweging 2.21.1 heeft overwogen is van belang dat voldoende vaststaat en niet in geschil is dat tot de aanleg en het gebruik van de verlengde start- en landingsbaan alleen zal worden overgegaan indien GAE voor de financiering van de baanverlenging waarop het A-besluit ziet, kan rekenen op een financiële bijdrage die de kosten van de baanverlenging dekt. Uit de beschikking van de Europese Commissie blijkt dat dit het geval is.

De exploitatiesteun is voor de beantwoording van de vraag of de financiële uitvoerbaarheid van de baanverlenging is verzekerd daarom niet relevant.

Ten overvloede wordt nog op het volgende gewezen. De Europese Commissie heeft in haar beschikking gesteld dat zij de exploitatieverliezen verder wil onderzoeken in een onderzoeksprocedure zoals bedoeld in artikel 17 verordening (EG) nr. 659/1999.

Uit de verwijzing naar artikel 17 blijkt dat de Europese Commissie de exploitatiebijdragen gaat onderzoeken in het kader van een onderzoek naar de verenigbaarheid van bestaande steun. Een onderzoek naar bestaande steun kan leiden tot het doen van een aanbeveling door de Commissie waarbij de betrokken lidstaat dienstige maatregelen worden voorgesteld. Die aanbeveling kan (bijvoorbeeld) voorstellen inhouden om de betrokken steunregeling te wijzigen of om de steunmaatregel in te trekken. Een dergelijke aanbeveling heeft dan ook enkel gevolgen voor de toekomst en heeft geen effect op al verleende steun. Van nieuwe steun is derhalve geen sprake.

Mocht de Europese Commissie naar aanleiding van het onderzoek op grond van artikel 17 al tot de conclusie komen dat de exploitatiesteun niet of niet langer meer verenigbaar is met de gemeenschappelijke markt, dan zal dat hoe dan ook niet kunnen leiden tot gevolgen die de levensvatbaarheid van de luchthaven op langere termijn in gevaar zou kunnen brengen. Verwezen wordt naar de reactie op bezwaar 4.2.8.

Er is dan ook geen aanleiding, laat staan noodzaak, het nemen van de beslissing op bezwaar uit te stellen totdat de Europese Commissie het aparte onderzoek naar de exploitatiebijdragen heeft afgerond. Mutatis mutandis is de beslissing van de Europese Commissie om de exploitatiesteun verder te onderzoeken voor het nemen van deze beslissing op bezwaar niet relevant.



4.2.4 Bezwaar

De beschikking van de Europese Commissie bevat onjuistheden. Vanwege de gebreken die kleven aan de beschikking van de Europese Commissie zal binnenkort een herzieningsverzoek bij de commissie worden ingediend op basis van Verordening (EG) nr. 1367/2006 van het Europese Parlement en de Raad van 6 september 2006 (Pb L 264/13, 25.9.2006). Zolang de uitkomst van deze procedure niet vaststaat, is het evenmin zinvol een nieuwe beslissing op bezwaar te nemen. Het is aannemelijk dat de Afdeling in haar uitspraak nog geen rekening heeft gehouden met het feit dat deze – relatief nieuwe en in elk geval nog tamelijk onbekende – procedure de mogelijkheid opent dat de Commissie op zijn beschikking terugkomt c.q. moet komen. De ratio die de Afdeling aan haar uitspraak ten grondslag legde, geldt hier uiteraard onverkort: zolang er geen definitief uitsluitel is van de zijde van de Europese Commissie is het zinloos een nieuwe beslissing op bezwaar te nemen.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond. Verordening (EG) Nr. 1367/2006 van 6 september 2006 betreffende de toepassing van de bepalingen van het Verdrag van Aarhus betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden op de communautaire instellingen en organen, ziet blijkens artikel 2, tweede lid, onder a, niet op de maatregelen van een communautaire instelling of communautair orgaan optredend in de hoedanigheid van administratief toezichtsorgaan, bijvoorbeeld in het kader van de artikelen 81, 82, 86 en 87 van het Verdrag (regels betreffende de mededinging). Een eventueel verzoek om herziening van een staatssteunbeschikking kan niet op deze verordening worden gegrond.

4.2.5 Bezwaar

De Europese Commissie heeft zich uitsluitend gebaseerd op informatie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, zonder dat andersdenkende partijen de gelegenheid kregen om hun visie op de rechtvaardiging en de rentabiliteit van de steunverlening naar voren te brengen. Daardoor weerspiegelt de EC-beschikking op diverse punten slechts de (aanvechtbare) visie en toekomstverwachtingen van verweerders.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond. Dit bezwaar richt zich niet zozeer tegen het thans bestreden besluit, maar tegen de beschikking van de Europese Commissie. Overigens geldt dat de beschikking van de Europese Commissie tot stand is gekomen volgens de daarvoor geldende regels. De beschikking van de Europese Commissie is, ook wat de feitelijke vaststellingen betreft, voor de lidstaat Nederland verbindend.

