

Gemeente Tynaarlo

Nota zienswijzen ontwerp facetbestemmingsplan “Geluidzoning Groningen Airport Eelde.

1. Inleiding.

Groningen Airport Eelde wil de hoofd baan van het luchtvaartterrein verlengen van 1.800 naar 2.500 m1.

Om de verlenging van de hoofdstartbaan ook daadwerkelijk te kunnen effectueren zijn de volgende besluiten vastgesteld en inmiddels **onherroepelijk** geworden:

- a. de Aanwijzing van het luchtvaartterrein Eelde op grond van de artikelen 27 en 24 Luchtvaartwet (hierna te noemen: “**A- besluit**”) d.d. 15 mei 2001 en de hernieuwde beslissing op bezwaren d.d. 19 februari 2010 van de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;
- b. de toepassing van de artikelen 26 van de Luchtvaartwet in samenhang met artikel 37 van de Wet op de ruimtelijke ordening voor het luchtvaartterrein Eelde (hierna te noemen: “**RO- besluit**”) d.d. 15 mei 2001 en de hernieuwde beslissing op bezwaren d.d. 19 februari 2010 van de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer;
- c. het bij raadsbesluit van 2 november 2010 vastgestelde bestemmingsplan “Groningen Airport Eelde baanverlenging”;
- d. de op 28 september 2010 verleende aanlegvergunning en kapvergunning voor het vellen en rooien van houtopstanden;
- e. het projectbesluit d.d. 28 september 2010 voor het treffen van compenserende maatregelen voor natuur- en landschappelijke waarden, die als gevolg van de baanverlenging verdwijnen;
- f. de verleende sloopvergunningen voor de door GAE aangekochte woningen en opstallen;
- g. het raadsbesluit van 24 mei 2011 om gedeelten van de Eekhoornstraat, de Bunnerzandweg en van de zandweg met fietspad ten westen van de luchthaven aan het openbaar verkeer te onttrekken.

De besluiten genoemd onder a t/m c zijn bij uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 15 februari 2012 onherroepelijk geworden.

De vaststelling van het facetbestemmingsplan voor de geluidzones van GAE vormt het sluitstuk van de procedures om de baanverlenging daadwerkelijk te kunnen effectueren.

2. Facetbestemmingsplan.

Artikel 2 van het RO- besluit schrijft voor dat de gemeenteraad bestemmingsplannen moet vaststellen of herzien voor de gronden gelegen binnen de Ke- en Bkl- contouren genoemd in respectievelijk het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart en het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart.

De bestaande interim-geluidzones in de bestemmingsplannen Buitengebied Vries en Eelde gelden nog en komen te vervallen zodra het bestemmingsplan onherroepelijk wordt.

De nieuwe geluidzones zijn gedeeltelijk al opgenomen in de vigerende bestemmingsplannen “Kleinere kernen/onderdeel Yde- de Punt” en “Groningen Airport Eelde baanverlenging”.

Besloten is tot het opstellen van een facetbestemmingsplan. De geluidscontouren worden daarbij als een deken over (delen van) de volgende bestemmingsplannen en de daarop betrekking hebbende herzieningen gelegd, die voor het overige onverkort van toepassing blijven.

- a. Buitengebied Vries;
- b. Buitengebied Eelde;
- c. Groningen Airport Eelde voorterrein;
- d. Buitengebied Eelde 1974.

3. Terinzagelegging.

De gemeenteraad heeft op 25 januari 2011 besloten dat geen inspraakprocedure wordt gevolgd voorafgaande aan de tervisielegging van het ontwerp van het bestemmingsplan.

Het ontwerp van het facetbestemmingsplan is met ingang van 8 juli 2011 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegd in overeenstemming met artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Op 6 juli 2011 heeft de bekendmaking plaatsgevonden in de Staatscourant, de Oostermoer/Noordenveld en op www.tynaarlo.nl. Tevens heeft op 6 juli 2011 kennisgeving plaatsgevonden aan de diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn, aan de betrokken

Gebleken is dat het digitale bestand dat op www.ruimtelijkeplannen.nl is geplaatst een fout bevatte waardoor de verbeelding (plankaarten) daar niet konden worden geopend. Op de gemeentelijke website deed zich dat probleem niet voor.

In verband met de kwaliteitsnormen die de gemeente Tynaarlo hanteert is besloten dit gebrek in de procedure te herstellen en is het facetbestemmingsplan opnieuw in ontwerp ter visie gelegd en wel vanaf 23 september 2011 gedurende zes weken. Daarvan is op 21 september 2011 (weer) kennis gegeven in de Staatscourant, de Oostermoer/Noordenveld en op www.tynaarlo.nl

Gedurende de termijn van tervisielegging kon een ieder zijn zienswijze over het ontwerp schriftelijk of mondeling kenbaar maken aan de gemeenteraad.

