

**Nota Inspraak bestemmingsplan "Groningen Airport Eelde Baanverlenging".**

Het voorontwerpbestemmingsplan Groningen Airport Eelde Baanverlenging heeft tussen 18 december 2009 en 29 januari 2010 voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn bij het college van Burgemeester en wethouders van de gemeente Tynaarlo 4 zienswijzen ingediend.

In het navolgende worden de binnengekomen zienswijzen samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien. In het kader van de Wet bescherming persoonsgegevens is het verplicht stukken die digitaal worden gepubliceerd te anonimiseren. Met dit bepaalde is in het onderstaande rekening gehouden. De binnengekomen reacties zijn in bijlage 5 opgenomen.

**1. Bestuurscommissie voor de Herinrichting Peize**

**Opmerking: geen functieverandering**

De bestuurscommissie Peize heeft geconstateerd dat er in het kader van de herinrichting Peize geen functieverandering is voorzien voor de percelen Vries sectie 7 en 15. De eigenaren worden in het kader het ruilplan hier opnieuw toebedeeld. Wel komt op grond van het landinrichtingsplan de hoofdwaterloop tussen beide percelen te vervallen. Op grond hiervan kan de bestuurscommissie Peize instemmen met het voorontwerpbestemmingsplan.

**Reactie.**

Van deze opmerking wordt kennis genomen. Aanpassing van het bestemmingsplan is niet nodig.

**2. IVN afdeling Eelde-Paterswolde**

**Opmerking: klimaateffecten**

IVN verwijst naar een bijeenkomst van de Vereniging voor Nederlandse Gemeenten (VNG), alwaar door de VNG het advies werd gegeven om bij gemeentelijke ruimtelijke plannen ook de klimaatgevolgen te beschrijven. IVN verzoekt op grond daarvan in hoofdstuk 3.4 van het bestemmingsplan te beschrijven hoe de voorgenomen baanverlenging zich verhoudt tot het gemeentelijke klimaatbeleid.

IVN verwijst in dat kader tevens naar het nieuwe Europese beleid ter beperking van de klimaatgevolgen van de luchtvaart. Verzocht wordt in het bestemmingsplan een verwijzing op te nemen naar de bedoelde Richtlijn 2009/101/EG en de tekst van deze Richtlijn toe te voegen aan de lijst met bijlagen.

**Reactie**

In overeenstemming met het advies van de VNG worden in gemeentelijke ruimtelijke plannen de gevolgen voor het klimaat te beschreven. Zoals bekend bij IVN is ten behoeve van de baanverlenging een MER opgesteld. Dit MER is nadien voortdurend geactualiseerd aan veranderde wet- en regelgeving.

Onlangs concludeerde de commissie m.e.r. - op grond van het MER en de actualisaties daarvan - dat op grond van de beschikbare gegevens een gefundeerd besluit kan worden genomen over de baanverlening. Het gemeentebestuur is in het voorliggende geval verplicht een bestemmingsplan op te stellen, waarin de aanwijzing is vertaald. Overigens zijn wij de mening toegedaan dat effecten op milieu op een goede wijze zijn onderzocht. Waar bijvoorbeeld aantasting van waarden plaatsvindt, zal worden gecompenseerd.

Wat betreft de Richtlijn 2009/101/EG het volgende. De citaten betreffen delen van overwegingen die ten grondslag liggen aan een wijziging Richtlijn 2003/87/EG ' teneinde ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap'. De (in totaal 38) overwegingen dienen echter niet te worden opgevat als opdrachten aan Nederlandse gemeenten om dit in bestemmingsplannen op te nemen dan wel te vertalen. Immers, Europese richtlijnen richten zich tot lidstaten en niet tot individuele gemeenten.

