

Gemeente Tynaarlo.

Nota zienswijzen ontwerp- bestemmingsplan "Groningen Airport Eelde baanverlenging".

I. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Groningen Airport Eelde Baanverlenging heeft tussen 4 juni en 16 juli 2010 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode van 6 weken is bij de gemeenteraad een aantal zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn gemotiveerd en tijdig ingediend.

Alvorens inhoudelijk op de zienswijzen in te gaan, wordt gewezen op artikel 3.8 lid 2 van de Wet ruimtelijke ordening. Dit artikel luidt als volgt:

"voor zover het ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in een aanwijzing, die betrekking heeft op een daarbij concreet aangegeven locatie, waarvan geen afwijking mogelijk is, kunnen zienswijzen daarop geen betrekking hebben".

Doel van dit wetsartikel is om te voorkomen dat aanwijzingen op rijksniveau (waartegen bezwaar en beroep mogelijk was) in een gemeentelijke bestemmingsplanprocedure opnieuw ter discussie worden gesteld. Het voorliggende bestemmingsplan strekt ter verwezenlijking van de Aanwijzingsbesluiten van het Rijk op grond van de Luchtvaartwet en Wet op de ruimtelijke ordening (zie uitgebreid over deze aanwijzingsbesluiten paragraaf 2.1 van de Toelichting van het bestemmingsplan). Dat in dit specifieke geval de ingediende zienswijzen geen betrekking kunnen hebben op de aanwijzing tot baanverlenging wordt bevestigd door artikel 30, lid 2 (oud) van de Luchtvaartwet. Dat artikel luidt als volgt:

"Indien omtrent het ontwerp van een bestemmingsplan dat ter uitvoering van de in artikel 26, eerste lid, bedoelde aanwijzingen en voorschriften wordt vastgesteld of herzien, zienswijzen (...) kenbaar zijn gemaakt, kunnen deze geen grond vinden in bedenkingen tegen de aanwijzing van het luchtvaartterrein of de in artikel 26, eerste lid, bedoelde aanwijzingen en voorschriften."

De ingediende zienswijzen worden desalniettemin volledig weergegeven en van een reactie voorzien. Een aantal zienswijzen is tekstueel gelijk en is gebundeld weergegeven.

II. Ingediende zienswijzen.

- A.
- IVN afdeling Eelde-Paterswolde, bij brief van 10 juli 2010, ontvangen op 13 juli 2010;
 - Bewoonster woning Veenweg 2, 9481 TJ Vries, bij brief van 12 juli 2010, ingekomen op 15 juli 2010;
 - Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde, bij brief van 12 juli 2010, ingekomen op 14 juli 2010.

1. Opmerking: het bestemmingsplan is voorbarig

- a. *Pas nadat het Aanwijzingsbesluit onherroepelijk is geworden, ontstaat voor de gemeente de wettelijke plicht om door middel van een bestemmingsplan de baanverlenging van 1.800 naar 2.500 meter met bijkomende werken daadwerkelijk mogelijk te maken.*

- b. *Ook hebben de Staatssecretarissen van V&W en VROM in 2006 toegezegd dat werkzaamheden niet zullen starten voordat het Aanwijzingsbesluit onherroepelijk is, en dat er alleen werkzaamheden zullen plaatsvinden die geen effect op natuur, landschap of milieu zullen hebben (WN/AZ/10009397). Het IVN verzoekt u hier rekening mee te houden en deze voorwaarde in het bestemmingsplan op te nemen. Deze Aanwijzingsprocedure is nog niet afgerond en het is niet bekend hoeveel tijd hiermee nog gemoeid zal zijn. Het IVN is van mening dat het belang van GAE, dat de verlengde baan uiterlijk eind april 2011 in gebruik wil nemen, niet mag prevaleren boven een zorgvuldige uitvoering van de wettelijk vereiste procedures.*
- c. *Het IVN heeft bezwaar tegen de haastige wijze waarop de procedure rond dit bestemmingsplan gevoerd wordt.*

Reactie.

Op 11 juni 2008 verklaarde de Afdeling bestuursrechtspraak de beroepen vanwege vermeende strijd met artikel 88, derde lid van het EG-verdrag gedeeltelijk gegrond.

De beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 werd gedeeltelijk vernietigd, 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 en de beslissing op bezwaar van 14 maart 2006 inzake het RO-besluit.

Het besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 15 mei 2001, voor zover het de baan 23-05, voor zover langer dan 1.800 meter betreft, is geschorst tot 6 weken nadat verweerders opnieuw hebben beslist op de bezwaren.

In de considerans van het besluit valt te lezen dat de Afdeling bestuursrechtspraak de beroepen op de volgende onderdelen verwerpt:

- Nut en de noodzaak van de baanverlenging;
- De milieueffectrapportage;
- De geluidzones;
- De openstelling van GAE vanaf 6:30 uur;
- Toerisme;
- Luchtkwaliteit;
- Externe veiligheid;
- Natuur en natuurbescherming.

Gebleken is dat - voorafgaande aan die uitspraak van de Raad van State - door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bij brief van 16 juni 2006 de volgende toezegging is gedaan.

"Er zullen geen werkzaamheden starten voordat het A-besluit onherroepelijk is. Daaraan voorafgaand zullen slechts enkele procesmatige activiteiten plaatsvinden, zoals het maken van bestekken, flora- en faunaonderzoek, archeologisch onderzoek en aankoop van woningen en percelen. Deze activiteiten hebben geen effect op natuur, landschap of milieu. Van een (dreigende) onomkeerbare situatie hangende de bodemprocedure is daarom uitdrukkelijk geen sprake".

Wij waren van het bestaan van die brief niet op de hoogte.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen hebben wij contact opgenomen met de Minister van Verkeer en Waterstaat met de vraag in hoeverre met de vaststelling van het bestemmingsplan "baanverlenging", het projectbesluit en het verlenen van de kap- en aanlegvergunning en de inmiddels verleende sloopvergunningen sprake is van "onomkeerbare maatregelen" in de zin van de brief van 16 juni 2006.

De volledige tekst van de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 23 september 2010 is opgenomen in de paragraaf "Overleg met overheden" onder volgnummer 6, naar de inhoud waarvan wij korthedshalve verwijzen.

Ondubbelzinnig blijkt nu, dat met de vaststelling van het bestemmingsplan en het projectbesluit niet in strijd wordt gehandeld met de brief van het Rijk aan de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State uit 2006. Vaststelling van het bestemmingsplan en het projectbesluit vallen onder de categorie "procesmatige activiteiten". Als bestemmingsplan en projectbesluit in werking zijn getreden of onherroepelijk zijn, is er geen sprake van een plicht om het bestemmingsplan uit te voeren. Beide zijn dus "omkeerbaar".

In de "Matrix overzicht ecologische maatregelen voor Groningen Airport Eelde" die als bijlage aan deze nota is gehecht zijn de voorzorgsmaatregelen voor specifieke faunasoorten benoemd. Deze maatregelen zijn onder andere beschreven in het Plan van Aanpak van Buro Bakker dat eveneens is bijgevoegd.

Met verwijzing naar dit overzicht wordt er pas gekapt en gesloopt na het onherroepelijk worden van het A-besluit en het RO-besluit.

Als tegemoetkoming aan de zienswijze is aan de op 28 september 2010 verleende kapvergunning en aanlegvergunningen het voorschrift verbonden dat er pas mag worden gekapt na het onherroepelijk worden van het A-besluit en het RO-besluit. Daartegen bestaan afzonderlijke mogelijkheden van bezwaar en beroep.

De compensatiemaatregelen worden pas op zijn vroegst getroffen na het in werking treden van het projectbesluit.

De zienswijze wordt niet gedeeld.

2. Opmerking: fasering

- a. *De gemeente heeft besloten de procedures te 'knippen'. Eerst wordt het bestemmingsplan voor de fysieke baanverlenging in procedure gebracht en pas daarna volgt het projectbesluit voor de compensatielocaties. De baanverlenging houdt de vernietiging in van vijftig hectare kleinschalig cultuurlandschap met oude houtwallen. Dit gebied herbergt fauna die beschermd is onder Bijlage IV van de Europese Habitatrichtlijn. De in deze bijlage genoemde soorten zijn diersoorten van communautair belang, die strikte bescherming nodig hebben. Wanneer het bestemmingsplan toestaat hun leefgebied te vernietigen, zonder dat hiervoor compensatie is aangelegd en zonder dat deze aantoonbaar functioneert, brengt dit een goede instandhouding van deze fauna in gevaar. De compensatie dient daarom gereed en functioneel te zijn voordat het betreffende leefgebied wordt vernietigd. Door eerst de fysieke baanverlenging mogelijk te maken, en pas daarna over compensatie te besluiten, is het mogelijk, dat eerst het leefgebied van beschermde fauna wordt vernietigd en dat men pas nadien overgaat tot compensatie. Vernietiging van leefgebied zonder functionerende compensatie doet afbreuk aan de goede staat van instandhouding van de beschermde fauna.*
- b. *Deze handelwijze leidt tot een overtreding van de Flora- en faunawet en van de Habitatrichtlijn. Zo de gemeente de procedures al wenst te 'knippen' dan zou een omgekeerde volgorde de voorkeur verdienen. Eerst dient het compensatieplan vastgesteld te worden waarin compensatie planologisch geregeld is, deze compensatie dient, zoals*

gezegd, te zijn aangelegd en te functioneren voordat de fysieke uitvoering van de baanverlenging plaats vindt. Het IVN maakt bezwaar tegen deze wijze van 'knippen' en stelt u voor in dit bestemmingsplan op te nemen dat het plan pas ingaat op het moment dat de compensatie aantoonbaar en volgens de bedoelingen functioneert.

Reactie.

- a. De zienswijze is ongegrond. De situatie is thans zo, dat het projectbesluit op 28 september 2010 is vastgesteld en de aanleg- en kapvergunning eveneens op die datum is verleend. Het bestemmingsplan voor de baanverlenging wordt op 2 november 2010 aan de gemeenteraad ter vaststelling aangeboden.

Het is constante jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State dat vragen of voor de uitvoering van het bestemmingsplan een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet nodig is en zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, in beginsel pas aan de orde komen in de procedure op grond van de Flora- en faunawet. *"Dat doet er niet aan af dat verweerder geen goedkeuring aan het plan had kunnen verlenen, indien en voor zover hij op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat de Flora- en faunawet aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat".*

In de huidige procedure zijn we zelfs al twee stappen verder. De ontheffing Flora- en faunawet is verleend en de ingediend bezwaren zijn of ongegrond verklaard (IVN afdeling Eelde-Paterswolde) of niet-ontvankelijk verklaard (VOLE). Tegen die beslissing is wel beroep ingesteld bij de rechtbank.

Verder verwijzen wij naar onze uitvoerige reactie op zienswijze 1b. Voorwaarde 12 uit de Ontheffing Flora- en faunawet stelt dat compenserende maatregelen dienen te worden uitgevoerd, voordat de verstoringen kunnen plaatsvinden. Om de compenserende maatregelen te kunnen uitvoeren, is voor een aantal locaties, een projectbesluit genomen. De zienswijze dat het knippen van procedures leidt tot overtreding van de Flora- en faunawet is derhalve pertinent onjuist.

- b. De zienswijze is ongegrond. Wederom met verwijzing naar onze reactie op zienswijze 1b is het nemen van een projectbesluit nodig om buiten het luchthaventerrein de compenserende maatregelen te kunnen uitvoeren. Op deze wijze wordt voldaan aan de Flora- en faunawet en de daarvan verleende Ontheffing.

