

## **Gemeente Tynaarlo.**

### **Nota Overleg voorontwerpbestemmingsplan Groningen Airport Eelde Baanverlenging.**

In het kader van het overleg ex artikel 10 Bro is het voorontwerp van het bestemmingsplan Groningen Airport Eelde baanverlenging (gelijktijdig met het toenmalige facetbestemmingsplan Buitengebied Vries, Buitengebied Eelde en Yde-de Punt) toegezonden aan diverse overlegpartners. In het navolgende worden de binnengekomen reacties, voorzover deze betrekking hebben op het bestemmingsplan Groningen Airport Eelde baanverlenging, samengevat en van een antwoord voorzien.

De reacties zijn in de bijlagen opgenomen. Overleg heeft plaatsgevonden onder vigeur van de 'oude' Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). In dit hoofdstuk is met het begrippenkader uit de 'oude WRO' als volgt omgegaan:

- in de door de overlegpartners gemaakte opmerkingen, wordt de terminologie uit de oude WRO (overeenkomstig de gemaakte opmerkingen) gehanteerd;
- In de gemeentelijke beantwoording wordt gebruikgemaakt van de thans geldende terminologie.

Aangezien het vooroverleg in oktober 2007 is gevoerd heeft voorafgaande aan de tervisielegging van het voorontwerpbestemmingsplan ingaande 18 december 2009 gedurende zes weken, nader overleg met de "overlegpartners" plaatsgevonden of met die versie van het bestemmingsplan aan de opmerkingen in voldoende mate is tegemoetgekomen. **Het verslag van die bijeenkomst wordt in hoofdstuk 8 van het bestemmingsplan opgenomen.**

#### **A . Inspectie Verkeer en Waterstaat.**

##### **Opmerking:**

De Inspectie kan instemmen met het bestemmingsplan.

##### **Reactie.**

Van deze opmerking wordt kennis genomen.

#### **B . Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).**

##### **Opmerking.**

De LVNL merkt op onder één voorwaarde akkoord te gaan met het bestemmingsplan. Deze voorwaarde luidt (letterlijk): "Op diverse locaties in betreffende gebieden bevinden zich kabels van LVNL. Voor het uitvoeren van de werkzaamheden zullen LVNL kabels omgelegd moeten worden. Overleg hiervoor is noodzakelijk".

**Reactie.**

Aan dit verzoek zal worden voldaan. Voorafgaand aan het uitvoeren van de werkzaamheden zal overleg plaatsvinden met LVNL.

**C. Waterschap Hunze en Aa's.****Opmerking.**

Het plangebied maakt onderdeel uit van twee waterschappen. Het Waterschap Hunze en Aa's sluit zich aan bij hetgeen in het kader van de watertoets door het Waterschap Noorderzijlvest is opgemerkt. In het vooroverleg met betrekking tot het MER heeft overleg plaatsgevonden met het Waterschap Hunze en Aa's.

**Reactie.**

Van deze opmerking wordt kennisgenomen. Aan de toelichting op het bestemmingsplan wordt een geactualiseerd hoofdstuk 5.5. Water toegevoegd. De waterschappen Hunze en Aa's en Noorderzijlvest hebben inmiddels een positief advies afgegeven. De adviezen worden als bijlage aan de toelichting toegevoegd.

**D. Ministerie van Defensie, Commando Dienstencentra.****Opmerking.**

Opgemerkt wordt dat de reactie van het Commando DienstenCentra is opgenomen in de rijksreactie van de VROM-Inspectie Noord.

**Reactie.**

Van deze opmerking wordt kennisgenomen.

**E. Waterschap Noorderzijlvest.****Opmerking 1.**

Het waterschap vraagt in het bestemmingsplan te vermelden dat het waterschapsbeleid en de nadere afspraken in het kader van de watertoets zullen worden uitgewerkt in het Waterhuishoudingsplan Groningen Airport Eelde.

**Reactie.**

In nader overleg met het waterschap is het waterhuishoudingsplan op een aantal details aangepast en vastgesteld. Van deze opmerking wordt kennisgenomen. Aan de toelichting op het bestemmingsplan wordt een geactualiseerd hoofdstuk 5.5. Water toegevoegd. De waterschappen Hunze en Aa's en Noorderzijlvest hebben inmiddels een positief advies afgegeven. De adviezen worden als bijlage aan de toelichting toegevoegd.