De door reclamant bedoelde Richtlijn is daarnaast inmiddels vertaald in Nederlandse wetgeving. Wetsvoorstel 21963 (wijziging van de Wet milieubeheer, de Wet luchtvaart en de Wet op de economische delicten ten behoeve van de implementatie van richtlijn nr. 2008/101/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 19 november 2008 (PbEU 2009, L 8) tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap (handel in emissierechten luchtvaart)) werd op 15 december 2009 aangenomen door de Tweede en op 19 januari 2010 door de Eerste Kamer. Daarmee is de bedoelde richtlijn in Nederlandse wetgeving vertaald en is het opnemen van een verwijzing naar deze Europese Richtlijn, zoals door IVN gevraagd, niet nodig.

#### **Opmerking: beleid**

IVN merkt op dat de verwijzing naar het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) onvolledig is. Verzocht wordt de tekst uit deel e paragraaf 10.2 (de passage over niet essentiële projecten) in het bestemmingsplan op te nemen.

#### **Reactie**

De gevraagde toevoeging is overbodig. In het SBL is op een aantal plaatsen, niet alleen in paragraaf 6.4, maar ook in bijvoorbeeld 10.1.4, duidelijk aangegeven dat het rijk de baanverlenging wenselijk vindt. Het rijk schrijft in het SBL namelijk: *'voor een volledige inschakeling van de luchthaven in het Europese luchtverkeer is een verlenging van de hoofdbaan met 700 m nodig. De Regering vindt deze verlenging wenselijk. De Regering laat echter ruimte aan de plaatselijke overheden voor de afweging en het onderzoek naar de inpasbaarheid. De reservering van de mogelijkheid tot baanverlenging is gewenst'*. Nu de door het rijk bedoelde afweging op een zorgvuldige wijze heeft plaatsgevonden heeft het geen meerwaarde in het bestemmingsplan aan te geven dat het rijk de baanverlenging als 'niet essentieel project' typeert.

#### **Opmerking: ecologie, de onderzoeken**

IVN wijst op een actualisatie van het rapport 'Effecten van de voorgenomen baanverlenging en uitbreiding van het gebruik van het vliegveld Eelde in relatie tot de vigerende natuurwetgeving'. In deze actualisatie melden de onderzoekers dat de verstoring van overwinterende kolganzen in het Zuidlaardermeer groter is dan in het eerste rapport beschreven staat. Verzocht wordt de tekst op pagina 34 van het bestemmingsplan te herschrijven.

#### **Reactie.**

Wij achten het niet nodig voor individuele soortgroepen de verschillen aan te geven tussen het onderzoek uit 2005 en het geactualiseerde rapport uit 2009. In de toelichting van het bestemmingsplan is volstaan met het aangegeven van de conclusies uit de uitgevoerde onderzoeken.

De opmerking van IVN werpt daarnaast geen ander licht op de overallconclusie dat geen sprake is van significant negatieve effecten en de instandhoudingdoelen van Natura 2000-gebied Zuidlaardermeer niet in gevaar komen.

#### **Opmerking: ecologie, compensatie**

IVN merkt op dat de passage over de 'Ontheffing Flora- en faunawet' (paragraaf 5.6.2) niet juist is. Op 1 mei 2009 is onder voorwaarden namelijk een nieuwe ontheffing verleend. LNV heeft specifieke voorwaarden gesteld met betrekking tot het verlies van vliegroutes, leefgebieden en verblijfplaatsen van vleermuizen en leefgebied van hei- en poelkikker. De compenserende maatregelen dienen te zijn gerealiseerd voordat men een begin maakt met het wegnemen en verstoren van vliegroutes en verblijfplaatsen. Ook dienen de werkzaamheden gefaseerd te worden uitgevoerd in ruimte en tijd. Daarnaast dient het verlies van de vliegroute gecompenseerd te worden door hoogopgaande lijnvormige beplanting. IVN merkt op dat compensatie voor de te verwijderen vliegroute ontbreekt op de kaart op pagina 38.

