

TOETSINGSADVIES OVER HET MILIEU-EFFECTRAPPORT  
UITBREIDING LUCHTHAVEN ZUID-LIMBURG

120-216

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Toetsingsadvies

Toetsingsadvies over het milieu-effectrapport uitbreiding  
Luchthaven Zuid-Limburg / [door een werkgroep van de Commissie voor de milieu-  
effectrapportage; voorz. H.G. Ouwerkerk].  
Utrecht: Commissie voor de milieu-effectrapportage.  
ISBN 90-71887-39-1  
SISO 614.63 UDC [504.05:711.77](492.945)  
Trefw.: milieu-effectrapportering; luchthavens



commissie voor de milieu-effectrapportage  
WERKGROEP m.e.r. UITBREIDING LUCHTHAVEN ZUID-LIMBURG

Aan de Minister van Verkeer  
en Waterstaat,  
Postbus 20901,  
2500 EX 's-GRAVENHAGE

uw kenmerk

LT/L 22299  
onderwerp

Toetsing MER Uitbreiding  
Luchthaven Zuid-Limburg

uw brief

12 mei 1987

ons kenmerk

U329/87/Sc/ao/120-212  
utrecht,

1 september 1987

Met bovengenoemde brief verzocht u de Commissie voor de milieu-effectrapportage advies uit te brengen over het milieu-effectrapport (MER) Uitbreiding Luchthaven Zuid-Limburg.

Hierbij bied ik u het advies van de Commissie aan, overeenkomstig artikel 41z van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm). Het advies is opgesteld onder verantwoordelijkheid van de daartoe ingestelde werkgroep van de Commissie onder voorzitterschap van ondergetekende. Het omvat de toetsing van het MER in de vorm van opmerkingen en aandachtspunten, die zijn bijeengebracht overeenkomstig de onderwerpen, die volgens de Wabm en de op 30 september 1986 door u vastgestelde richtlijnen voor het MER alsmede de aanvullende richtlijnen van 20 november 1986 tenminste in het MER behandeld moesten worden.

Uit het toetsingsadvies komt naar voren dat de Commissie meent, dat het MER niet voldoet aan de eisen, die aan milieu-effectrapportage als hulpmiddel voor de besluitvorming gesteld mogen worden. Met name schiet het MER te kort in de voorspelling van de werkelijke geluidhinder voor de betrokken omwonenden en de behandeling van de hydrologische effecten, die zullen optreden als gevolg van de voorgenomen uitbreiding van de luchthaven. De Commissie heeft tijdens contacten met het bevoegd gezag op 10 september 1986 en 7 juli 1987 en ook in haar advies d.d. 25 februari 1986 er op gewezen dat voor een goed inzicht in de omvang van de geluidhinder ook de geluidhinder buiten de 35 Ke-contouren in beschouwing moet worden genomen. In het MER wordt wel de geluidhinder in fysische grootheden binnen de 35 Ke-contouren beschreven, maar ontbreekt echter geheel een beeld van de werkelijk voor betrokkenen optredende geluidhinder, zowel binnen als buiten de 35 Ke-contouren behorende bij de verschillende in het MER behandelde alternatieven.

Wat betreft de hydrologische aspecten biedt het MER onvoldoende informatie voor een duidelijk inzicht in de effecten van de voorgenomen activiteit op de grondwatervoeding en de kwelbronnen aan de rand van het plateau, waarop de uitbreiding van de luchthaven is geprojecteerd. Het spreekt vanzelf dat in het licht van deze tekortkomingen het alternatief dat de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu biedt (ex artikel 41j, derde lid van de Wabm) in het MER ook niet goed uit de verf komt.

Daarnaast vraag ik nog uw aandacht voor het volgende.

In het MER kiest de initiatiefnemer voor het express-alternatief en de 80/20 variant, terwijl het bevoegd gezag in de ontwerp-aanwijzing uitgaat van de zogeheten 50/50 variant. De uitvoering van beide varianten zal milieu-effecten met zich meebrengen, die niet beperkt blijven tot het Nederlandse grondgebied. Het MER maakt niet duidelijk welke gevolgen ten aanzien van de geluidhinder en de veiligheid kunnen worden verwacht voor bewoners in de aan- en afvliegroutes in de aangrenzende gebieden in België en in West-Duitsland.

Met de kritische toonzetting van het toetsingsadvies heeft de Commissie tot uitdrukking willen brengen, dat zij na bestudering van het MER tot de conclusie is gekomen, dat in het MER de benodigde milieu-informatie onvoldoende aan bod is gekomen. In vergelijking met het enige tijd geleden verschenen OWEMA rapport biedt het MER weinig waardevolle aanvullende milieu-gegevens voor een weloverwogen besluitvorming. De doorwerking van deze milieu-effectrapportage naar het te nemen aanwijzingsbesluit zal voor een belangrijk deel afhangen van de bereidheid van het bevoegd gezag alsnog de voor het milieu-belang zo onontbeerlijke informatie te (doen) verzamelen. Op 6 juli jl. heeft de Commissie hierover van gedachten gewisseld met vertegenwoordigers van het bevoegd gezag en de Luchthaven Zuid-Limburg. Dit heeft ertoe geleid dat de Rijksluchtvaartdienst de Commissie mondeling heeft laten weten na ontvangst van het toetsingsadvies van de Commissie nadere informatie te (doen) verzamelen voor enige van de hierboven genoemde aspecten waaronder de bepaling van de werkelijk optredende geluidhinder en de hydrologische gevolgen van de voorgenomen activiteit op de waterhuishouding in het studiegebied. De Commissie gaat ervan uit dat het hier publieke documenten zal betreffen, die actief openbaar gemaakt zullen worden en waarover derden hun mening kunnen geven. In dat geval is de Commissie bereid deze aanvullende informatie te toetsen ten behoeve van het verdere verloop van de besluitvorming.

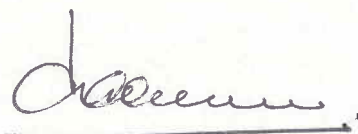
Tot slot kan het wellicht van nut zijn u te berichten dat de Commissie tijdens haar besprekingen heeft moeten constateren dat de bij deze besluitvorming tot nu toe gevolgde m.e.r.-procedure bij voortdurende onzorgvuldigheden heeft gekend, waarop de Commissie telken male heeft moeten wijzen. Voor een deel zijn deze toe te schrijven aan een zekere onwennigheid omtrent de toepassing van m.e.r. op een aanwijzing volgens de Luchtvaartwet. Dat neemt niet weg dat de geconstateerde onzorgvuldigheden de geloofwaardigheid naar derden van deze m.e.r.-procedure niet in positieve zin beïnvloed hebben.

kenmerk : U 247/87/Sc/ao/129-212

vervolgblad: 2

Zo heeft de Commissie moeten constateren dat vanwege de in de tekst van de bekendmaking gehanteerde formulering de insprekers minder ruimte werd geboden tot het maken van opmerkingen over het MER dan in de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne is voorzien (artikel 41w, tweede lid).

De Commissie zal gaarne vernemen op welke wijze u gebruik zult maken van haar advies. Een afschrift van deze brief is heden gezonden aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, die met u bevoegd gezag is in de onderhavige besluitvorming.



drs. H.G. Ouwerkerk,  
voorzitter van de werkgroep m.e.r.  
Uitbreiding Luchthaven Zuid-Limburg.

BIJLAGE: 1

TOETSINGSADVIES OVER HET MILIEU-EFFECTRAPPORT  
UITBREIDING LUCHTHAVEN ZUID-LIMBURG

Advies op grond van artikel 41z, eerste en tweede lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne over de inhoud van het Milieu-effectrapport Uitbreiding Luchthaven Zuid-Limburg.

Uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer door een werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage.

de secretaris,



drs. J.J. Scholten

de voorzitter,



drs. H.G. Ouwerkerk

Utrecht, 31 augustus 1987

## INHOUDSOPGAVE

	blz.
1. INLEIDING	1
2. SAMENVATTING VAN HET TOETSINGSADVIES	3
3. TOETSING VAN HET MER IN HOOFDLIJNEN	5
3.1 De samenvatting, vorm en presentatie	5
3.1.1 De samenvatting in het MER	5
3.1.2 Vorm en presentatie	5
3.2 Doel en belang van de voorgenomen handeling	5
3.3 Beschrijving van de voorgenomen handeling en de alternatieven	8
3.3.1 Het gebruik van de luchthaven	8
3.3.2 De voorgenomen handeling	9
3.3.3 Uitvoeringsalternatieven	10
3.3.4 De beschouwde alternatieven ten aanzien van de activiteit	12
3.3.5 Alternatieven met de noord-zuidbaan	12
3.3.6 Alternatieven in het gebruik van de oost-westbaan	12
3.3.7 Het meest milieu-vriendelijke alternatief	13
3.4 Beschrijving van de relevante besluitvorming	14
3.4.1 De voorgeschiedenis en het verdere gebruik van het MER	14
3.4.2 Beschrijving van de reeds genomen besluiten	15
3.4.3 Procedurele aspecten	15
3.4.4 Overige beleidsvoornemens	15
3.5 Beschrijving van de huidige situatie	16
3.6 Beschrijving van de effecten op het milieu	18
3.7 Beschrijving van de effectenbeperkende maatregelen	23
3.8 Vergelijking van de in beschouwing genomen alternatieven	24
3.9 Overzicht van de leemten in kennis en informatie	24
3.10 Evaluatie achteraf en monitoring	25

## BIJLAGEN

1. Kennisgeving over inspraak oost-westbaan Luchthaven Zuid-Limburg, Nederlandse Staatscourant, 29 april 1987 en bekendmaking hoorzittingen oost-westbaan Luchthaven Zuid-Limburg, Nederlandse Staatscourant, 19 juni 1987.
2. Brief van 29 april 1987 van de Minister van Verkeer en Waterstaat over de toezending van het milieu-effectrapport.
3. Samenstelling van de werkgroep van de Commissie voor de milieu-effect-rapportage.
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen.
5. Commentaar op geluid-contouren "MER Zuid-Limburg".

## 1. INLEIDING

De N.V. Luchthaven Zuid-Limburg wil de bestaande luchthaven uitbreiden met een oost-west gerichte baan van 3500 m. Voor deze uitbreiding is een wijziging nodig van de aanwijzing als luchtvaartterrein volgens de Luchtvaartwet. Voor de besluitvorming daarover is een milieu-effect-rapport (MER) opgesteld.

Het bevoegd gezag bij deze procedure is de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Het bevoegd gezag maakte het MER bekend op 29 april 1987 met een kennisgeving in de Nederlandse Staatscourant en enige dagbladen. De bescheiden voor de procedure van de uitbreiding van de luchthaven zijn op 1 mei 1987 ter inzage gelegd (bijlage 1).

Het milieu-effectrapport is op 29 april toegezonden aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage (bijlage 2).

De Commissie voor de milieu-effectrapportage werd daarmee in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over het milieu-effectrapport (conform artikel 4lz van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne).

Het advies heeft betrekking op:

- het niet voldoen aan de in de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) gestelde regels voor de inhoud van het milieu-effectrapport (artikel 4lj en 4lk van de Wabm) mede gelet op de door het bevoegd gezag gegeven richtlijnen voor het milieu-effectrapport
- dan wel op onjuistheden in het rapport (artikel 4lw, tweede lid van de Wabm).

Het hierbij uitgebrachte toetsingsadvies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Deze werkgroep heeft ook het advies met aanbevelingen voor de inhoud van het milieu-effectrapport opgesteld. Dat werd op 25 februari 1986 uitgebracht en betrof het zogeheten toetsingskader. De huidige samenstelling van de werkgroep is vermeld in bijlage 3. De werkgroep vertegenwoordigt de Commissie voor de milieu-effectrapportage en wordt verder in dit advies aangeduid met de Commissie. De Commissie vergaderde op 18 mei, 24 juni, 6 juli en 28 augustus 1987. In de laatste vergadering werd het onderhavige advies vastgesteld. Op 26 september 1986 bracht de Commissie een werkbezoek aan de luchthaven waarbij zij zich liet voorlichten over de voorgenomen uitbreiding van de luchthaven. Op verzoek van de Commissie wisselde op 6 juli 1987 een vertegenwoordiging van de Commissie van gedachten met het bevoegd gezag en de initiatiefnemer. De gedachtenwisseling vond plaats aan de hand van een concept van het advies en een brief met enkele hoofdpunten voor het advies.

In overeenstemming met het gestelde in artikel 4lz, tweede lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne heeft de Commissie alle (in totaal 1269, waarvan 1061 gelijkloidend) via gedelegeerde bevoegdheid



(Inspraak Uitbreiding Luchthaven Zuid-Limburg) ontvangen bezwaarschriften, commentaren, adviezen en opmerkingen in beschouwing genomen. Voor zover deze reacties (zie bijlage 4) betrekking hebben op het onderwerp van de milieu-effectrapportage, werden zij in het toetsingsadvies verwerkt. Waar dit voor specifieke punten het geval is, wordt in de tekst door middel van een voetnoot naar de betreffende reacties verwezen.

De Commissie heeft bij verwijzing naar de inspraakreacties alleen bedoeld te refereren aan het betrokken onderdeel van die reacties. Een verwijzing betekent dus niet een verwijzing naar de integrale tekst van die reactie. Sommige verwijzingen zijn aangegeven als ondersteuning van de mening van de Commissie, terwijl andere verwijzingen onderwerpen aanroeren die hun oorsprong hebben in de inspraak. In enkele inspraakreacties<sup>1</sup> is een vrijwel volledige toetsing van het MER opgenomen; in dit advies wordt daar alleen bij hoofdpunten naar verwezen.

