

AANBEVELINGEN VOOR AANVULLENDE RICHTLIJNEN
VOOR DE INHOUD VAN HET AANVULLEND
MILIEU-EFFECTRAPPORT UITBREIDING VAN DE
LUCHTHAVEN ZUID-LIMBURG

120-355
6 maart 1989

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Aanbevelingen

Aanbevelingen voor aanvullende richtlijnen voor de inhoud van het aanvullend milieu-effectrapport Uitbreiding van de Luchthaven Z.-Limburg / [Commissie voor de Milieu-effectrapportage]. - Utrecht : Commissie voor de milieu-effectrapportage

ISBN : 90-5237-046-X

SISO : 614.62 UDC [504.064.2:656.71](492.945)

Trefw.: milieu-effectrapportage ; Luchthaven Zuid-Limburg / Luchthaven Zuid-Limburg.



commissie voor de milieu-effectrapportage

Aan de Minister van Volkshuis-
vesting, Ruimtelijke Ordening
en Milieubeheer
Postbus 20951
2500 EZ 's-GRAVENHAGE

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

uw kenmerk

RLD/VI/L 20200

onderwerp

Aanbevelingen t.b.v. aanvullende
richtlijnen MER uitbreiding
Luchthaven Zuid-Limburg

uw brief

16 januari 1989

ons kenmerk

U 214-89/Sc/ao/120-354

utrecht,

6 maart 1989

Met bovengenoemde brief verzocht U de Commissie voor de milieu-effectrapportage aanbevelingen op te stellen ten behoeve van de door U vast te stellen richtlijnen voor de inhoud van het aanvullend milieu-effectrapport (MER) over de uitbreiding van de Luchthaven Maastricht. Op 6 januari 1989 werd door de Ministerraad besloten tot de opstelling van het aanvullend MER. Per brief van 13 januari 1989 stelde U de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal op de hoogte van deze beslissing.

Hierbij bied ik U de aanbevelingen van de Commissie aan. Zij zijn gericht op het gebruik van de uit te breiden luchthaven, dat uitgaat van een afhandeling van de starts en landingen binnen de Nederlandse landsgrenzen. Dit omdat in het afgelopen jaar gebleken is, dat op korte termijn geen internationale overeenstemming te bereiken valt over de aanpassing van de luchtruimtestructuur rondom Zuid-Limburg, die nodig is voor de realisering van het oorspronkelijke zogeheten expres-scenario.

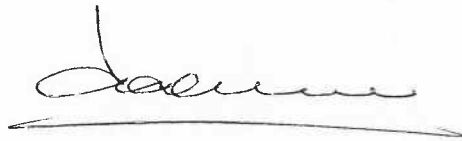
De aanbevelingen besteden ruime aandacht aan de alternatieven, die voor de verdere besluitvorming van belang zijn en hun gevolgen voor het milieu. Ten einde de hoeveelheid werk te beperken, die tijdens de opstelling van het aanvullend MER moet worden verricht, kan worden gesteld dat alternatieve gebruiksmogelijkheden van de luchthaven, die sedert de opstelling van het Nader Rapport in 1988 hun realiteitswaarde verloren hebben, in het aanvullend MER niet behandeld behoeven te worden. In haar aanbevelingen geeft de Commissie aan, dat het voortgangsalternatief en de 80/20 variant van het expresalternatief als zodanig opgevat kunnen worden.

Het spreekt voor zich dat bij de milieu-effecten de geluidbelasting ten gevolge van het vliegtuiglawaai en de daarmee samenhangende geluidhinder en het mogelijke optreden van slaapstoornissen onder de omwonende bevolking het meest prominent behandeld worden. Hierbij moet opgemerkt worden, dat de Commissie van de Duitse geluideskundige dipl. phys. Th.J. Meyer vernomen heeft, dat de normstelling met betrekking tot de geluidhinder door nachtvluchten voor het voorgenomen gebruik van de tweede luchthaven bij München nog in discussie is. In bijlage 1 bij Uw brief van 13 januari 1989 aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal werd op deze normstelling gewezen.

De Commissie verwacht dat met haar aanbevelingen het mogelijk moet zijn in het aanvullend MER alle essentiële milieu-informatie bijeen te brengen, die onontbeerlijk is voor een goede afweging van de milieu-aspecten in de afronding van de besluitvorming over de uit te breiden luchthaven.

Ten slotte vraag ik nog Uw aandacht voor de opzet van een monitoring systeem op korte termijn om voor de belangrijkste milieu-aspecten (geluid, waterhuishouding, luchtkwaliteit, toestand van flora en fauna) de referentie-situatie te kunnen vastleggen, d.w.z. de situatie voor het begin van de voorgenomen activiteit: de uitbreiding van de luchthaven. Een dergelijk monitoring systeem past in de voorschriften over de evaluatie achteraf in het kader van de Wet algemene bepaling milieuhygiëne. In het aanvullend MER kan tevens een aanzet worden gemaakt voor een evaluatieprogramma van de daadwerkelijk optredende gevolgen voor het milieu, nadat besloten zou worden tot uitvoering van het voor-nemen. Het bevoegd gezag zal zich nu reeds moeten bezighouden met de praktische uitvoering van het monitoring systeem en de evaluatie achteraf.