Het voorstel van IVN om in het bestemmingsplan op te nemen 'dat het plan pas ingaat op het moment dat de compensatie aantoonbaar en volgens de bedoelingen functioneert' is in strijd met artikel 3.8, lid 5 van de Wet ruimtelijke ordening. Zie ook onze reactie bij onderdeel 1c.

3. Opmerking: onherroepelijk besluit

In paragraaf 2.4. ontbreekt de informatie dat de Aanwijzing nog niet onherroepelijk is.

Reactie.

Volgens artikel IV van de Nieuwe beslissing op bezwaar Aanwijzing luchtvaartterrein Eelde (19 februari 2010) is het besluit in werking getreden met ingang van de tweede dag na dagtekening van de Staatscourant waarin het besluit werd gepubliceerd. Het besluit trad derhalve in werking op 5 maart

2010, hetgeen betekent dat het ontwerpbestemmingsplan voor 5 maart 2011 dient te worden vastgesteld.

4. Opmerking: tekst SBL

De tekst over de Planologische Kernbeslissing Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL) deel e, waarop de baanverlenging gebaseerd is, is onvolledig geciteerd. In het SBL wordt de baanverlenging wenselijk genoemd. Dit is de halve waarheid want de baanverlenging is tegelijkertijd (in paragraaf 10.2 over de 'De hardheid van de beleidspunten') gerangschikt onder de 'niet essentiële projecten'. Het IVN hecht aan een juiste en volledige vermelding van de planologische basis van het project baanverlenging. Het IVN verlangt dat u de tekst over de baanverlenging uit deel e van het SBL volledig in het bestemmingsplan vermeldt.

Reactie.

De planologische basis voor het voorliggende bestemmingsplan is gelegen in de ministeriële aanwijzing. In het kader van de aanwijzing is de beleidsmatige basis voor de baanverlenging nadrukkelijk in de afweging betrokken. Het voorliggende bestemmingsplan strekt ter uitvoering van de betreffende aanwijzing, waarin - zoals gezegd - een beleidsmatige afweging heeft plaatsgevonden. Het is dan ook niet nodig een passage op te nemen over de 'hardheid van de beleidspunten'.

5. Opmerking: compensatieplan

IVN wijst op onjuiste informatie in paragraaf 3.4 over besluitvorming door de Raad van State in 2008 over het Compensatieplan. IVN verlangt dat de betreffende zinsnede verwijderd wordt.

Reactie.

De zienswijze is ongegrond. In de uitspraak van 11 juni 2008 valt duidelijk te lezen dat de Afdeling bestuursrechtspraak de beroepsgronden betrekking hebbend op het nut en de noodzaak van de baanverlenging, de milieueffectrapportage, de geluidzones, de openstelling van GAE vanaf 6:30 uur, toerisme, luchtkwaliteit, externe veiligheid, natuur en natuurbescherming afwijst.

Het inpassingplan 'Inpassing Baanverlenging Groningen Airport Eelde' (voorloper van het 'Inpassing- en Compensatieplan Baanverlenging') was een van de rapporten die onderdeel uitmaakte van de overwegingen van de Raad van State voorafgaand aan de uitspraak van 11 juni 2008. Het bedoelde rapport heeft ook in dat kader ter inzage gelegen.

6. Opmerking: compensatieverplichting

Aangezien er bij baanverlenging leefgebied vernietigd wordt van fauna die bescherming geniet volgens Bijlage IV van de Habitatrictlijn, is zodanige compensatie vereist dat de goede staat van instandhouding van deze populaties niet in gevaar komt. Het IVN verlangt dat na de zin "Het compensatieplan is tevens een verplichting op grond van de Compensatieverordening 2005" een zinsnede wordt opgenomen waarin duidelijk wordt maakt dat de compensatie ook een verplichting is op grond van de Flora- en faunawet en de Europese Habitatrictlijn.

Reactie.

De zienswijze is ongegrond. Compensatieplicht op grond van de Habitatrichtlijn is uitsluitend aan de orde ingeval van "significant negatieve effecten op de instandhoudingdoelstellingen van het betreffende Habitatrichtlijngebied".

Met verwijzing naar de onderzoeksrapporten die met het bestemmingsplan ter inzage hebben gelegen zijn dergelijke effecten uitgesloten, zodat op grond van de genoemde richtlijn geen compensatieverplichting geldt.

In paragraaf 5.6.2 van het bestemmingsplan is voldoende aandacht besteed aan compensatie in relatie tot de Flora- en faunawet. De gevraagde toevoeging is daarom overbodig.

7. Opmerking: beleidsmatige belemmeringen

De tekst "Uit het vorige hoofdstuk bleek dat geen beleidsmatige belemmeringen voor de baanverlenging aanwezig zijn" is onvolledig en daardoor onjuist. Er bestaan wel degelijk belemmeringen in de vorm van de lopende procedures betreffende het Aanwijzingsbesluit en de Ontheffing Flora- en faunawet.

Reactie.

De zienswijze is ongegrond.

Wij wijzen erop, dat IVN slechts een deel van de zin citeert. De volledige zin luidt: 'Uit het vorige hoofdstuk bleek dat geen beleidsmatige belemmeringen voor de baanverlenging aanwezig zijn: zowel het rijk, de provincie en de gemeente zien de noodzaak van de baanverlenging voor de economische ontwikkeling van gemeente, de regio en verder'.

Deze tekstpassage verwijst naar hoofdstuk 3, waar wordt ingegaan op het beleid van rijk (Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, Regeling Burgerluchthavens en Militaire luchthavens/Luchtvaartwet), regio (geactualiseerde Regiovisie), provincie (POPII/Omgevingsvisie) en gemeente (Structuurplan en Landschapsontwikkelingsplan). Vanuit dat beleid komen geen belemmeringen naar voren.

Dit staat los van de concrete uitvoering en inpassing van de baanverlenging. In dat kader dient vanzelfsprekend rekening te worden gehouden met sectorale wetgeving. Het vervolg van hoofdstuk 4 van de toelichting op het bestemmingsplan maakt dat duidelijk.

8. Opmerking: flora- en faunawet

Op blz. 33 onder het kopje 'De onderzoeken' staat: "De ontheffing op grond van artikel 75 van de Flora en faunawet is op 1 mei 2009 onder voorwaarden verleend." Het IVN stelt u voor deze zin aan te vullen met "Deze ontheffing is nog niet onherroepelijk", zoals op blz. 56 in de reactie is toegezegd: "De tekst zal worden geactualiseerd."

Reactie.

De zienswijze is ongegrond. Het citaat op pagina 56 van het bestemmingsplan betreft het gemeentelijk standpunt op een overlegreactie van de Milieufederatie (brief d.d. 19 juni 2007). De Milieufederatie

reageert in genoemde brief op een passage in de toenmalige versie van het bestemmingsplan waarin wordt gesteld 'dat op 28 september 2006 een Ontheffing van de Flora- en faunawet is verleend'. Op dat moment liep echter nog de beroepsprocedure tegen de Ontheffing van de Flora- en faunawet van 28 september 2006. De opmerking dat 'de tekst zal worden geactualiseerd' sloeg dan ook op de beroepsprocedure tegen de toenmalige Ontheffing van de Flora- en faunawet.

Zoals bekend is deze Ontheffing verlopen, en is in mei 2009 onder voorwaarden een nieuwe Ontheffing verleend. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met deze actuele situatie, zodat geen aanpassing van de tekst nodig is.

9. Opmerking: verstoring Zuidlaardermeer

De zin op blz. 33: "Binnenkomende grote burgerluchtvaart kruist het Zuidlaardermeer op een hoogte van 2.000 voet of juist daarboven." is incorrect. Uit de actualisatie van het rapport Waardenburg blijkt dat inkomend verkeer vanuit het noordoosten het Zuidlaardermeergebied kruist op een hoogte beneden de 2000 voet waardoor sprake is van 'matige' verstoring. Het IVN verzoekt u de tekst in deze zin aan te passen.

Reactie.

Dit onderdeel van de zienswijze is gegrond.

De gemeenteraad wordt voorgesteld de betreffende zin in de toelichting als volgt te wijzigen: 'Binnenkomende grote luchtvaart kruist het Zuidlaardermeer op hoogten van 2.000 voet tot 1.000 voet, hetgeen inhoudt dat sprake kan zijn van een matige verstoring'. De tweede zin van de betreffende alinea zal als gevolg van deze aanpassing komen te vervallen (**wijzigingsvoorstel 14 van de toelichting**).

Omdat dit geen betrekking heeft op de verbeelding en regels is geen sprake van gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

10. Opmerking: verstoring nachtdieren

Op blz. 34 staat: "Door de sluiting van het vliegveld in de nacht, beperkt een mogelijk verstorend effect zich tot vooral dagactieve soorten." De luchthaven is open tot 23 uur. Vleermuizen worden actief na zonsondergang, en zij vliegen in het voorjaar en najaar urenlang tijdens de openstellingsuren van de luchthaven. Het IVN verzoekt u in de tekst hier aandacht aan te besteden.

Reactie.

De zienswijze is ongegrond.

Het vervolg van de door IVN geciteerde alinea geeft aan dat zich naar verwachting ten opzichte van de huidige situatie geen wezenlijke veranderingen zullen voordoen. Dit wordt bevestigd door de verleende Ontheffing van de Flora- en faunawet. Wij achten het niet nodig het bestemmingsplan aan te vullen.

11. Opmerking: conclusie Flora- en faunawet

Onder het kopje Toetsing baanverlenging' staat terecht op blz. 35: "Daarnaast vormen de houtsingels biotopen voor kleine en middelgrote grondgebonden zoogdieren en foerageergebied voor vleermuizen.

Gewone dwergvleermuis en watervleermuis gebruiken de Eekhoornstraat als vliegroute. In een boerderij is de vaste verblijfplaats van de gewone grootoorvleermuis vastgesteld. Daarnaast functioneren de kleine heide en veengebiedjes waarschijnlijk als voortplantingsbiotoop van heikikker en poelkikker." Eveneens juist is dat er op 1 mei 2009 een ontheffing is verleend. De opsomming van de in het gebied aanwezige vleermuizen is echter incompleet. De inventarisatiegegevens waarop de ontheffing is gebaseerd, zijn onvolledig. Aangezien de ontheffing gebaseerd is op een onvolledige inventarisatie van het gebied van de baan verlenging, is de conclusie "dat het voornemen uitvoerbaar is zonder daarbij in strijd te komen met de Flora- en faunawet onjuist. Het IVN raadt u aan de formulering aan te passen.

Reactie.

Uit de verleende Ontheffing van de Flora- en faunawet en de nieuwe Beslissing op bezwaar (19 februari 2010) kan wel degelijk worden geconcludeerd worden dat het voornemen uitvoerbaar is zonder in strijd te komen met de Flora- en faunawet. Dit uiteraard onder de in de Ontheffing genoemde voorwaarden. Bedenkingen tegen de verleende ontheffing op grond van de Flora- en faunawet horen niet thuis in procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan.

De toelichting op het bestemmingsplan bevat een samenvatting van de aan het voornemen ten grondslag liggende onderzoeksrapporten. Niet alle aangetroffen soorten worden uitputtend opgesomd. Dit geldt niet alleen voor de soortgroep Vleermuizen, maar ook voor andere soorten. Voor details wordt consequent verwezen naar het (bij het bestemmingsplan en projectbesluit ter inzage gelegde) betreffende onderzoeksrapport. Op deze wijze is alle noodzakelijke informatie voor een ieder ontsloten.