---

<sup>1</sup> Bijlage 4, met name de inspraakreacties nrs. d, 3 en 178.

## 2. SAMENVATTING VAN HET TOETSINGSADVIES

De Commissie voor de milieu-effectrapportage is van mening dat het MER onvoldoende informatie biedt om een betrouwbaar en voor de besluitvorming bruikbaar beeld te kunnen vormen van de voorgenomen activiteit en de mogelijke milieugevolgen daarvan.

De volgende tekortkomingen zijn daarbij van essentieel belang:

- a. Er zijn te weinig gegevens en feiten vermeld over de vormgeving en uitvoering van de nieuwe baan en de nieuwe luchthaven. Het ontbreken van een inrichtingsplan en van een beschrijving van de besluitvorming over inrichting en beheer roept vele vragen en onzekerheden op.
- b. Het beoogde doel is gefixeerd op het bereiken in het jaar 2000 van de groei-doelstelling volgens het express-scenario. In het MER wordt niet aangegeven wat daarna kan gebeuren. De beschreven eindsituatie wordt beschouwd als statisch, maar zal eerder dynamisch zijn. Uit het MER blijkt onvoldoende duidelijk in hoeverre en waarom de gepresenteerde alternatieven binnen de doelstelling van de initiatiefnemer als realistisch zijn te beschouwen.
- c. De beschrijvingen van de bestaande situatie op milieugebied en van de te verwachten milieugevolgen schieten vooral te kort voor de aspecten geluid en geohydrologie.
  - 1<sup>e</sup>. Wat betreft geluid is de beschrijving van de te verwachten gevolgen te weinig uitgewerkt, wordt geen aandacht besteed aan de gevolgen buiten de 35Ke-contouren en is er nauwelijks ingegaan op de specifieke gevolgen die de vele nachtvluchten zullen hebben voor met name de gezondheid.
  - 2<sup>e</sup>. De geohydrologische aspecten worden wel kwalitatief beschreven, maar daaruit blijkt niet welke voorzieningen zullen worden aangebracht en welke gevolgen zullen optreden. Voor het aanpakken daarvan wordt verwezen naar nog te verrichten onderzoek en nog te nemen besluiten.
  - 3<sup>e</sup>. De beschrijvingen van de overige milieu-aspecten zijn wel uitvoerig, maar weinig uitgewerkt naar feitelijke ingrepen en te verwachten gevolgen.
  - 4<sup>e</sup>. Een punt hierbij is nog, dat het studiegebied erg beperkt is opgevat en dat nauwelijks aandacht wordt besteed aan mogelijke gevolgen in België en in Duitsland. Dit laatste vooral met het oog op de aspecten geluid en veiligheid.
- d. Het MER geeft geen toereikend inzicht in de milieubescherpende maatregelen die daadwerkelijk zullen worden getroffen. De keuzes daaruit worden verschoven naar de toekomst. Het MER bevat geen aanduiding van de wijze waarop daarover besluitvorming zal plaatsvinden en het gebruik dat daarbij zal worden gemaakt van milieu-informatie.

In het MER wordt onvoldoende onderbouwd dat door dergelijke maatregelen en door de aanpassingsinrichting en een waterhuishoudingsplan de milieugevolgen afdoende kunnen worden ondervangen.

- e. In het MER is niet beschreven hoe en wanneer bij de besluitvorming over het aanleggen van de nieuwe baan en het gebruik van de luchthaven rekening zal worden gehouden met de milieu-aspecten en welke rol het MER zal vervullen bij de toepassing van op milieu-aspecten gerichte wetten zoals de Hinderwet en de Ontgrondingenwet. De Wet algemene bepalingen milieuhygiëne stelt in artikel 41 ai, dat bij het nemen van een besluit waarvoor een MER is gemaakt, het bevoegd gezag rekening moet houden met alle gevolgen die de activiteit waarop het besluit betrekking heeft, voor het milieu kan hebben. Het MER is daar niet op afgestemd en biedt daarvoor onvoldoende basis. Het ontbreken van een goede uitwerking in het MER van het wettelijk vereiste meest-milieuvriendelijke alternatief vormt daarvoor een duidelijk manco.

De Commissie is van mening dat de in het onderhavige toetsingsadvies geconstateerde tekortkomingen betreffende de zeer belangrijke geluid- en geohydrologische aspecten alsnog kunnen worden ondervangen door het uitwerken van voor het merendeel reeds bestaande informatie.

### 3. TOETSING VAN HET MER IN HOOFDLIJNEN

De toetsing is uitgevoerd per hoofdstuk van het MER. Daarbij is aan het begin van de paragrafen steeds de omschrijving voor de inhoud van het betreffende onderdeel weergegeven volgens artikel 4lj van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne.

#### 3.1 De samenvatting, vorm en presentatie

##### 3.1.1 De samenvatting in het MER

Artikel 4lj, eerste lid onder h van de Wabm:

Het MER bevat tenminste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effect-rapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven".

De samenvatting in het MER voldoet naar de mening van de Commissie wat betreft opzet en redactie aan de gestelde eisen en aan de richtlijnen. Daarbij moet worden opgemerkt, dat de inhoudelijke tekortkomingen in het MER ook doorwerken in de samenvatting.

##### 3.1.2 Vorm en presentatie

Het MER is over het algemeen eenvoudig en goed leesbaar. Op enkele plaatsen zijn belangrijke uitspraken cryptisch of onduidelijk geformuleerd (met name in hoofdstuk 2).

De mate van detaillering is door een ver doorgevoerde systematische aanpak nogal eens onevenwichtig. Dat laatste geldt ook voor de omvang van de passages over de verschillende milieu-aspecten.

#### 3.2. Doel en belang van de voorgenomen handeling

Artikel 4lj, eerste lid onder a van de Wabm:

Het MER bevat tenminste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd".

De in paragraaf 2 van de richtlijnen genoemde onderwerpen voor dit deel van het MER zijn alle behandeld. De behandeling geeft aanleiding tot de volgende opmerkingen:

De primaire doelstelling:

De beschrijving van het doel en belang van de voorgenomen handeling is voldoende duidelijk wat betreft de primaire doelstelling: het bedrijfs-economisch rendabel maken van de luchthaven. Deze doelstelling is echter nauwelijks uitgewerkt. Uit het MER blijkt niet in hoeverre de doelstelling zal worden gerealiseerd bij de behandelde alternatieven en wat de voor het realiseren wezenlijke factoren zijn.

Het ontbreken van inzicht daarin maakt het onmogelijk om te beoordelen of de gepresenteerde alternatieven door de initiatiefnemer terecht als niet redelijk zijn gekenmerkt.

De rentabiliteit zal worden bepaald door de omvang van de investeringen en door het gebruik dat daarna van de luchthaven wordt gemaakt. Het is een ernstig gemis dat niet wordt aangegeven waar het omslagpunt van verlies naar winst ligt in de ontwikkeling van de luchthaven.

#### Deelaspect: milieuhygiënische betekenis

Op pag. 27 wordt gesteld dat: "Afgeleide doelstellingen en randvoorwaarden worden gevormd door de onderhavige deelaspecten, die ieder voor zich een bepalende randvoorwaarde voor de aanleg van de oost-westbaan betekenen". Eén deelaspect heeft betrekking op de milieuhygiënische betekenis. Daarmee wordt de indruk gewekt dat de voorgenomen handeling tevens als doelstelling heeft om de situatie op het gebied van de milieuhygiëne te verbeteren en dat dit een harde randvoorwaarde vormt. Op pag. 28 wordt daarna het volgende gesteld: "Door de aanleg van de oost-westbaan zal, met het dan voorspelde verkeersaanbod en een geluid-optimale verkeersverdeling, een aanmerkelijk betere situatie ontstaan wat betreft de geluidhinder, ten opzichte van de huidige en de te verwachten situatie op de noord-zuidbaan, zonder aanleg van de oost-westbaan. Het aantal omwonenden dat een bepaalde geluidbelasting ondervindt, wordt bij aanleg van de oost-westbaan duidelijk verminderd."

Deze passage geeft sterk de indruk dat na realisering van de voorgenomen activiteit de geluidbelasting minder zal zijn dan in de huidige situatie.

Volgens de gegevens in het MER is echter het tegendeel het geval. Zie de bijgevoegde tabel waarin een raming is gegeven van het aantal vaak ernstig gehinderden binnen de 35 Ke-contouren.

Verder is in de genoemde passage uitsluitend ingegaan op de geluidhinder en niet op de andere milieu-aspecten.

Het mag zo zijn dat oorspronkelijk het plan tot het aanleggen van een oost-west gerichte baan van (toen nog) 2500 m is ingegeven door overwegingen m.b.t. de geluidhinder. Het is echter niet meer realistisch om voor de nu voorgestelde baan en bij het voorgenomen gebruik de milieuhygiënische betekenis als afgeleide doelstelling te presenteren. De winst die de gunstiger situering van de nieuwe baan biedt, wordt te niet gedaan door de voorgenomen groei van het gebruik, het nagestreefde gebruik tijdens de nacht en door de milieugevolgen voor andere aspecten dan geluid.

TABEL: Raming van het aantal vaak ernstig gehinderden binnen de 35 Ke-contour van het vliegveld Zuid-Limburg in de huidige situatie (1985) en voor de verschillende alternatieven bij uitbreiding.

<u>Alternatief</u>	<u>Omschrijving</u>	<u>35-40 KE</u>	<u>40-45 KE</u>	<u>45-50 KE</u>	<u>50-55 KE</u>	<u>55-60 KE</u>	<u>60-65 KE</u>	<u>Totaal vaak ernstig gehinderden</u>
	% vaak ernstig gehinderd	25%	30%	35%	40%	45%	50%	
Huidige situatie	aantal woningen bevolking Vaak ernstig gehinderden	1.321 3.038 758	277 637 191	39 90 31	46 106 42			1.022
Express-alternatief 80-20	aantal woningen bevolking Vaak ernstig gehinderden	1.895 4.359 1.090	654 1.504 451	227 522 183	42 97 39	13 30 13	2 5 2	1.778
Express-alternatief 50-50	aantal woningen bevolking Vaak ernstig gehinderden	1.040 2.392 598	401 922 277	149 343 120	39 90 36	16 37 17	3 7 3	1.051
Voortgangs-alternatief	aantal woningen bevolking Vaak ernstig gehinderden	292 672 168	44 101 30	7 16 6	4 9 4			208
Nulplus-alternatief	aantal woningen bevolking Vaak ernstig gehinderden	2.176 5.005 1.251	1.447 3.328 998	1.064 2.447 857	537 1.235 494	83 190 86	14 32 16	3.702
Nulmin-alternatief	aantal woningen bevolking Vaak ernstig gehinderden	1.279 2.942 735	761 1.750 525	372 856 299	34 78 31			1.590

Gegevens berekend aan de hand van tabel 5.6.1, tabel 6.6.1 en tabel 7.9.1 (blz. 101, 160 en 203 van het milieu-effectrapport).

Uitgaande van:

gemiddelde woningbezetting : 2.3

aantal vaak ernstig gehinderden: (aantal Ke - 10) procent van de blootgestelde bevolking (afgerond naar onder)

Wegens het ontbreken van gegevens over het aantal woningen in de zône van 20-35 Ke, was het niet mogelijk het aantal vaak ernstig gehinderden in dit gebied te schatten. Dit bedraagt circa 10-25% van de totale bevolking in deze zône. Deze cijfers betreffen de situatie, indien er geen geluidwerende maatregelen aan de woningen worden uitgevoerd.

Conclusie:

In het MER wordt op blz. 4 gesteld:

"Door de aanleg van de oost-westbaan kan ... een aanmerkelijk betere situatie ontstaan wat betreft de geluidhinder, ten opzichte van de huidige en de te verwachten situatie op de noord-zuidbaan, zonder aanleg van de oost-westbaan".

Alleen het voortgangsalternatief voldoet aan deze afgeleide doelstelling.

Deelaspect: de betekenis voor de regionale economie

In verschillende inspraakreacties<sup>2</sup> wordt gesteld dat de primaire doelstelling van het project in wezen niet is gericht op het bedrijfs-economisch belang voor de luchthaven, maar op het vergroten van de werkgelegenheid in de regio.

Het MER geeft geen verder inzicht in de verhouding van beide doelstellingen. Gezien de vergaande betrokkenheid van de overheid bij de financiering en de verdere realisering lijkt het in het MER geschetste beeld van het doel en belang van de activiteit te simpel en onvoldoende voor een goede oordeelsvorming.

### 3.3 Beschrijving van de voorgenomen handeling en de alternatieven

Artikel 41j, eerste lid onder b van de Wabm:

Het MER bevat ten minste: "een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen".

Artikel 41j, derde lid van de Wabm:

"Tot de ingevolge het eerste lid onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast".

#### 3.3.1 Het gebruik van de luchthaven (3.3. van de richtlijnen)

Het voorgenomen gebruik van de luchthaven na het aanleggen van de nieuwe baan is beschreven in het express-scenario. Dat scenario geeft een beeld van de beoogde ontwikkeling tot het jaar 2000. Het beeld voor het jaar 2000 wordt gebruikt om de gevolgen te beoordelen. Deze keuze is echter zeer arbitrair. Het is immers te verwachten dat indien de beoogde groei wordt gerealiseerd de luchthaven ook na 2000 zal willen blijven groeien. Het is dan weliswaar nodig om de aanwijzing van de luchthaven daarvoor te wijzigen en opnieuw een milieu-effectrapport op te stellen. Er zijn echter geen uitzonderlijke randvoorwaarden aan te geven, die een verdere ontwikkeling onmogelijk maken. De beperkingen zoals die nu voortvloeien uit de luchtruimtestructuur kunnen dan heel anders zijn. Dit betekent dat het in het MER geschetste beeld niet een stabiele eindsituatie beschrijft, maar een situatie die nog volop in ontwikkeling kan zijn.