De Commissie zal gaarne vernemen op welke wijze U gebruik heeft gemaakt van haar aanbevelingen.



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

AANBEVELINGEN VOOR AANVULLENDE RICHTLIJNEN VOOR DE
INHOUD VAN HET AANVULLEND MILIEU-EFFECTRAPPORT
UITBREIDING VAN DE LUCHTHAVEN ZUID-LIMBURG

Advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage op verzoek van de Minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 januari 1989 inzake de aanvullende richtlijnen voor de inhoud van het aanvullend milieu-effectrapport ten behoeve van de besluitvorming over de aanleg en het gebruik van een Oost-Westbaan op de Luchthaven Zuid-Limburg.

de werkgroep m.e.r. Uitbreiding Luchthaven Zuid-Limburg

de secretaris,



drs. J.J. Scholten

Utrecht, 6 maart 1989

de voorzitter,



drs. H.G. Ouwkerk

INHOUDSOPGAVE

	<u>pagina</u>
1. INLEIDING	1
2. SAMENVATTING VAN DE AANBEVELINGEN	4
3. VORM EN PRESENTATIE VAN HET AANVULLEND MER	8
4. PROBLEEMSTELLING EN DOEL	8
5. DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN DE REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN	9
5.1 De voorgenomen activiteit	9
5.2 Alternatieven	10
5.2.1 Gebruik van de uitgebreide luchthaven volgens het "betonnen muur"-principe	10
5.2.2 Gebruik van de uitgebreide luchthaven volgens het "betonnen muur"-principe gevolgd in de tijd door 50/50 gebruik volgens het expresalternatief	11
5.2.3 Nulalternatief	11
5.2.4 Het alternatief met toepassing van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu	12
6. BESLUITVORMING	14
7. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN HET MILIEU	14
8. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	15
8.1 Geluidhinder en leefsituatie binnenshuis	15
8.2 Luchtverontreiniging	17
8.3 Geohydrologie en landschap	17
8.4 Overige gevolgen	17
9. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	18
10. OVERZICHT VAN LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE	18
11. SAMENVATTING VAN HET AANVULLEND MER	18

BIJLAGEN

1. Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat (V & W) van 16 januari 1989 met het verzoek om advies, en afschrift van de brief d.d. 13 januari 1989 van de Minister van V & W aan de Voorzitter van de Tweede Kamer van de Staten-Generaal.
2. Samenstelling van de werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage.

1. INLEIDING

Op 22 april 1988 bracht de Commissie voor de milieu-effectrapportage aan het bevoegd gezag haar toetsingsadvies uit over het "Nader Rapport Milieu-effecten Uitbreiding Luchthaven Zuid-Limburg". Dit werd gevolgd op 30 juni 1988 met de aanbidding van een berekening van de aantallen geluidgehinderden als gevolg van de voorgenomen uitbreiding van de luchthaven. Deze berekening was opgesteld als een bijlage bij het toetsingsadvies van 22 april 1988. Nadien, bij de verdere beoordeling van het "Nader Rapport" en de behandeling van de ontwerp-aanwijzing volgens de Luchtvaartwet voor het gebruik van een nieuwe Oost-Westbaan vond een tweetal ontwikkelingen plaats, die bepalend bleken te zijn voor de verdere gang van zaken in de besluitvorming.

In de eerste plaats bleek het niet mogelijk op korte termijn internationale overeenstemming te bereiken over het aangepaste gebruik van de capaciteit van het luchtruim bij realisering van de uitgebreide luchthaven volgens de ontwerp-aanwijzing, die op 1 mei 1987 ter visie was gelegd. Die ontwerp-aanwijzing was ingesteld op het gebruik van de uitgebreide luchthaven volgens de zogeheten 50/50 variant van het expresalternatief.

In de tweede plaats brachten de achtste en de negende afdeling van de Raad van State een advies uit op verzoek van de Ministers van Verkeer en Waterstaat (V & W) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) op 23 augustus 1988. In hun advies gaan de achtste en negende afdeling van de Raad van State in op drie vragen, die vervolgens alle drie ontkennend beantwoord werden:

- Kan onder de in de adviesaanvraag geschetste omstandigheden een aanwijzingsbesluit worden genomen op basis van de thans (in 1988) beschikbare stukken, gelet op de Luchtvaartwet (LVW) en de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm)?
- Kan door aan de aanwijzing voorschriften te verbinden als bedoeld in art. 24, derde lid, LVW wèl een besluit worden genomen?
- Kan voor een juridisch zorgvuldige besluitvorming met betrekking tot de onderhavige aanwijzing en de daaruit voortvloeiende maatregelen met betrekking tot geluidisolatie ter bescherming van personen tegen de gevolgen van luchtvaartlawaaï, worden volstaan met het hanteren van het kader zoals vastgelegd in het Besluit Geluidsbelasting Grote Luchtvaartterreinen (BGGL) en Regeling Geluidwerende Voorzieningen (RGV)?