4. Procedure behandeling zienswijzen.

Tegen het bestemmingsplan is door de Vereniging Omwonenden Luchthaven Eelde bij brief van 16 augustus 2011, ingekomen op 17 augustus 2011, een schriftelijke zienswijze ingediend.

In verband met het feit dat:

- a. de vaststelling van het facetbestemmingsplan niet spoedeisend was gelet op de geldende (interim) geluidzones in de bestemmingsplannen Buitengebied Eelde en Vries, "kleinere kernen" en "Groningen Airport baanverlenging" (dat op 15 januari 2011 in werking trad maar toen nog niet onherroepelijk was);
 - b. een deel van de beroepen tegen het "A- besluit" betrekking had op een onjuiste berekening van het aantal geluidgehinderden in het ADECS- rapport 2005,
 - c. op 3 november 2011 de behandeling van de beroepen tegen zowel de Aanwijzingen van het Rijk als het bestemmingsplan "Groningen Airport Eelde baanverlenging" plaatsvond,
- is besloten om de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State af te wachten alvorens de gemeenteraad het voorstel te doen om het bestemmingsplan vast te stellen. Bij de vaststelling kan nu met de uitspraken d.d. 15 februari 2012 rekening worden gehouden en kan de toelichting op het bestemmingsplan worden geactualiseerd.

5. Ingediende zienswijzen.

1. Het vermeldde op pagina 15 van de toelichting op het ontwerp: "*Dit plan heeft tot doel de nieuwe geluidzones rond luchthaven GAE planologisch te regelen. Ten aanzien van de financiering van de baanverlenging zijn reeds uitgebreide procedures in het kader van de aanwijzing gevoerd*" is onjuist. De uitgebreide procedures ten aanzien van de financiering van de baanverlenging in het kader van de aanwijzing zijn nog niet afgerond. De aanwijzingen (met daarin de toestemming voor de baanverlenging) zijn nog niet onherroepelijk geworden omdat nog een beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State loopt. Deze beroepsprocedure heeft betrekking op de financiële basis die noodzakelijk is om de baanverlenging mogelijk te maken. Daarom is de economische uitvoerbaarheid van het initiatief – aanwijzing met baanverlenging – nog niet afdoende aangetoond.
2. Het vermeldde op pagina 15 van de toelichting op het ontwerp: "*In het kader van de baanverlenging worden wel kosten gemaakt (compensatiemaatregelen) en er is altijd kans op planschade. Over deze kosten zijn afspraken gemaakt met GAE en het Rijk en er zijn overeenkomsten gesloten*" is onvolledig omdat de kosten van de aanleg van de baanverlenging zelf niet worden genoemd.
3. Het vermeldde op pagina 15 van de toelichting op het ontwerp: "*Er worden geen nieuwe bouwplannen voorgenomen in dit plan. Gezien het vorenstaande is een exploitatieplan voor dit bestemmingsplan niet aan de orde*" is onjuist. Er wordt gesuggereerd dat een exploitatieplan achterwege kan blijven als in het bestemmingsplan zelf geen nieuwe bouwplannen zijn voorgenomen. Het aan de orde zijnde bestemmingsplan dient om de realisatie van bouwplannen (in casu de baanverlenging) mogelijk te maken. Een voorwaarde voor de uitvoering van dit bestemmingsplan is dat het eraan ten grondslag liggende bouwplan wordt uitgevoerd. Verwezen wordt naar artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening. Lid f bepaalt dat inzicht moet worden

geboden in de uitvoerbaarheid van het plan. Aangezien de uitvoerbaarheid van de baanverlenging nauw samenhangt met de overlevingskansen van het luchthavenbedrijf GAE dient het plan ook inzicht te verschaffen over de garanties voor het voortbestaan van de luchthaven.

4. Het facetbestemmingsplan voortijdig is omdat de aanwijzingsbesluiten nog niet onherroepelijk zijn. Tevens wordt geconstateerd dat de toelichting op het bestemmingsplan niet juist, niet volledig en niet zorgvuldig is opgesteld. Verzocht wordt om dat verzuim te herstellen.

Reactie.

Algemeen.

De zienswijze is tijdig ingediend, dus ontvankelijk.

Ten tijde van het indienen van de zienswijze waren het A- besluit en het RO- besluit nog niet onherroepelijk geworden, zodat ingevolge artikel XVII, eerste lid, van de Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML), artikel 30 van de Luchtvaartwet van toepassing was.

Ingevolge artikel 30, tweede lid, van de Luchtvaartwet kunnen zienswijzen tegen het bestemmingsplan geen grond vinden in bedenkingen tegen het A- besluit en het RO- besluit.

Op 15 februari 2012 zijn het A- besluit en het RO- besluit onherroepelijk geworden. Artikel 3.8, lid 2 van de Wet ruimtelijke ordening bepaalt dat, 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, zienswijzen daarop geen betrekking kunnen hebben.

De beroepsgronden van VOLE zien op de financiering en economische uitvoerbaarheid van de baanverlenging en kunnen daarom in de onderhavige procedure niet aan de orde komen.