Dit aspect komt in het MER niet aan de orde.

In het MER wordt ook niet ingegaan op de onzekerheden rond de beoogde ontwikkeling en de mogelijke gevolgen daarvan. Wat is aan ontwikkelingen te verwachten op andere, buitenlandse luchthavens? Worden die ook

---

2 Bijlage 4, onder meer de inspraakreacties nrs. f, 3 en 178.

's nachts opengesteld? Zal de behoefte aan het vervoer van express-goederen blijven toenemen of juist afnemen door nieuwe telecommunicatietechnieken?

In het MER worden andere scenario's dan het express-scenario als niet-realistisch beoordeeld. In hoeverre verliest het express-scenario zijn aantrekkelijkheid, indien de ontwikkelingen minder snel of anders verlopen dan nu wordt verwacht?

De beschrijving van het beoogde gebruik van de luchthaven volgens het express-scenario is op zichzelf wel voldoende duidelijk (3.2.2). Voor feitelijke gegevens over het gebruik van de banen, grootte en typen vliegtuigen en de verdeling van het verkeer over het etmaal (gevraagd in 3.3 van de richtlijnen) is het noodzakelijk de bijlagen te raadplegen. Deze gegevens horen echter in het MER thuis. De vermelde gegevens zijn minder gespecificeerd dan nodig is voor het berekenen van geluidcontouren. Met name ontbreken gegevens over het gebruik van de verschillende typen vliegtuigen voor nachtvluchten. De bestemming en de herkomst van de vliegtuigen wordt niet beschreven, maar zijn wel van belang voor de beeldvorming over de nachtvluchten en voor een noodzaak om de baan voldoende te verlengen voor intercontinentale vluchten.

Het is verder opvallend dat terwijl het express-scenario eindigt in het jaar 2000 met een jaarvolume van de vracht van 200.000 ton, in het MER (pag. 35) enigszins terloops wordt vermeld dat bij de planontwikkeling rekening is gehouden met een verdere groei tot 400.000 ton in 2030 (ongeveer het huidige volume op Schiphol!). Uit het MER blijkt niet wat dit concreet betekent. Een dergelijke opmerking over verdere groei vraagt om een duidelijke toelichting!

Het mogelijke gebruik van de luchthaven door militaire vliegtuigen (o.a. AWACS) is niet op deze plaats in het MER behandeld, maar wordt elders wel aangeduid (in 5.5.6 en 5.5.9).

Het gebruik van de luchthaven bij groot onderhoud van de oost-westbaan is niet, zoals in de richtlijnen aangegeven, in deze paragraaf beschreven maar bij de effecten van beheer (par. 6.5.4.2). Daaruit blijkt dat dan gebruik zal worden gemaakt van de noord-zuidbaan en dat er van luchthavenzijde geen speciale maatregelen ten behoeve van beperking van de overlast worden genomen (3 à 4 weken eens in de 10 à 15 jaar). Welke effecten daaraan verbonden zijn is niet aangegeven.

### 3.3.2 De voorgenomen handeling

De feitelijke gegevens in het MER over de aan te leggen baan en de verdere voorzieningen zijn zeer beknopt. In wezen bevat het MER niet veel meer dan een opsomming van (deel)activiteiten (pag. 40), die niet verder zijn beschreven. Het toegevoegde ruimtelijke plan biedt nog wel enige feitelijke informatie over de ligging en de ruimtelijke indeling, maar naar de mening van de Commissie voldoet dit niet aan de in de richtlijnen gevraagde duidelijke beschrijving (3.1 van de richtlijnen). Zo blijven in dit hoofdstuk onbesproken:

- de omvang en uitvoering van de brandstofopslag en -voorzieningen



- de voorzieningen voor vliegtuigonderhoud (maatregelen tegen hinder bij proefdraaien; wel genoemd in 6.5.3.7)
- de hoogte van gebouwen (landschappelijke gevolgen)
- grondverzet en grondbalans (geohydrologische en landschappelijke gevolgen)

Hetzelfde geldt voor de activiteiten buiten het luchtvaartterrein. De informatie daarover in het MER (3.2.3) is beknopter dan in de richtlijnen (3.2)!

Het MER schiet op dit onderdeel te kort in het geven van feitelijke informatie. Dat maakt het moeilijk om van de milieugevolgen van het aanleggen van de nieuwe baan en de nieuwe luchthaven en het gebruik van de daarop aanwezige installaties in het MER een goed en concreet beeld te geven.

### 3.3.3 Uitvoeringsalternatieven

In par. 3.4 van de richtlijnen worden drie te behandelen uitvoeringsalternatieven genoemd:

- \* de baanlengte
- \* de richting van de baan
- \* het gebruik: operationele alternatieven

Over de behandeling daarvan in het MER wil de Commissie het volgende opmerken:

#### De baanlengte:

In de richtlijnen wordt gesteld dat bij de uitvoeringsalternatieven moet worden behandeld, welke alternatieve baanlengten in de beschouwing kunnen worden betrokken (3.4). De beschouwing daarover in het MER is kwalitatief van aard. Zo wordt bij een baanlengte van 3000 m gesteld: "aan het door de NV Luchthaven Zuid-Limburg van groot belang geachte intercontinentale functioneren van dergelijke grote toestellen zonder ladingrestricties zou in deze situatie niet voldaan kunnen worden" (pag. 32). Wat dit concreet betekent voor het functioneren van de luchthaven wordt nergens uiteengezet. De bewering wordt ook niet onderbouwd met argumenten of met referenties. Het moet toch mogelijk zijn om aan te geven voor hoeveel vluchten per jaar een baanlengte van 3500 m of 3000 m noodzakelijk is.

#### De richting van de baan:

Wat betreft de richting van de baan worden wel ontwerp-criteria en randvoorwaarden genoemd (pag. 33), maar uit de tekst blijkt niet in hoeverre daaraan wordt voldaan:

- blijkbaar worden de inrichting "Op de Bies" en de MAVO-school te

Schimmert niet behouden, maar verplaatst.<sup>3</sup>

- door de provincie is als voorwaarde gesteld het behoud van de monumentale boerderij "Printhagen". Uit het MER blijkt niet of dat gerealiseerd is. De geluidbelasting (overdag en 's nachts) ter plaatse van de boerderij is niet in het MER vermeld, waardoor niet duidelijk wordt welke functies de boerderij nog zal kunnen vervullen en of het behouden wel de moeite van een aangepaste ligging van de baan waard is.
- Als criterium wordt ook genoemd: zo min mogelijk geluidoverlast voor de omgeving. Het MER maakt niet duidelijk in hoeverre de gekozen richting aan dit criterium voldoet. In wezen bevat het MER wat de keuze van de baanrichting betreft slechts een beknopte weergave van de overwegingen in het OWEMA-rapport. Andere milieu-aspecten dan geluidhinder worden hierbij niet genoemd. Het in de richtlijnen (3.4) genoemde uitvoeringsalternatief: "welke milieu-voordelen biedt situering van de nieuwe baan in een andere dan de voorgestelde richting" wordt derhalve niet behandeld in het MER. Dit is te betreuren, omdat een eerste beschouwing van het kaartbeeld de indruk geeft dat het mogelijk is, en uit het oogpunt van beperken van de geluidhinder zinvol, om de baan iets meer naar het noorden te leggen. Gezien de ligging van de woongebieden lijkt een draaiing tegen de klok in uit het oogpunt van geluidhinder gunstiger.

Het gebruik van de baan:

In de richtlijnen (3.4) wordt als derde te behandelen uitvoeringsalternatief genoemd: "Welke operationele alternatieven zijn denkbaar ten aanzien van openstellingstijden, aanvliegroutes en het uitsluiten van bepaalde categorieën verkeer". In het MER (3.2.1) wordt hiervoor verwezen naar bijlage 5. In bijlage 5 is de voorgenomen handeling wel verder uitgewerkt, maar de gevraagde operationele alternatieven ontbreken daarbij.

De Commissie ervaart het ontbreken hiervan als een belangrijk gemis. De Commissie had graag meer inzicht willen hebben in de mogelijkheden tot het beperken van de nachtvluchten en de openstellingstijden. De vraag blijft nu hoe hard de aangevoerde noodzaak om 's nachts te vliegen is. In de voorgaande paragrafen is al ingegaan op het gebruik van de luchthaven voor intercontinentale vluchten, waarmee de gekozen baanlengte samenhangt. Zie ook de opmerkingen in par. 3.3.6 van dit advies.

Concluderend moet worden gesteld dat de behandeling van de uitvoeringsalternatieven in het MER de reeds bestaande informatie maar voor een deel weergeeft en dat de in de richtlijnen gevraagde uitwerkingen

---

3 Hoewel in het MER wordt vermeld dat tot verplaatsing van deze instellingen is besloten, blijkt dit niet uit de inspraakreactie van het schoolbestuur (Bijlage 4, inspraakreactie nr. 38).

van operationele alternatieven en van een uit het oogpunt van het milieu voordeliger situering van de baan in het MER ontbreken.

#### 3.3.4 De beschouwde alternatieven ten aanzien van de activiteit

De beschouwde alternatieven betreffen verder het gebruik van de luchthaven en komen overeen met de in de richtlijnen (3.5) genoemde. Daarnaast is ook een zogenaamd nulmin-alternatief behandeld, dat is gebaseerd op de indicatieve zone.

Bij de alternatieven ontbreekt het alternatief, waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast. Het behandelen daarvan is verplicht volgens artikel 41j, derde lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne. In paragraaf 3.3.7 van dit advies zal daarop nog worden ingegaan.

In de richtlijnen (3.5) wordt gevraagd om een motivering van de keuze van de beschouwde en behandelde alternatieven. Naar de mening van de Commissie is daarin een redelijk inzicht gegeven en zijn met uitzondering van het meest-milieuvriendelijke alternatief, de relevante in de richtlijnen genoemde alternatieven in het MER behandeld.

De Commissie heeft bij de motivering wel een bedrijfseconomische beschouwing over de alternatieven gemist. Zo'n beschouwing zou duidelijk moeten maken waarom de initiatiefnemer de behandelde alternatieven niet als realistisch beoordeelt.

#### 3.3.5 Alternatieven met de noord-zuidbaan

Uitgaande van de noord-zuidbaan worden vier alternatieven beschreven:

- het nul-alternatief: de bestaande situatie (1985),
- het nulmin-alternatief: opvullen van de indicatieve zone (zonder nachtvluchten),
- het nulplus-alternatief: opvullen van de aanloopcontour en nachtvluchtenbeschikking,
- verlenging van de noord-zuidbaan met 1000 m.

De drie eerstgenoemde alternatieven verschillen onderling wat betreft de omvang van het vliegverkeer en de geluidhinder. Ten opzichte van de voorgenomen handeling is uiteraard het belangrijkste verschil dat de oost-westbaan niet wordt aangelegd.

De mogelijkheid tot verlenging van de noord-zuidbaan wordt in het MER met een korte, kwalitatieve redenering afgewezen (pag. 43 en 44).

Deze alternatieven zijn naar de mening van de Commissie voldoende duidelijk beschreven.

#### 3.3.6 Alternatieven in het gebruik van de oost-westbaan

Dit betreft het express-alternatief met de 80/20- en de 50/50-variant en het voortgangsalternatief. Deze alternatieven zijn op zichzelf wel duidelijk.

Wat echter ontbreekt is het geven van inzicht in de gevoeligheid van deze alternatieven voor veranderingen in externe omstandigheden, zoals de economische ontwikkeling, de concurrentie en het tijdstip van gereedkomen van de oost-westbaan. Wat gebeurt indien de oost-westbaan pas in 1994 (mening van het rijk) in plaats van 1991 (mening van de luchthaven) gereed zal zijn? (pag. 31). In hoeverre beïnvloedt dit de haalbaarheid van het project? Wordt dan tot 1994 de aanloopcontour aangehouden?

De luchthaven kiest voor het express-alternatief en de 80/20 variant, terwijl het bevoegd gezag in de ontwerp-aanwijzing kiest voor de 50/50 variant. Het is de vraag in hoeverre de 50/50-variant met het oog op de overheersende windrichting realiseerbaar is<sup>4</sup>, in hoeverre de naleving hiervan kan worden gevolgd of gecontroleerd en wat er zal gebeuren in de groeiperiode. Wordt in die periode de 80/20 verdeling aangehouden tot de geluidcontour van de 50/50 variant is opgevuld of zal aanstonds de 50/50 verdeling worden aangehouden?

In hoeverre zijn hierbij afspraken met België en West-Duitsland over de luchtruimte-structuur van invloed?

De Commissie is derhalve van mening dat de beschrijvingen van deze alternatieven nog verschillende relevante vragen onbeantwoord laten.

### 3.3.7 Het meest milieu-vriendelijke alternatief

Zoals reeds aangegeven in paragraaf 3.4 van dit advies ontbreekt in het MER een serieuze beschouwing van het meest milieu-vriendelijke alternatief. Het behandelen van dit alternatief is wettelijk vereist.