**Opmerking 2.**

Voor het overige kan het waterschap instemmen met hetgeen staat beschreven in het bestemmingsplan.

**Reactie.**

Van deze reactie wordt kennis genomen.

**F. Gasunie.****Opmerking.**

Ten behoeve van de baanverlenging zal de Gasunie een deel van de gastransportleiding gaan verleggen. Verzocht wordt het nieuwe tracé mee te nemen in het bestemmingsplan.

**Reactie.**

Aan dit verzoek wordt tegemoetgekomen. In de verbeelding wordt het nieuwe tracé opgenomen. In de toelichting op het bestemmingsplan wordt nader ingegaan op eventuele gevolgen voor het externe veiligheidsrisico. De externe veiligheidsberekening wordt in de bijlagen van het bestemmingsplan opgenomen. Tussen GAE en de Gasunie is inmiddels een overeenkomst terzake gesloten. Verlegging is voorzien voor 1 oktober 2010.

**G. Gemeente Noordenveld.****Opmerking.**

De gemeente kan instemmen met het bestemmingsplan.

**Reactie.**

Hiervan wordt kennis genomen.

**H. Nederlandse Spoorwegen.****Opmerking.**

Met het bestemmingsplan kan worden ingestemd.

**Reactie.**

Van deze reactie wordt kennis genomen.

**I. Waterbedrijf Groningen.****Opmerking.**

Een deel van het plangebied van de baanverlenging bevindt zich in het gebied

tegen fysieke bodemaantasting van de winning De Punt. In de toelichting op het bestemmingsplan is het beschermingsgebied niet nader benoemd. Verzocht wordt hiermee rekening te houden.

### **Reactie.**

Deze opmerking is terecht. Het oosten van het plangebied overlapt het gebied tegen fysieke bodemaantasting. In de toelichting van het bestemmingsplan zal hieraan nadere aandacht worden besteed. Een vertaling naar verbeelding of regels is echter niet nodig: voor het gebied tegen fysieke bodemaantasting is de Provinciale Omgevingsverordening namelijk van toepassing. In die zin gaat van het bestemmingsplan uitsluitend een informatieve werking uit. Het bestemmingsplan is daarnaast opgesteld met als doel de baanverlenging planologisch mogelijk te maken. De baanverlenging zelf valt niet binnen het gebied tegen fysieke bodemaantasting. De Provinciale Omgevingsverordening heeft op dit punt dan ook geen consequenties voor de baanverlenging.

### **Opmerking.**

Een deel van het grondwater dat buiten de beschermingsgebieden is gelegen, zal de winning in De Punt op de lange termijn bereiken. Dit geldt voor het gehele plangebied. Om een duurzame winning in De Punt te waarborgen, is het van belang dat het diepere grondwater kwalitatief goed blijft. Verzocht wordt zoveel mogelijk maatregelen te nemen om dit grondwater te beschermen.

### **Reactie.**

Met verwijzing naar het hiervoor vermelde worden de positieve adviezen van de waterschappen als bijlage aan de toelichting toegevoegd en wordt ook hoofdstuk 5.5. Water in de toelichting geactualiseerd.

In het MER Baanverlenging Eelde is ook het onderwerp 'grondwaterkwaliteit' in beschouwing genomen. Op pagina 127 van dit MER staat beschreven dat een deel van mogelijke verontreinigingen op het verharde terrein wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater. Het overige deel van de verontreinigingen zal naar de diepere ondergrond infiltreren. De kwetsbaarheid van de waterwinning bij De Punt wordt door het voorkomen van kleilagen in de ondergrond en de plaatselijke aanwezigheid van beekleem aan het oppervlak echter als relatief gering beschouwd.

Voorts wordt in het MER opgemerkt dat vanwege de beperkte verschuiving in het luchtverkeer bij baanverlenging sprake is van een beperkte toename van de totale emissies en daarmee van een geringe extra verspreiding van stoffen naar de bodem en het oppervlaktewater. Deze extra verspreiding is echter zodanig gering dat deze wat betreft de beïnvloeding van de bodem- en waterkwaliteit niet onderscheidend zijn.