4.2.6 Bezwaar

In een brief van de Europese Commissie d.d. 16 december 2009 (kenmerk TRENA2/BF/ndlv D (2009) 75616 betreffende 'Application for access to documents according to Regulation 1049/2001 GESTDEM 2009/5105 relating to case NN53/2009- Measures in favour of Groningen Airport NV) aan belanghebbenden, stelt de Europese Commissie dat de beschikking van de Europese Commissie nog niet is gepubliceerd. Daarom is deze volgens appellanten nog niet van kracht. Bovendien is tegen de beschikking nog beroep mogelijk, zodat de beschikking nog niet onherroepelijk is. Daarom kan een beslissing op bezwaar nog niet worden genomen, althans niet een beslissing waarin de baanverlening is opgenomen.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond. De beschikking is van kracht geworden door kennisgeving er van aan degene tot wie zij is gericht, in casu Nederland. Dat de beschikking nog niet onherroepelijk is, doet er niet aan af dat van de geldigheid en juistheid van deze beschikking uitgegaan dient te worden. Zo lang de Europese rechter de beschikking niet, naar aanleiding van een (ontvankelijk) beroep tot nietigheid, heeft vernietigd, is deze geldig. Verwezen wordt naar hetgeen hierboven onder 4.2.5 is gesteld.

4.2.7 Bezwaar

Verzocht wordt om toezending van de documenten gerelateerd aan de vragen die de Commissie heeft gesteld aan de Nederlandse autoriteiten op 26 december 2008, 31 juli 2009 en 29 oktober 2009, alsmede de antwoorden en documenten van de Nederlandse autoriteiten naar aanleiding van deze vragen. Nu deze documenten niet in bezit van belanghebbenden zijn, zijn zij niet in staat een adequate



reactie te geven op de nieuwe feiten en ontwikkelingen ter voorbereiding van de te nemen beslissing op bezwaar.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond.

Voor zover het verzoek tot terbeschikkingstelling van de gevraagde stukken moet worden opgevat als een verzoek om inzage in/toezending van op de zaak betrekking hebbende stukken, als bedoeld in artikel 7:4, tweede lid, Algemene wet bestuursrecht, geldt dat de briefwisseling tussen de Nederlandse Regering en de Europese Commissie niet is te beschouwen als op de zaak betrekking hebbende stukken als bedoeld in artikel 7:4, tweede lid, Awb. Voor de uitvoerbaarheid van het A-besluit en het RO-besluit is (enkel) de beschikking van de Europese Commissie relevant. De correspondentie tussen de Nederlandse autoriteiten enerzijds en de Europese Commissie anderzijds ziet niet op de uitvoerbaarheid van beide besluiten en zijn om die reden niet relevant voor de onderhavige beslissing op bezwaar. De stukken die in de correspondentie zijn gewisseld zijn daarom geen op de zaak betrekking hebbende stukken.

Voor zover de genoemde stukken wel moeten worden beschouwd als op de zaak betrekking hebbende stukken verzetten gewichtige redenen als bedoeld in artikel 7:4, zesde lid, Awb zich tegen het ter inzage leggen van de stukken/correspondentie. Bij de beoordeling van de vraag of gewichtige redenen zich tegen het ter inzage leggen van dit soort documenten verzetten, spelen de uitzonderingsgronden en beperkingen van de Wob een belangrijke rol. De Europese Commissie heeft kenbaar gemaakt grote bezwaren tegen het openbaar maken van de correspondentie te hebben. Mede gelet op artikelen 4 en 5 van Verordening 2001/1049 en artikel 10, tweede lid, aanhef en onder a Wob, is er sprake van gewichtige redenen.

Overigens geldt dat de beschikking van de Europese Commissie, ook wat de feitelijke vaststellingen betreft, verbindend is. Verwezen wordt naar hetgeen hierboven onder nr. 4.2.5 en 4.2.6 wordt opgemerkt.

4.2.8 Bezwaar

De vervoersprognoses voor de komende jaren zullen niet worden gerealiseerd en het break even punt ligt later dan in 2018. Dit brengt met zich mee dat tot ver na 2012 wellicht oplopende exploitatietekorten zullen moeten worden aangezuiverd. De aandeelhouders zullen echter de exploitatietekorten slechts tot en met 2012 aanzuiveren. Bovendien is de kwestie van de exploitatiesteun nog bij de Europese Commissie in onderzoek. De financiering van het project baanverlenging en de continuïteit van GAE is daarmee niet geborgd.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond. Groningen Airport Eelde heeft een geactualiseerd business plan opgesteld, waarin rekening is gehouden met een latere aanleg van de baanverlenging en de (mede daaruit voortvloeiende) vertraging in het realiseren van de vervoersprognoses. In dit business plan is er van uitgegaan dat GAE in staat is de exploitatietekorten die tot en met het break even punt omstreeks 2018 zullen optreden, zelf te financieren met inachtneming van de overeengekomen kapitaalstortingen door de aandeelhouders tot en met 2012. De aandeelhouders hebben met dit business plan ingestemd. Het geactualiseerde business plan is mede betrokken bij de toetsing door Buck Consultants International. Het feit dat de Europese Commissie de compensatie van exploitatieverliezen sinds de oprichting van de onderneming nog verder zal onderzoeken, is, zoals uiteengezet onder nr. 4.2.3, niet relevant. Op grond hiervan is vastgesteld dat het geactualiseerde business plan haalbaar is en de continuïteit van de onderneming niet in het geding is.

4.2.9 Bezwaar

De toetsing van de BCI rapportage ontbreekt. Er dient een onafhankelijke toetsing op het actualisatierapport van BCI te worden uitgevoerd alvorens de beslissing op bezwaar te nemen.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond.

Aan BCI is opdracht gegeven te toetsen of de conclusies uit de rapportage uit 2005 nog steeds valide zijn. Uit het rapport blijkt dat dit het geval is. BCI is een gerenommeerd onafhankelijk onderzoeksbureau. Er is geen reden te twijfelen aan de juistheid van het rapport. Een toetsing van het rapport door een onafhankelijke toetsers is daarom niet vereist.