Uit een onderzoek uitgevoerd in opdracht van IVN blijkt inderdaad dat in ieder geval de Laatvlieger ook gebruik maakt van het plangebied. Echter, de aan de ontheffing verbonden voorwaarden en compenserende maatregelen zijn niet enkel gericht op specifieke soorten vleermuizen, maar op compensatie van verlies aan vliegroutes en foerageergebied voor vleermuizen in het algemeen (voorwaarde 9 en 10 uit de Ontheffing van de Flora- en faunawet). Uit de verleende Ontheffing van de Flora- en faunawet en de nieuwe Beslissing op bezwaar (19 februari 2010) kan wel degelijk worden geconcludeerd worden dat het voornemen uitvoerbaar is zonder in strijd te komen met de Flora- en faunawet. Dit uiteraard onder de in de Ontheffing genoemde voorwaarden.

Een ecologisch onderzoek is een momentopname. Daarom heeft GAE bij voorbaat gekozen voor algemene en ruime compensatiemaatregelen voor zoveel mogelijk verschillende vleermuissoorten. De compensatie heeft hiermee niet enkel tot doel de gunstige staat van instandhouding van de in ontheffing vermelde vleermuissoorten, maar van vleermuissoorten in het algemeen. De opmerking dat de compensatie is gebaseerd op onvolledige kennis van vleermuissoorten is onterecht omdat er bij de uitwerking van de compenserende maatregelen ingezet is op zoveel mogelijk verschillende vleermuissoorten en niet enkel op de aangetroffen vleermuissoorten. Daarnaast is het aan het bevoegde gezag, het ministerie van LNV, om te bepalen of compensatie, de uitwerking en de aannames, afdoende zijn voor de waarborging van de gunstige staat van instandhouding van soorten. Dit geldt ook voor het feit of er wel of geen overtreding van de habitatrichtlijn optreedt.

Het niet werken volgens het nieuwe protocol (dat overigens van latere datum is dan het onderzoek) maakt niet dat het onderzoek onzorgvuldig is.

Aan het protocol komt daarnaast niet de waarde toe die reclamant daaraan hecht. In het protocol wordt namelijk het volgende vermeld: *"het protocol is opgesteld om het aanvragen van ontheffingen voor de Flora en Faunawet optimaal te laten verlopen. Wanneer het protocol in essentie is gevolgd, bestaat grote mate van juridische zekerheid, dat voldaan is aan een wettelijke en maatschappelijk*

verantwoorde inspanning om na te gaan of soorten en functies van gebieden in het geding zijn. In het bijzonder wanneer de aanwezigheid van gebiedsfuncties of soorten wordt uitgesloten zou een onderzoek volgens het protocol als juridisch voldoende moeten worden aangemerkt".

Uit het voorgaande blijkt dat het protocol vooral bedoeld is om te bepalen wat de minimale kwaliteitseisen zijn waaraan een onderzoek moet voldoen bij het aanvragen van een ontheffing op basis van de Flora- en faunawet. Hiermee wordt getracht te voorkomen dat er in een later stadium (aanvullend) onderzoek moet plaatsvinden. De aanwezigheid van het protocol betekent daarom niet dat alle onderzoeken die niet op basis van het protocol hebben plaatsgevonden onzorgvuldig zijn. Deze onderzoeken dienen op hun eigen merites te worden beoordeeld. Zoals ook uit de Beslissingen op bezwaar (tegen de Ontheffing van de Flora- en faunawet, d.d. 1 mei 2009 en het Aanwijzingsbesluit d.d. 19 februari 2010) blijkt en zijn er geen aanwijzingen dat de onderzoeken onzorgvuldig zijn geweest.

In een schema op pag. 37 van de toelichting is aangegeven welke compenserende maatregelen zullen worden uitgevoerd en waarop het beheer zal zijn gericht. Het aangeven wanneer een bepaalde eindsituatie bereikt zal zijn, doet in dat kader niet ter zake.

In de Beheervisie is opgenomen dat voor een snelle vershraling van de bemeste graslanden het nodig zal zijn om in de eerste jaren intensief te maaien en het maaisel af te voeren. Door het vershralingproces zullen monotone raaigrasweides en brandnetelruigtes veranderen in gevarieerdere begroeiingen. Als dit resultaat na enkele jaren bereikt is, zal de maai-intensiteit gewijzigd moeten worden..

Ook deze Beheervisie heeft met het bestemmingsplan en het projectbesluit ter inzage gelegen.

Vleermuizen gebruiken niet enkel hoge bomenrijen als vliegroute, maar ook lagere singels, struikenrijen, bosranden, enzovoort. De omgeving van de start- en landingsbaan bevat ook zonder de aanplant van hoge lijnvormige bomenrijen voldoende alternatieve vliegroutes voor vleermuizen. Met de aanleg van lijnvormige beplanting, in samenhang met de al bestaande vliegroutes, blijft de functionaliteit van het gebied voor vleermuizen gewaarborgd.

12. Opmerking: compensatie

De tekst op blz. 35 luidt: "Het compensatieplan 'Inpassing baanverlenging Groningen Airport Eelde, landschap, ecologie, water en recreatie' (DHV, juli 2005, hierna 'Inpassing 2005') heeft als basis gediend voor de ontheffing in het kader van de Flora en faunawet."

Het rapport 'Inpassing 2005' is gebaseerd op het rapport 'Ecologisch onderzoek en verkenning flora en faunawet op de locatie van een baanverlenging op de luchthaven Eelde', Buro Bakker 2005. Dit rapport is echter onvolledig.

Buro Bakker deed in 2004 zeer beperkt veldonderzoek naar vleermuizen in de 'destructieve zone', namelijk in totaal twee bezoeken in september en oktober 2004, bovendien beperkte de onderzoeker zich tot plekken die bereikbaar zijn over de openbare weg. Hierdoor zijn soorten gemist die in voorjaar, zomer en winter van het gebied gebruik maken. Bij latere bezoeken heeft Buro Bakker alleen gebouwen geïnspecteerd op de aanwezigheid van vleermuizen, maar heeft geen verder veldonderzoek gedaan.

Het is zeer waarschijnlijk dat er meer soorten in de 'destructieve zone' voorkomen dan Buro Bakker heeft aangetroffen, aangezien er in de landgoederen van Natuurmonumenten vlak bij het vliegveld negen soorten voorkomen: Laatvlieger, Rosse Vleermuis, Watervleermuis, Franjestaart, Baardvleermuis, Meervleermuis, Ruige dwergvleermuis, Gewone dwergvleermuis en Grootoorvleermuis. Deze informatie ontving het IVN van Natuurmonumenten.

Reactie.

Zie onze reactie op zienswijze nummer 11.

13. Opmerking: vleermuisinventarisaties

Een volledig inzicht in de aan- en afwezigheid van vleermuissoorten is het nodig om gedurende een volledig jaar onderzoek te doen naar vleermuizen, zoals beschreven staat in het protocol voor vleermuisinventarisaties d.d.2 april 2009. Dit protocol is opgesteld door het Netwerk Groene Bureaus en de Zoogdiervereniging, in overleg met de Dienst Landelijk Gebied en de Gegevensautoriteit Natuur. Alleen indien bekend is welke soorten op welke wijze van het gebied gebruik maken, is duidelijk welke compenserende maatregelen er getroffen moeten worden om in de toekomst schade aan populaties te voorkomen.

Doordat dit protocol echter niet is gevolgd, heeft niemand de juridische zekerheid, dat voldaan is aan een wettelijke en maatschappelijk verantwoorde onderzoeksinspanning om na te gaan of soorten en functies van gebieden in het geding zijn. Aangezien er geen onderzoek volgens het protocol is uitgevoerd, valt de aanwezigheid van gebiedsfuncties of soorten niet uit te sluiten.

Het IVN raad u aan om een tekst over deze onzekerheid in het bestemmingsplan op te nemen.

Reactie.

De zienswijze is ongegrond. Zie onze reactie onder punt 11.

14. Opmerking: beheer

Volgens het schema op blz. 37 zal het "verlies leefgebied amfibieën, kleine zoogdieren, vlinders et cetera" onder meer gecompenseerd worden door "Natuurvriendelijker beheer van het luchthaventerrein", dit wordt "extra natuurcompensatie op luchthaventerrein" genoemd. Enige op dit moment nauwelijks of niet bemeste graslandjes worden luchthaventerrein, en dit wordt vervolgens gecompenseerd door een ander beheer van delen van het luchthaventerrein. Gezien de jarenlange mestinjectie op het luchthaventerrein zal het verscheidene jaren van natuurvriendelijk beheer vergen voordat de situatie van voedselarm grasland weer bereikt wordt. Het IVN stelt u voor om de woorden 'op termijn' toe te voegen.

Reactie.

De zienswijze is ongegrond. Zie onze reactie onder punt 11.

15. Opmerking: vleermuisroutes

Er bestaan voor de meeste vleermuissoorten geen alternatieve verbindingsmogelijkheden tussen de landgoederenzone en de natuurgebieden ten zuiden van de luchthaven. De tekst: 'Er zijn alternatieve vliegrouteroutes aanwezig, functionaliteit blijft behouden' is daardoor onjuist.

Reactie.

De zienswijze is ongegrond. Vleermuizen gebruiken niet enkel hoge bomenrijen als vliegroute, maar ook lagere singels, struikenrijen, bosranden, enzovoort. De omgeving van de start- en landingsbaan bevat ook zonder de aanplant van hoge lijnvormige bomenrijen voldoende alternatieve vliegroutes voor

vleermuizen. Met de aanleg van lijnvormige beplanting, in samenhang met de al bestaande vliegroutes, blijft de functionaliteit van het gebied voor vleermuizen gewaarborgd.

16. Opmerking: juridische vormgeving compensatie

Op blz. 43 staat: "Het wordt van groot belang geacht dat de infrastructuur rond de verlengde baan evenals de te compenseren natuurwaarden op zo kort mogelijke termijn wordt gerealiseerd." Het IVN verlangt hier een tekst die aangeeft dat de compenserende natuurwaarden voor Bijlage IV Habitatrichtlijn fauna gerealiseerd moet zijn voordat met de aanleg van de verlengde baan mag worden begonnen. Immers, zonder een dergelijke formulering dreigt overtreding van de eisen van de Flora- en faunawet en de Habitatrichtlijn.

Reactie.

De zienswijze is ongegrond. De voorwaarden uit de Ontheffing van de Flora- en faunawet en de op 23 september 2010 gesloten overeenkomst tussen gemeente en GAE bieden voldoende waarborgen dat de compenserende maatregelen zijn uitgevoerd voordat wordt begonnen met het wegnemen en verstoren van vliegroutes en verblijfplaatsen.

Van overtreding van de Flora- en faunawet en de Habitatrichtlijn is dan ook geen sprake.

17. Opmerking: monitoring

Op blz. 45 staat wel een overeenkomst met boetebeding vermeld voor het Compensatieplan. Een overeenkomst over de monitoring van de compensatie ontbreekt. Het IVN verzoekt u ook een overeenkomst te sluiten over de monitoring van de compensatie, over de wijze waarop monitoring plaats vindt, en wie de kosten van monitoring draagt inclusief een boetebeding.

Reactie.

De op 23 september 2010 ondertekende overeenkomst is op vrijwillige basis aangegaan om het belang van de compensatie te benadrukken.

In deze overeenkomst tussen GAE en gemeente wordt in diverse artikelen verwezen naar de rapporten 'Uitwerking en verdieping van het Inpassing- en compensatieplan baanverlenging (DHV, maart 2010), 'Beheer natuurterreinen Groningen Airport Eelde' (DHV, december 2009) en de 'Beheervisie graslanden Groningen Airport Eelde (Oord faunatechniek en Vos ecologisch onderzoek, december 2007). Deze overeenkomst garandeert afdoende dat de compenserende maatregelen worden uitgevoerd, beheerd en onderhouden, conform de betreffende onderzoeksrapporten.

De kosten van de monitoring komen voor rekening van GAE.