Op grond van het vorenstaande kan derhalve worden geconcludeerd dat het nemen van maatregelen niet nodig is. Wel zullen, volgend uit het MER, maatregelen worden genomen om oppervlakteverontreinigingen te stoppen in verbindingssloten. Deze maatregelen hebben betrekking op afsluitbare voorzieningen (duikers, stuwen) in de verbindingssloten.

## **J. Milieufederatie.**

### **Opmerking.**

Opgemerkt wordt dat de Milieufederatie partij is in de bezwarenprocedure tegen de baanverlenging. Gevraagd wordt deze bezwaren een plaats te geven in de besluitvorming.

### **Reactie.**

De opmerking dateert uit juni 2007. In het raadsvoorstel van 27 april 2010 doen wij melding van het feit dat tegen de recente heroverweging van de Aanwijzingsbesluiten door het Rijk in totaal 5 beroepschriften zijn ingediend. De Milieufederatie behoort niet tot de personen en instanties die beroep hebben ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

### **Opmerking.**

De gemeente loopt op de lopende procedures.

### **Reactie.**

GAE zet alles in het werk om op 25 april 2011 de verlengde baan operationeel te kunnen hebben. Dit betekent dan dat vanaf het begin van het charterseizoen 2011 van de verlengde baan gebruik kan worden gemaakt. De touroperators en chartermaatschappijen hebben - voor het maken van hun planning in 2011 - direct na de zomer 2010 voldoende duidelijkheid nodig over de realisatie van de baanverlenging. Daarom wordt de aanbesteding in hoog tempo uitgevoerd met een gunningsdatum op 1 oktober 2010.

De bestemmingsplannen van de gemeente Tynaarlo moeten bij voorkeur zo goed mogelijk op deze planning worden afgestemd zodat zij in de planning niet het "kritieke pad" gaan vormen.

De baanverlenging is al jarenlang onderwerp van gesprek en alle relevante zaken zijn in beroepsprocedures tegen de Aanwijzingsbesluiten al een keer aan de orde geweest. Het nu opstarten van de procedures vinden wij dan ook in de lijn liggen van de Crisis- en Herstelwet om ruimtelijke en infrastructurele projecten versneld te ontwikkelen teneinde bij te dragen aan de bestrijding van de economische crisis.

Op grond van de Aanwijzingsbesluiten is de raad nu al verplicht om de bestemmingsplannen te herzien. Daarmee hoeft dus niet te worden gewacht tot de Aanwijzingsbesluiten onherroepelijk zijn. Daarnaast bepaalt artikel 3.8, lid 2 van de Wet ruimtelijke ordening dat – voor zover het ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in een aanwijzing die betrekking heeft op een concrete locatie, waarvan geen afwijking mogelijk is, zienswijzen daarop geen betrekking kunnen hebben.

Op grond van bovenvermelde overwegingen is gekozen voor een versnelling van het besluitvormingsproces met voldoende waarborgen dat de vereiste zorgvuldigheid in acht wordt genomen.

### **Opmerking.**

Geadviseerd wordt de kanttekeningen van de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak te betrekken in de besluitvorming omtrent het bestemmingsplan.

**Reactie.**

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in juni 2008 alle beroepen die betrekking hebben op nut en noodzaak en de milieuaspecten van de baanverlenging al verworpen. Alleen de staatssteunkwestie kan nog in de beroepen aan de orde komen.

**Opmerking.**

Geadviseerd wordt de financiële uitvoerbaarheid van de baanverlenging in de besluitvorming te betrekken.

**Reactie.**

Dat is vanzelfsprekend. De grondexploitatiewet is overigens niet van toepassing.

**Opmerking.**

Plankaart 1 wekt de indruk dat een fiets- en ruiterspad langs de noord- en zuidzijde van het nieuwe hek is gepland. Het lijkt alsof zowel fietsers als ruiters gebruik gaan maken van de omgelegde Eekhoornstraat. In de huidige situatie ligt er een apart fiets- en ruiterspad. De Eekhoornstraat is erg gevaarlijk voor ruiters en niet erg veilig voor fietsers. Compensatie in de vorm van een doorgaand fiets- en ruiterspad langs het hek, ook aan de westzijde, is gewenst. De tekst van paragraaf 5.6.2 geeft geen duidelijkheid over de westzijde van het hek en is cryptisch over de ruiterroute. Verzocht wordt hieromtrent meer helderheid te verschaffen.