Tot slot merkt IVN op dat het voorontwerpbestemmingsplan enkel verwijst naar de gemeentelijke compensatieverordening. Omdat deze minder ver gaat dan de Ontheffing voorschrijft, verzoekt IVN paragraaf 5.6.2 op dit punt in overeenstemming te brengen met de Ontheffing.

#### **Reactie.**

De passage over de Ontheffing is inderdaad niet correct en zal worden gewijzigd. Daarbij zal de tekst van paragraaf 5.6 worden aangesloten op de huidige ontheffingsvoorwaarden en compenserende en mitigerende maatregelen. Het volledig overnemen van de ontheffingsvoorwaarden in het bestemmingsplan is overigens niet verplicht.

Met betrekking tot de realisatie van de compensatie het volgende. LNV stelt: 'De compenserende maatregelen dienen te zijn gerealiseerd vóór er wordt begonnen met het wegnemen en verstoren van vliegroutes en verblijfplaatsen of, indien de compensatie op dezelfde plaats is gepland als de te verwijderen objecten, binnen het jaar'. Hieruit blijkt dat de opmerking van IVN niet geheel correct is.

Om te kunnen voldoen aan deze verplichting zal voor de compensatielocaties op korte termijn een procedure worden opgestart tot het nemen van een projectbesluit. Die wordt tegelijk met de aanvraag om kapvergunning in het

overleg en de inspraak gebracht. De gemeenteraad ontvangt op 25 mei 2010 het voorstel om het nemen van een projectbesluit en de voorbereiding daarvan te delegeren aan burgemeester en wethouders.

Voor wat betreft het ontbreken van de compensatie van de vliegroute Eekhoornstraat op de kaart op bladzijde 38 van het bestemmingsplan het volgende. In de voorwaarden van de ontheffing staat het volgende: 'om het verlies van de vliegroute te compenseren wordt lijnvormige beplanting aangelegd'. Hierbij is geen specifieke eis opgenomen met betrekking tot locatie van deze lijnvormige beplanting. Hiermee is de opmerking wat betreft het ontbreken van de compensatie van de vliegroute Eekhoornstraat op de kaart op bladzijde 38 niet relevant voor het bestemmingsplan. Aanpassing van de genoemde kaart is dan ook niet nodig. Met de aanwezigheid van de bestaande landschapselementen is de ontsluiting van de foerageergronden en de kolonieplaats voldoende gewaarborgd. In de ontheffing wordt daarnaast aangegeven dat het zwaartepunt voor de Rosse vleermuis ten noorden ligt van het plangebied. De lijnvormige elementen zijn, mede om die reden, gelegen ten noorden van het vliegveld terrein.

Tot slot maakt IVN een opmerking over het, wat betreft de compenserende maatregelen, ontbreken van een verwijzing naar de ontheffing. In paragraaf 5.6.2. wordt echter wel degelijk verwezen naar de compensatiemaatregelen gebaseerd op de ontheffing in het kader van de flora- en faunawet. Hiermee is de opmerking over de wijziging van de paragraaf niet terecht.

#### **Opmerking: economische uitvoerbaarheid**

IVN merkt op dat de 'Ontwerp overeenkomst Inpassing- en compensatieplan Baanverlenging Luchthaven Eelde' niet strookt met de voorwaarden ten aanzien van de compensatie, zoals die zijn opgelegd in de Ontheffing van 1 mei 2009. IVN raadt aan de overeenkomst te herschrijven.

Voorts waardeert IVN het opnemen van een boeteclausule, maar is van mening dat deze hoger dient te zijn dan honderdduizend euro per jaar met een maximum van vier jaar. Dit vanwege het feit dat het niet nakomen van de ontheffing betekent dat Europees-rechtelijke verplichtingen worden geschonden.

#### **Reactie**

De door reclamant genoemde Ontwerp overeenkomst betreft een overeenkomst tussen gemeente en GAE met als doel de intentie tot compensatie ook privaatrechtelijk vast te leggen.

