

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.

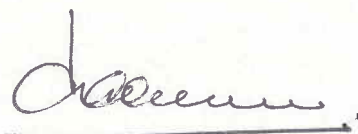
Tot slot kan het wellicht van nut zijn u te berichten dat de Commissie tijdens haar besprekingen heeft moeten constateren dat de bij deze besluitvorming tot nu toe gevolgde m.e.r.-procedure bij voortdurende onzorgvuldigheden heeft gekend, waarop de Commissie telken male heeft moeten wijzen. Voor een 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-effectrapportage.
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 inspraakreacties¹ is een vrijwel volledige toetsing van het MER opgenomen; in dit advies wordt daar alleen bij hoofdpunten naar verwezen.

¹ 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^e. 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^e. 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^e. De beschrijvingen van de overige milieu-aspecten zijn wel uitvoerig, maar weinig uitgewerkt naar feitelijke ingrepen en te verwachten gevolgen.
 - 4^e. 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 41j van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne.

3.1 De samenvatting, vorm en presentatie

3.1.1 De samenvatting in het MER

Artikel 41j, 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 41j, 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 inspraakreacties² 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.