4.2.10 Bezwaar

De economische onderbouwing van het besluit is zwak en wordt in het licht van de recessie alleen maar zwakker.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond.

De economische onderbouwing van de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 is door de Afdeling in haar uitspraak getoetst en akkoord bevonden. Het actualisatierapport van BCI d.d. 26 november 2009 is opgesteld om te kunnen beoordelen of de in het rapport ten behoeve van de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 getrokken conclusies nog steeds valide zijn. De effecten van de huidige economische crisis zijn in het actualisatierapport van BCI meegenomen. De stelling dat de economische onderbouwing van deze beslissing op bezwaar zwak is, is dan ook niet juist.

4.2.11 Bezwaar

Het rapport van de StAB uit 2006 dat is opgesteld ten behoeve van de beroepsprocedure tegen de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 dient bij het nemen van de nieuwe beslissing op bezwaar te worden betrokken.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond.

De Afdeling heeft in haar uitspraak van 11 juni 2008 de bezwaren gericht tegen de (nut en noodzaak van de) voorgenomen baanverlenging ongegrond verklaard. Bij dit oordeel heeft de Afdeling het rapport van de StAB uit 2006 betrokken.

In het kader van deze nieuwe beslissing op bezwaar is, voor zover nog niet onherroepelijk, bezien of sprake is van relevante nieuwe feiten en/of omstandigheden, wijziging van wet- en regelgeving daaronder begrepen, die aanleiding geven tot een andere reactie dan die welke op de desbetreffende bezwaren is gegeven in de afdoening van de bezwaren zoals die deel uitmaakt van de vorige beslissing op bezwaar. Verwezen wordt naar hetgeen hierboven in hoofdstuk 3 is overwogen.

4.2.12 Bezwaar

Groningen Airport Eelde is een goed-geoutilleerde luchthaven met overcapaciteit. Voor les-, lijn-, en veel chartervluchten is geen langere baan nodig.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond.

De Afdeling heeft in haar uitspraak van 11 juni 2008 geoordeeld dat de Ministers zich in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het A-besluit bijdraagt aan het behoud en de versterking van het luchtvervoerssysteem, de bereikbaarheid van de regio en de regionale economie. De Afdeling heeft zich bij dit oordeel mede gebaseerd op het rapport van BCI uit 2005. Dit standpunt staat thans niet meer ter discussie. Ten behoeve van het nemen van de nieuwe beslissing op bezwaar heeft BCI dit ten behoeve van de beslissing op bezwaar d.d. 14 maart 2006 opgestelde rapport naar de economische betekenis van GAE opnieuw tegen het licht gehouden en bezien of de in dat rapport getrokken conclusies nog steeds valide zijn (rapport Actualisatie Economische betekenis Groningen Airport Eelde N.V., 26 november 2009). De conclusies uit dit rapport zijn dat dit het geval is.

Het rapport vormt dan ook geen reden tot het geven van een andere reactie op de ingediende bezwaren dan die is gegeven in de afdoening van de bezwaren zoals die deel uitmaakt van de vorige beslissing op bezwaar.

Verwezen wordt naar hetgeen hierboven onder nr. 4.1.1 is gesteld.

4.2.13 Bezwaar

Gezien de onzekere vooruitzichten lijkt er grond om de aanleg van de baanverlenging met tenminste 5 jaar op te schorten.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond.

De beslissing tot daadwerkelijke aanleg van de verlengde baan wordt niet door de Ministers genomen, maar door de exploitant van de luchthaven, Groningen Airport Eelde N.V. Overigens gaan de Ministers



er op grond van het door GAE geactualiseerde businessplan van uit dat de verlengde baan ook daadwerkelijk zal worden aangelegd.

4.2.14 Bezwaar

In het licht van de economische crisis, die voorlopig nog niet voorbij is, past het niet om overheidsmiddelen te besteden aan een baanverlenging op Eelde.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond.

De Afdeling heeft in haar uitspraak van 11 juni 2008 geoordeeld dat de Ministers zich in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het A-besluit bijdraagt aan het behoud en de versterking van het luchtvervoersysteem, de bereikbaarheid van de regio en de regionale economie. De Afdeling heeft zich bij dit oordeel mede gebaseerd op het rapport van BCI uit 2005. Dit standpunt staat thans niet meer ter discussie. Uit het ten behoeve van deze beslissing op bezwaar door BCI opgestelde actualisatierapport, waarin ook rekening is gehouden met de economische crisis, blijkt dat de conclusies uit het rapport van BCI dat is opgesteld ten behoeve van de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 nog steeds valide zijn.

Het actualisatierapport vormt dan ook geen reden tot het geven van een andere reactie op de ingediende bezwaren dan die is gegeven in de afdoening van de bezwaren zoals die deel uitmaakt van de vorige beslissing op bezwaar.

Verwezen wordt naar hetgeen hierboven onder nr. 4.1.1 is gesteld.

4.2.15 Bezwaar

Het langdurige besluitvormingsproces sinds 1982 is gedomineerd door belanghebbende (aandeelhoudende) gedeputeerden, burgemeesters en wethouders in of via het luchthavenbestuur, met eveneens belanghebbende supervisie vanuit Den Haag. Onafhankelijke, externe toetsing van de plannen is daarom extra belangrijk.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond.

De plannen van de exploitant zijn, als gezegd onder nr. 4.2.9, getoetst door BCI, een gerenommeerd onafhankelijk onderzoeksbureau. Er is geen reden te twifelen aan de juistheid van deze toetsing. In dit verband zij opgemerkt dat reeds in de uitspraak van de Afdeling van 3 december 2003 (200205524/1) betreffende de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 de beroepsgronden gericht tegen de (wijze van) totstandkoming van het A-besluit en de beslissing op bezwaar van 26 augustus 2002 ongegrond zijn verklaard. Verwezen wordt naar de overwegingen 2.3 tot en met 2.8 van deze uitspraak.