De voorwaarden uit de verleende Ontheffing Flora- en faunawet daarentegen worden rechtstreeks opgelegd door het rijk. Daarmee is het verschil tussen de inhoud van de Ontheffing en de Ontwerp overeenkomst verklaard.

Wat betreft de boete het volgende. De hoogte van een boete dient in verhouding te staan tot de in het kader van het uitvoeren van het compensatieplan te plegen investering (minus de grondverwerving). In de ogen van de gemeente is dit afdoende het geval.

#### **Opmerking: overleg**

IVN onderschrijft de opmerking van Milieufederatie, dat de huidige Eekhoornstraat gevaarlijk is voor fietsers. Het IVN verzoekt in het bestemmingsplan te voorzien in een apart fietspad langs de westzijde van de verlengde baan.

#### **Reactie gemeente**

De reactie van IVN heeft betrekking op een in het kader van het overleg ex artikel 10 Bro gemaakte opmerking. Niemand heeft de pretentie in het kader van het baanverlengingsproject de verkeersveiligheid op de Eekhoornstraat te verbeteren. De gemeente is echter van mening dat de gekozen oplossing niet leidt tot een verslechtering van de verkeersveiligheid. Tot slot wil de gemeente wijzen op een alternatieve route langs de westzijde van de luchthaven (via de Burgemeester Legroweg en Yde-de Punt).

#### **Opmerking: beleidsprogramma biodiversiteit**

IVN is van mening dat uitbreiding van het vliegveld in strijd is met het beleidsprogramma 'Biodiversiteit 2008 - 2011'. Het Milieu Effect Rapport zegt immers dat het voornemen leidt tot een toename van de luchtvaart en de uitstoot van broeikasgassen. De aanleg van de baan gaat ten koste van vliegroutes en leefgebieden van vleermuizen.

Het IVN verlangt van de gemeente dat zij zich nu en in de toekomst bekommert om natuur en landschap.

#### **Reactie**

In het MER evenals de latere aanvullingen daarop heeft een grondige afweging heeft plaatsgevonden betreffende de effecten op de leefomgeving. Waar aantasting van ecologische waarden plaats zal vinden, wordt op grond van een overeenkomst gecompenseerd. Van een aantasting van de biodiversiteit zal per saldo dan ook geen sprake zijn.

Wat betreft het tweede deel van de opmerking van verwijzen wij graag naar het gemeentelijke Landschapsontwikkelingsplan (LOP). In het LOP is op zowel een overkoepelende wijze, als op een benadering per landschapstype, beleid geformuleerd voor de landschappen die de gemeente Tynaarlo rijk is. Vanzelfsprekend is de zorg voor de natuur daar onlosmakelijk mee verbonden, al moet daaraan worden toegevoegd dat de bescherming van natuur deels op hoger niveau (provincie en rijk) plaatsvindt. Het gemeentelijke natuur- en landschapsbeleid afmeten aan het bestemmingsplan Baanverlenging is dan ook onterecht. Ook in het bestemmingsplan Baanverlenging heeft een grondige afweging plaatsgevonden op het gebied van landschap en natuur. De zorg- en compensatieplicht, die in het kader van dit bestemmingsplan wordt toegepast, past naadloos in het gemeentelijke landschaps- en natuurbeleid.

### **3. Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde**

#### **Opmerking: procedure**

Opgemerkt wordt dat de positieve uitspraak van de Raad van State er nog niet is. De procedure ex artikel 8 Wro kan dan ook nog niet gestart worden.

#### **Reactie gemeentebestuur**

Deze opmerking is niet terecht. Geen enkele wettelijke bepaling verbiedt het gemeentebestuur om een bestemmingsplan in de inspraak en het vooroverleg te brengen wanneer haar dat goed dunkt.

**Opmerking: rijksbeleid**

In de verwijzing naar deel e, paragraaf 6.4 ontbreekt een verwijzing naar deel e, paragraaf 10.2 (de hardheid van beleidspunten) van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL).