De toelichting op het bestemmingsplan maakt formeel geen deel uit van het bestemmingsplan.

Desondanks kiezen wij er wel voor om puntsgewijs op de opmerkingen in te gaan. Dit mede ter actualisering van de toelichting op het bestemmingsplan.

Ad 1 en 2.

In de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 15 februari 2012, nr. 201003555/1/R1, zijn de aspecten "geldigheid van de beschikking van de Europese Commissie" (overwegingen 2.10 tot en met 2.10.4) en "financiële uitvoerbaarheid en staatssteun" (overwegingen 2.11 tot en met 2.11.4.8) uitvoerig aan de orde gekomen.

De uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak is als bijlage aan deze notitie toegevoegd. *De Afdeling ziet geen aanleiding om te twifelen aan de geldigheid van de beschikking van de Europese Commissie van 19 november 2009, zodat in dit geval geen aanleiding bestaat tot het stellen van prejudiciële vragen.*

De Afdeling is ook tot de conclusie gekomen, dat de Nederlandse staat niet verplicht is om de bestaande maatregel, welke inhoudt dat exploitatieverliezen van GAE gecompenseerd zullen worden, op te schorten totdat de procedure van artikel 18 van de Procedureverordening 659/1999 is beëindigd. VOLE heeft niet aannemelijk gemaakt dat de ministers zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat de exploitatie van GAE ondanks de procedure betreffende bestaande staatssteunregelingen overeenkomstig artikel 17 van de procedureverordening voldoende is verzekerd. Dat de jaarlijkse bijdrage in 2012 zal eindigen maakt het voorgaande niet anders, nu uit het geactualiseerde businessplan volgt dat hiermee in de meerjarenperspectieven rekening is gehouden en de staatssecretaris ter zitting te kennen heeft gegeven dat GAE in staat is de exploitatietekorten, die tot en met het break even point omstreeks 2018 zullen optreden, zelf te financieren met inachtneming van de overeengekomen exploitatiebijdragen tot en met het jaar 2012"

De kosten van de baanverlenging (inclusief compenserende maatregelen voor de flora- en fauna en beplanting die voor de baanverlenging moet wijken) komen ten laste van het budget "baanverlenging" van GAE. Hetzelfde geldt voor de planschades, die niet voor rekening van het rijk komen.

Met deze uitspraak is de economische uitvoerbaarheid van het initiatief afdoende aangetoond.

Ad 3.

Op grond van artikel 6.12, lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor de gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen.

Artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) wijst als een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1, lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening aan, een bouwplan voor:

- a. de bouw van een of meer woningen;
- b. de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- c. de uitbreiding van een gebouw met tenminste 1000 m² bruto-vloeroppervlakte of met een of meer woningen;
- d. de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits tenminste 10 woningen worden gerealiseerd;
- e. de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1500 m² bruto-vloeroppervlakte bedraagt;
- f. de bouw van kassen met een oppervlakte van tenminste 1000 m² bruto-vloeroppervlakte.

Het onderhavige facetbestemmingsplan voorziet niet in bouwplannen als bedoeld in artikel 6.2.1 lid 1 Bro, zodat een exploitatieplan niet aan de orde is.

De verlenging van de startbaan van 1.800 naar 2.500 meter met bijbehorende werken is geen "bouwplan" in de zin van artikel 6.12, lid 1 Wro en artikel 6.2.1 van het Bro. Er is slechts sprake van de uitvoering van een civieltechnisch werk.

De "overlevingskansen van het luchthavenbedrijf GAE" en het verschaffen van "inzicht" over de garanties voor het voortbestaan van de luchthaven staan buiten de orde van het facetbestemmingsplan.

Ad 4.

Zowel het A- besluit als het RO- besluit is op 15 februari 2012 onherroepelijk geworden.

Conclusie.

De zienswijze van VOLE is ongegrond.

Voorstel.

De gemeenteraad wordt voorgesteld om:

1. De zienswijze van VOLE ongegrond te verklaren zoals in de Nota "zienswijzen ontwerp facetbestemmingsplan "Geluidzonering Groningen Airport Eelde" is aangegeven.
2. De toelichting op het facetbestemmingsplan te actualiseren in verband met de uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 15 februari 2012, nrs. 201003555/1/R1 en 201100603/1/R1.
3. Het facetbestemmingsplan "Geluidzonering Groningen Airport Eelde" vast te stellen overeenkomstig het ontwerp zoals dat vanaf 23 september 2011 gedurende zes weken ter inzage is gelegd.
4. Te verklaren, dat dit besluit wordt genomen ter ontwikkeling en verwezenlijking van een aanwijzingsbesluit op grond van de Luchtvaartwet als bedoeld in bijlage 1 onder punt 6 van de Crisis- en herstelwet en te constateren dat het besluit daardoor valt onder de Crisis- en herstelwet.

Vries, 6 maart 2012.

Burgemeester en wethouders van Tynaarlo.