18. Opmerking: projectplan

Het IVN gaat er van uit dat in het Projectplan kappen en compenseren voor de baanverlenging een monitoringsplan is opgenomen, waarin de eisen die aan de monitoring gesteld worden duidelijk worden aangegeven; zoals onder meer welke vormen van monitoring verplicht gesteld worden, met welke frequentie monitoring plaats vindt, en over welke periode.

Reactie.

De zienswijze is ongegrond. Verwezen wordt naar de gemeentelijke reactie onder A.17.

19. Opmerking: overleg

Op blz. 52 onder J reageert de gemeente op opmerkingen van de Milieufederatie Drenthe met: "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 baan verlenging." Het IVN maakt er bezwaar tegen dat de gemeente Tynaarlo de belangen van het luchthavenbedrijf en van chartermaatschappijen stelt boven de tijdige en juiste uitvoering van het compenseren van natuurwaarden die verloren gaan. De gemeente draagt hiervoor verantwoordelijkheid.

Een verwijzing naar de Crisis- en Herstelwet is buiten de orde in dit bestemmingsplan; Immers, de luchthaven Eelde is niet eens opgenomen in de lijst van projecten waarop deze wet slaat. Het IVN verzoekt u deze verwijzing naar de Crisis- en Herstelwet te schrappen

Reactie.

De zienswijze is ongegrond.

Wat betreft het eerste deel van de zienswijze wordt opgemerkt dat gewerkt wordt volgens de voorwaarden uit de Ontheffing op grond van de Flora- en faunawet: compenserende maatregelen zullen zijn uitgevoerd voordat wordt begonnen met het wegnemen en verstoren van vliegroutes en verblijfplaatsen. Zie ook onze reactie op zienswijze 1b.

De opmerking dat de gemeente de belangen van het luchthavenbedrijf en van chartermaatschappijen laat prevaleren boven de tijdige en juiste uitvoering van het compenseren van natuurwaarden die verloren gaan is dan ook volstrekt onjuist.

Wat betreft de verwijzing naar de Crisis- en herstelwet het volgende.

In bijlage 1, onderdeel 6.1 van de Crisis- en herstelwet, wordt de 'ontwikkeling en verwezenlijking van luchthavens waarvoor krachtens de Wet luchtvaart een luchthavenbesluit is vereist dan wel krachtens de Luchtvaartwet een aanwijzingsbesluit is vereist' specifiek genoemd als 'ruimtelijk en infrastructureel project als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid van de Crisis- en Herstelwet.

In het raadsbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan wordt expliciet vermeld dat het besluit wordt genomen ter ontwikkeling en verwezenlijking van een aanwijzingsbesluit op grond van de Luchtvaartwet. Dit wordt genoemd in bijlage 1 onder punt 6 van de Crisis- en herstelwet. Het besluit valt daarom onder de Crisis- en herstelwet.

20. Opmerking: gevolgen voor het klimaat

Op blz. 65 onder 2, staat de reactie op de zienswijze van het IVN op het voorontwerp. Het IVN heeft de gemeente verzocht de gevolgen voor het klimaat in het bestemmingsplan te beschrijven. De reactie van de gemeente luidt: "In overeenstemming met het advies van de VNG worden in gemeentelijke ruimtelijke plannen de gevolgen voor het klimaat 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."

In het MER 1995 noch in de aanvullingen zijn de gevolgen van het voornemen voor het klimaat beschreven. Het IVN constateert dat de mededeling dat de gevolgen voor het klimaat worden beschreven in gemeentelijke ruimtelijke plannen, niet juist is. Het IVN herhaalt daarom zijn eis om de negatieve gevolgen voor het klimaat alsnog in het bestemmingsplan te vermelden.

Reactie.

De zienswijze is ongegrond. De klimaateffecten zijn afdoende meegewogen in de procedure van het Aanwijsbesluit. Dit wordt bevestigd door de onderdelen 4.2.16 en 4.2.18 van de nieuwe Beslissing op Bezwaar, d.d. 19 februari 2010. Er vindt geen heroverweging van het eerder ingenomen standpunt plaats.

21. Opmerking: richtlijn emissiehandel

De opmerkingen op blz. 66 dat de Richtlijn inmiddels is geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving, is correct. In de overwegingen voor deze Richtlijn staat trouwens een goede beschrijving van de gevolgen van luchtvaart voor het klimaat. Met behulp van deze teksten zijn de negatieve gevolgen voor het klimaat goed te beschrijven. U zou ze zonder veel moeite kunnen opnemen in het bestemmingsplan. Deze richtlijn heeft overigens een beperking van de groei van de luchtvaart als doel. Hij maakt de groeicijfers waar de baanverlenging voor bedoeld is tot een droomwens

Reactie.

De zienswijze is ongegrond. Verwezen wordt naar de reactie onder A. 20.

22. Opmerking: SBL

Op blz. 67 staat de gemeentelijke reactie op de zienswijze van het IVN dat selectief is geciteerd uit het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL). Door alleen de tekst uit het SBL deel e dat baanverlenging 'wenselijk' is te vermelden, staat daar een halve waarheid. Het IVN is van mening dat de overheid feiten en citaten correct en volledig dient te presenteren, en dus ook dient te vermelden dat de baanverlenging valt onder de 'niet essentiële projecten'.

Reactie.

De zienswijze is ongegrond. Verwezen wordt naar de gemeentelijke reactie onder A.4.

23. Opmerking: kolganzen Zuidlaardermeer

Op blz. 67 geeft de gemeente aan niet bereid te zijn de actuelere gegevens over verstoring van overwinterende kolganzen in het Zuidlaardermeergebied in het bestemmingsplan op te nemen. Dit is een voorbeeld waaruit blijkt dat dit bestemmingsplan een te rooskleurig beeld van de effecten van baanverlenging geeft.

Reactie.

De Natuurbeschermingswetvergunning is inmiddels verleend en onherroepelijk geworden. Het had op de weg van het IVN gelegen om in het kader van die procedure bij gedeputeerde staten van Groningen en

Drenthe op actualisatie van de gegevens aan te dringen, doch dat is niet geschied. De zienswijze wordt afgewezen.

24. Opmerking: compensatie vleermuisroutes

In de reactie op blz. 68 betoogt de gemeente dat compensatie, voorafgaand aan de vernietiging van vleermuisleefgebied en vleermuisvliegroutes, niet vereist zou zijn. Ook stelt de gemeente dat compensatie van de vliegroute Eekhoornstraat niet nodig is. De gemeente interpreteert de ontheffing op een wijze die niet in overeenstemming is met de eisen van de Habitatrichtlijn.

Reactie.

De zienswijze is ongegrond. De reactie doet niets af aan de voorwaarden uit de Ontheffing van de Flora- en faunawet. Nergens wordt de suggestie gewekt dat compensatie voorafgaand aan de vernietiging van vleermuisleefgebied en vleermuisvliegroutes niet vereist zou zijn.

25. Opmerking: naleving compensatie

Op blz. 69 van de toelichting schrijft de gemeente: "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 overeenkomst verklaard". Hierdoor blijft onduidelijk wie de compensatie betaalt die vereist is in de ontheffing, en wie de controle hierop uitoefent. Het IVN is van mening dat de verantwoordelijkheid voor de naleving van de Specifieke voorwaarden duidelijk in een overeenkomst moet worden vastgelegd en dat in het bestemmingsplan dient te staan hoe deze verantwoordelijkheid geregeld is. De laatste regel van de reactie op de IVN zienswijze is: "De zorg- en compensatieplicht, die in het kader van dit bestemmingsplan wordt toegepast, past naadloos in het gemeentelijke landschaps- en natuurbeleid." Het IVN verlangt dat de zorg- en compensatieplicht bovendien naadloos aansluit bij de eisen van de Europese natuurwetgeving. Zoals we hier boven hebben uiteengezet, is dat thans niet het geval.

Reactie.

De zienswijze is ongegrond. De overeenkomst maakt helder dat de Initiatiefnemer (GAE) op haar kosten de compensatie dient te realiseren. Dit is in overeenstemming met de rapporten 'Uitwerking en verdieping van het Inpassing- en compensatieplan baanverlenging (DHV, maart 2010), 'Beheer natuurterreinen Groningen Airport Eelde' (DHV, december 2009) en de 'Beheervisie graslanden Groningen Airport Eelde (Oord faunatechniek en Vos ecologisch onderzoek, december 2007).

Wat betreft de naleving het volgende. In de Ontheffing van de Flora- en faunawet is aangegeven dat de werkzaamheden (vallend onder de Ontheffing) dienen te worden uitgevoerd onder begeleiding van een deskundige op het gebied van de soorten waarvoor ontheffing is verleend. De naleving van de overige werkzaamheden is middels het boetedebing in de Overeenkomst voldoende gewaarborgd. Van strijdigheid met de eisen van de Europese natuurwetgeving is, mede gelet op de Beslissing op Bezwaar van 19 februari 2010 dan ook geen sprake.

26. Opmerking: economische uitvoerbaarheid

Op blz. 73 citeert de gemeente het Besluit ruimtelijke ordening en stelt: "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." En: "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."

In hoofdstuk 7 staat echter over dit onderwerp alleen: "Behalve als aandeelhouder in GAE heeft de gemeente Tynaarlo geen directe financiële betrokkenheid" bij de baanverlenging." In dit bestemmingsplan ontbreekt een duidelijke omschrijving van de uitvoerbaarheid van de baanverlenging. Zo zou onder meer de dekking van kostenoverschrijding moeten worden aangegeven. Het IVN verzoekt u bij de vaststelling van het plan de economische uitvoerbaarheid toe te voegen.

Reactie.

De zienswijze is gegrond. De Europese Commissie oordeelde dat de bijdrage van het rijk van € 18,6 miljoen ten behoeve van de baanverlenging is aan te merken als staatssteun welke is ter verenigen met de gemeenschappelijke markt in overeenstemming met artikel 87, lid 3, onder c van het EG-Verdrag.

In de toelichting zal dit nader worden aangevuld. Ook zal in de toelichting nader worden ingegaan op de omlegging van gemeentelijke infrastructuur (wijzigingsvoorstellen 15 en 16 van de toelichting).

De kosten van die omlegging worden betaald door GAE volgens het beginsel sober en doelmatig. Extra wensen zijn voor rekening van de gemeente. In overleg met de gemeenteraad wordt bezien of voor het luxe pakket wordt gekozen.

Kiest de gemeente niet voor luxe pakket, dan komen alle kosten voor rekening van GAE.

B. Bewoonster perceel Veenweg 2, 9481 TJ Vries, bij brief van 8 juli 2010, ingekomen op 9 juli 2010.

Betrokkene heeft ook een tweede zienswijze ingediend. Met verwijzing naar de toezegging van de staatssecretarissen van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 16 juni 2006, vraagt zij uw raad met die toezegging rekening te houden in de volgende procedures:

1. De kapmelding voor de Eekhoornstraat/Bunnerzandweg;
2. Het ontwerp van het bestemmingsplan voor de baanverlenging;
3. Het projectbesluit kappen en compenseren;
4. Het verlenen van sloopvergunningen voor woningen aan de Eekhoornstraat en Bunnerzandweg.

Ook hierbij verzoekt zij in de plannen of vergunningen op te nemen dat deze pas in werking kunnen treden indien en nadat het Aanwijzingsbesluit onherroepelijk is geworden.

Reactie.

Op onderdeel 2 hebben wij al uitvoerig stilgestaan bij onze reactie op de onder A.1 genoemde zienswijzen. Wij verwijzen kortheidshalve daarnaar. Onderdeel 3 behandelen wij bij de zienswijzen tegen het projectbesluit, dat wij op 28 september 2010 hebben genomen. Het nemen van het projectbesluit hebt u op 25 mei 2010 aan ons gedelegeerd.