**Reactie.**

Inderdaad ontbreekt een verwijzing naar de genoemde passage uit het SBL. Het opnemen van de bedoelde verwijzing is in de ogen van de gemeente echter overbodig. In het SBL is op een aantal plaatsen, niet alleen in paragraaf 6.4, maar ook in bijvoorbeeld 10.1.4, duidelijk aangegeven dat het rijk de baanverlenging wenselijk vindt. Het rijk schrijft in het SBL namelijk: *'voor een volledige inschakeling van de luchthaven in het Europese luchtverkeer is een verlenging van de hoofdbaan met 700 m nodig. De Regering vindt deze verlenging wenselijk. De Regering laat echter ruimte aan de plaatselijke overheden voor de afweging en het onderzoek naar de inpasbaarheid. De reservering van de mogelijkheid tot baanverlenging is gewenst'*.

Nu de door het rijk bedoelde afweging op een zorgvuldige wijze heeft plaatsgevonden heeft het geen meerwaarde in het bestemmingsplan aan te geven dat het rijk de baanverlenging als 'niet essentieel project' typeert.

**Opmerking: regionaal beleid**

Een opmerking wordt gemaakt over het op pagina 16 opgenomen citaat uit de Geactualiseerde Regiovisie Assen - Groningen (1 oktober 2004) over de baanverlenging. Reclamant merkt op dat er in tegenstelling tot het citaat, geen verband is tussen de baanverlenging en de multimodale bereikbaarheid van de regio en de vestigingsplaatsfactoren voor bedrijvigheid. Het plan verzuimt aan te geven wat nut en/of noodzaak is van de baanverlenging.

**Reactie.**

Reclamant zet vraagtekens bij een beleidsuitspraak die rechtstreeks afkomstig is uit de Geactualiseerde Regiovisie. Deze Geactualiseerde Regiovisie werd in 2004 vastgesteld door de twaalf deelnemende gemeenten en de provincies Groningen en Drenthe. Opmerkingen over citaten uit vastgesteld beleid van andere overheden zijn niet relevant voor het voorliggende bestemmingsplan. Wat betreft de opmerking over nut en noodzaak het volgende: het gemeentebestuur is van mening dat in de aanwijspprocedure nut en noodzaak van de baanverlenging voldoende is aangetoond.

**Opmerking: provinciaal beleid**

In de Ontwerp Omgevingsvisie (vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 8 december 2009) wordt niet specifiek ingegaan op de baanverlenging. Hierdoor ontbreekt volgens reclamant de inbedding in het provinciale beleid.

**Reactie.**

Het feit dat de Ontwerp Omgevingsvisie niet concreet ingaat op de baanverlenging, wil niet zeggen dat het provinciale beleidskader daarvoor ontbreekt. Op de Visiekaart 2020 is ter hoogte van de baanverlenging de arcering 'Ontwikkeling Groningen Airport Eelde' aangegeven.

Gedeputeerde staten hebben immers begin maart 2010 in de concept Beleidsnota Luchtvaart Drenthe uitgebracht waarin is verwoord, dat de ontwikkeling van de luchthaven en de baanverlenging van regionaal belang zijn en worden meegenomen in de plannen om de bereikbaarheid van het Stedelijk Netwerkgebied Groningen-Assen te verbeteren.

#### **Opmerking: compensatie**

VOLE merkt op dat de passage over de 'Ontheffing Flora- en faunawet' (paragraaf 5.6.2) niet juist is. Op 1 mei 2009 is een nieuwe ontheffing verleend. Om die reden wordt verzoekt paragraaf 5.6.2 op dit punt in overeenstemming te brengen met de Ontheffing.

#### **Reactie**

De datum van het verlenen van de ontheffing is inderdaad niet correct en zal worden gewijzigd. Daarbij zal de tekst van paragraaf 5.6 worden aangesloten op de huidige ontheffingsvoorwaarden en compenserende en mitigerende maatregelen.