De beroepen tegen de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 zijn (voor wat betreft de totstandkoming van dit besluit) door de Afdeling in haar uitspraak van 11 juni 2008 ongegrond verklaard.

Verwezen wordt naar de overwegingen 2.3 tot en met 2.5 van deze uitspraak.

In het kader van de onderhavige beslissing op bezwaar heeft opnieuw een heroverweging plaatsgevonden van het A-besluit en het RO-besluit, zulks met inachtneming van de uitspraak van de Afdeling van 11 juni 2008. Van enige vooringenomenheid of onpartijdigheid ter zake van de besluitvorming is, noch in het verleden noch bij het nemen van deze beslissing op bezwaar, nimmer sprake geweest.

4.2.16 Bezwaar

Op grond van Richtlijn 2009/101/EG van 19 november 2008 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG worden ook luchtvaartactiviteiten met ingang van 2012 opgenomen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap. De richtlijn zal de groei van de luchtvaart duurder maken omdat luchtvaartmaatschappijen emissierechten moeten aankopen teneinde groei te realiseren. Daarmee is echter in de plannen voor GAE geen rekening gehouden.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond.

Met Richtlijn 2009/101/EG van 19 november 2008 is beoogd de luchtvaartsector met ingang van 2012 onder het Europese systeem van handel in emissierechten te brengen. Door Nederland wordt de richtlijn geïmplementeerd in hoofdstuk 16 van de Wet milieubeheer.

Iedere luchtvaartmaatschappij (in het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet milieubeheer wordt gesproken van 'vliegtuigexploitant') die vluchten uitvoert die vertrekken vanaf of aankomen op een



luchtvaartterrein op het grondgebied van de lidstaten van de Europese Unie, valt vanaf 2012 onder het handelssysteem. Dit betekent dat een luchtvaartmaatschappij vanaf dat moment niet meer CO₂ mag uitstoten dan waarvoor zij emissierechten heeft gekregen of gekocht.

De emissierechten worden deels kosteloos toegewezen en deels geveild. Indien een luchtvaartmaatschappij in aanmerking wil komen voor kosteloze toewijzing, dient zij hier voorafgaand aan de toewijzingsperiode om te verzoeken. Van de totale hoeveelheid emissierechten wordt 79% gratis uitgegeven en 15% geveild. Van de resterende 6% wordt 3% gereserveerd voor nieuwkomers en snel groeiende maatschappijen. De overige 3% wordt niet uitgegeven. De daadwerkelijke hoeveelheid emissierechten die een exploitant gratis krijgt toegewezen is afhankelijk van de hoeveelheid CO₂ die de exploitant in het verleden heeft geëmitteerd.

Anders dan is gesteld, valt op voorhand niet in te zien op welke wijze de invoering van het handelssysteem in emissierechten in de luchtvaartsector een negatieve invloed op de markt voor GAE zou kunnen hebben. Het is namelijk niet aangetoond dat luchtvaartmaatschappijen de kosten voor emissierechten zullen doorberekenen aan de consument. Dat het bovendien ook niet direct aannemelijk is dat luchtvaartmaatschappijen als gevolg van het systeem van handel in emissierechten hogere ticketprijzen zullen hanteren, blijkt uit het volgende.

Nu het grootste gedeelte van de emissierechten gratis wordt toegewezen betekent dit dat, in ieder geval aan deze emissierechten, voor de luchtvaartmaatschappijen in beginsel geen kosten zijn verbonden. Het valt op voorhand niet in te zien waarom luchtvaartmaatschappijen als gevolg van deze grotendeels gratis verkregen rechten een hogere ticketprijs zouden hanteren. Luchtvaartmaatschappijen zullen hun ticketprijzen daarentegen in het algemeen juist zo laag mogelijk willen houden om geen klanten te verliezen.

Indien de luchtvaartmaatschappijen desondanks toch beslissen om (een gedeelte van) de door hen gemaakte kosten door te berekenen aan de consument, zal dit, naar de huidige verwachting, slechts een geringe stijging van de ticketprijzen teweeg brengen nu, zoals gezegd, slechts een klein gedeelte van de emissierechten door de luchtvaartmaatschappijen wordt aangekocht. Een dergelijke geringe prijsstijging per ticket zal geen noemenswaardig effect op de markt voor GAE hebben en in ieder geval niet het effect hebben dat er als gevolg daarvan minder behoefte aan de uitbreiding van GAE zal bestaan.

In het licht hiervan is er bij de plannen voor GAE terecht van uitgegaan dat de inwerkingtreding van het handelssysteem in emissierechten in de luchtvaartsector niet of nauwelijks invloed zal hebben op de markt en de behoefte aan uitbreiding van GAE.

4.2.17 Bezwaar

De inzet van de EU voor de klimaatconferentie in Kopenhagen is dat de luchtvaart in 2020 10% minder CO₂ zal uitstoten ten opzichte van 2005. 10% Minder uitstoot betekent dat Europa het ETS instrumentarium stevig moet inzetten en vereist een stevige rem op de groei van de luchtvaart. Daarom dient het streven naar een goed geoutilleerde regionale luchthaven te worden gestaakt.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond.
Verwezen wordt naar het hierboven onder 4.2.16 gestelde.