Het wordt ook genoemd aan het eind van 3.6 van de richtlijnen. De in 7.9 van het MER onder het kopje "Het meest milieuvriendelijke alternatief" gegeven beschrijving kan moeilijk als zodanig worden beschouwd:

- wat betreft geluidhinder zijn er naast de 50/50 -variant nog andere mogelijkheden te noemen, zoals een andere ligging of lengte van de baan, aanpassingen in het gebruik en het type vliegtuigen. Die worden wel genoemd aan het eind van de paragraaf, maar niet uitgewerkt.
- de beschouwing over het integraal waterbeheersingsplan is procedureel in plaats van inhoudelijk en past niet in de genoemde paragraaf.

Naar de mening van de Commissie is de gegeven beschrijving feitelijk beperkt tot de 50/50 variant en had bij het meest milieu-vriendelijke alternatief veel concreter moeten worden aangegeven in hoeverre de volgende maatregelen mogelijk zijn en tot welke voordelen deze zouden kunnen leiden:

- beperken van de openstellingstijden

---

<sup>4</sup> Deze vraag komt ook naar voren in de inspraakreactie van de Vereniging Geen Uitbreiding Vliegveld Beek, bijlage 4, inspraakreactie nr. 3.

- het weren van de meest geluidhinderlijke en de minder belangrijke activiteiten
- het (versneld) toepassen van geavanceerde landingssystemen (De beschouwing over het micro-wave landing system aan het eind van par. 7.5.2 is te vaag om van deze mogelijkheid een concreet beeld te vormen.)
- het optimaliseren van de baanligging
- het aanleggen van een baan korter dan 3500 m
- een landschappelijk optimale inpassing
- bodembeschermende maatregelen
- geohydrologische maatregelen om de grondwatervoeding in stand te houden, zoals het infiltreren van gezuiverd afstromend regenwater van de baan, de platforms, het gebouwencomplex en de aangrenzende terreindelen.

### 3.4 Beschrijving van de relevante besluitvorming

Artikel 41j, eerste lid onder c van de Wabm:

Het MER bevat tenminste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven;"

#### 3.4.1 De voorgeschiedenis en het verdere gebruik van het MER

Het MER (par. 4.1) geeft geen duidelijke beschrijving van de voorgeschiedenis van de milieu-effectrapportage. Met name ontbreken de volgende feiten:

- de op 1 juni 1986 als MER ter inzage gelegde stukken voldeden inhoudelijk niet aan de wettelijke eisen,
- in procedureel opzicht waren belangrijke afwijkingen dat het MER niet was opgesteld door de initiatiefnemer, dat er geen richtlijnen waren vastgesteld en dat het MER niet tegelijk met de ontwerp-aanwijzing volgens de Luchtvaartwet ter inzage werd gelegd.

De Commissie heeft deze afwijkingen destijds onder de aandacht van het bevoegd gezag gebracht. Na overleg bleek het mogelijk om de m.e.r.-procedure alsnog goed in te passen in de besluitvormingsprocedure. Als dit niet zou zijn gebeurd, zou na 1 september 1987 wanneer de m.e.r.-regeling volledig in werking treedt, geen rechtsgeldig besluit over de aanwijzing kunnen worden genomen. De gehele procedure zou dan opnieuw hebben moeten starten.

Het is een gemis dat in het MER niet wordt aangegeven welke rol het MER zal vervullen bij de besluitvorming op grond van de Luchtvaartwet (en bij andere besluiten).

Het gaat daarbij om:

- gebruik bij de inspraakprocedure,
- de verruiming van de beslissingsgrondslag voor de aanwijzing (art. 41ai van de Wabm).

- de vermelding in het besluit van de gronden waarop het berust, de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen voor het milieu en de overwegingen omtrent de alternatieven en de ingebrachte opmerkingen en adviezen (art. 41 ak, eerste lid van de Wabm),
- het beschrijven in het besluit van het uit te voeren evaluatie-onderzoek (art. 41 ak, tweede lid van de Wabm).

De Commissie wijst het bevoegd gezag erop, dat in de mede ter inzage gelegde ontwerp-aanwijzing ex. art. 27 van de Luchtvaartwet (nog) niet is voldaan aan deze bepalingen. Het is daarbij vooral opvallend dat geen motivering is gegeven van de keuze in de ontwerp-aanwijzing voor de 50/50 variant in plaats van de door de initiatiefnemer voorgestelde 80/20 variant.

Met de aanwijzing volgens de Luchtvaartwet wordt een voorschot genomen op de verdere besluitvorming over de inrichting en het beheer van het luchthaventerrein, de aanpassingsinrichting en de waterhuishouding. Het MER geeft onvoldoende inzicht in de mogelijkheden en onmogelijkheden daarvoor.

In enkele inspraakreacties wordt aangegeven dat zich hierbij nog de nodige problemen kunnen voordoen.

#### 3.4.2 Beschrijving van de reeds genomen besluiten

De beschrijving in deze paragraaf (4.2) is naar de mening van de Commissie voldoende duidelijk.

Wat hierin nog wel gemist wordt is een beschrijving van de geldende aanwijzingsbeschikking voor de huidige luchthaven.

#### 3.4.3 Procedurele aspecten

De beschrijvingen in deze paragraaf (4.3) zijn voldoende duidelijk. In bijlage 1 is een opmerking over het instellen van beroep opgenomen.

#### 3.4.4 Overige beleidsvoornemens (4.4)

In deze paragraaf is wel beschreven in hoeverre het voornemen afwijkt van reeds geformuleerd beleid.

Er wordt echter niet duidelijk gemaakt wat daarvan de gevolgen zijn.

Wat in deze paragraaf ook ontbreekt is een beschrijving van de milieuhygiënische en andere vergunningen voor allerlei activiteiten op het luchthaventerrein (brandstofopslag, brandweeroefeningen, proefdraaien, lozen afvalwater e.d.). Daaruit had kunnen blijken in hoeverre of langs

---

5 Bijlage 4, onder meer de inspraakreacties nrs. 25, 37, 87, 88, 92, 93, 115, 179 en de reacties van de betrokken gemeenten.

welke weg allerlei milieumaatregelen, die nu wel worden genoemd in het MER ook daadwerkelijk zullen worden gerealiseerd.

Het gaat hierbij om mogelijkheden en onmogelijkheden voor de inrichting en het beheer van de luchthaven op grond van wetten als de Hinderwet, de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, de Wet bodembescherming en de Ontgrondingenwet. Het is niet duidelijk welke rol het MER zal vervullen bij de besluitvorming daarover en hoe de afstemming zal zijn op de besluitvorming over de aanwijzing op grond van de Luchtvaartwet. Zie ook de opmerkingen in de tweede alinea van par. 3.4.1 van dit advies.

In het betreffende hoofdstuk heeft de Commissie een beschrijving gemist van in internationaal verband gemaakte afspraken over het gebruik van de luchtruimte, de aanpassingen die daarin nodig zijn en de wijze waarop de besluitvorming daarover zal plaatsvinden (genoemd in par. 4 van de richtlijnen). Het overleg daarover komt wel in par. 7.5.2 op pag. 191 aan de orde, maar slechts zeer beknopt.

De Commissie heeft verder geconstateerd dat een beschrijving ontbreekt van de besluitvorming over de financiering van de activiteit. De overheid is daarbij zeer nauw betrokken, zoals wel blijkt uit het principebesluit van de regering over de Oost-westbaan. De verstrengeling van rollen die daarmee samenhangt wordt in het MER niet genoemd maar is wel degelijk van belang voor de besluitvorming over het project.

### 3.5 Beschrijving van de huidige situatie

Artikel 41j, eerste lid onder d van de Wabm:

Het MER bevat ten minste: "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien die activiteit noch de alternatieven worden ondernomen".

In par. 5 van de richtlijnen is deze eis uitgewerkt. Daarbij wordt aangegeven dat de aspecten geluid, volksgezondheid en beleving en natuur en landschap zoveel mogelijk kwantitatief en met prioriteit behandeld behoren te worden.

De beschrijvingen in het MER zijn voor sommige aspecten naar de mening van de Commissie wel voldoende uitgewerkt. Zij zijn echter voor wat betreft geluid en geohydrologie te mager om tot een goed inzicht in de bestaande toestand te kunnen komen. De Commissie heeft daarover en over de andere aspecten de volgende opmerkingen:

#### Geluid

De beschrijving van de nu optredende geluidhinder door de grote luchtvaart roept nog vragen op:

- Er is onvoldoende aangegeven welke gegevens zijn gebruikt voor de uitgevoerde berekeningen (aantal en soort vliegtuigen, route, tijdstip);

- In de berekeningen van de contouren is ook de geluidhinder van de voor de nachtvluchten gebruikte kleine vliegtuigen (< 6000 kg) verwerkt. Dit is in afwijking van het formele berekeningsvoorschrift, maar niet als zodanig vermeld in het MER. Een gevolg is dat de gepresenteerde contouren een vollediger indruk geven van de optredende geluidhinder en een groter gebied omvatten dan bij berekening volgens het formele voorschrift. Het berekeningsvoorschrift wordt later gebruikt om te bepalen of de geluidhinder door de optredende vliegtuigbewegingen binnen de vastgestelde contouren blijft. Als daarbij het formele voorschrift wordt gevolgd zou overschrijding officieel pas optreden bij een hoger aantal dan nu aangegeven.

#### Geohydrologie

Uit de beschrijvingen met betrekking tot bodem- en grondwaterkwaliteit blijkt dat in de huidige situatie in het geheel geen aandacht wordt besteed aan mogelijke gevolgen van bepaalde activiteiten voor de bodemkwaliteit. Zo is bekend dat brandweeroefeningen, vooral als geoefend wordt met oliebranden, wel degelijk verontreiniging van bodem en grondwater kunnen veroorzaken. Voorzorgsmaatregelen bij dit soort oefeningen lijken gewenst, maar zijn niet beschreven.

De afwatering van het verharde oppervlak vindt ten dele plaats naar infiltratiebassins, waar het water in de bodem infiltreert. Ook hier wordt geen aandacht besteed aan de kwaliteit van het infiltrerende water. Dit water zal waarschijnlijk verontreinigd zijn met gladheidsbestrijdingsmiddelen (ureum), olieproducten en zware metalen.

De huidige gevolgen voor het milieu zijn alleen in kwalitatieve zin beschreven, omdat kennelijk veel gegevens ontbreken. Overigens wordt in het rapport nauwelijks gesproken over de effecten van het huidige gebruik door de landbouw op de kwaliteit van bodem en grondwater. Er wordt te simpel uitgegaan van de veronderstelling dat de negatieve effecten op bodem en grondwater bij het express-alternatief groter zullen zijn dan bij het nulalternatief. Een belangrijk aspect hierbij lijkt, dat een landbouwgebied met hoge bemestingsintensiteit uit productie wordt genomen. Dit aspect wordt op pag. 77 wel genoemd als reden voor de slechte kwaliteit van het grondwater, maar in de uiteindelijke afweging van de alternatieven speelt dit nauwelijks meer een rol.

#### Natuur en landschap

Gemist wordt een duidelijk onderscheid tussen de luchthaven en de directe omgeving ten opzichte van de randgebieden. Een kaartbeeld kan meer duidelijkheid geven. In de tekst worden gebiedsaanduidingen gebruikt, die moeilijk op kaarten te vinden zijn.

De informatie over de randgebieden is relatief gedetailleerd, terwijl de milieu-effecten m.b.t. natuur en landschap beperkt zijn. Met de gepresenteerde informatie wordt weinig gedaan.

De in de richtlijnen (5.3) gevraagde beschrijving van het onderhoud van en de jacht op de niet-verharde gedeelten van de luchthaven ontbreekt in het MER.



### Lucht

Waarom wordt in par. 5.4 geen informatie verstrekt over de heersende stofconcentraties (standaardrook)? In de richtlijnen (5.4) wordt daar wel om gevraagd.

Is er bij het RIVM geïnformeerd of er echt geen informatie bestaat over de koolwaterstofconcentraties in het betreffende gebied en het transport van andere luchtverontreinigende stoffen dan SO<sub>2</sub> vanuit Duitsland en België?

De Commissie mist in het MER de in de richtlijnen (5.5.) gevraagde beschrijving van de bestaande gevolgen voor landbouw en veeteelt<sup>6</sup>.

### 3.6 Beschrijving van de effecten op het milieu

Artikel 41j, eerste lid onder e van de Wabm:

Het MER bevat ten minste: "een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de beschreven alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."

In hoofdstuk 6 van de richtlijnen is per milieu-aspect aangegeven aan welke onderwerpen aandacht moet worden besteed. In de aanvullende richtlijnen is voor een aantal aspecten het studiegebied uitgebreid tot buiten de 35 Ke-lijn van de zoneringscontouren (geohydrologie, landschap en geluid).

Per milieu-aspect zijn in het MER eerst de beïnvloedingsfactoren beschreven en daarna de effecten. De beschrijvingen van de beïnvloedingsfactoren zijn met veel onzekerheden omgeven. De beschrijvingen van de effecten zijn meestal globaal en indicatief; maar zelden wordt een concreet beeld gegeven van de optredende effecten.

Naar de mening van de Commissie zijn de beschrijvingen van de effecten onvoldoende uitgewerkt om een helder beeld van de te verwachten effecten op te leveren. Per aspect heeft de Commissie de volgende opmerkingen:

#### Geluidhinder

Een belangrijke vraag is in hoeverre het berekenen van alleen Kosten-eenheden (Ke) in het geval van de Luchthaven Zuid-Limburg wel een voldoende volledig beeld geeft van de werkelijk optredende hinder.