**Reactie.**

Als gevolg van de baanverlenging zijn maatregelen aan het wegennet noodzakelijk. De Eekhoornstraat zal moeten worden omgelegd en wel aan de zuidwestzijde van de baanverlenging langs het hekwerk. Het om te leggen fiets- en ruiterspad zal zo veel mogelijk het nieuwe hekwerk volgen. Deze route sluit aan bij bestaande situaties.

**Opmerking.**

In het bestemmingsplan wordt gemeld dat in het facetplan een regeling is opgenomen waarmee de compensatie kan worden gerealiseerd. Daarmee is de daadwerkelijke compensatie in de ogen van de Milieufederatie onvoldoende gewaarborgd.

**Reactie.**

Op grond van de inmiddels verleende ontheffing ingevolge de Flora en faunawet moet een aantal van de compenserende maatregelen (nieuwe landschapselementen e.d.) zoals genoemd in het Compensatieplan zijn aangebracht voordat met de daadwerkelijke baanverlenging kan worden begonnen.

Wij hechten er veel belang aan dat de compenserende maatregelen voor de ingreep in het landschap door de baanverlenging op korte termijn kunnen worden getroffen. Dit voorafgaande aan de bouwwerkzaamheden. Deze volgorde is van groot belang om schade aan flora en fauna zoveel mogelijk te voorkomen.

Aangezien de huidige bestemmingsplannen Buitengebied het niet mogelijk maken om voor landschapselementen groter dan 1 hectare een aanlegvergunning te verlenen, hebben wij ter beheersing van dit procesrisico gekozen voor een procedure met een Projectbesluit.

Nut en noodzaak van de compensatielocaties zijn uitvoerig in de rijksprocedure voor de Aanwijzingsbesluiten aan de orde gekomen. In het Landschapsontwikkelingsplan (LOP) wordt de baanverlenging als een vaststaand gegeven beschouwd. In het structuurplan 2006 is immers al sprake van "landschappelijk ingepaste baanverlenging". De compensatielocaties zijn in overeenstemming met het LOP.

Dit is voor ons reden om direct te starten met de tervisielegging van het ontwerp-projectbesluit na de raadsvergadering van 25 mei 2010. De fase van het voorontwerp slaan wij daarmee over. Het overleg met vertegenwoordigers van rijk, provincie en de waterschappen is reeds op 3 mei 2010 gestart.

Tegelijk met het projectbesluit wordt ook de aanvraag om kapvergunning en aanlegvergunning in procedure gebracht.

Tussen GAE en het gemeentebestuur wordt tenslotte een overeenkomst gesloten inzake het aanleggen van compensatie. Die overeenkomst wordt als bijlage bij de toelichting op het bestemmingsplan gevoegd.

### **Opmerking.**

In de passage betreffende de noodzaak van de baanverlenging wordt voorbijgegaan aan kritische kanttekeningen die op dit punt zijn gemaakt. Ook wordt voorbijgegaan aan eventuele negatieve effecten voor onder andere de recreatieve bedrijven.

### **Reactie.**

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in juni 2008 alle beroepen die betrekking hebben op nut en noodzaak en de milieuaspecten van de baanverlenging al verworpen. Alleen de staatssteunkwestie kan nog in de beroepen aan de orde komen.

### **Opmerking.**

In het bestemmingsplan wordt gemeld dat de LAeq-contour buiten beschouwing kan blijven, omdat geen structurele nachtvluchten plaatsvinden. Dit is volgens de Milieufederatie niet waar, aangezien met de lijndienst naar Schiphol en Londen (06:40 uur) wel sprake is van structurele nachtvluchten.