4.2.18 Bezwaar

De effecten van de huidige economische crisis en de te verwachten uitwerking van het klimaatbeleid op het vliegverkeer worden onvoldoende in de besluitvorming betrokken.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond.
Het actualisatierapport van BCI d.d. 26 november 2009 is opgesteld om te kunnen beoordelen of de in het rapport ten behoeve van de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 getrokken conclusies nog steeds valide zijn. De effecten van de huidige economische crisis zijn in het actualisatierapport van BCI meegenomen. Ter zake van de gestelde te verwachten uitwerking van het klimaatbeleid wordt verwezen naar het hierboven onder nr. 4.2.16 gestelde.



4.2.19 Bezwaar

De positieve economische informatie over de 'Groninger' baanverlenging houdt absoluut geen rekening met de zeer negatieve invloed op de provincie Drenthe, maar misschien wel met het jaarlijkse verlies van 1,5 miljoen, dat door de belastingbetaler moet worden bijgepast.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond.

Ook bij het nemen van de nieuwe beslissing op bezwaar zijn alle betrokken belangen zorgvuldig tegen elkaar afgewogen.

4.2.20 Bezwaar

De ontheffing ex artikel 75 Flora- en faunawet is nog niet onherroepelijk. Tegen de ontheffing is ingebracht dat het streven naar een beperking van de mondiale temperatuurstijging en van klimaatverandering, en dus een beperking van het luchtverkeer, beschouwd dient te worden als dwingende reden van groot openbaar belang, en dat de ontheffing daarom niet verleend behoort te worden.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen hierboven is gesteld onder nr. 4.1.8.2. Gelet hierop kan er in redelijkheid van uitgegaan worden dat deze nieuwe beslissing op bezwaar uitvoerbaar is zonder daarbij in strijd te komen met de Ff-wet.

4.2.21 Bezwaar

Verlenging van de baan van Groningen Airport Eelde is in strijd met het beleidsprogramma Biodiversiteit 2008–2011. Door de baanverlenging wordt de biodiversiteit aangetast want het leefgebied en de vliegroutes van Europees beschermde (EUROBATS) vleermuizen zullen onder asfalt verdwijnen.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond.

Het beleidsprogramma richt zich vooral op het duurzamer maken van de handel in hout, soja, palmolie, biomassa en veen. Tevens wordt verkend of kan worden betaald voor het gebruik van biodiversiteit. Ook het bevorderen van het nuttig gebruiken van biodiversiteit ('ecosysteemdiensten') in productieprocessen onder andere in de landbouw, het behoud en duurzaam gebruiken van ecologische netwerken en het behoud en duurzaam gebruik van biodiversiteit van zeeën en oceanen behoren tot de prioriteiten. Van strijd met het beleidsprogramma Biodiversiteit 2008–2011 is dan ook geen sprake.

Voor wat betreft de gestelde aantasting van het leefgebied en de vliegroutes van de Europees beschermde vleermuizen wordt verwezen naar het hierboven gestelde onder nr. 4.1.8.

4.2.22 Bezwaar

In 2008 en met name in 2009 is de verstoring van vliegverkeer van en naar GAE boven het Fochteloërveen sterk toegenomen. Anders dan vermeld in het rapport van Bureau Waardenburg blijkt vliegverkeer boven het Fochteloërveen wel degelijk versturende effecten te hebben, met name op groepen foeragerende ganzen. Dit geldt zowel voor overvliegend groot verkeer als voor de kleine luchtvaart. De gegevens over de vastgestelde verstoring die zijn ingediend bij het klachtenbureau van de CMLE dienen bij de beslissing te worden betrokken.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond. De gestelde sterke toename van de verstoring door vliegverkeer van en naar GAE boven het Fochteloërveen lijkt met name te worden gekoppeld aan het aantal klachten dat in de jaren 2008 en 2009 is ingediend bij het klachtenbureau van de Commissie Milieuhygiëne Luchtvaartterrein Eelde (CMLE). Uit de klachtenanalyse Natuurgebied Fochteloërveen 2008 van de CMLE (publiekssamenvatting via www.cmle.nl) is het volgende af te leiden. In 2008 zijn 700 klachten ingediend. Daarvan werden 532 klachten ingediend door 2 klagers. Deze klachten hadden betrekking op overlast in het Natuurgebied Fochteloërveen en Kropswolde. Naar aanleiding van deze klachten is een overleg gestart met diverse natuurbeheerders en de op Eelde actief zijnde vliegscholen en vliegclubs. Uit onderzoek naar de klachten uit Kropswolde is gebleken dat een fors deel van deze klachten geen betrekking had op toestellen boven of in de directe omgeving van klager maar op



vliegverkeer dat zich bevond op ongeveer 5 km van de woning in de normale aanvliegeroute naar de luchthaven.

Voor de meerjarenanalyse zijn de genoemde 532 klachten buiten de analyse gehouden. Geen van deze klachten was gegrond (vgl. jaarverslag CMLE 2008, via www.cmle.nl) De klachten blijven echter wel geregistreerd.

Uit de klachtenanalyse blijkt dat het aantal klachten in de voorgaande jaren redelijk gelijk blijft. Ten opzichte van 2007 is het aantal klachten zelfs gedaald: in 2008 zijn door 57 klagers 168 klachten ingediend, tegen 206 klachten door 64 klagers in 2007. In 2009 is het aantal klachten wel toegenomen ten opzichte van de 168 klachten uit 2008. Hoewel de klachtenanalyse met betrekking tot 2009 nog niet gereed is, blijkt uit informatie die van de CMLE is ontvangen inderdaad dat het aantal klachten in 2009 is toegenomen ten opzichte van de 168 klachten uit 2008 waarmee rekening is gehouden. Met name in het derde en vierde kwartaal is het aantal klachten toegenomen. Het grootste aantal klachten in het tweede, derde en vierde kwartaal is overigens afkomstig van een klager uit Glimmen, dat niet in de buurt van het Fochteloërveen is gelegen.