Voor wat betreft onderdeel 1 heeft de Dienst Regelingen van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit bij besluit van 6 juli 2010 toestemming voor de compensatie van de herplantplicht verleend aangezien het "compensatieplan voorziet in een maatschappelijk verantwoorde compensatie van waarden die verloren gaan door de velling".

Aangezien het gemeentebestuur een actieve doorzendplicht heeft voor wat betreft verkeerd geadresseerde brieven, hebben wij de brief doorgezonden aan de Dienst Regelingen, Afdeling Recht en Rechtsbescherming, met het verzoek deze in behandeling te nemen als bezwaarschrift tegen het besluit van 6 juli 2010.

Voor wat betreft onderdeel 4 het volgende. Begin juli 2010 hebben wij de sloopvergunningen verleend en verzonden voor de woningen Eekhoornstraat 1, 2, 4 en 5 te Donderen en Bunnerzandweg 4 te Yde. De vergunning kan o.a. slechts worden geweigerd indien (1) de veiligheid tijdens het slopen of de bescherming van nabijgelegen bouwwerken in verband met het slopen onvoldoende is gewaarborgd en (2) of indien een vergunning ingevolge de Monumentenwet 1988 of een provinciale en gemeentelijke monumentenverordening is vereist en deze niet is verleend.

Geen van deze weigeringgronden deed zich voor, zodat de sloopvergunningen moesten worden verleend. We hebben de brief doorgezonden aan de Commissie bezwaarschriften met het verzoek deze als bezwaarschrift tegen de verleende sloopvergunningen te behandelen.

Door GAE is de harde toezegging gedaan dat pas tot sloop van de woningen wordt overgegaan na het onherroepelijk worden van de Aanwijzingsbesluiten.

C. De bewoners van het perceel Eekhoornstraat 7, 9497 TA Donderen

1. Opmerking: hinder licht koplampen

Door de wegomlegging van de Eekhoornstraat zien reclamanten hinder ontstaan vanwege door het huis schijnende koplampen. Reclamanten gaan ervan uit dat in overleg een oplossing wordt gevonden.

Reactie.

Aan de zienswijze wordt tegemoet gekomen.

Met de bewoners heeft op 28 juli 2010 op ambtelijk niveau telefonisch overleg plaatsgevonden om te bezien welke maatregelen zouden kunnen worden getroffen om eventuele lichthinder te voorkomen. Daarbij wordt door de bewoners gedacht aan het aanbrengen van beplanting in de onmiddellijke nabijheid van het perceelsgedeelte dat de gemeente en GAE nog in eigendom moeten verwerven. De exacte plaatsbepaling en de soort beplanting zal in overleg tussen GAE, gemeentebestuur en de bewoners plaatsvinden.

De kosten komen voor rekening van GAE.

2. Opmerking: waardevermindering

Reclamanten verwachten dat, mocht de waarde van de woning als gevolg van de baanverlenging verminderen, in overleg een compensatie zal worden toegekend. Gevraagd wordt of een planschaderegeling van toepassing is.

Reactie.

Het antwoord is: ja. Artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening bepaalt, dat burgemeester en wethouders degene die o.a. als gevolg van een bepaling in een bestemmingsplan schade lijdt of zal lijden op aanvraag een schadevergoeding toekennen, voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd.

De aanvraag om vergoeding van schade moet worden ingediend binnen vijf jaar na het moment waarop het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

3. Opmerking: isolatie

In januari 2009 is de woning van reclamanten door GAE geïsoleerd. Reclamanten merken weinig van een eventuele geluidreductie

Reactie.

Er moet onderscheid worden gemaakt tussen geluid als gevolg van vliegverkeer en wegverkeerslawaai.

De woning is op kosten van het Rijk geïsoleerd en voldoet daarmee ook na de baanverlenging aan de normen. Uit het telefonisch overleg d.d. 28 juli 2010 is gebleken dat in onderling overleg tussen de bewoners en Rijkswaterstaat is besloten om af te zien van isolatie van 1 slaapkamer op zolder, aangezien er dan nauwelijks nog ruimte overbleef. Het dak is daarna op eigen kosten van de bewoners vervangen en voorzien van isolerende maatregelen.

Reclamant is medegedeeld, dat klachten over de wijze van isolatie bij Rijkswaterstaat, directie Noord Nederland te Leeuwarden kunnen worden ingediend.

Er heeft inmiddels onderzoek plaatsgevonden naar wegverkeerslawaai bij de woning Eekhoornstraat 7 als gevolg van de omlegging van de Eekhoornstraat.

Voor de Wet geluidhinder is hier sprake van de aanleg van een nieuwe weg en een bestaande woning. Hiervoor is de voorkeursgrenswaarde 48 dB.

Uit de berekeningen blijkt dat door autonome groei en omlegging van de weg het geluidsniveau toeneemt, vooral op de zuidgevel. Ook blijkt dat ruimschoots aan de voorkeurswaarde voldaan wordt. Dit betekent dat op grond van de Wet geluidhinder de weg zonder meer mag worden aangelegd.

De conclusies en berekening zullen in de toelichting van het bestemmingsplan worden opgenomen. (wijzigingsvoorstellen 12 en 13 van de toelichting).

4. Opmerking: uitzicht

Als gevolg van de omlegging van de Eekhoornstraat zal het uitzicht wijzigen.

Reactie.

Aan de zienswijze wordt tegemoet gekomen op de wijze zoals onder C1 is aangegeven.

D. Reclamant, p.a. Grote Kruisstraat 2/I, 9712 TS Groningen

Opmerking: voorwaardelijk karakter

Reclamant wijst erop dat in 2003 tussen GAE en het rijk contractueel is overeengekomen dat, zolang de Aanwijzing niet onherroepelijk is, geen onomkeerbare werkzaamheden in verband met het project baanverlenging zullen worden uitgevoerd. Eventuele gemeentelijke en/of provinciale vergunningen hiertoe kunnen daarom slechts een voorwaardelijk karakter hebben.

Reactie.

Verwezen wordt naar de reactie onder A.1. De zienswijze is ongegrond.

Opmerking: Nut en noodzaak van de baanverlenging.

Eind mei 2010 is de gemeenteraad een exemplaar toegezonden van het rapport: Een kwart eeuw gewenst, overschat en betwijfeld: Nut en noodzaak van baanverlenging op Groningen Airport Eelde. Ter aanvulling daarop een nadere uitwerking van pag. 3 van de rapportinleiding, paragraaf 1. Daarmee worden ook de vroege nut-en-noodzaakverkenningen door Metra Consulting (1984) en Adviesbureau Van de Bunt (1986) behoorlijk besproken. Tevens zijn bijgevoegd enkels tekstcorrecties en literatuurverwijzing bij het rapport als geheel.

Reactie.

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 11 juni 2006 (zaaknummer 200603116/1) in het kader van de Aanwijzingsbesluiten van het Rijk uitvoerig stilgestaan bij de "nut en noodzaak" discussie.

Onder 2.6.4 van die uitspraak wordt opgemerkt, dat uit het MER 1995, het ontwikkelingsrapport GAE en het rapport Buck genoegzaam blijkt dat de huidige baanlengte hoe dan ook onvoldoende is om een rendabele exploitatie te kunnen voeren en dat de baanverlenging en vroege openstelling positieve effecten zullen hebben op de exploitatiemogelijkheden van GAE. Het besluit draagt bij aan het behoud en de versterking van het luchtvervoerssysteem, de bereikbaarheid van de regio en de regionale economie.

In overweging 4.1 van de Nieuwe beslissing op bezwaar Aanwijzing luchtvaartterrein van de Ministers d.d. 19 februari 2010 wordt het volgende vermeld:

"Buck Consultants International (BCI) heeft 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 gezien of de in dat rapport getrokken conclusies nog steeds valide zijn (rapport Actualisatie Economische betekenis Groningen Airport Eelde NV d.d. 26 november 2009). De conclusies uit dit rapport zijn dat dit het geval is".

Afweging van nut en noodzaak heeft in het kader van de Aanwijzingsbesluiten plaatsgevonden. De ingediende zienswijze is ongegrond.

III. Overleg met overheden.

De volgende reacties zijn ontvangen.

1. Waterschap Hunze en Aa's te Veendam, bij brieven van 8 en 14 september 2010, ingekomen op respectievelijk 13 en 15 september 2010.

"In het voorbereidingstraject heeft overleg met het waterschap Hunze en Aa's plaatsgevonden. De huidige banen liggen met name in het beheersgebied van het Waterschap Hunze en Aa's. De baanverlenging zal worden gerealiseerd in het beheersgebied van het Waterschap Noorderzijlvest. Het Waterschap Hunze en Aa's heeft geen verdere op- of aanmerkingen op het bestemmingsplan".

2. Burgemeester en wethouders van Noordenveld, bij brief van 22 juli 2010, ingekomen op 23 juli 2010.

"De documenten hebben niet geleid tot opmerkingen. We gaan akkoord met de inhoud van de documenten. Graag willen wij u nog veel succes wensen bij het vervolg van het proces.

3. Gedeputeerde staten van Drenthe, bij brief van 11 augustus 2010, ingekomen op 12 augustus 2010.

"In de door provinciale staten op 2 juni 2010 vastgestelde Omgevingsvisie Drenthe is proactief aangegeven welke onderdelen van het ruimtelijk beleid van de provincie van provinciaal belang worden geacht.

Wij hebben geconstateerd dat het provinciaal belang op een voldoende wijze in het plan is opgenomen. Indien het ontwerpplan ongewijzigd wordt vastgesteld, mag u ervan uitgaan dat wij geen reactieve aanwijzing zullen geven".

4. VROM- Inspectie, Regionale Afdeling Noord, bij brief van 19 juli 2010, ingekomen op 20 juli 2010.

"Ik constateer, dat u in voldoende mate bent tegemoet bent gekomen aan de opmerkingen die ik in het vooroverleg heb gemaakt. Ik zie dan ook geen reden om een zienswijze tegen het bestemmingsplan in te dienen, gelet op de nationale belangen uit de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (RNRB, TK 2007-2008, 31500, nr. 1".

5. Bestuurscommissie voor de herinrichting "Peize" bij brief van 7 juni 2010, ingekomen op 8 juni 2010.

"Bij brief van 1 juni 2010 hebt u de bestuurscommissie Peize geïnformeerd over het ontwerpbestemmingsplan "Groningen Airport Eelde baanverlenging".

Van de betreffende percelen is het perceel Vries T nr. 15 gelegen binnen de herinrichting Peize en maakt derhalve deel uit van het te verkavelen gebied.

In het ontwerp- ruilplan is dit perceel in eigendom gebleven bij de huidige eigenaar (naam geanonimiseerd).

Op verzoek van de gemeente Tynaarlo wordt bekeken of het mogelijk is om de heer in het ruilplan in grond te compenseren. De eventuele niet-agrarische meerwaarde dient dan door de gemeente te worden vergoed"

Reactie:

Wij zijn bijzonder tevreden met het initiatief van de commissie. Op de "verbeelding" komt immers de aanduiding voor dat "de bestemming in de naaste toekomst voor verwezenlijking in aanmerking komt".

6. **Minister van Verkeer en Waterstaat**, bij brief van 23 september 2010, ingekomen op 27 september 2010.

Met verwijzing naar onze reactie op zienswijze A1 hebben wij aan de Minister de volgende vragen voorgelegd.

a. Voor wiens rekening komen planschadeclaims als gevolg van de bestemmingsplannen en het projectbesluit die ter uitvoering van de Aanwijzingsbesluiten moeten worden vastgesteld;

b. in hoeverre is met de vaststelling van het bestemmingsplan "baanverlenging", het projectbesluit en het verlenen van de kap- en aanlegvergunning en de inmiddels verleende sloopvergunningen sprake van "onomkeerbare maatregelen" in de zin van de brief van 16 juni 2006.