### **Reactie.**

De LAeq-contour is relevant voor luchthavens waar structureel uitgevoerd vliegverkeer in de nachtelijke periode plaatsvindt. Onder de nachtelijke periode wordt in dat kader verstaan: zeven aaneengesloten uren in een periode tussen 23.00 uur en 7.00 uur. GAE is gesloten tussen 23:00 uur en 6:30 uur. Daarmee wordt voldaan aan de vereiste van een sluitingsperiode van minimaal zeven aangesloten uren tussen 23:00 uur en 7:00 uur. Aangezien er in de periode tussen 23:00 en 06:30 geen structureel (gepland) verkeer plaatsvindt, is er geen 26 dB(A) LAeq-nacht-contour te bepalen (die daarmee dan ook niet buiten het luchthaven terrein komt. De LAeq-contour kan daarmee buiten beschouwing blijven.

#### **Opmerking.**

Groningen Airport Eelde is van plan de nachtelijke openstelling tussen 06:30 uur en 07:00 uur te gebruiken voor vrachtverkeer en chartervluchten. In het boogde gebruik wordt rekening gehouden met structureel nachtelijk vliegverkeer.

#### **Reactie.**

Deze opmerking is voor het bestemmingsplan niet relevant.

#### **Opmerking.**

Bij de te verwachten luchtverontreiniging ontbreken de stikstofoxiden. Juist op dat punt dreigt mogelijk een overschrijding op termijn.

#### **Reactie.**

In hoofdstuk 5 van het ontwerpbestemmingsplan zal uitvoerig worden ingegaan op de relevante milieuaspecten. Per 15 oktober 2008 is titel 5.2 van de Wet milieubeheer in werking getreden. Wettelijk gezien is het sinds die datum niet meer nodig de beslissing op bezwaar te toetsen aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Artikel 5.16 stelt namelijk dat toetsing niet noodzakelijk is voor een (wijziging van een luchthaven). Niettemin zijn de in 2005 en 2007 uitgevoerde onderzoeken eind 2009 geactualiseerd. Conclusie is dat er geen sprake is van overschrijdingen van algemeen geldende grenswaarden.

#### **Opmerking.**

De vleermuizenvliegroute wordt even summier genoemd. Er worden in het bestemmingsplan echter geen consequenties aan verbonden.

#### **Reactie.**

Op 1 mei 2009 is door het Ministerie van LNV ontheffing Flora- en faunawet verleend. 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 niet relevant voor het bestemmingsplan.

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.

#### **Opmerking.**

Opgemerkt wordt dat de ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet nog niet onherroepelijk is. Gevraagd wordt hiermee (in de besluitvorming) rekening te houden.

#### **Reactie.**

De tekst zal worden geactualiseerd.

### **K. Commissie Afstemming Ruimtelijke Plannen van de provincie Drenthe.**

#### **Opmerking.**

Het is naar de mening van de commissie noodzakelijk dat de ruimtelijk relevante aspecten na de uitspraak van de Raad van State zorgvuldig moeten worden behandeld in het kader van de bestemmingsplanprocedure.

#### **Reactie.**

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in juni 2008 alle beroepen die betrekking hebben op nut en noodzaak en de milieuaspecten van de baanverlenging al verworpen. Alleen de staatssteunkwestie kan nog in de beroepen aan de orde komen.

#### **Opmerking.**

De commissie heeft geconstateerd dat de beplantingsstroken aan de noord- en zuidzijde van het huidige vliegveld niet zijn opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan en verzoekt de gemeente dan ook de aanwezige beplanting van een geëigende bestemming te voorzien. Dit om een goede landschappelijke inpassing te kunnen garanderen.

Daarnaast vindt de commissie het van belang dat ook de verlenging zelf voldoende landschappelijk wordt ingepast, gelet op waardevolle landschappelijke kenmerken in de vorm van houtwallen en losliggende bosgebiedjes.

#### **Reactie.**

Aan de opmerkingen van de commissie wordt tegemoetgekomen. Wij zijn inmiddels met de voorbereiding van het bestemmingsplan 2,5 jaar verder. Zo zal in het bestemmingsplan uitvoerig aandacht worden geschonken aan het onderwerp 'ecologie'.

Het ontwerp-projectbesluit voor de natuurcompensatielocaties is op 3 mei 2010 voor overleg bij gedeputeerde staten ingediend. Met de opmerkingen kan in het definitieve ontwerp rekening worden gehouden.

#### **Opmerking.**

De commissie vindt het noodzakelijk dat de waterparagraaf verder wordt uitgewerkt. Het gaat de commissie met name om inzicht in de omvang van het toegenomen verhard oppervlak in de nieuwe situatie en de oppervlakte aan waterberging die daarvoor moet terugkomen en op welke locatie. Vervolgens zal een en ander afdoende moeten worden doorvertaald/vastgelegd op plankaart en in de voorschriften.