In het actualisatierapport van Bureau Waardenburg is aangegeven dat een eventuele verstoring beperkt zal zijn tot een smalle strook van het beschermde gebied. Het grootste deel van het Fochteloërveen ligt buiten de potentieel verstoorte zone. Hierdoor zijn er voor de pleisterende vogels voldoende alternatieven binnen het gebied aanwezig. Voorts merkt Bureau Waardenburg op dat een eventuele verstoring niet tot een afname van het aantal vogels zal leiden, omdat het gemiddeld twee van de drie dagen stil is in het luchtruim boven het Fochteloërveen. Zoals door Bureau Waardenburg in het actualisatierapport is aangegeven, zijn de conclusies op basis van deze actualisatie, namelijk dat geen sprake is van significante negatieve effecten en dat de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden als gevolg van de voorgenomen uitbreiding van het vliegverkeer niet in het geding komen gelijk aan die in het rapport uit 2005.

De bij het klachtenbureau van de CMLE ingediende klachten vormen, gelet op het voorgaande, geen reden tot het geven van een andere reactie op de ingediende bezwaren dan die is gegeven in de afdoening van de bezwaren zoals die deel uitmaakt van de vorige beslissing op bezwaar.

4.2.23 Bezwaar

De stelling van Bureau Waardenburg in hoofdstuk 6.1 Conclusies op blz. 42 onder 'Grote burgerluchtvaart', dat er zich geen wezenlijke veranderingen in de verstoringssituatie zullen voordoen is, gezien de kennis van de huidige verstoring wat betreft het Fochteloërveen een incorrecte inschatting.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen in 4.1.8 van deze beslissing op bezwaar is gesteld almede naar hetgeen onder nr. 4.2.22 is gesteld.

4.2.24 Bezwaar

Belanghebbende vraagt zich af wat de voor 2010 begrote, integrale kosten van de baanverlenging zijn en welk deel van het 'baanverlengingsgeld' reeds is besteed aan de voorbereiding daarvan.

Reactie

Het bezwaar heeft geen betrekking op het te nemen besluit. De exploitant legt de baanverlenging aan. Voor zover met de kosten van aanleg subsidies zijn gemoeid, zullen deze door het bevoegd gezag worden verstrekt overeenkomstig de daarvoor geldende subsidievoorwaarden.

4.2.25 Bezwaar

Belanghebbende vraagt zich af wat het nut van de baanverlenging is wanneer de regionale aandeelhouders zouden besluiten om alle aandelen na 2015 aan een derde partij te verkopen.

Reactie

Dit bezwaar/deze vraag heeft geen betrekking op het te nemen besluit. Het besluit regelt de rechten en verplichtingen van de exploitant die zien op de exploitatie van het luchtvaartterrein.

4.2.26 Bezwaar

Belanghebbende vraagt welke nieuwe vakantiebestemmingen, welke reguliere lijndiensten, welke low cost lijndiensten, welke soorten vrachtvervoer, welk type lesvluchten, welk type oefen- en proefvluch-



ten GAE voor de komende jaren op het oog heeft en wat GAE op dit moment en de komende jaren onderneemt op het gebied van vastgoedontwikkeling e.d.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond. Ter zake van de nut en noodzaak van het besluit wordt verwezen naar hetgeen hierboven onder nr. 4.1.1 is gesteld. De vraag wat de exploitant thans in concreto onderneemt ter realisering van de doelen als weergegeven in het businessplan, valt buiten het bestek van deze beslissing op bezwaar.

4.2.27 Bezwaar

Wanneer, hoe en op welke gronden zou het vigerende verbod op zware lesvluchten op GAE kunnen worden opgeheven? Wanneer, hoe en op welke gronden zou de vigerende limitering van zware oefenen en proefvluchten op GAE tot 93 per jaar kunnen worden verruimd? Wanneer, hoe en op welke gronden zou het vigerende verbod op nachtvluchten (met uitzondering van 'maatschappelijke' vluchten) tussen 23.00 en 6.30 uur op GAE kunnen worden opgeheven? Welke door de rijksoverheid opgelegde openbare dienstverplichtingen zouden kunnen worden overwogen teneinde: (a) het duurzaam functioneren van het huidige GAE te verzekeren en (b) de jaarlijkse exploitatietekorten binnen redelijke perken te houden?

Reactie

Deze vragen hebben geen betrekking op de te nemen beslissing op bezwaar en zijn daarom ook niet relevant.

4.2.28 Bezwaar

Nu een baanverlenging op Lelystad Airport wordt voorzien, is het overbodig dat op Eelde eveneens een baanverlenging wordt uitgevoerd. Gevraagd wordt wat de verwachte effecten op GAE's groeipotentieel zijn van de (verdere) ontwikkeling van de luchthavens Lelystad en Twente.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond. In het kader van de beroepen tegen de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 is ook reeds aan de orde geweest de stelling dat er concurrentie zou kunnen worden ondervonden van Lelystad Airport en wellicht ook van de luchthaven Twente, zulks naar aanleiding van het rapport van prof. drs. J.G. de Wit dat destijds door één van de appellanten in was gebracht en waar vervolgens door vele appellanten een beroep op is gedaan. De StAB heeft hieromtrent in haar rapport opgemerkt niet in te zien wat een eventuele conclusie dat er in de toekomst concurrentie kan worden ondervonden van Lelystad en wellicht ook Twente in de procedure voor rol zou moeten spelen.