Om te kunnen voldoen aan deze verplichting zal voor de compensatielocaties op korte termijn een procedure worden opgestart tot het nemen van een projectbesluit. Die wordt tegelijk met de aanvraag om kapvergunning in het overleg en de inspraak gebracht. De gemeenteraad ontvangt op 25 mei 2010 het voorstel om het nemen van een projectbesluit en de voorbereiding daarvan te delegeren aan burgemeester en wethouders.

#### **Opmerking: economische uitvoerbaarheid**

VOLE merkt op dat een beschrijving ontbreekt van de economische uitvoerbaarheid en de financiële levensvatbaarheid van GAE na baanverlenging. Voorts wijst VOLE erop dat de passage over de 'verboden staatssteun' niet juist is. Los van een redactionele aanpassing, heeft de Europese Commissie besloten de exploitatiesteun en de afkoopsommen aan een nader onderzoek te zullen onderwerpen.

Het bestemmingsplan geeft voorts niet aan waaruit kostenoverschrijdingen (boven de € 18,62 miljoen) zullen worden betaald. Ook wordt niet aangegeven welke kosten voor de aanpassing van de openbare infrastructuur voor rekening van de gemeente komen en waaruit deze kosten worden gedekt.

#### **Reactie**

In artikel 3.1.6. van het Besluit ruimtelijke ordening staat vermeld dat in de toelichting van een bestemmingsplan dient te worden ingegaan op 'de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan'. Het gaat daarbij nadrukkelijk om de uitvoering van de in het bestemmingsplan opgenomen ontwikkelingen, te weten de baanverlenging. Daaruit volgend is het niet nodig in het bestemmingsplan in te gaan op de levensvatbaarheid van GAE na baanverlenging. Hoofdstuk 7 van het bestemmingsplan geeft in de ogen van de gemeente voldoende inzicht in de uitvoerbaarheid van de baanverlenging en is daarmee in overeenstemming met het genoemde artikel uit het Besluit ruimtelijke ordening.

De opmerking betreffende de 'verboden staatssteun' is terecht en zal worden aangepast.

De door VOLE gemaakte opmerking over eventuele kostenoverschrijdingen is op dit moment niet relevant. Op dit moment is er geen enkele aanleiding om te speculeren over eventuele kostenoverschrijdingen en op welke wijze die gedekt zullen worden.

Wat betreft de kosten die voor rekening van de gemeente komen het volgende. Er zijn inderdaad aanpassingen in de infrastructuur die voor rekening van de gemeente komen. Op dit moment is daar nog niet meer over te zeggen, aangezien hierover nog overleggen gaande zijn. Te zijner tijd zal in een openbare raadsvergadering hierover een besluit genomen worden.

#### **Opmerking: overeenkomst**

VOLE merkt op dat de 'Ontwerp overeenkomst Inpassing- en compensatieplan Baanverlenging Luchthaven Eelde' niet strookt met de voorwaarden ten aanzien van de compensatie, zoals die zijn opgelegd in de Ontheffing van 1 mei 2009. Verzocht wordt de overeenkomst te herschrijven.

#### **Reactie.**

De overeenkomst tussen gemeente en GAE heeft tot doel om - naast de publiekrechtelijke regeling in het bestemmingsplan en in de Compensatieverordening - nog eens te benadrukken dat het verlies aan biotopen als gevolg van de baanverlenging wordt gecompenseerd. De voorwaarden uit de verleende Ontheffing Flora- en faunawet daarentegen worden rechtstreeks opgelegd door het rijk. Daarmee is het verschil tussen de inhoud van de Ontheffing en de Ontwerp overeenkomst verklaard.

#### **Opmerking: overige opmerkingen**

Aan het slot van haar zienswijze, wijst VOLE erop dat de aan het plan ten grondslag liggende MER en een aantal beleidsopvattingen niet meer actueel zijn. Zo wordt gewezen op:

1. Het Beleidsprogramma Biodiversiteit;
2. Het rapport 'meeting the 2° C target';
3. Richtlijn 2009/101/EG;
4. De analyse 'verkenning regionale luchthavens'.