Daarop is als volgt geantwoord.

Planschade.

"De Aanwijzing ex artikel 26 van de Luchtvaartwet juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (het RO-besluit) schrijft voor dat de betrokken gemeenten gehouden zijn om de voorschriften overeenkomstig het Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaart (BGGL) en het Besluit Geluidsbelasting Kleine Luchtvaart (BGKL) te implementeren in planologische besluiten (i.c. bestemmingsplannen en projectbesluiten). Dit voorschrift geldt voor de gronden binnen de op de kaarten weergegeven geluidszones, zoals opgenomen in de bij Beslissing op Bezwaar d.d. 19 februari 2010 gewijzigde bijlage E (de Ke- geluidszone) en bij Beslissing op Bezwaar d.d. 14 maart 2006 gewijzigde bijlage G (de Bkl-geluidszone).

In overeenstemming met artikel 8 van het RO-besluit komt alle planschade voortvloeiend uit de hiervoor geschetste implementatie van de geluidszones - mits met mijn toestemming toegekend, dan wel in recht vastgesteld - voor rekening van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit betekent dat uitsluitend planschade voortvloeiend uit de wijziging van geluidszones in bestemmingsplannen en projectbesluiten voor vergoeding in aanmerking komt; andere planschade komt niet voor rekening van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Ten aanzien van de door u genoemde bestemmingsplannen en projectbesluiten kan ik niet op voorhand bezien in hoeverre eventuele planschade voor vergoeding door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in aanmerking komt.

Voor elke planschadeclaim zal vastgesteld moeten worden of hiervan sprake kan zijn.

Omdat artikel 8 van het RO-besluit u reeds voldoende borging biedt voor het vergoeden van planschade, vind ik het sluiten van een overeenkomst met u inzake vergoeding van schade als bedoeld in artikel 6.1, lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening overbodig.

Ten slotte deel ik u mede dat van vergoeding van planschade door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat pas sprake kan zijn, als de hiervoor genoemde aanwijzingsbesluiten onherroepelijk van

kracht zijn. Indien u bestemmingsplannen of projectbesluiten eerder vaststelt, dan het moment waarop de aanwijzingsbesluiten onherroepelijk van kracht zijn, zullen daaruit voortvloeiende planschadeclaims tot dat moment niet door mij voor eventuele vergoeding in aanmerking worden genomen”.

Reactie.

Van het standpunt van de Minister is kennis genomen. Het Rijk draagt dus planschades voortvloeiende uit de vaststelling van het facet- bestemmingsplan “geluidzones”, dat later dit jaar in procedure wordt gebracht.

Voor alle planschadeclaims, die niet door het Rijk worden vergoed, is door Groningen Airport Eelde op 23 september 2010 een overeenkomst “vrijwaring planschade” ondertekend.

De toelichting op het bestemmingsplan wordt op dit onderdeel geactualiseerd. Wij verwijzen u daarvoor naar wijzigingsvoorstel 10 van de Toelichting op het bestemmingsplan.

Nadeelcompensatie.

“In uw brief vraagt u mij voorts in te gaan op de vergoeding van nadeelcompensatie. Nadeelcompensatie is, volgens de toelichting op het A-besluit, het vergoeden c.q. compenseren van de uit de aanwijzingsbesluiten voortvloeiende schade, niet zijnde planschade.

Volgens artikel 13 van het A-besluit kan degene die door de aanwijzing schade lijdt of zal lijden, een verzoek voor schadevergoeding indienen bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Hierbij zal de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 worden toegepast. Deze regeling voorziet in een procedure om te bepalen wat een redelijke en billijke schadevergoeding is. Deze vergoedingen zijn voor rekening van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat”.

Reactie.

Volgens artikel 6.1, lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening wordt schadevergoeding pas toegekend voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd.

Dit “voldoende anderszins verzekerd zijn” kan dus ook slaan op nadeelcompensatie.

In overeenstemming met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt gekozen voor een centraal schadeloket in de persoon van Rijkswaterstaat, directie Noord- Nederland waarin alle schadeclaims worden ingediend. Daarna blijkt welk deel van de schade onder nadeelcompensatie valt en wel deel onder schade als bedoeld in artikel 6.1 Wro.

Onomkeerbaarheid van Maatregelen.

Naar aanleiding van uw brief en de door u gestelde vragen acht ik het wenselijk om u nog te wijzen op het volgende.

In het geval u voornemens bent om bestemmingsplannen en projectbesluiten vast te stellen alvorens het A-besluit en het RO-besluit onherroepelijk van kracht zijn, verzoek ik u te handelen overeenkomstig een eerder gedane toezegging van de toenmalige staatssecretarissen van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu.

Deze toezegging is gedaan bij brief van de Landsadvocaat d.d. 16 juni 2006 aan de Raad van State. Deze houdt in dat niet met de aanleg van de verlengde landingsbaan of met de voorbereidingen daartoe zal worden begonnen voordat het A- besluit en het RO- besluit onherroepelijk zijn. Dit impliceert dat maatregelen voortvloeiend uit de vastgestelde bestemmingsplannen en projectbesluiten tot het moment waarop het A- besluit en het RO- besluit onherroepelijk zijn, niet onomkeerbaar moeten zijn.

Bij brief van 14 september 2010 heeft Groningen Airport Eelde aan mij medegedeeld dat zij voornemens is diverse ecologische werkzaamheden in gang te zetten. Het betreft werkzaamheden die ervoor zorgen dat na het onherroepelijk worden van de aanwijzing alle fysieke ingrepen ten behoeve van de baanverlenging zodanig ter hand genomen kunnen worden dat de impact op de natuur zo gering mogelijk is. Deze werkzaamheden zijn in de bijlage bij de hiervoor genoemde brief van Groningen Airport Eelde, welke mede door de gemeente Tynaarlo is ondertekend, gespecificeerd. Daartoe behoren de werkzaamheden waarvoor planologische besluitvorming uwerzijds nodig is.

Ik heb de voorgenomen ecologische maatregelen getoetst op de toezegging van het niet onomkeerbaar zijn van maatregelen zolang het A- besluit en het RO- besluit nog niet onherroepelijk zijn. Op grond van de aan mij verstrekte informatie heb ik het volgende geconstateerd.

- 1. De maatregelen die zonder ruimtelijke besluitvorming genomen kunnen worden, zijn omkeerbaar. Het betreft onder meer het plaatsen van nestkasten voor vleermuizen.*
- 2. De maatregelen die genomen zullen worden op grond van uw ruimtelijke besluitvorming voordat het A-besluit en het RO-besluit onherroepelijk zijn, zijn eveneens omkeerbaar. Het betreft hier onder meer het aanplanten van bomen.*
- 3. De resterende maatregelen zullen genomen worden nadat het A- besluit en het RO- besluit onherroepelijk zijn. Het betreft hier maatregelen die een onomkeerbaar karakter kunnen hebben, zoals het slopen van gebouwen en het kappen van bomen.*

Reactie.

Ondubbelzinnig blijkt nu, dat met de vaststelling van het bestemmingsplan en het projectbesluit niet in strijd wordt gehandeld met de brief van het Rijk aan de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State uit 2006. Vaststelling van het bestemmingsplan en het projectbesluit vallen onder de categorie "procesmatige activiteiten". Als bestemmingsplan en projectbesluit in werking zijn getreden of onherroepelijk zijn, is er geen sprake van een plicht om het bestemmingsplan uit te voeren. Beide zijn dus "omkeerbaar".

Met de Minister van Verkeer en Waterstaat en Groningen Airport Eelde zijn de volgende afspraken gemaakt:

Aan de inmiddels op 28 september 2010 verleende kap- en aanlegvergunning is het voorschrift verbonden dat er pas mag worden gekapt na het onherroepelijk worden van de Aanwijzingsbesluiten van het Rijk;

Het projectbesluit voor de compensatielocaties kan volgens de Wet ruimtelijke ordening pas worden uitgevoerd na het in werking treden van het besluit.

De woningen die voor de baanverlenging moeten wijken worden pas gesloopt na het onherroepelijk worden van de Aanwijzingsbesluiten.

IV. Ambtshalve aanpassingen Regels baanverlenging naar aanleiding van de inwerkingtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

In verband met het in werking treden van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht op 1 oktober 2010 is het gewenst om het bestemmingsplan in overeenstemming te brengen met het nieuwe recht. Wij stellen daarom voor de volgende wijzigingen in de "regels" aan te brengen.

I. Aan artikel 1, lid f worden de onderstreepte passages toegevoegd:

f. bestaande:

1. het gebruik dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig is en/of bebouwing die op dat tijdstip aanwezig of in uitvoering is, dan wel kan worden gebouwd krachtens een bouw- of omgevingsvergunning;
2. het onder 1 bedoelde geldt niet voorzover sprake was van strijd met het voorheen geldende bestemmingsplan, de voorheen geldende Beheersverordening, daaronder mede begrepen het overgangsrecht van het bestemmingsplan of de Beheersverordening, of een ontheffing als bedoeld in artikel 3.23 Wro dan wel afwijking van de bouw- of gebruiksregels als bedoeld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht;

II. In artikel 3.3. en 4.3 wordt het woord 'Ontheffing' gewijzigd in 'Afwijken'. Tevens wordt beide artikelleden alsmede artikel 7.A. onder 2 de eerste zin (welke luidde: Burgemeester en wethouders kunnen ontheffing verlenen van het bepaalde in lid 2 en toestaan...) gewijzigd in: Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid 2 en worden toegestaan dat gebouwtjes ten behoeve van de veiligheid, de regelmaat, de doelmatigheid en ten behoeve van de handhaving van de geluidszones worden gebouwd, mits:

III. De titel van artikel 4.4 wordt gewijzigd van 'Aanlegvergunning' in 'Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde of van werkzaamheden'.
Tevens wordt de eerste zin van artikel 4.4 als volgt gewijzigd: Het is verboden op of in de in lid 4.1 bedoelde gronden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning.....

IV. In artikel 7.A onder 1 wordt het woord 'bouwvergunning' gewijzigd in (bouw- en) omgevingsvergunning.

V. Wijzigingen in de toelichting.

De toelichting wordt ambtshalve geactualiseerd naar de situatie op 1 oktober 2010 en wel als volgt.

1. Op pagina 9, laatste alinea: woorden "bestaande geluidscontour" vervangen door "bestaande geluidscontouren".
2. Pagina. 10, 3e alinea, 1e zin wordt gewijzigd als volgt: Wat betreft de daadwerkelijke uitvoering van de compensatie is op 23 september 2010 een privaatrechtelijke overeenkomst ondertekend tussen GAE en de gemeente. De zin: "Daarnaast is een compensatievergunning benodigd" vervalt.
3. Pagina 10 (boven **1.3 Leeswijzer**), zin wijzigen in: Overigens is, vooruitlopend op de vaststelling van het bestemmingsplan buitengebied- Geluidzone GAE, op 28 september 2010

een projectbesluit genomen ter realisering van de compenserende maatregelen. Tevens is op die datum aanlegvergunning en kapvergunning verleend. In verband met het nog niet onherroepelijk zijn van de Aanwijzingsbesluiten is aan beide vergunningen het voorschrift verbonden dat pas mag worden gekapt na het onherroepelijk worden van de Aanwijzingsbesluiten van het Rijk (zie hoofdstuk 2.1).

4. Op pag. 14 (boven **2.5 Bestemmingsplanprocedure**), toevoegen: Tegen dat besluit is beroep ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.
5. Op pag. 18 (onder **Onderdeel 3.3. Provinciaal Beleid**) worden de woorden "In POP II" gewijzigd in: "In het tot 2 juni 2010 geldende POP II".