De Afdeling heeft in haar uitspraak van 11 juni 2008 alle beroepsgronden tegen de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 ongegrond verklaard, met uitzondering van de beroepsgronden die zagen op de bijdrage van het Rijk ten behoeve van de baanverlenging. De Afdeling heeft in deze uitspraak in haar overwegingen in het kader van het nut en de noodzaak van de baanverlenging in r.o. 2.6.4. het rapport van De Wit, alsook het oordeel van de StAB (zie onder procesverloop) betrokken en op basis daarvan geoordeeld dat nut en noodzaak voldoende is aangetoond.

Overigens valt vooralsnog niet in te zien dat GAE veel concurrentie van Lelystad Airport en de luchthaven Twente te duchten zal hebben. Ten aanzien van Lelystad Airport valt op te merken dat het belangrijkste marktgebied ('catchment area') de Randstad is. Zoals ook aangegeven in de Luchtvaartnota, zal Lelystad met name een 'overloop'-functie krijgen voor luchtverkeer op Schiphol. Ten aanzien van Twente valt op te merken dat het belangrijkste marktgebied ('catchment area') de regio Twente en omgeving is. Noord Nederland, het primaire marktgebied van Groningen Airport Eelde, is voor Twente wel een relevant marktgebied, maar van secundaire betekenis. Omgekeerd is Twente en omgeving als marktgebied ook van secundaire betekenis voor Groningen Airport Eelde. Er zal dus concurrentie zijn, maar deze zal in beperkte mate optreden, waarbij Groningen Airport Eelde een voorsprong heeft, omdat daar reeds een netwerk van luchtverkeersdiensten tot ontwikkeling is gekomen. Bij Twente is daarvan nog geen sprake.

Op grond van het hiervoor geschetste is er ter zake van Lelystad Airport en de luchthaven Twente geen sprake van een wijziging van feiten en omstandigheden die reden geeft tot het geven van een andere reactie op de ingediende bezwaren dan die is gegeven ter afdoening van de bezwaren zoals die deel uitmaakt van de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006.



4.2.29 Bezwaar

De gehanteerde Ke-methode geeft een te lage inschatting van het aantal ernstig gehinderden en is daarom ongeschikt om als geluidsdosismaat te gebruiken. Dit blijkt uit het TNO onderzoek 'De kwaliteit van de leefomgeving rond GAE, september 1999'.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond.

Dit bezwaar is in de procedure bij de Afdeling naar aanleiding van de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 uitgebreid aan de orde gesteld en besproken. De Afdeling heeft deze bezwaren in r.o. 2.8.8 van haar uitspraak van 11 juni 2008 besproken en ongegrond verklaard. Er is geen sprake van een wijziging van feiten en omstandigheden die reden geeft tot het geven van een andere reactie op de ingediende bezwaren dan die is gegeven ter afdoening van de bezwaren zoals die deel uitmaakt van de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006.

4.2.30 Bezwaar

Adecs Airinfra heeft de berekeningen van de geluidbelasting geactualiseerd. Zij gaat daarbij echter niet verder dan het actualiseren van de aantallen woningen binnen de Ke-contouren. Het effect van de actualisering op de aantallen ernstig gehinderden wordt door Adecs buiten beschouwing gelaten.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond.

Adecs heeft inderdaad geen actualisering van de aantallen ernstig gehinderden uitgevoerd. Daartoe bestaat ook geen noodzaak omdat middels het hanteren van de Ke-geluidsdosismaat op grond van het BGGL de belangen van omwonenden voldoende zijn gewaarborgd. Voor het overige wordt verwezen naar de hierboven onder nr. 4.2.29 weergegeven overwegingen naar aanleiding van het bezwaar dat de Ke-methode een te lage inschatting geeft van het aantal ernstig gehinderden.

4.2.31 Bezwaar

Op een drietal plaatsen in het Adecs rapport wordt gesproken over de emissiefractie NO_x/NO_2 , daarbij waarden opgevend kleiner dan 100%. Dit kan natuurlijk niet, omdat de hoeveelheid NO_x altijd groter is dan de hoeveelheid NO_2 . Nu zal het verweer zijn, dat sprake is van een verschrijving. Maar dit neemt niet de onzekerheid weg of de getallen op de juiste wijze zijn ingevoerd in de berekeningen. Deze onzekerheid kan slechts worden weggenomen als de volledige berekeningen openbaar worden gemaakt.

Reactie

Inderdaad is een verschrijving opgetreden. Het percentage geeft aan hoeveel procent van de hoeveelheid NO_x initieel al als NO_2 aanwezig is. Dit is per abuis opgeschreven als NO_x/NO_2 in plaats van NO_2/NO_x . In de berekening kan het niet op een 'verkeerde' manier ingevoerd worden, dus het betreft alleen een tekstuele verschrijving. De getallen zijn wel degelijk op de juiste wijze ingevoerd in de berekeningen.

4.2.32 Bezwaar

Zowel in de tekst als op de kaart (5.1) in het rapport Waardenburg zijn de gevolgen van de verstoring door zware vliegtuigen gebagatelliseerd. Effecten van worst case scenario's moeten duidelijk in kaart worden gebracht en deze moeten ook worden meegewogen bij de nieuwe beslissing op bezwaar.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond. De gevolgen van zware vliegtuigen zijn door Bureau Waardenburg correct in beeld gebracht en de Afdeling heeft in haar uitspraak van 11 juni 2008 dan ook geoordeeld dat de Ministers op basis van het rapport van Bureau Waardenburg terecht hebben geconcludeerd dat het voorgenomen gebruik niet leidt tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van de betrokken speciale beschermingszones/Natura 2000-gebieden.