#### **Reactie.**

Het is juist dat ook nadat de MER is aangenomen (1995) diverse nieuwe wetten en regels van kracht zijn geworden. Ook is een aantal wetten en regels gewijzigd. Zoals uit de bij het bestemmingsplan ter inzage gelegde stukken blijkt, is na 1995 op grote schaal onderzoeksrapporten geactualiseerd. Recent is de commissie m.e.r. een advies uitgebracht over de geactualiseerde milieu-informatie. De commissie is van oordeel dat de essentiële informatie om het milieubelang mee te wegen in de besluitvorming aanwezig is. Wel wordt een tweetal aanbevelingen gedaan, die overigens aan de conclusie van de commissie m.e.r. niets afdoen. Dit betekent dat de commissie m.e.r. van mening is dat op grond alle beschikbare gegevens een gefundeerd besluit kan worden genomen.

Met betrekking tot de 4 genoemde documenten het volgende. Het spreekt voor zich dat er voortdurend nieuwe beleidsdocumenten en/of aanbevelingen

verschijnen op Europees of Nationaal niveau. Veelal zijn deze rapporten echter niet direct door te vertalen naar gemeentelijk niveau. Het beleidsprogramma 'Biodiversiteit' en het rapport 'meeting the 2° C target' staan namelijk niet gelijk aan een door de Tweede en Eerste Kamer aangenomen wet of AMvB. Alleen al om die reden kunnen vraagtekens worden gezet bij een noodzakelijke doorvertaling naar het voorliggende bestemmingsplan.

De richtlijn 2009/101/EG heeft betrekking op mogelijkheid om ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten. Deze inmiddels in nationale wetgeving verankerde Richtlijn is voor het voorliggende bestemmingsplan niet relevant.

Het door VOLE genoemde rapport 'verkenning regionale luchthavens' betreft een studie naar de effecten op regionale luchthavens van de liberalisering en deregulering in de luchtvaart, de daaruit volgende toegenomen concurrentie en kansen die dit biedt aan de goedkope, kleine luchtvaartmaatschappijen. Het bedoelde rapport heeft echter helemaal niet tot doel beleidsuitspraken te doen over de baanverlenging. Opstellers van het rapport nemen de baanverlenging aan als gegeven (tabel 5, pag. 67, evenals een passage in de tweede alinea op pag. 92). Dat is overigens ook niet de doelstelling van de verkenning, waarin wordt uitgegaan van de bestaande luchthavens. Er is in de verkenning niet ingegaan op de effecten na baanverlenging. De opmerking van VOLE is dan ook niet relevant voor het bestemmingsplan.

#### 4. De bewoonster van het perceel Veenweg 2 te Vries

##### **Opmerking: duurzaamheid**

Reclamant is van mening dat het 'duurzaamste collegeprogramma' beter in het bestemmingsplan kan worden vertaald.

##### **Reactie.**

De concept Beleidsnota Luchtvaart Drenthe, die gedeputeerde staten begin maart 2010 hebben uitgebracht, maakt melding van de ambities van GAE betreffende het duurzaam maken van zowel de luchthaven als het luchtverkeer en streven om de groenste regionale luchthaven van Nederland te worden. Dit sluit naadloos aan om op de ambities van het gemeentebestuur.

##### **Opmerking: aandeelhouder**

Opgemerkt wordt dat de baanverlenging is bedoeld om verliezen van het vliegveld te verminderen. Dit lijkt in het belang van de gemeente als aandeelhouder.

##### **Reactie.**

Die opmerking is correct.

##### **Opmerking: milieubelasting**

Reclamant wijst op de milieubelasting van vliegverkeer

##### **Reactie.**

De gevolgen voor het milieu zijn op een goede wijze zijn gewogen en beoordeeld. Gewezen wordt op het MER en de latere aanvullingen en actualisaties.