Verder mist de commissie de afweging van het 'nee, tenzij'-beleid voor beekdalen. De commissie wijst erop dat een deel van de baanverlenging is gelegen in het beekdal van de Runslot. Het verlies aan ruimte voor het water in het beekdal zal dus moeten worden gecompenseerd, naast de extra waterberging als gevolg van het toegenomen verharde oppervlak, zoals in het voorgaande is genoemd. De commissie verzoekt om nadere uitwerking van deze twee aspecten. Inmiddels is al wel sprake van een positief wateradvies van het waterschap, echter ook daar ontbreekt de afweging als het gaat om de ligging van de baan in een beekdal.

#### **Reactie.**

Aan de toelichting op het bestemmingsplan wordt een geactualiseerd hoofdstuk 5.5. Water toegevoegd. De waterschappen Hunze en Aa's en Noorderzijlvest hebben inmiddels een positief advies afgegeven.

#### **Opmerking.**

Hoewel in het MER is vermeld dat geen belemmeringen ontstaan ten aanzien van Bodem, wijst de commissie erop dat uit het provinciale bodeminformatiesysteem blijkt dat ter hoogte van de baanverlenging een aantal historische dempingen bekend zijn. De commissie acht het van belang dat voor de aanleg wordt onderzocht waaruit deze dempingen bestaan en of al dan niet sprake is van verontreiniging.

#### **Reactie.**

De bedoelde dempingen zijn in 2009 onderzocht. Gebleken is dat geen sprake is van verontreinigingen. Voor details wordt verwezen naar het rapport 'Niet gespecificeerde dempingen GAE' (kenmerk NN-MI20092500, december 2009).

#### **Opmerking.**

Naast de direct af te leiden ruimtelijke effecten van de baanverlenging op de omgeving zullen naar de mening van de commissie ook afgeleide effecten voldoende moeten worden onderzocht. De commissie heeft het idee dat dit ook is gebeurd, maar treft daarover geen informatie aan in de plantoelichting. Een belangrijk aspect dat de commissie wil noemen, is een toename van het aantal vliegbewegingen met grotere vliegtuigen. Als gevolg hiervan zullen de bezoekersaantallen

gaan toenemen met de nodige parkeerbehoefte. Niet duidelijk is of de huidige parkeerfaciliteiten bij de luchthaven afdoende zullen zijn om deze extra capaciteit op te kunnen vangen. De commissie vindt het van belang dat hierin het nodige inzicht wordt geboden in relatie tot de uitvoerbaarheid van onderhavige plannen.

#### **Reactie.**

In de huidige situatie vindt het parkeren plaats op gronden welke zijn opgenomen in het bestemmingsplan Groningen Airport Eelde voorterrein. In het bestemmingsplan Groningen Airport Eelde voorterrein wordt opgemerkt dat uitbreiding van de parkeervoorzieningen voor personeel en diensten, alsmede ten behoeve van het langparkeren uitbreiding behoeft.. Er bestaan diverse mogelijkheden om het aantal parkeerplaatsen uit te breiden. Door Groningen Airport Eelde zal dit worden gemonitord. Indien dit nodig blijkt te zijn, is het mogelijk op korte termijn extra parkeercapaciteit te realiseren. Vooralsnog bestaat die noodzaak echter niet.

#### **Opmerking.**

De commissie maakt een algemeen voorbehoud als het gaat om de beoordeling van de milieuaspecten. Deze onderdelen komen namelijk uitdrukkelijk aan bod bij de behandeling van het Aanwijzingsbesluit die aanhangig is gemaakt bij de Raad van State.

#### **Reactie.**

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in juni 2008 alle beroepen die betrekking hebben op nut en noodzaak en de milieuaspecten van de baanverlenging al verworpen. Alleen de staatssteunkwestie kan nog in de beroepen aan de orde komen.

### **L. Inspectie VROM Noord.**

#### **Opmerking.**

Met betrekking tot de door het plangebied lopende buisleiding wordt geadviseerd te kijken naar de veiligheidsafstanden.