Dit door het veel grotere percentage nachtvluchten op deze luchthaven, dan op Schiphol waar de berekeningsmethode is getoetst. Een ander punt daarbij is nog het verschil tussen de Ke-contouren en de contouren voor

---

<sup>6</sup> Uit vele inspraakreacties van agrariërs blijkt dat het ontbreken hiervan een pijnlijk gemis is. (Bijlage 4, o.a. inspraakreactie nr. 30 en vele volgens hetzelfde stramien uitgewerkte reacties).

de maximum geluidniveaus zoals die nu gebruikt worden voor isolatie in verband met de nachtvluchten.

Deze vraag wordt ook in vele inspraakreacties gesteld en soms vergaand uitgewerkt .

In het MER wordt de geluidhinder beschreven in fysische grootheden, maar ontbreekt een beschrijving van de bij mensen optredende hinder en de psychische en fysieke gevolgen daarvan.

De Commissie is van mening dat een beschrijving daarvan nodig is om de geluidhinder voor alle betrokkenen te kunnen beoordelen. De hiervoor benodigde informatie is wel beschikbaar, zoals ook blijkt uit het literatuuroverzicht in bijlage 8 van effecten van lawaai op de gezondheid, maar is niet gebruikt!

De Commissie heeft er tijdens eerdere contacten en in haar advies voor de richtlijnen op gewezen dat voor een goed inzicht in de omvang van de geluidhinder van de verschillende alternatieven ook de geluidhinder buiten de 35 Ke-contouren in beschouwing moet worden genomen. Dat is ook nodig bij het onderling vergelijken van alternatieven. Dat heeft toen geresulteerd in het uitbrengen van aanvullende richtlijnen.

In het MER wordt weliswaar enige aandacht besteed aan de geluidhinder buiten de 35 Ke-contouren, maar waar dat gebeurt wordt aan de daaraan verbonden gevolgen geen aandacht besteed, zoals blijkt uit de desbetreffende passages in het MER:

pag. 84: "Voor het gebied binnen deze contour gelden planologische beperkingen, waarmee niet gezegd wil zijn dat buiten de 35 Ke-contour geen hinder van vliegtuiglawaai zou kunnen worden ondervonden".

pag.101: "Buiten de 35 Ke-contour ondervindt . . . . , nog op enigerlei wijze geluidhinder . . ." en "... buiten de 35 Ke-contour ... enige hinder ..."

pag.159: "Ook buiten de 35 Ke-contour wordt hinder ondervonden, die afneemt naarmate de afstand tot de luchthaven groter wordt". ". . . . nog enige hinder zal ondervinden. De mate van hinder ligt beneden het wettelijk geaccepteerde niveau ...".

De geluidhinder buiten de 35 Ke-contouren komt in de samenvatting in het geheel niet aan de orde. Bij het vergelijken van alternatieven wordt verder alleen uitgegaan van de aantallen woningen gelegen binnen de 35 Ke-contouren.

Het is echter bekend dat ook buiten de 35 Ke-contour velen ernstig worden gehinderd. Zoals ook in het MER is vermeld (op pag. 161 en in bijlage 5, blad 4) ondervindt bij 35 Ke nog 25% van de bevolking ernstige hinder.

---

<sup>7</sup> Zie bijlage 4, inspraakreacties nrs. 2, 3, 19, 23, 36, 39, 48, 81, 82, 83, 88, 89, 122, 150, 155, 173b, 178, 180 en 188 en de uitwerking van contouren voor maximale geluidniveaus bij reactie 150!

Daar zowel bij de oost-westbaan als bij de noord-zuidbaan juist buiten de 35 Ke-contour grotere bevolkingsconcentraties voorkomen, is het goed denkbaar dat het aantal personen met ernstige hinder buiten de 35 Ke-contour groter is dan binnen de contour. Dat maakt het, naar de mening van de Commissie, onjuist om alleen op basis van de 35 Ke-contouren de situaties wat betreft geluidhinder onderling te vergelijken. Op dit punt schiet het MER ernstig te kort; als gevolg van deze tekortkoming biedt het MER naar de mening van de Commissie onvoldoende basis om tot een verantwoorde besluitvorming te kunnen komen. Deze tekortkoming had met betrekkelijk weinig extra studie kunnen worden ondervangen.

Over de geluidbelasting van de kleine luchtvaart zijn wel berekeningen uitgevoerd, maar daarbij wordt opgemerkt (pag. 86) dat het gebruikte berekeningsvoorschrift is ontwikkeld voor een geheel ander soort klein verkeer dan thans op Maastricht Airport plaatsvindt en voor de toekomst wordt verwacht.

De betekenis van deze opmerking wordt verder niet toegelicht. Betekent dit dat de methode een verkeerd beeld geeft?

Bij de nachtvluchten zijn vooral de maximum-geluidniveau's van belang. In de huidige situatie leidt de voor het isoleren van woningen gehanteerde contour van 75 dB(A) tot verdergaande isolatiemaatregelen dan op grond van de zonering in Ke-contouren (de aanloopcontour). Voor nachtvluchten noemt het rapport "De gevolgen van lawaai veroorzaakt door nachtvluchten, op slaap, gezondheid en gedrag" een maximum geluidniveau van 55 dB(A) binnenshuis (aan de gevel zonder isolatie 75 dB(A)), bij een aantal van 20 overvluchten. Bij 30 overvluchten per nacht dient deze waarde 5 dB(A) lager te zijn. Zie pag. 88 en 103 van het MER.

Het betreft in principe waarden bij te saneren gebieden. Voor nieuwe situaties worden strengere normen gehanteerd (welke?). Voor één type vliegtuig, de F 27 is in kaart 4 van de maximum geluidniveaus een footprint gegeven. Een dergelijke footprint ontbreekt voor de andere nu gebruikte of in de toekomst te gebruiken vliegtuigen.

Uit het MER blijkt dus niet welke maximum geluidniveaus 's nachts zijn te verwachten. Dit dient nog in contouren (footprints) te worden aangegeven voor de verschillende typen te verwachten vliegtuigen.

Een praktische vraag daarbij is in welk tempo isolatie-voorzieningen bij de woningen zullen worden aangebracht. Zal dit gebeuren vooruitlopend op het gereedkomen en het gebruik van de nieuwe baan?

Bestaat er inzicht in de kosten van de maatregelen die in de sfeer van de woningisolatie en sanering als bedoeld op pag. 194 van het MER moeten worden getroffen? Het is zinvol indien het bevoegd gezag over deze vragen duidelijkheid geeft bij het nemen van het besluit.

Het is jammer, in verband met hun verschillende betekenis, dat van de contouren voor de maximum-geluidniveaus, de Ke-contouren en die voor de geluidbelasting door de kleine luchtvaart in het MER geen gezamenlijk overzicht wordt gegeven. Dat zou kunnen in één kaart met daarin de verschillende contouren.

De bovenstaande opmerkingen worden nader ondersteund door een commentaar op de geluidcontouren, dat is opgesteld door ir. F.H. van Tol van de Technisch Fysische Dienst TNO-TH, dat als bijlage 5 aan dit advies is toegevoegd.

Een gemis in het MER, dat uit het voorgaande voortvloeit, is dat in het MER niet-expliciet aandacht wordt besteed aan de te verwachten geluidshinder in België en Duitsland<sup>8</sup>.

#### Geohydrologie

Het rapport is onduidelijk met betrekking tot de afvoer van afstromend regenwater (zie pag. 125 en 127). Er wordt niet aangegeven hoe het regenwater, dat afstroomt van het verharde oppervlak, zal worden opgevangen en hoe het wordt afgevoerd. Verondersteld wordt kennelijk (pag. 127), dat dit water wordt opgevangen in infiltratiebassins, alwaar het kan infiltreren in de bodem. Infiltratie van dit regenwater is inderdaad gewenst uit oogpunt van grondwatervoeding en instandhouding van kwelbronnen, maar dan moet de kwaliteit van dit water uiteraard goed zijn of op zijn minst worden bewaakt. Over dit laatste worden geen gegevens verstrekt.

Bij de vergelijking van effecten op pag. 128 zou bij het nul-alternatief ook het landbouwgebied, waar de oost-west baan komt te liggen, moeten worden betrokken. Dit is niet gebeurd, met gevolg dat vergroting van de luchthaven vanzelf leidt tot grotere effecten op bodem en water. Door het uit productie nemen van landbouwgrond is dit echter niet vanzelfsprekend. Onderbouwing is gewenst.

Wel wordt gesteld op pag. 129 en 130 dat de kwaliteit van het afstromende regenwater te wensen zal overlaten. Lozing op het oppervlaktewater lijkt niet zonder meer mogelijk. Dit betekent echter ook dat nader bekeken zal moeten worden of infiltratie in de bodem toelaatbaar is. Kennelijk is momenteel een onderzoek gaande naar de mogelijkheden voor lozing van het afstromende regenwater (pag. 130). Hopelijk wordt hierbij ook het hydrologische aspect, van belang voor het instandhouden van de kwelbronnen langs de randen van het plateau, nader in beschouwing genomen. Bij de effectvergelijking op pag. 133 wordt uitgegaan van een "doeltreffende waterbeheersing", zonder dat aangegeven is hoe dit zou moeten. Bij de beschrijving van de effect-beperkende maatregelen wordt vooral aandacht besteed aan de afvoer van regenwater via het riool of door directe lozing op oppervlaktewater. De mogelijkheid van infiltratie wordt even genoemd als alternatief (pag. 186). Overigens blijkt wel uit de beschrijving in hoofdstuk 7.3 (pag. 184-187) dat de plannen nog slecht uitgewerkt zijn. Een goede afweging van de gevolgen

---

<sup>8</sup> Zie bijlage 4, de inspraakreacties uit België: nrs. 23, 36, 87, 88, 150 en 155.

voor bodem, grondwater, oppervlaktewater, natuur en landschap is daarvoor nauwelijks mogelijk. De instandhouding van kwelbronnen langs de randen van het plateau is van groot belang voor natuur en landschap (pag. 196). Dit stelt bijzondere eisen met betrekking tot het afwateringsstelsel op de luchthaven. Er is dus alle reden om de afwatering van het luchthaventerrein nader uit te werken om de milieugevolgen beter te kunnen aangeven.

Bodembeschermingsmaatregelen met betrekking tot brandweeroefeningen en plaatsgevonden calamiteiten worden in het rapport voorgeschreven (pag. 184) beschreven en lijken ook gewenst. Deze maatregelen worden echter in de beschrijving van de voorgenomen handeling niet vastgelegd.

De conclusie hieruit is dat het MER nog onvoldoende informatie biedt om de effecten op de hydrologie (grondwatervoeding, kwelbronnen) en de effecten op de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater enigszins te kunnen kwantificeren.

In het MER wordt in een bijlage wel een overzicht gegeven van lopend, respectievelijk uit te voeren onderzoek (pag. 229 en 230) en in bijlage 4 over de resultaten van bemonstering van grond- en oppervlaktewater. De vraag is echter of de resultaten tijdig vóór de besluitvorming beschikbaar zullen zijn en of het ontbreken ervan niet tot een grotere terughoudendheid had moeten leiden bij het beoordelen van de effecten en het vergelijken van de alternatieven.

#### Natuur en landschap

De verstoring van de fauna is te beperkt behandeld. Er wordt alleen ingegaan op de biotoopverandering (volledig verdwijnen van diersoorten door wijziging van het grondgebruik) en op de beïnvloeding door geluid. Informatie over effecten op de fauna als gevolg van activiteiten in het gebied (beweging van mensen, voertuigen en vliegtuigen) ontbreekt. Ook is niet aangegeven wat de mogelijke effecten zijn van de verlichting van het vliegveld (platforms en banen) op het gedrag van nachtdieren (dit wordt gevraagd in 6.3 van de richtlijnen).

De invloed op de kwelbronnen en de gevolgen daarvan voor de vegetatie in met name de bronbossen is niet uitgewerkt in het MER.

De regionale afvalstortplaats Nagelbeek zal op een afstand van minder dan twee km van het vliegveld komen te liggen. Om uit veiligheidsoogpunt zo veel mogelijk vogels te weren in de omgeving van de luchthaven zullen nadere voorschriften worden opgesteld voor de stortplaats (pag. 162). Welke voorschriften en maatregelen staan voor ogen en wat zijn de te verwachten effecten daarvan voor de veiligheid van de luchthaven en voor de exploitatiemogelijkheden van de stortplaats<sup>10</sup>?

---

9 Zie ook bijlage 4, de inspraakreacties nrs. 40 en 92.

10 Zie bijlage 4, de inspraakreacties nrs. 194 en 123.

### Lucht

Een verhoging van slechts enkele procenten van de NO<sub>2</sub> en SO<sub>2</sub> concentratie in een gebied waar deze concentraties nu reeds iets boven de grenswaarden liggen, blijft vanuit milieuhygiënisch oogpunt een onaantrekkelijke zaak. Door dit te verzwijgen wekt het MER de indruk dat dit onbelangrijk is.

Verwacht mag worden dat een belangrijk deel van de industriële koolwaterstoffen-emissie, zoals lekverliezen, op geringe hoogte vrijkomt en niet op vrij grote hoogte, zoals gesteld in het MER (par. 6.4.2).

Er wordt niets gezegd over de invloed van kerosine-emissies op de kwaliteit van land- en tuinbouw gewassen (zie 5.5 van de richtlijnen) en de eventuele hinder bij de bevolking in de directe omgeving.

De emissies van luchtverontreiniging bij de aanleg van de luchthaven worden niet genoemd (waarschijnlijk zijn deze gering).