**Opmerking: Richtlijn 2009/101/EG**

Reclamant wijst op de Richtlijn 2009/101/EG, waarin staat beschreven hoe de Europese Unie denkt om te gaan met het beperken van de uitstoot van de luchtvaart.

**Reactie.**

De opmerking van reclamant is niet juist. De genoemde richtlijn heeft namelijk betrekking op mogelijkheid om ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten. Deze inmiddels in nationale wetgeving verankerde Richtlijn is voor het voorliggende bestemmingsplan niet relevant.

**Opmerking: compensatie**

Opgemerkt wordt dat, mocht de baanverlenging doorgaan, gezorgd dient te worden voor goede compensatie. Gewezen wordt op de Ontheffing flora- en faunawet, welke op 1 mei 2009 onder voorwaarden is verleend. Verzocht wordt de voorwaarden op te nemen in het Ontwerp bestemmingsplan. Reclamant wijst erop dat de Ontwerp overeenkomst tussen gemeente en GAE niet voldoet aan de voorwaarden die de Ontheffing stelt. Zo eist de Habitatrichtlijn - en de ontheffing - dat compensatie moet plaatsvinden voordat de ingreep start.

**Reactie.**

De opmerking wordt volledig onderschreven. Wij zijn van mening dat de ontheffing flora- en faunawet (onder voorwaarden), het compensatie- en inpassingsplan, de nadere uitwerking daarvan en de Concept overeenkomst 'Inpassing- en compensatieplan Baanverlenging Luchthaven Eelde' voldoende waarborgen voor compensatie in zich dragen.

De in het bestemmingsplan genoemde datum van het verlenen van de ontheffing is inmiddels achterhaald en zal worden gewijzigd. Daarbij zal de tekst van paragraaf 5.6 beter worden aangesloten op de huidige ontheffingsvoorwaarden en compenserende en mitigerende maatregelen. Wij willen er daarbij op wijzen dat de voorwaarden in het kader van de ontheffing rechtstreeks worden opgelegd door het ministerie van LNV. De overeenkomst tussen GAE en de gemeente Tynaarlo heeft dan ook geen betrekking op de verankering van de voorwaarden uit de Ontheffing. De opmerking dat de overeenkomst de eis dient te bevatten dat de compensatie moet plaatsvinden voordat de ingreep start wijzen wij af. In de Ontheffing door LNV wordt namelijk letterlijk gesteld: 'De compenserende maatregelen dienen te zijn gerealiseerd vóór er wordt begonnen met het wegnemen en verstoren van vliegroutes en verblijfplaatsen of, indien de compensatie op dezelfde plaats is gepland als de te verwijderen objecten, binnen het jaar'.

Om te kunnen voldoen aan deze verplichting zal voor de compensatielocaties op korte termijn een procedure worden opgestart tot het nemen van een

projectbesluit. Tegelijk start ook de procedure voor de aanlegvergunning voor het kappen en de kapvergunningsprocedure.

De gemeenteraad ontvangt op 25 mei 2010 het voorstel om het nemen van een projectbesluit en de voorbereiding daarvan te delegeren aan burgemeester en wethouders.

**Opmerking: WABO**

Bij invoering van de WABO wordt de gemeente verantwoordelijk voor de naleving van de Flora- en faunawet. Dit betekent dat de gemeente bijzonder zorgvuldig moet zijn wat betreft de inhoud van de Overeenkomst.

**Reactie.**

De ontheffing Flora en Faunawet is inmiddels verleend. De WABO is nog niet in werking getreden. Voor de voorwaarden met betrekking tot de huidige vergunning blijft het ministerie van LNV bevoegd gezag en verantwoordelijk voor de naleving van de gestelde voorwaarden.

Vries, 4 mei 2010.

Burgemeester en wethouders van Tynaarlo.