#### **Reactie.**

In het ontwerpbestemmingsplan wordt hoofdstuk 5.4 Externe Veiligheid opgenomen. Ten behoeve van de baanverlenging zal een deel van de bestaande gastransportleiding worden verlegd. De aardgasleiding zal door middel van een gestuurde boring onder de baan worden gelegd, op een maximale diepte van 10 meter. De verlegde transportleiding wordt in het bestemmingsplan opgenomen en in de verbeelding weergegeven. Er is een externe veiligheidsberekening naar het plaatsgebonden risico gemaakt. Deze berekening (die in de bijlagen van het bestemmingsplan is opgenomen) wijst uit dat zich op het gebied van externe veiligheid geen knelpunten voordoen.

#### **Opmerking.**

Geadviseerd wordt in het bestemmingsplan aandacht te besteden aan de oriëntatiewaarde van het groepsrisico.

**Reactie.**

Een berekening van het groepsrisico is niet mogelijk vanwege het feit dat zich in het gebied van de verlegde aardgastransportleiding geen woningen bevinden.

De gronden worden ingericht voor de functie “start- en landingsbaan”. Van het oprichten van gebouwen zal geen sprake zijn. Wel kunnen voorzieningen t.b.v. het regelen van vliegverkeer worden opgericht. Om die reden is in de regels m.b.t. de aardgastransportleiding opgenomen, dat binnen een afstand van 20 meter ter weerszijden van deze leiding geen bebouwing mag worden opgericht.

**Opmerking.**

Momenteel ontbreekt nog teveel inzicht in de mate waarin negatieve effecten kunnen worden gemitigeerd en gecompenseerd. Verzocht wordt voor de vaststelling van het bestemmingsplan hiervoor een compensatieplan af te spreken.

Gevraagd wordt dit te verbinden met de bezwaren tegen de vergunning in het kader van de Flora- en faunawet.

Voorts is niet duidelijk of met de cumulatie van effecten van het bestaande gebruik aangevuld met de toename door het gebruik van de verlengde baan bepaalde drempelwaarden voor verstoring worden overschreden.

**Reactie.**

Deze opmerking dateert uit 2007. De toelichting op het ontwerpbestemmingsplan biedt inzicht in de meest actuele milieuaspecten. Voor de compensatielocaties wordt een projectbesluit genomen. De ruimtelijke onderbouwing is op 3 mei 2010 toegezonden aan de overlegpartners.

**M. Rijkswaterstaat**

**Opmerking**

Rijkswaterstaat stelt de vraag of gebruik wordt gemaakt van de gemeentelijke coördinatie-regeling van artikel 3.30 – 3.32 Wro. Ook wordt gevraagd naar de consequenties van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), die naar verwachting per 1 juli 2010 van kracht zal worden.

**Reactie.**

Achtergrond van de opmerkingen van Rijkswaterstaat is het zoeken naar een eenvoudige manier om procedures te doorlopen en besluitvorming te stroomlijnen. Deze vraag is terecht. Bij het ‘baanverlengingsproject’ komen vele procedures samen en moeten veel besluiten (in onderlinge samenhang) worden genomen. Voor de burger is het vaak niet eenvoudig zijn of haar weg te vinden in deze veelheid aan besluiten en procedures.

Allereerst iets over de coördinatie regeling (Wro) en de omgevingsvergunning (Wabo). De gemeentelijke coördinatie regeling (Wro) en de omgevingsvergunning (Wabo) liggen in elkaars verlengde. Het accent van de coördinatie regeling ligt op het gelijktijdig voorbereiden van verschillende besluiten in eenzelfde procedure. De omgevingsvergunning echter betreft een integratie van besluiten tot één besluit voor een fysiek project, met één loket, aanvraag, bevoegd gezag, procedure en handhaver. Het spreekt voor zich dat voor besluiten die in de omgevingsvergunning worden geïntegreerd of aangehaakt de coördinatie behoefte vervalt.