### Veiligheid

De veiligheidsaspecten (par. 6.6.4 van het MER) worden erg oppervlakkig behandeld. Op zijn minst had naar de resultaten van veiligheidsstudies van andere luchthavens kunnen worden gerefereerd. Een opmerking (par. 6.6.3) als: "alleen in geval van calamiteiten zal mogelijk een groter publiek in contact komen met voor de gezondheid gevaarlijke stoffen", werkt bepaald niet geruststellend als daarbij niets over de kansen van die calamiteiten wordt gezegd.

Is de kans op ongevallen groter door de vele nachtvluchten en de ingewikkelde structuur van de luchtruimte? Hoe is dit in samenhang met de situatie in Duitsland en België? Zijn de te verwachten gevolgen groter dan elders door de aanwezigheid van veel autosnelwegen, chemische industrie en woongebieden? Welke maatregelen zijn in dit kader voorzien? Is de situering van de nieuwe oost-westbaan uit veiligheidsoogpunt gunstiger dan van de bestaande noord-zuidbaan?

## 3.7 Beschrijving van de effectenbeperkende maatregelen

In het betreffende hoofdstuk van het MER (7) "worden maatregelen aangegeven die als extra aandachtspunten bij de besluitvorming kunnen worden meegenomen".

Het overzicht van maatregelen roept de vraag op in hoeverre de maatregelen ook zullen worden gerealiseerd. Dat blijft onduidelijk. Het gevolg daarvan is dat ook onduidelijk blijft welke milieu-effecten in werkelijkheid zijn te verwachten.

De Commissie acht het noodzakelijk dat het bevoegd gezag op grond van de bevoegdheden volgens art. 41a1 van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne daarover helderheid verschaft bij het besluit over de aanwijzing.

In het hoofdstuk komen enkele onderwerpen aan de orde die elders in het MER beter zouden passen:

- het afwateringsstelsel
- preferent baangebruik en de 50/50-variant van het express-scenario
- het overleg met België en West-Duitsland over de luchtruimtestructuur.
- het meest-milieuvriendelijke alternatief.

### 3.8 Vergelijking van de in beschouwing genomen alternatieven

Artikel 41j, eerste lid onder f van de Wabm:

Het MER bevat tenminste: "een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."

De vergelijkingen zoals die zijn samengevat in tabel 8.6.1 hebben een zeer globaal en kwalitatief karakter. Een kwantitatieve onderbouwing ontbreekt.

De Commissie kan op zichzelf wel instemmen met de wijze waarop in de tabel de vergelijkingen zijn gepresenteerd. Al eerder is echter naar voren gebracht dat de uitwerkingen in het MER voor de aspecten geluid (en woonmilieu en volksgezondheid) en voor geohydrologie (bodem- en grondwater, oppervlaktewater, bodem) onvoldoende zijn om de alternatieven verantwoord te kunnen vergelijken.

Hetzelfde geldt voor de mogelijkheid om de milieugevolgen van de voorgenomen handeling te waarderen.

Het MER schiet daardoor tekort op het meest essentiële punt.

### 3.9 Overzicht van de leemten in kennis en informatie

Artikel 41j, eerste lid onder g van de Wabm:

Het MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."

Het overzicht in het MER is voor de meeste aspecten redelijk volledig. De Commissie constateert dat veel van de leemten samenhangen met onduidelijkheden over de feitelijke uitvoering van de activiteit (afwatering, landschappelijke inpassing, milieuhygiënische maatregelen). Voor wat betreft geluid is de Commissie van mening dat zonder veel moeite veel meer informatie had kunnen worden gegeven over

- de te verwachten effecten
- de geluidbelasting buiten de 35 Ke-contouren
- de maximum-geluidniveaus

De passage over geluid in par. 9.2.4 van het MER is dan ook veel te rooskleurig.

### 3.10 Evaluatie achteraf en monitoring

Het beschrijven in het MER van het evaluatie-onderzoek is wettelijk niet verplicht, maar wordt in de richtlijnen (8.2) wel gevraagd. Het programma voor het evaluatie-onderzoek zal bij het nemen van het besluit door het bevoegd gezag moeten worden vastgesteld (art. 41 ak, tweede lid van de Wabm).

Het betreffende hoofdstuk hierover in het MER is grotendeels van algemene aard. De Commissie wil over de daarbij opgenomen behandeling van de per milieu-aspect voor de evaluatie benodigde parameters nog het volgende opmerken:

De beschreven bemonstering van bodem en grondwater dient minimaal eens per jaar plaats te vinden, zeker in de kwelgebieden. De kwaliteit en kwantiteit van het afstromende grondwater in de infiltratiebekkens zal continu moeten worden geregistreerd.

Voor het meten en registreren van geluid kan de op Schiphol gevolgde aanpak als voorbeeld dienen: het registreren van de vliegtuigbewegingen is daar gekoppeld aan de radar.

Het is zinvol om al snel een monitoringsysteem op te zetten en aanvullende gegevens over de huidige situatie te verzamelen om later een referentiesituatie te hebben.



Bijlagen bij het toetsingsadvies over het Milieu-effectrapport  
Uitbreiding Luchthaven Zuid-Limburg

(Bijlagen 1 tot en met 5)

## Limburg

### *Inspraak oost-westbaan luchthaven Zuid-Limburg*

Gedeputeerde Staten van Limburg maken bekend dat met het oog op de voorgenomen aanleg van de oost-westbaan van de luchthaven Zuid-Limburg de procedure ex artikel 27, juncto artikelen 19-26 van de Luchtvaartwet tot wijziging van de aanwijzing van het luchtvaartterrein en de vaststelling van de bijbehorende geluidszone met inbegrip van de bestemming van de gronden binnen deze geluidszone in gang is gezet; dat ingevolge artikel 2D van de Luchtvaartwet de hierna genoemde stukken voor een ieder ter inzage worden gelegd op de hieronder genoemde lokaties; dat deze bekendmaking tevens plaatsvindt ten behoeve van de milieu-effectrapportage volgens het gestelde in artikel 41t van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage); dat deze bekendmaking tevens plaatsvindt in het kader van artikel 72a van de Onteigeningswet, juncto artikelen 19-24 van de Luchtvaartwet.

*Periode, plaats en tijdstip waar stukken kunnen worden ingezien:*

Van 1 mei tot 1 juli 1987 worden de stukken ten behoeve van de aanwijzing van de luchthaven Zuid-Limburg tijdens kantooruren ter inzage gelegd op de volgende lokaties: het provinciehuis te Maastricht in de bibliotheek, Limburglaan 10; de gemeentesecretarie van Beek, Voorlichtingscentrum, Raadhuisstraat 9;

de gemeentesecretarie van Heerlen, afd. Voorlichting, Geleenstraat 27; de gemeentesecretarie van Maastricht, Voorlichtingscentrum, Stadhuisstraat; de gemeentesecretarie van Meerssen, afd. ROV, Pletsmolen; de gemeentesecretarie van Nuth, afd. ROV, De Weverplein 1; de gemeentesecretarie van Schinnen, op de dependance te Amstenrade, afd. Grondgebied en van 18 tot 21 uur op de informatie-balie op de luchthaven Zuid-Limburg; iedere dinsdagavond.

*Lijst van ter inzage liggende stukken:*

1. de informatiebrochure oost-westbaan luchthaven Zuid-Limburg;
2. de ontwerp-aanwijzing ex artikel 27 van de Luchtvaartwet, houdende het besluit tot wijziging van de aanwijzing van de luchthaven Zuid-Limburg en de vaststelling van de geluidszone, omvattende:
  - a. een kaart van het luchtvaartterrein met de ligging van de banen en een globale aanduiding van de toekomstige inrichting;
  - b. een kadastrale kaart van het luchtvaartterrein bestaande uit drie deelkaarten;
  - c. een lijst van kadastrale aanduidingen van het tot luchtvaartterrein aan te wijzen terrein volgens artikel 20, tweede lid onder b en c van de Luchtvaartwet;
  - d. een kaart van de geluidszone rond het luchtvaartterrein met de bijbehorende aan- en uitvliegroutes; deze kaart geeft tevens aan de optimale buitengrens

- van de geluidszone voor de eindfase;
3. de ontwerp-aanwijzing ex artikel 26 van de Luchtvaartwet ten behoeve van de aanpassing van bestemmingsplannen binnen de geluidszone;
4. de richtlijnen voor het milieu-effectrapport van de minister van Verkeer en Waterstaat van 21 augustus 1986 en de aanvullende richtlijnen van 20 november 1986;
5. de inspraakreacties ten behoeve van de voorontwerp-aanwijzing ex artikel 27 van de Luchtvaartwet en de richtlijnen voor de milieu-effectrapportage oost-westbaan luchthaven Zuid-Limburg;
6. het Milieu-effectrapport Uitbreiding Luchthaven Zuid-Limburg ingevolge de Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage, waarin opgenomen een beschrijving van de verwachte ontwikkeling van het luchtverkeer en de daarmee samenhangende geluidsbelasting door luchtvaartuigen;
7. het OWEMA-rapport van maart 1984;
8. het verzoekschrift van de NV Luchthaven Zuid-Limburg om de aanwijzingsprocedure te starten van 7 mei 1985;
9. de adviezen van de Rijksplanologische Commissie over de voorontwerp-aanwijzing van 13 juni 1986 en 26 april 1984;
10. het verslag van het Bestuurlijk Overleg over de voorontwerp-aanwijzingen gehouden op 25 september 1986 en de nagekomen verklaringen van de gemeenten Maastricht en Schinnen ter zake.

### *Inspreekmogelijkheden op ontwerp-aanwijzingen en milieu-effectrapport (MER)*

Tot 1 augustus 1987 is het mogelijk schriftelijk bezwaar te maken tegen de onder 2 en 4 genoemde ontwerp-aanwijzingen en opmerkingen te maken over het milieu-effectrapport (MER). De inspraakreacties op het MER kunnen slechts betrekking hebben op het voldoen aan de gegeven richtlijnen (zie 5) of op onjuistheden in het rapport. Deze reacties worden ter kennis gebracht aan het bevoegd gezag (de minister van Verkeer en Waterstaat), de opsteller van het MER (de NV Luchthaven Zuid-Limburg), de Commissie voor de Milieu-effectrapportage voor de beoordeling van het MER, de wettelijke adviseurs en ter inzage worden gelegd. U kunt bij uw reactie de wens te kennen geven dat uw persoonlijke gegevens niet bekend worden gemaakt.

Ook zullen hoorzittingen worden gehouden voor het maken van mondelinge bezwaren tegen genoemde ontwerp-aanwijzingen en het MER. Deze hoorzittingen zullen worden gehouden door de Bezwarencommissie Uitbreiding Luchthaven Zuid-Limburg onder voorzitterschap van een gedeputeerde van de provincie Zuid-Limburg onder voorzitterschap van een gedeputeerde van de provincie Limburg. De juiste plaatsen, data en tijdstippen worden nog vanwege het provinciebestuur nader bekendgemaakt. Bezwaarschriften tegen de ontwerp-aan-

wijzingen en opmerkingen over het MER dienen te worden gericht aan: Inspraak Uitbreiding Luchthaven

Zuid-Limburg,  
Postbus 5700,  
6202 MA Maastricht.

### *Onteigening gronden*

In geval van onteigening van gronden ten behoeve van de luchthavenuitbreiding treedt de procedure ingevolge de Luchtvaartwet in de plaats van de procedure volgens artikel 63 van de Onteigeningswet. Na onherroepelijk worden van de aanwijzing ex artikel 27 van de Luchtvaartwet vormt dit besluit de titel voor onteigening. De noodzakelijke onteigeningen voor de luchthavenuitbreiding zullen dan op grond van artikel 72a van de Onteigeningswet, namens de minister van Verkeer en Waterstaat, plaatsvinden.

---

## Zuid-Limburg

### *Hoorzittingen Oost-Westbaan Luchthaven Zuid-Limburg*

De Bezwarencommissie Luchthaven Zuid-Limburg maakt bekend, dat in het kader van de aanwijzingsprocedure voor de oostwestbaan en de geluidszonering voor de Luchthaven Zuid-Limburg en de daarop betrekking hebbende Milieu-Effectrapportage hoorzittingen zullen worden gehouden op de hieronder vermelde plaatsen en tijdstippen. Op de hoorzittingen kan men mondeling bezwaar maken tegen de ontwerp-aanwijzingen volgens de Luchtvaartwet en mondelinge opmerkingen maken over het milieu-effectrapport (MER).


De stukken liggen vanaf 1 mei 1987 ter inzage op het provinciehuis, op de secretarieën van de gemeenten Beek, Maastricht, Meerssen, Nuth, Heerlen en Schinnen en op de Luchthaven. De opmerkingen over het MER kunnen alleen betrekking hebben op het niet voldoen van het rapport aan de krachtens de wet gestelde regels, mede gelet op de richtlijnen, dan wel op onjuistheden die het rapport bevat. Van de hoorzittingen wordt procesverbaal opgemaakt, dat tot het tijdstip waarop het besluit over de aanwijzing wordt genomen, bij de stukken ter inzage zal worden gelegd. Het wordt tevens toegezonden aan die aanwezigen, die daartoe de wens te kennen hebben gegeven.

De hoorzittingen zullen plaatsvinden op dinsdag 7 juli a.s. in:  
Het Trefcentrum te Nuth om 16.00 uur;

Asta Cultuur Centrum te Beek om 20.00 uur.

Een ieder die op de hoorzittingen het woord wil voeren, dient zich vóór 30 juni 1987 schriftelijk op te geven bij de Bezwarencommissie p/a Postbus 5700, 6202 MA Maastricht, onder vermelding van de plaats. Hij/zij zal daarop een persoonlijke uitnodiging ontvangen met het tijdstip waarop hij/zij door de bezwarencommissie zal worden gehoord.