De zin "Momenteel ... nieuwe omgevingsbeleid" vervalt en wordt vervangen door: "Provinciale Staten van Drenthe hebben op 2 juni 2010 de Omgevingsvisie Drenthe vastgesteld."

De zin: "In de ontwerp niet specifiek ingegaan de baanverlenging" vervalt.

Daarvoor in de plaats komt het vermelde op pagina 59 van de Omgevingsvisie luidende als volgt:

"Ontwikkeling Groningen Airport Eelde".

In de Luchtvaartnota van het Rijk is Groningen Airport Eelde aangewezen als luchthaven van nationale betekenis en krijgt daardoor ruimte om zich verder te ontwikkelen als luchthaven die bijdraagt aan de internationale bereikbaarheid van met name Noord-Nederland.

Provinciale staten zien de ontwikkeling van Groningen Airport Eelde als een belangrijke bijdrage aan de versterking van de ruimtelijke-economische structuur van het stedelijk netwerk Groningen-Assen. Een sterke luchthaven verbindt de regio beter met internationale en intercontinentale netwerken. Bovendien draagt de luchthaven bij aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat. De verlenging van de start- en landingsbaan zal er toe leiden dat de positie van de luchthaven verder wordt versterkt.

Provinciale staten vinden het van belang dat de ontwikkeling van GAE gepaard gaat met zo weinig mogelijk overlast en milieuschade. Zij ondersteunen dan ook de ambitie van GAE om zich te ontwikkelen tot een duurzame groene luchthaven en voorloper te worden op het gebied van het ontwikkelen en toepassen van duurzame innovaties in de luchtvaart.

*Provinciale staten vinden eveneens dat de ontwikkeling van de luchthaven goed ruimtelijk dient te worden ingepast, waarbij het hele gebied duurzaam en kwalitatief hoogwaardig wordt ingericht. Voor dit gebied ontwikkelen zij in samenwerking met de luchthaven en andere belanghebbenden (waaronder de provincie Groningen) een integrale en samenhangende ontwikkelingsvisie. Zij leggen hierbij een relatie met de ontwikkelingen rond de Regiotram en de plannen bij de Punt (**).*

De aanduiding (**) verwijst naar de volgende voetnoot die onderaan de pagina wordt geplaatst.

Op pagina 58 van de Omgevingsvisie is het volgende vermeld. Er bestaan ideeën om bij De Punt een transferium te maken. Hier komen de (toekomstige) tram- of buslijn, het NS-spoor, twee wegverbindingen en een waterverbinding samen. De locatie is enerzijds verbonden met het (inter)nationale netwerk (A28, spoor) en anderzijds met het regionale netwerk (N34, Regiotram/HOV). Een transferium bij De Punt biedt vanwege de strategische ligging reizigers keuzemogelijkheden in de vervoerswijze. Ook kunnen parkeervoorzieningen van GAE hier naar toe worden verplaatst. Daardoor ontstaan rond de luchthaven mogelijkheden voor nieuwe bedrijvigheid binnen het huidige ruimtebeslag".

6. Pagina 19. 3.4. wordt aangevuld met de volgende tekst.

Op de plankaart van het in oktober 2006 vastgestelde structuurplan Tynaarlo is het gebied van de baanverlenging aangegeven met "Landschappelijk ingepaste uitbreiding vliegveld".

Op pagina 82 van het structuurplan is het volgende vermeld.

"Voor de luchthaven is een taakstelling voor hoogwaardige luchtvaartgebonden bedrijvigheid opgenomen. De gemeente heeft een plan waarin de bestaande terreinen daarin zoveel mogelijk worden meegenomen, een revitaliseringsplan dat nu voor uitvoering voorligt. Deze uitbreiding betekent overigens in principe geen grote uitbreiding van de luchtvaartactiviteiten. Het gaat vooral om het beter benutten van de bestaande infrastructuur en voorzieningen. Daarnaast heeft het Rijk een aanwijzingsbesluit genomen voor de verlenging van de hoofdstart- en landingsbaan. De baanverlenging zal na procedurele afwikkeling zorgvuldig worden ingepast, waarbij het nodige aan landschapscompensatie zal worden gedaan. De baanverlenging zelf kan bijdragen aan het beter functioneren van de luchthaven. Verdere ontwikkeling zal in overleg plaatsvinden met de andere aandeelhouders".

7. Pag. 23 (onder **Onderdeel 5.1**) aanvullen met als laatste zin: De onderzoeksrapporten hebben als bijlage met het bestemmingsplan ter inzage gelegen.
8. Op pagina 36 onderaan: "Wegomleggingen" wijzigen in "dagrecreatieve voorzieningen, zoals het fietspad Paasveen".
9. Op Pagina 45 (onder **Compensatie verlies natuurwaarden**) vervalt de laatste zin. Daarvoor in de plaats komt: "De overeenkomst is op 23 september 2010 door GAE en gemeente ondertekend".
10. Op pag. 46 (**Nadeelcompensatie en planschade**) vervalt de zin "tussen de gemeentegedekt".

Daarvoor in de plaats komt de volgende zin.

In overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is gebleken, dat het Rijk op grond van de Aanwijzingsbesluiten alleen schade vergoedt, die het gevolg is van het opnemen van geluidzones in een bestemmingsplan en wel vanaf het moment dat de Aanwijzingsbesluiten definitief zijn geworden. Het projectbesluit is echter vastgesteld op 28 september 2010 en de gemeenteraad wordt voorgesteld om het bestemmingsplan voor de baanverlenging op 2 november 2010 vast te stellen.

Tussen de directie van GAE en de gemeente is daarom op 23 september 2010 een overeenkomst ondertekend, waarmee de planschades als gevolg van de vaststelling van het bestemmingsplan "baanverlenging" (inclusief de omlegging van de Eekhoornstraat c.a.) en van de vaststelling van het projectbesluit voor de compensatielocaties voor rekening van GAE komen, voor zover het Rijk die schade niet vergoedt.

11. Op pag. 52 (J Milieufederatie) bij opmerkingen toevoegen: "vooruit"
- 11a. Op pagina 41 wordt een nieuwe paragraaf 5.11 "Melding op grond van artikel 8.19 Wet milieubeheer" ingevoegd, luidende als volgt:

Op 8 juni 2010, ontvangen op 9 juni 2010, is door Groningen Airport Eelde (GAE) een melding gedaan op grond van artikel 8.19 van de Wet milieubeheer. In deze melding wordt aangegeven dat GAE aan de Machlaan 14a te Eelde voornemens is de inrichting te veranderen.

Voor de inrichting is op 4 mei 1999 een revisievergunning verleend en is er op 26 september 2003 een verandering van de inrichting geaccepteerd.

De verandering bestaat uit het vergroten van het platform, het aanleggen van een taxibaan en het aanpassen van de inrichtingsgrens in verband met de toekomstige verlenging van de baan 05-23 van 1.800 meter naar 2.500 meter.

De verandering is destijds niet op de bij de vergunning behorende tekening aangegeven en daarmee niet vergund.

De gemelde verandering is getoetst aan de bestaande vergunning. Op 4 mei 1999 is vergund het in werking hebben van een luchthaven. Daarbij zijn voorschriften opgenomen o.a. ten aanzien van afvalstoffen, bodem en geluid. Voor de verandering gelden dezelfde voorschriften als voor de reeds bestaande inrichting. Hierdoor ontstaan geen andere of grotere gevolgen voor het milieu dan hetgeen is vergund.

Er bestaat geen aanleiding om de aan de vergunning verbonden voorschriften en beperkingen te actualiseren (artikel 8.22. Wet milieubeheer) dan wel aan te vullen, te wijzigen of in te trekken (artikel 8.23 Wet milieubeheer) of om de vergunning (gedeeltelijk) in te trekken (artikel 8.25 Wet milieubeheer).

Om die redenen hebben burgemeester en wethouders bij brief van 9 juni 2010, kenmerk 10/4811/milieu, verklaard dat de voorgenomen verandering:

- I. Voldoet aan artikel 8.19, lid 2 aanhef en onderdeel a van de Wet milieubeheer;*
- II. Geen aanleiding geeft tot het toepassen van de artikelen 8.22, 8.23 of 8.25 van de Wet milieubeheer.*

De verklaring is op 9 juni 2010 aan aanvrager bekend gemaakt en eveneens op 9 juni 2010 gepubliceerd in de Oostermoer/Noordenveld. Tot 23 juli 2010 bestond de mogelijkheid om bij burgemeester en wethouders een bezwaarschrift in te dienen.

Aangezien van die mogelijkheid geen gebruik is gemaakt is de verklaring op 23 juli 2010 onherroepelijk geworden.

VI. Wijzigingen in de toelichting als gevolg van behandeling van de zienswijzen.

12. Aan paragraaf 5.2.2. (Wegverkeerslawaa) wordt de volgende tekst toegevoegd:

Met betrekking tot de om te leggen Eekhoornstraat nabij huisnummer 7 het volgende. Op grond van de Wet geluidhinder is de omlegging nabij het genoemde perceel juridisch aan te merken als "de aanleg van een nieuwe weg en een bestaande woning". De voorkeursgrenswaarde bedraagt in deze situatie 48 dB.

Uit berekeningen blijkt dat door de autonome groei van het verkeer en de omlegging van de weg het geluidsniveau toeneemt, vooral op de zuidgevel. De berekeningen tonen aan dat ruimschoots aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt voldaan. Dit betekent dat de omlegging ter plaatse niet op bezwaren stuit. De berekeningen zijn opgenomen in bijlage 7.

13. Na bijlage 6 (**Overleg 26 oktober 2010**) wordt een bijlage 7 "Berekening omlegging Eekhoornstraat nabij huisnummer 7" toegevoegd.

14. Op pagina 34 (onderdeel Grote Burgerluchtvaart) wordt de 1^e zin gewijzigd als volgt:

"Binnenkomende grote burgerluchtvaart kruist het Zuidlaardermeer op hoogten van 2.000 voet tot 1.000 voet, hetgeen inhoudt dat sprake kan zijn van een matige verstoring."

15. Op pagina 45 (onder **Kosten baanverlenging**) wordt de 2^e zin gewijzigd als volgt: "De Europese Commissie heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op 19 november 2009 laten weten dat de toegekende rijksbijdrage van 18,6 miljoen euro is aan te merken als staatssteun welke is te verenigen met de gemeenschappelijke markt in overeenstemming met artikel 87, lid 3, onder c van het EG- verdrag. Daarmee staat de financiële uitvoerbaarheid van de baanverlenging vast".

16. Op pagina 45 (onder **Aanpassing openbare infrastructuur**) komt de laatste zin te luiden als volgt: *“Extra wensen zijn voor rekening van de gemeente. In overleg met de gemeenteraad wordt bezien of en welke wensen worden uitgevoerd. Een en ander wordt vastgelegd in een privaatrechtelijke overeenkomst”*.

Vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Tynaarlo gehouden op 2 november 2010.

De raad voornoemd,

, voorzitter.

, secretaris.

Bijlage 1. MATRIX OVERZICHT ECOLOGISCHE MAATREGELEN VOOR GRONINGEN AIRPORT EELDE

In deze bijlage zijn voorzorgsmaatregelen voor specifieke faunasoorten benoemd, die zullen worden uitgevoerd ten behoeve van de baanverlenging van Groningen Airport Eelde. Deze maatregelen zijn onder andere beschreven in het Plan van Aanpak van Buro Bakker (zie bijlage 2). Per maatregel is aangegeven met welk doel die zal worden uitgevoerd.