Het rapport van Bureau Waardenburg dat is opgesteld ten behoeve van deze beslissing op bezwaar bevat slechts een actualisatie. Uit deze actualisatie volgt dat Bureau Waardenburg constateert dat de effecten van het vliegverkeer nu niet anders zijn dan in 2005.



4.2.33 Bezwaar

Ondanks verzoeken van belanghebbende is in de richtlijnen voor het MER in 1993 niets opgenomen over de toename van CO₂ emissies. Deze tekortkoming in het MER dient te worden gerepareerd. Verzocht wordt om in de beslissing op bezwaar cijfers op te nemen over CO₂ emissies, zowel cijfers van CO₂ emissies bij het huidige gebruik als cijfers gebaseerd op de prognoses van het toekomstig gebruik na baanverlenging.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond. Dit bezwaar is ook reeds aan de orde gesteld in het kader van de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 (bezwaar H13). Dat bezwaar alsmede de andere bezwaren gericht tegen het MER zijn door de Afdeling ongegrond verklaard. Er is geen sprake van nieuwe feiten en/of omstandigheden die nopen tot het geven van een andere reactie op de ingediende bezwaren dan die is gegeven in de afdoening van de bezwaren zoals die deel uitmaakt van de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006.

4.2.34 Bezwaar

Gewezen wordt op het van kracht worden op 1 november 2009 van het RBML. De thans lopende aanwijzingsprocedures blijven onder het SBL vallen. Het SBL is echter verouderd.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond.

Verwezen wordt naar hetgeen hierboven is opgemerkt onder nr. 3.2. Op grond van het overgangsrecht van het RBML is de Luchtvaartwet zoals deze gold voor inwerkingtreding van het RBML op de onderhavige besluitvorming van toepassing.

4.2.35 Bezwaar

Adecs Airinfra heeft een actualisatie uitgevoerd van de rapportage van 11 april 2005. Uit deze actualisatie blijkt dat de invoergegevens niet zijn gewijzigd en dat de oude prognoses uit 2005 van de vloot en het luchthavengebruik voor 2015 ongewijzigd ten grondslag liggen aan de berekeningen. In het licht van het BCI rapport, dat een met enkele jaren uitgestelde groei verwacht, is dat onrealistisch.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond.

Bij het voorbereiden en nemen van de beslissing op bezwaar is in aanmerking genomen dat de beslissing op bezwaar inzake het RO-besluit geheel en inzake het A-besluit gedeeltelijk is vernietigd, het laatste besluit alleen voor zover het betreft de Ke-zone en de start- en landingsbaan voor zover deze langer is dan 1.800 meter met het daarbij behorende codenummer en de codeletter.

De Afdeling is tot haar uitspraak gekomen na uitgebreide bespreking van de beroepsgronden van appellanten. Alleen ten aanzien van het aspect staatssteun heeft de Afdeling de beroepen gegrond verklaard. Voor het overige zijn alle beroepen/beroepsgronden ongegrond verklaard.

Verwezen wordt verder naar hetgeen hierboven onder 3.1 onder het kopje 'De heroverweging' is gesteld. In het kader van het nemen van het onderhavige besluit is bezien of sprake is van gewijzigde en/of nieuwe omstandigheden die consequenties hebben voor het te nemen besluit. In verband hiermee is aan BCI gevraagd haar rapport uit 2005 te actualiseren en te bezien of de in dat rapport getrokken conclusies nog steeds valide zijn. BCI heeft in haar actualisatierapport geconcludeerd dat dit het geval is. Weliswaar is sprake van uitgestelde groei, maar die is mede het gevolg van het feit dat de baanverlenging nog niet is gerealiseerd, maar er is geen sprake van een structurele verandering in de markt. De uitgangspunten die ten grondslag hebben gelegen aan de door Adecs Airinfra gebruikte invoersets zijn ongewijzigd. Daarom zijn voor de actualisatie dezelfde gegevens gebruikt die ten grondslag hebben gelegen aan de rapportage uit 2005.

4.2.36 Bezwaar

Bureau Waardenburg behandelt in haar actualisatierapport de effecten van het zware vliegverkeer op het Natura 2000-gebied Zuidlaardermeer inconsistent en het verstorende effect van het geplande verkeer wordt zonder meer weggemoffeld.

Reactie

Het bezwaar is niet gegrond.



De bezwaren betrekking hebbend op natuurwaarden zijn door de Afdeling ongegrond verklaard. In verband met het nemen van deze beslissing op bezwaar is, voor zover nog niet onherroepelijk, gezien of sprake is van relevante nieuwe feiten en/of omstandigheden, wijziging van wet- en regelgeving daaronder begrepen, die aanleiding geven tot een andere reactie dan die welke op de desbetreffende bezwaren is gegeven in de afdoening van de bezwaren zoals die deel uitmaakt van de vorige beslissing op bezwaar. De uitkomsten van de door Bureau Waardenburg uitgevoerde actualisatie geven geen aanleiding tot een andere reactie dan die welke is gegeven in de afdoening van de bezwaren zoals die deel uitmaakt van de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006.

4.3 Conclusie

De bezwaren zijn ongegrond.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C.M.P.S. Eurlings.*

*De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
J.M. Cramer.*