*Maastricht, 19 juni 1987.*

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
Ingekomen:	1 mei 1987
Nr:	294/87
Dossier:	120-156

INGEKOMEN - 1 MEI 1987

AAN:

Commissie voor de Milieu-  
effectrapportage  
Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT

uw brief van:	's-gravenhage, 29 april 1987	
uw kenmerk:	ons kenmerk: LT/L 22230	toestelnummer:
onderwerp: MER Uitbreiding Luchthaven Zuid-Limburg	bijlage(n): 10	verzonden:

Hierbij ontvangt u 10 exemplaren van het Milieu-effectrapport Uitbreiding Luchthaven Zuid-Limburg, zoals dit na aanvulling ontvankelijk verklaard is.

Ik verzoek u de vroeger toegezonden exemplaren te vernietigen.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
NAMENS DEZE,  
DIRECTEUR-GENERAAL VAN DE  
RIJKSLUCHTVAARTDIENST,

  
 Mr. H. Raben.

De bijlagen zijn al naar de werkgroepleden verzonden.

ministerie  
van verkeer en waterstaat  
tel.nummer (070) 74 74 74  
is per 10 januari 1987  
(070) 51 61 71

postbus 20901  
2500 EX 's-gravenhage  
plesmanweg 1-6  
tel. (070) 74 74 74  
telex 32562

bereikbaar met tramlijn 1 (station cs),  
tramlijn 9 (station cs en hs),  
buslijnen 22 (station cs),  
65 (leiderdorp) en 88 (oegstgeest)

SAMENSTELLING VAN DE WERKGROEP VAN DE  
COMMISSIE VOOR DE MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE

De werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage welke het toetsingsadvies voor het milieu-effectrapport Uitbreiding Luchthaven Zuid-Limburg heeft opgesteld, staat onder voorzitterschap van drs. H.G. Ouwerkerk. In de werkgroep hebben verder zitting:

- ir. G.J. Kleinhoonte van Os te Schiedam
- dr. J.H. Ettema te Amsterdam
- ir. A.J.A. Zaat te Oegstgeest
- ir. K.A.A. van der Spek te Amersfoort
- dr. H. Nieboer te Nootdorp
- dr. ir. J. Hoeks te Wageningen
- dr. F.P.C.L. Tonnaer te Thorn

Ir. R. Rense verzorgt het secretariaat van de werkgroep onder verantwoordelijkheid van drs. J.J. Scholten, secretaris van de Commissie voor de milieu-effectrapportage.

LIJST VAN INSPRAAKREACTIES

nr.	Datum	Persoon of Instantie	Datum van ontvangst Cie m.e.r.
Hoorzitting te Nuth			
a	07.07.87	Mw. Kreijkenbohm, PvdA, Meerssen	17.08.87
b	07.07.87	Dhr. Voncken, Oensel	17.08.87
c	07.07.87	Dhr. L. Hendriks, PPR, Nuth	17.08.87
d	07.07.87	Dhr. Meys, Nuth	17.08.87
e	07.07.87	Dhr. Zwart, Geverik	17.08.87
Hoorzitting te Beek			
f	07.07.87	Dhr. J.H. Tilly, Geulle	17.08.87
g	07.07.87	Dhr. P. Voncken, Schimmert	17.08.87
h	07.07.87	Dhr. W. Leers, Schimmert	17.08.87
i	07.07.87	Dhr. Vromen, Spaubeek	17.08.87
j	07.07.87	Dhr. Klaphake	17.08.87
k	07.07.87	Mw. Moerdijk	17.08.87
l	07.07.87	Mw. Leydekkers	17.08.87
m	07.07.87	Dhr. Nap	17.08.87
1	27.04.87	Vlaams-Nederlandse Imkersfederatie V.N.I.F., Neerharen	29.06.87
2	04.05.87	Huurdersbelangenvereniging De Weyenberg, Hoensbroek	29.06.87
3	06.87	Vereniging Geen Uitbreiding Vliegveld Beek, Schimmert	03.07.87
4	20.05.87	van: anoniem, Sittard	06.07.87
5	26.06.87	J.M.A. Maas-Smulders, Geulle	06.07.87
6	30.06.87	F.G. Lacroix, Beek	06.07.87
7	07.87	C. Duijf, Bunde	20.07.87
8	29.06.87	W.L.C. Kösters, Spaubeek (adv.A.H. Deuss, Zwolle)	20.07.87
9	01.07.87	W.P. Willems en M.E. Thissen, Schimmert	20.07.87
10	07.07.87	A.B.R. Borgeld, Bunde	20.07.87
11	03.07.87	E. Beaujon-Verloop, Beek	20.07.87
12	07.87	Drs. H. Jorritsma, Amsterdam	20.07.87
13	07.07.87	G. Bollen, Maastricht, Valkenburg aan de Geul	20.07.87
14	06.07.87	J. Peltzer, Ulestraten	20.07.87
15	06.07.87	H. Vellinga, Hoensbroek	20.07.87
16	07.07.87	W.J.M. Dohmen, Ulestraten	20.07.87
17	08.07.87	W. Huijsmans, Bunde	20.07.87
18	09.07.87	A. van Gils, Geulle	20.07.87
19	09.07.87	M.C.W. Serpenti, Nuth	20.07.87
20	02.07.87	C.N.M. Kleijntjens, Maarveld	20.07.87

21	06.87	Vereniging Geen Uitbreiding Vliegveld Beek	20.07.87
22	08.07.87	G.J.M. Esselink, Geulle	20.07.87
23	10.07.87	Provincie Limburg, Ruimtelijke Ordening, Hasselt	20.07.87
24	12.07.87	J.A. Zwart, Beek	20.07.87
25	07.87	Landinrichtingscommissie, Wijlre	20.07.87
26	07.07.87	J.H.M. Dolmans, Meerssen	20.07.87
27	06.87	Vereniging Geen Uitbreiding Vliegveld Beek, Schimmert	20.07.87
28		M.J.G. Tummers, Schimmert	27.07.87
29		A.C. Breij, Spaubeek	27.07.87
30	15.07.87	J.M.P.J. Vrencken, Beek	27.07.87
31	20.07.87	L.W.G.H. Janssen, Geulle-Moorveld	27.07.87
32	16.07.87	P. Raeven, Schimmert	27.07.87
33	17.07.87	J.H.G. Claessen, Elsloo	27.07.87
34	14.07.87	C. Scheres-Aardema, Geulle	27.07.87
35	15.07.87	Ing. H.J.E. Scheres, Geulle	27.07.87
36	15.07.87	Maaslandse Milieu Aktie VZW, Lanaken	27.07.87
37	10.07.87	Landbouwschap gewestel. raad voor Limburg, Roermond	27.07.87
38	14.07.87	Schoolbestuur Mavo "Op de Bies", Schimmert	27.07.87
39	14.07.87	M.J.L. Snijders, Ulestraten	27.07.87
40	07.07.87	Vereniging Das & Boom, Beek-Ubbergen	27.07.87
41	20.07.87	drs. J.G.J.M. Seters, Nuth	27.07.87
42	16.07.87	G. Breij, Spaubeek	27.07.87
43	15.07.87	G.W.H. Dewez, Nuth	27.07.87
44	20.07.87	J.H.M. Waelen, Moorveld	27.07.87
45	15.07.87	J.M.N. Akkermans, Nuth	27.07.87
46	22.07.87	H.H.M. Knops-Vedder en drs. J.P. Knops, Geleen	27.07.87
47	15.07.87	E.N.I.W. Demacher, Ulestraten	27.07.87
48	20.07.87	A.W.A. Tillie-Debets, Geulle	27.07.87
49	13.06.87	de heer Hollander, Beek	27.07.87
50	07.87	T.M. Crebolder-Vogels, Ulestraten	27.07.87
51	15.07.87	C. Verkoulen, Schimmert	27.07.87
52	17.07.87	Film & Video Bob Jansen, Schimmert	27.07.87
53	17.07.87	R. Bruning, Geulle	27.07.87
54	16.07.87	, Geulle	27.07.87
55	16.07.87	H. Vroemen, Beek	27.07.87
56	15.07.87	M.J.J.F. Maessen, Schimmert	27.07.87
57	17.07.87	P.G. Vroemen en J.A., Vroemen, Ulestraten	27.07.87
58	07.87		27.07.87
59	16.07.87	P.G. Stassen, Schimmert	03.08.87
60	17.07.87	J. Stassen, Beek	03.08.87
61	07.87	J.G.M. Urlings, Ulestraten	03.08.87
62	20.07.87	L.A. Raemakers en A.W.M. Raemakers-Luxembourg, Bunde	03.08.87
63	22.07.87	Instituut voor Natuurbeschermingseducatie, Nuth	03.08.87
64	21.07.87	J.J.L.M. Hennekens, Beek	03.08.87
65	20.07.87	M.M.A.M. Tillie, Geulle	03.08.87
66		A. Schoonbrood, Schinnen	03.08.87
67	17.07.87	G.M.M. Urlings, Ulestraten	03.08.87
68	21.07.87	G.J. Meels, Nuth	03.08.87
69	16.07.87	G.M.J.H. Cobben, Moorveld	03.08.87
70	17.07.87	W. Peters, Beek	03.08.87

71	17.07.87	J.G. Zeegers, Moorveld-Geulle	03.08.87
72	17.07.87	P. Eijssen, Schimmert	03.08.87
73	17.07.87	de heer Senden, Schimmert	03.08.87
74	17.07.87	P.H.M. Buskens, Nuth	03.08.87
75	23.07.87	J. Daems, Meerssen	03.08.87
76	15.07.87	P.J. Vrancken, Schimmert	03.08.87
77	17.07.87	de heer Hermens, Beek	03.08.87
78	17.07.87	F.E.M. Pijls, Beek	03.08.87
79	16.07.87	J.H.M. Custers, Hulsberg	03.08.87
80	17.07.87	K.v.K. & Fabr. voor Maastricht en Omstreken, Maastr. K.v.K. & Fabr. voor de Mijnstreek, Heerlen	10.08.87
81	23.07.87	Stibbe, Blaisse & De Jong, Amsterdam	10.08.87
82	23.07.87	Stibbe, Blaisse & De Jong, Amsterdam	10.08.87
83	23.07.87	Stibbe, Blaisse & De Jong, Amsterdam	10.08.87
84	21.07.87	W.L.D. Uberghs, Beek	10.08.87
85	23.07.87	J. Schols, Beek	10.08.87
86	23.07.87	G.H.M. Zeegers, Geulle	10.08.87
87	23.07.87	Min. van de Vlaamse Gemeenschap, Brussel	10.08.87
88	24.07.87	Min. van de Vlaamse Gemeenschap, Brussel	10.08.87
89	22.07.87	J.H. Tille, Geulle	10.08.87
90	07.87	C.H.B. Baetsen, Schimmert	10.08.87
91	26.07.87	Progressief Beek, Beek	10.08.87
92	28.07.87	Min. Landbouw en Visserij, Dir. Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie in de prov. Limburg, Roermond	10.08.87
93	28.07.87	Waterschap Roer en Overmaas, Sittard	10.08.87
94	25.07.87	H.J.P. Rutten, Ulestraten	10.08.87
95	27.07.87	J.H.M. Janssen, Kasen-Bunde	10.08.87
96	27.07.87	dr.J.M. Kramer, A. Kramer en M.C.Kramer-Wolters, Ulestraten	10.08.87
97	07.87	W.P.J. van Neer, Schimmert	10.08.87
98	25.07.87	M.G.A. Voncken, Grootgenhout-Beek	10.08.87
99	27.07.87	F.A.Th. Rompen Lebens, Meerssen	10.08.87
100	17.07.87	P. Coumans, Beek	10.08.87
101	17.07.87	P.G.M. Goossens en F.G.M. Goossens, Schimmert	10.08.87
102	17.07.87	G.Senden, A.Senden, Beek	10.08.87
103	17.07.87	J.G. Cordewener, Ulestraten	10.08.87
104	17.07.87	W. Bruls, Kleingenhout	10.08.87
105	22.07.87	F.W.L. Voncken, Beek	10.08.87
106	17.07.87	J.H. Meertens, Schimmert	10.08.87
107/8	24.07.87	E.M.G. Pesch Stassen, Eys-Wittem	10.08.87
109	15.07.87	J.H.M. Bruls, Beek	10.08.87
110	17.07.87	W.H.M.Frenken, Ulestraten	10.08.87
111	25.07.87	mr. W.C.H. Leijdeckers, Ulestraten	10.08.87
112	07.07.87	J.H. Tillie, Geulle	10.08.87
113	22.07.87	H.F. Kraan, Maastricht/Itteren	10.08.87
114	22.07.87	A.W.A.Tillie-Debets, Geulle	10.08.87
115	23.07.87	Waterschap Zuiveringschap Limburg, Roermond	10.08.87
116	21.07.87	Partij v.d. Arbeid, afd. Meerssen, Meerssen	10.08.87
117	07.87	Lilian Moerdijk, Ulestraten	10.08.87
118	24.07.87	J.M. Goossens, Beek	10.08.87