Faunasoort	Type Maatregel	Voorzorg ¹	Compensatie ²	Kap/sloop ³	Opmerking(en)
<i>Gewone dwergvleermuis</i>	Aanleg vervangende vliegroutes vóór verwijderen bestaande routes		X		Mitigatie: voorkeursfasering vanuit F&F-wet
	Aanleg vervangende lijnvormige beplanting tbv vliegroute		X		
	Aanleg vleermuiskelder		X		
	Plangebied meer geschikt maken voor vleermuizen		X		
<i>Gewone grootoorvleermuis</i>	Ongeschikt maken verblijfplaats voorafgaand aan sloop boerderij	X			Mitigatie: voorkeursfasering vanuit F&F-wet
	Gebouw wordt gesloopt vlak voor- of na de winterperiode			X	Mitigatie: voorkeursperiode vanuit F&F-wet
	Vleermuiskasten aanbrengen	X			Mitigatie: voorkeursfasering vanuit F&F-wet
	Bomen aanplanten die op termijn als verblijfplaats geschikt zullen worden		X		
	Aanleg vleermuiskelder		X		
	Plangebied meer geschikt maken voor vleermuizen		X		
<i>Rosse vleermuis</i>	Ongeschikt maken verblijfplaats, voorafgaand aan kap	X			Mitigatie: voorkeursfasering vanuit F&F-wet

Fauna-soort	Type Maatregel	Voorzorg ¹	Compensatie ²	Kap/sloop ³	Opmerking(en)
	Boom wordt gekapt vlak voor- of na de winterperiode			X	Mitigatie: voorkeursperiode vanuit F&F-wet
	Vleermuiskasten aanbrengen	X			Mitigatie: voorkeursfasering vanuit F&F-wet
	Bomen aanplanten die op termijn als verblijfplaats geschikt zullen worden		X		
	Plangebied meer geschikt maken voor vleermuizen		X		
<i>Watervleermuis</i>	Aanleg vervangende vliegroutes vóór verwijderen bestaande routes		X		Mitigatie: voorkeursfasering vanuit F&F-wet
	Aanleg vervangende lijnvormige beplanting tbv vliegroute		X		
	Aanleg vleermuiskelder		X		
	Plangebied meer geschikt maken voor vleermuizen		X		
<i>Buizerd</i>	Voormalige nestlocatie ongeschikt maken (zie H2, PvA)	X			Mitigatie: voorkeursfasering vanuit F&F-wet
	Boom wordt gekapt buiten broedseizoen			X	Mitigatie: voorkeursperiode vanuit F&F-wet
	Aanleg vervangend broedbiotoop in de vorm van bos, singels, struiken		X		
<i>Grote Bonte Specht</i>	Voormalige nestlocatie ongeschikt maken (zie H2, PvA)	X			Mitigatie: voorkeursfasering vanuit F&F-wet
	Boom wordt gekapt buiten broedseizoen			X	Mitigatie: voorkeursperiode vanuit

Faunasoort	Type Maatregel	Voorzorg ¹	Compensatie ²	Kap/sloop ³	Opmerking(en)
					F&F-wet
	Aanleg vervangend broedbiotoop in de vorm van bos, singels, struiken		X		
<i>Heikikker</i>	Wegvangen aanwezige heikikkers voorafgaand aan verwijderen (maaïen/snoeien) beplanting en dempen sloten	X			Mitigatie: voorkeursfasering vanuit F&F-wet
	Aanleg land- en voortplantingsbiotopen en faunapassages bij Burgemeester Legroweg		X		
<i>Poelkikker</i>	Wegvangen aanwezige poelkikkers voorafgaand aan verwijderen (maaïen/snoeien) beplanting en dempen sloten	X			Mitigatie: voorkeursfasering vanuit F&F-wet
	Aanleg land- en voortplantingsbiotopen en faunapassages bij Burgemeester Legroweg		X		
<i>Bermpje</i>	Bermpjes wegvangen en verderop terugplaatsen	X			Aanvullende mitigatie ter bescherming bermpje. Geen beschermde status meer sinds 2010.

1. Voorzorg:

De hier aangegeven voorzorgsmaatregelen zijn omkeerbaar. Deze maatregelen worden uitgevoerd met de verkregen Flora- en Faunawetontheffing.

2. Compensatie:

De hier aangegeven compensatiemaatregelen worden uitgevoerd na inwerkingtreding van het Projectbesluit. Deze maatregelen zijn omkeerbaar en betreffen het aanbrengen van nieuwe, compenserende of aanvullende natuurwaarden.

3. Kap/sloop:

De hier aangegeven kap/sloopmaatregelen worden uitgevoerd na het onherroepelijk worden van het A-besluit, de inwerkingtreding van het Projectbesluit en het Bestemmingsplan Baanverlenging Groningen Airport Eelde en de onherroepelijke kap- en sloopvergunningen.

Bijlage 2. Mitigatie en compensatie van effecten van de baanverlenging Groningen Airport Eelde (wanneer is sprake van een onomkeerbare situatie ?).

drs. ing. R. Lensink, 20 september 2010
projectnummer nr. 10-594

Aanleiding

Door Groningen Airport Eelde (GAE) wordt een verlenging van de start- en landingsbaan nagestreefd. Deze verlenging is mogelijk gemaakt in het aanwijzingsbesluit (dd. 2001) en wijzigingen daarop in Beslissingen op Bezwaar (in 2002, 2006 en 2010). Tegen dit besluit loopt nog een bezwaren procedure bij de Raad van State afdeling bestuursrechtspraak, waarmee het besluit nog niet onherroepelijk is. In aanloop naar het onherroepelijk worden van het besluit worden door GAE maatregelen genomen ter voorbereiding van de baanverlenging. Door de Staatssecretarissen van V&W en VROM is bij brief van 16 juni 2006 aangegeven dat de voorbereidingen van de baanverlenging nimmer tot een onomkeerbare situatie zullen leiden.

De effecten van de voorgenomen baanverlenging op beschermde natuur zijn in 2005 in beeld gebracht. In deze studie is het voorkomen van verschillende soorten vleermuizen, twee soorten broedvogels en twee soorten amfibieën beschreven. Van deze soorten zullen als gevolg van de voorgenomen ingreep vaste verblijf- en/of voortplantingsplaatsen verdwijnen. Om deze effecten teniet te doen, zijn in genoemde studie maatregelen ter mitigatie en compensatie van effecten uitgewerkt.

Uit hoofde van de beschermde status van eerder genoemde vleermuizen, broedvogels en amfibieën is voor de realisatie van de baanverlenging een ontheffing Flora- en faunawet aangevraagd en verkregen. In de ontheffing ex artikel 75 wordt nadrukkelijk gerefereerd aan de eerder genoemde maatregelen ter mitigatie en compensatie van effecten.

Vraagstelling

Door GAE zijn de voorbereidingen voor de baanverlenging ter hand genomen. Zo wordt ondermeer het bestemmingsplan van de Gemeente Tynaarlo voor het relevante gebied aangepast. Voorts zijn de maatregelen ter mitigatie en compensatie naar tijd en plaats uitgewerkt. De vraag is of de uitwerking van maatregelen en de bijbehorende fasering in uitvoering tot een onomkeerbare situatie kan leiden zolang het aanwijzingsbesluit nog niet onherroepelijk is.

Overwegingen

Voor de mitigatie en compensatiemaatregelen wordt een driedeling gehanteerd:

- Voorzorgsmaatregelen;
- Compensatiemaatregelen;
- kap en sloop.

Onder voorzorgsmaatregelen worden maatregelen verstaan die leiden tot het ongeschikt maken van verblijf- en/of voortplantingsplaatsen van vleermuizen door ondermeer het afdichten van invliegopeningen waarbij tevens alternatieve verblijfplaatsen worden aangeboden. Voor broedvogels geldt dat de thans aanwezige broedlocaties ongeschikt worden gemaakt. Voor de amfibieën is de voorzorg gebaseerd op het wegvangen van

individuen en het verplaatsen naar elders. In alle gevallen geldt dat de effecten omkeerbaar zijn. Openingen kunnen worden hersteld (vleermuizen), in de zeer directe omgeving is voldoende alternatief broedhabitat aanwezig (broedvogels) en leeggeveste sloten en poelen kunnen opnieuw vanuit de nabijheid worden gekoloniseerd (amfibieën).

Compensatiemaatregelen worden gerealiseerd door voor verblijf- en/of voortplantingsplaatsen die door de voorgenomen ingreep verloren gaan, een alternatief te bieden. Daarnaast dienen uit hoofde van de Flora- en faunawet compenserende maatregelen gereed te zijn, alvorens bestaande verblijfplaatsen van dieren worden vernietigd (door kap, sloop, ontgraven). In het vigerende mitigatie- en compensatieplan worden voor vleermuizen (ophangen kasten, aanleg kelder, nieuwe vliegroutes door aanleg singels), broedvogels (aanleg bouselementen) en amfibieën (aanleg poelen, sloten, faunapassages, landhabitat) alternatieven gecreëerd voor verblijfplaatsen die te zijner tijd als gevolg van kap en sloop (en de aanleg van de baan nadien) verloren gaan. De optelsom van alle maatregelen leidt ertoe dat rondom het vliegveld de leefomgeving van de betrokken soorten verbetert; de omvang van de compensatiemaatregelen is groter dan voor uitsluitend compensatie noodzakelijk is. Zolang de vernietiging van bestaande verblijfsmogelijkheden nog niet is uitgevoerd en de compensatie al wel is gerealiseerd, zijn de mogelijkheden voor de relevante soorten duidelijk groter dan thans het geval is. Hiermee is gezegd dat uitvoering van compensatiemaatregelen niet tot een onomkeerbare situatie leidt.

De maatregelen kap, sloop, dempen van sloten, etc, zijn noodzakelijk om de verlengde baan te kunnen realiseren. Deze maatregelen worden pas uitgevoerd nadat het aanwijzingsbesluit onherroepelijk is geworden. Pas bij uitvoering hiervan zal een onomkeerbare situatie ontstaan; immers pas dan zullen de thans aanwezige verblijf- en/of voortplantingsplaatsen worden vernietigd.

Conclusie

Door Groningen Airport Eelde wordt een mitigatie- en compensatieplan gehanteerd met daarin een concrete uitwerking van maatregelen en een fasering van maatregelen. De uitwerking en fasering leiden pas vanaf het moment dat tot kap of sloop wordt overgegaan tot een onomkeerbare situatie. Daarnaast volgen de gekozen uitwerking en fasering de wettelijke vereisten uit hoofde van de Flora- en faunawet. Hieruit volgt dat zolang kap en sloop pas worden gerealiseerd na het gereedkomen van de voorgenomen compensatie en pas nadat het aanwijzingsbesluit onherroepelijk is geworden, er pas dan sprake zal zijn van een onomkeerbare situatie. De gekozen uitwerking en fasering van maatregelen vallen daarmee binnen de toezegging die door de Staatssecretarissen van V&W en VROM bij brief van 16 juni 2006 is gedaan.

Literatuur

- BugelHajema 2010a. Ontwerp bestemmingsplan Groningen Airport Eelde baanverlenging, Rapport, Gemeente Tynaarlo, Tynaarlo. 3
- BugelHajema 2010b. Ruimtelijke onderbouwing projectbesluit compensatieplan baanverlenging GAE. Rapport Gemeente Tynaarlo, Tynaarlo.
- Bureau Bakker 2010. Plan van aanpak begeleiding mitigatie voor Groningen Airport Eelde. Rapport BB, Groningen.
- Bureau Bakker 2005. Achtergronddocument ecologie behorende bij inpassing Baanverlenging GAE. Rapport, Groningen.

DHV 2005. Inpassing Baanverlenging GAE. Rapport, Groningen.

DHV 2010a. Uitwerking Inpassings- en Compensatieplan baanverlenging. Rapport, DHV, Groningen.