Wat betreft de coördinatie regeling het volgende. De bestemmingsplannen 'GAE Baanverlenging' en 'Buitengebied Tynaarlo – Geluidzone GAE' zullen de wettelijk voorgeschreven procedure doorlopen. Wij achten het niet nodig middels een coördinatie besluit deze procedure te versnellen, temeer daar de besluitvorming en afweging betreffende de baanverlenging op rijksniveau heeft plaatsgevonden. De gemeente is uitsluitend gehouden de aanwijzing binnen 1 jaar te vertalen in een ontwerpbestemmingsplan. Deze termijn is alleszins haalbaar, zodat ook de noodzaak tot een snellere procedure niet aanwezig is.

Betreffende de omgevingsvergunning kan worden opgemerkt dat de datum van 1 juli 2010 op dit moment nog niet zeker is. Indien de Wabo van kracht is op het moment dat een aanvraag voor een Omgevingsvergunning (voor op dat moment nog niet vergunde activiteiten) wordt ingediend, zullen vanzelfsprekend de regels uit de Wabo worden toegepast.

#### **Opmerking.**

Rijkswaterstaat vraagt naar de verhouding tussen de Luchtvaartwet en de Wet luchtvaart. Daarnaast wordt gevraagd in te gaan op het overgangsrecht.

#### **Reactie.**

De Luchtvaartwet (15 januari 1958) regelt het gebruik van luchtvaartuigen en luchtvaartterreinen in Nederland. Stapsgewijs zal deze wet worden vervangen door de Wet luchtvaart (18 juni 1992). Voor GAE is het volgende van belang. Op 24 december 2008 is de wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) deels in werking getreden. Met deze inwerkingtreding zijn op grond van artikel III, onderdeel C RBML de artikelen 18 tot en met 56 van de Luchtvaartwet vervallen. Deze artikelen vormden het wettelijke kader voor de besluitvorming over de aanwijzingen voor luchtvaartterreinen. Op grond van artikel XVII RBML blijft de luchtvaartwet, zoals deze tot 24 december 2008 gold, van toepassing op de afhandeling van oude bezwaar- en beroepsschriften. De Luchtvaartwet blijft daarmee het wettelijke kader voor het nemen van de nieuwe Beslissing op Bewaar, ook nu per 1 november 2009 de wet RBML volledig in werking is getreden.

Al met al is de opmerking van Rijkswaterstaat terecht. In het bestemmingsplan zal het bovenstaande nader worden verwoord.

#### **Opmerking.**

Rijkswaterstaat verzoekt in hoofdstuk 7 een tekstpassage op te nemen betreffende nadeelcompensatie en planschade.

**Reactie**

De door Rijkswaterstaat aangeleverde tekstpassage zal onverkort in hoofdstuk 7 worden overgenomen.

**Opmerking.**

Met betrekking tot het onderwerp grondverwerving en onteigening wordt eveneens een tekstvoorstel aangeleverd met het verzoek dit in hoofdstuk 7 in te voegen.

**Reactie.**

Aan dit verzoek kan niet worden tegemoetgekomen en wel om de volgende reden. Met ingang van 1 november 2009 (Stb. 2009, 438) is de mogelijkheid voor de Staat om op grond van titel IIa (artikel 72a) Onteigeningswet te onteigenen ten behoeve van 'werken voor de luchtvaart' komen te vervallen. Gevolg is dat onteigening zal dienen te geschieden ter verwerkelijking van een bestemmingsplan. Het gaat dan concreet om titel IV Onteigeningswet (artikel 77 e.v.). Onteigening zal door de Staat of de gemeente dienen te gebeuren. Afgesproken is dat de gemeente Tynaarlo deze procedure opstart.

**Opmerking.**

Rijkswaterstaat stelt de vraag of de toelichting rechtens juist is op het punt van de passage over de 'Verwerkelijking in de naaste toekomst' (artikel 3 lid 4 van de Wro).

**Reactie.**

Naar aanleiding van de opmerking van Rijkswaterstaat en de gewijzigde Onteigeningswet, is de noodzaak van het toepassen van artikel 3.4 Wro opnieuw bestudeerd.

Wij vinden het nuttig om alle voor de baanverlenging benodigde gronden onder de aanwijzing te brengen en op te nemen op de bestemmingsplankaart, omdat zo de betreffende eigenaren en/of rechthebbenden erop opmerkzaam worden gemaakt dat onteigening op korte termijn kan worden verwacht.

Vries, 4 mei 2010.

Burgemeester en wethouders van Tynaarlo.