119	21.07.87	Ir. J.M. Benjaminsen, Beek	10.08.87
120	21.07.87	P.P.R. Aktiecentrum, Hulsberg	10.08.87
121	26.07.87	J.M.L.G. Noben, Beek	10.08.87
122	31.07.87	Gemeente Schinnen, Schinnen	10.08.87
123	31.07.87	Gemeente Geleen, Geleen	10.08.87
124	30.07.87	Drs. A.W.M. Hoogveld, Hulsberg	10.08.87
125	29.07.87	P.G.E. Wesly, Epen	10.08.87
126	17.07.87	J.G. Klinkenberg, Schimmert	10.08.87
127	27.07.87	H.H.M. Vrencken, Genhout-Beek	10.08.87
128	15.07.87	J.H.L. Franssen, Beek	10.08.87
129	17.07.87	J.H.G. Lemmens, Schimmert	10.08.87
130	17.07.87	H. Voncken, Schimmert en J. Bouwens, Beek	10.08.87
131	27.07.87	J.W.E. Soogelée, Ulestraten	10.08.87
132		Juridische afd. van de L.L.T.B., Roermond	10.08.87
133	27.07.87	Drs. C.M.W. Huisman, Schimmert	10.08.87
134	27.07.87	A. Maas, Elsloo	10.08.87
135		L.J.M. Klinkers, Beek	10.08.87
136	27.07.87	N. Thelen, Kerkrade	10.08.87
137	26.07.87	P. Klaphake, Bunde	10.08.87
138	24.07.87	Drs. E.J. Nap, Nuth	10.08.87
139	22.07.87	H.J.L.M. Kraft, Moorveld	10.08.87
140	16.07.87	M.H.A. Heusschen, M.C.F. Heusschen, Ulestraten	10.08.87
141	27.07.87	J.A.W. Omloo, Hulsberg	10.08.87
142	15.07.87	M.R. Portjer, Lanaken	10.08.87
143	30.07.87	Stichting Natuur en Milieu, Utrecht	10.08.87
144	29.07.87	Gemeente Heerlen, dienst RO en Volkshuisvesting	10.08.87
145	01.08.87	L. Debruijn, Ulestraten	10.08.87
146	28.07.87	Burg. en weth. gemeente Nuth	10.08.87
147	30.07.87	Burg. en weth. gemeente Beek	10.08.87
148	15.07.87	R. Cailliau, Lanaken	10.08.87
149	30.07.87	P.A.H. Goossens, Beek	10.08.87
150	31.07.87	Gemeente Lanaken (B), via Duynstee en Dahmen advocaten	10.08.87
151	28.07.87	G.M.J. Leers-Schrijnemaekers, Schimmert	10.08.87
152	16.07.87	T.L.F. Vossen, Beek	10.08.87
153	29.07.87	L.H. Janssen, Ulestraten	10.08.87
154	20.07.87	NV Luchthaven Zuid-Limburg, Maastricht	10.08.87
155	25.07.87	Maaslandse Milieu Aktie, Lanaken	10.08.87
156	29.07.87	Milieucommissie Vliegveld Zuid-Limburg	10.08.87
157	29.07.87	Milieucommissie Vliegveld Zuid-Limburg	10.08.87
158	28.07.87	J.H.D. Voncken, Schimmert	10.08.87
159	29.07.87	C. Gribben, Nuth	10.08.87
160	20.07.87	L. Limpens, Nuth	10.08.87
161	...07.87	H.J.E. Driessen, Nuth	10.08.87
162	...07.87	F. Grubben-Daeft, Rijckholt	10.08.87
163	16.07.87	A.J.P. Cerfontein, Beek	10.08.87
164	...07.87	P.G.M. Ritt, Schimmert	10.08.87
165	28.07.87	T. Eijssen, Schimmert	10.08.87
166	29.07.87	J. Meijs, Nuth	10.08.87
167	29.07.87	A.G.P. Derks, Schimmert	10.08.87
168	29.07.87	J. Meijs, Nuth	10.08.87

169	30.07.87	A. Meisen-Haenen, Meerssen	10.08.87
170	29.07.87	ir. W.P.A.M. Hendrik, Stein	10.08.87
171	30.07.87	M.G.J. Meertens, Beek	10.08.87
172	30.07.87	E.A.M. Snijders, Nuth	10.08.87
173a	27.07.87	R.J.M.J. Peters, Panningen	10.08.87
173b	21.07.87	Gemeente Meerssen	10.08.87
174	...07.87	E.A.M. Snijders, Nuth	10.08.87
175	30.07.87	P.v.d.A. afd. Nuth	10.08.87
176	30.07.87	A. van Faassen, Hulsberg/Arensgehout	10.08.87
177	30.07.87	B. Schrijnemaekers-Vroemen en W.A.G.M. Leers-Schrij- nemakers, Schimmert, via Juridisch en Bestuurlijk Adviescentrum	10.08.87
178	30.07.87	Stichting Milieufederatie Limburg, Stichting Natuur en Milieu	10.08.87
179	22.07.87	Gemeente Meerssen	10.08.87
180	29.07.87	ANWB, 's-Gravenhage	10.08.87
181		Landinrichtingscommissie, Wijlre	10.08.87
182	31.07.87	Waterschap Zuiveringschap Limburg	10.08.87
183	16.07.87	P.P.F. Fuchs, Beek	10.08.87
184	20.07.87	G.M.J. Urlings, Ulestraten	10.08.87
185	29.07.87	M.C.J.M. Jansen, Schimmert	10.08.87
186	...06.87	Vereniging geen uitbreiding vliegveld Beek	10.08.87
187	30.07.87	A. Meisen-Haenen, Meerssen	10.08.87
188	04.08.87	ANWB, 's-Gravenhage	10.08.87
189	25.07.87	F.A.H. Houben, Spaubeek	10.08.87
190	28.07.87	G.M.G.M. Schutgens-Meijs, Spaubeek	10.08.87
191	23.07.87	T. de Visser-Versteegen, Beek	10.08.87
192	15.07.87	J.P.W. Vrencken, Beek	10.08.87
193	28.07.87	H.Weilacher en M.G.O.Weilacher-Sijstermans, Schimmert	10.08.87
194	27.07.87	Streekgewest Westelijke Mijnstreek	10.08.87
195	27.07.87	P.A.A. Voncken en P.J.H. Voncken, Schimmert	10.08.87

Commentaar op geluidcontouren "MER Zuid-Limburg"  
opgesteld door ir. F.H. van Tol, Technisch Fysische Dienst TNO-TH

Bij het Milieu Effect Rapport "UITBREIDING LUCHTHAVEN ZD-LIMBURG" zijn een aantal kaarten gevoegd waarop de geluidbelastingcontouren voor de diverse scenario's zijn ingetekend. De laagst berekende waarde bedraagt hierbij steeds 35 KE. Deze belasting wordt veroorzaakt door een (in vergelijking met grote internationale luchthavens) gering aantal vliegtuigen. Dit betekent dat de geluidniveau's, veroorzaakt door de voorbijvliegende toestellen, ook bij lage geluidbelastingen, nog betrekkelijk hoog zijn. Volgens het Express scenario dient gerekend te worden met 27000 vluchten per jaar bij een gemiddelde nachtstrafactor van 4,28, geldend voor de grote verkeer, exclusief de Citation en de F27. Worden deze meegerekend dan komt men volgens gegevens uit het DWEMA-rapport op een nachtstrafactor van 5,92. Dit komt dus overeen met een effectieve rekenaantal van  $5,92 * 27000 = 159750$  vluchten, waarvan de helft landingen (de platformruimte is beperkt ....). Hiervan landen er bij een 80/20 verdeling 84% (inc.bedrijfscorrectie) of 67095 en voor de 50/50 variant 56% of 44730 in westelijke richting. Dit aantal is bepalend voor de lawaai-belasting in het noordelijk deel van Hoensbroek waarvoor 35 K berekend is. De invloed van het in oostelijke richting startend verkeer is te verwaarlozen, zoals blijkt uit de op blad 2 van Bijlage 6 van het M.E.R. gegeven Nadering- en Vertrekprocedures voor de Oost-Westbaan. Uit de formule voor de lawaai-belasting valt voor het gemiddelde geluidniveau de volgende betrekking af te leiden:

$$L = 0,75 * B - 15 \log N + 117,8 \text{ dB(A)}$$

Deze formule geeft het gemiddelde maximale niveau aan dat tijdens de overvlucht van een enkel toestel optreedt.

De volgende gemiddelde geluidniveaus kunnen dan voor de verschillende lawaai-belastingsgebieden voor de twee varianten worden berekend:

## 80/20 variant

35 Ke: L = 71,7 dB(A)  
30 Ke: L = 67,9 dB(A)  
25 Ke: L = 64,2 dB(A)

## 50/50 variant

35 Ke: L = 74,3 dB(A)  
30 Ke: L = 70,5 dB(A)  
25 Ke: L = 66,8 dB(A)

Men bedenke dat de berekende geluidniveaus gemiddelden zijn: dit betekent dat er ook vliegtuigen met hogere geluidniveaus overvliegen !

Een andere benadering is, om aan de hand van de appendices van het berekeningsvoorschrift voor de lawaaibelasting na te gaan, wat de geluidniveaus zijn, die door de diverse vliegtuigen veroorzaakt worden in de punten, gelegen onder de landingsroute op de 35 en 40 Ke contouren. Uit de afstand tot de landingsbaan is de vlieghoogte op de betreffende posities te bepalen, aannemende dat de dalhoek 3 graden bedraagt.

Voor het reeds genoemde Express Scenario bedraagt bij de 80/20 verdeling de afstand van het begin van de landingsbaan tot de 40 KE contour 6050 m en tot de 35 KE contour 7600 m. De vlieghoogten bedragen derhalve 317 m resp. 398 m. Voor de punten, gelegen recht onder het vliegp pad gelden dan de volgende maximale geluidniveaus in dB(A).

type	\ geluidbelasting	40 KE	35 KE
		afstand l.baan	7600 m
		6050 m	398 m
\ vlieghoogte		317 m	398 m
B747 GE		82,6	80,0
B747 P&W		84,3	81,5
DC10-30		83,4	80,3
DC8-70		75,2	72,6
B737 QN		80,1	77,8
A300		78,4	74,2
F28 IM		76,5	73,8
CITATION II		66,1	63,5
F27		74,3	70,7
F27 hushkit		68,3	64,7

Typerend is, dat de verschillen tussen de niveaus op de 40 KE lijn en die op de 35 KE lijn significant kleiner zijn dan de te verwachten 3,75 dB. Zoals te zien in de tabel produceren enkele vliegtuigen op het 35 KE punt minder dan 65 dB(A). Dit betekent dat deze, conform het berekeningsvoorschrift, niet meer meetellen voor de lawaaibelasting en dat de overige vliegtuigen, verhoudingsgewijs, iets meer geluid mogen maken voor het verkrijgen van dezelfde lawaaibelasting.

De ligging van de 30 KE contour is bij benadering te bepalen door extrapolatie vanuit de 35 KE contour. Aannemende dat de lawaaibelasting door dezelfde groep vliegtuigen wordt bepaald, kan men stellen dat de 30 KE contour het landingsvoetpad snijdt op het punt waar de geluidniveaus van de vliegtuigen wederom ca. 3,75 dB lager zijn dan bij het overeenkomstige punt van de 35 KE contour. Volgens de tabellen uit de reeds genoemde appendices van het berekeningsvoorschrift voor de lawaaibelasting is dit het geval bij een vlieghoogte van ca. 500 m hetgeen bij een dalhoek van 3 graden overeenkomt met een afstand van ca. 9500 m voor het landingsdoelpunt. Dit punt ligt in het noord-oostelijk deel van Hoensbroek. Volgens de op blad 2 van bijlage 6 van het M.E.R. gegeven vertrekprocedures voor de Oost-Westbaan volgen de vliegtuigen bij benadering een koers in het verlengde van de landingsbaan vanaf een punt gelegen op een afstand van 9 nm (16668 m) voor deze baan. De aanvlieghoogte bedraagt 2000 ft of 610 m. De vlieghoogte van ongeveer 500 m wordt dus bereikt op het glijpad onder dezelfde condities als die welke gelden in de omgeving van de 35 KE lijn onder het glijpad.

De geluidniveaus van een aantal van de passerende vliegtuigen zijn daar nog steeds hoger dan 75 dB(A), hetgeen betekent dat binnenshuis maximale niveaus hoger dan 55 dB(A), de grens voor ontwaakreacties, kunnen voorkomen.

De ligging van de 30 KE contour kan slechts zeer globaal worden aangegeven daar in het onderhavige M.E.R. de benodigde uitgangsgegevens ontbreken.

Zo wordt de dag-nacht verdeling wel gegeven voor de verschillende soorten verkeer, maar niet voor de diverse vliegtuigtypes ! Ook is de dag-nachtverdeling niet opgesplitst in de in het berekeningsmodel voorgeschreven 10 tijdperioden maar in slechts 2. De berekening van de gemiddelde nachtstraffactor is dan ook niet te controleren. De voor het Express-alternatief gegeven aantallen voor klein express-verkeer (Citation, Short 330) verschillen in de tabellen voor dag-nacht verdeling en verdeling naar vliegtuigtype (bijlage 5, blad 6); de totalen zijn echter wel gelijk !

Hoewel de ligging van de 30 KE contour dus niet nauwkeurig kan worden aangegeven is het wel duidelijk dat in het gehele noordelijk deel van Hoensbroek geluidniveaus zullen voorkomen die aanleiding geven tot ontwaakreacties, tenzij ook daar geluidwerende voorzieningen zullen worden toegepast.

De beschouwing is hier gehouden voor de 80/20 variant, voor de 50/50 variant is de situatie iets gunstiger, het aantal passerende vliegtuigen is wat kleiner, de geproduceerde geluidniveaus zijn echter hetzelfde, de baanligging verandert immers niet !

Delft, 1987-07-07, vI