Deze ontwikkelingen leidden ertoe, dat de Ministerraad in zijn beraad van 6 januari 1989 besloot tot de opstelling van een nieuwe ontwerp-aanwijzing, nadat ten behoeve daarvan een aanvullend milieu-effectrapport (MER) zal zijn opgesteld. Dit besluit werd door de Minister van V & W, mede namens de Minister van VROM, medegedeeld aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal per brief van 13 januari 1989. Vervolgens richtte de Minister van V & W zich op 16 januari 1989 tot de Commissie voor de milieu-effectrapportage met het verzoek aanbevelingen te doen voor de inhoud van het aanvullend MER ten behoeve van door het bevoegd gezag vast te stellen richtlijnen (zie bijlage 1 bij het onderhavige advies).

De onderhavige aanbevelingen zijn opgesteld door dezelfde werkgroep van de Commissie, die op 22 april 1988 het toetsingsadvies uitbracht over het Nader Rapport. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de milieu-effectrapportage en wordt daarom verder in dit advies "de Commissie" genoemd. De Commissie kwam bijeen op 3, 20 en 28 februari 1989. Met het oog op het feit dat de geluidaspecten in de aanvullende richtlijnen voor het aanvullend MER overwegend in de aandacht staan, namen aan deze vergaderingen slechts vier van de zeven werkgroepleden van de Commissie deel. De overige drie werkgroepleden zijn wel schriftelijk en telefonisch bij de opstelling van het onderhavige advies betrokken geweest. (Voor de samenstelling van de Commissie en de deelname aan de vergaderingen, zie bijlage 2 bij dit advies). Tijdens de bijeenkomst op 3 februari 1989 liet de Commissie zich voorlichten door de Rijksluchtvaartdienst over de consequenties voor de vliegroutes en vliegprocedures voor het gebruik van de Oost-Westbaan bij het afwikkelen van het opstijgend en landend luchtverkeer binnen de Nederlandse landsgrenzen (het "betonnen muur"-alternatief).

Op 28 februari 1989 werd van gedachten gewisseld met Dipl.Phys. Th. J. Meyer uit Hamburg, Bondsrepubliek Duitsland over de instelling van een "Nachtschutzgebiet" rondom de geplande tweede luchthaven bij München. Het voorgenomen nachtelijk gebruik van die luchthaven houdt zekere overeenkomsten in met het voorgenomen nachtelijk gebruik van de uit te breiden Luchthaven Zuid-Limburg[1].

In de brief van de Ministers van V & W en van VROM is mededeling gedaan van de te volgen procedure voor de aanvullende milieu-effectrapportage (zie bijlage 1 bij dit advies). Daaruit blijkt, dat voor de vaststelling van de aanvullende richtlijnen het niet nodig wordt geacht een geheel nieuwe m.e.r.-procedure te starten. Er is dan ook geen nieuwe startnotitie opgesteld. Evenmin is voorzien in de mogelijkheid van inspraak ten behoeve van de vaststelling van aanvullende richtlijnen. Vanaf de vaststelling van de aanvullende richtlijnen wordt echter wel de procedure gevolgd zoals voorgeschreven in de wettelijke regeling inzake milieu-effectrapportage (m.e.r.) van de Wabm. Ten einde de vaststelling van de aanvullende richtlijnen te kunnen bespoedigen, namen vertegenwoordigers van het bevoegd gezag (Rijksluchtvaartdienst en de directie Geluid van het directoraat-generaal Milieubeheer) en het ministerie van Algemene Zaken als waarnemers deel aan de bijeenkomsten van de Commissie.

Bij de opstelling van deze aanbevelingen heeft de Commissie zich gebaseerd op de volgende documenten:

- Het Milieu-effectrapport Uitbreiding Luchthaven Zuid-Limburg van april 1987;
- Het Nader Rapport: Milieu-effecten Uitbreiding Luchthaven Zuid-Limburg van 12 februari 1988;

1 De Commissie heeft van de provincie Limburg vernomen dat sedert januari 1989 de naam van de luchthaven luidt: "Luchthaven Maastricht".

- Het toetsingsadvies van de Commissie over het Nader Rapport van 22 april 1988 en de bijlage 6: Berekening aantallen geluidgehinderden uitbreiding Luchthaven Zuid-Limburg van 30 juni 1988;
- Het advies van de achtste en negende afdelingen van de Raad van State van 23 augustus 1988;
- "Concept-richtlijnen" aanvulling MER uitbreiding Luchthaven Zuid-Limburg van 13 januari 1989 op basis van ambtelijke afspraken V & W, VROM en provincie Limburg van november 1988;
- Brief van de Minister van V & W aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van 13 januari 1989;
- Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Oberbayern, Flughafen München-2, 8 juli 1979 (No. 315F-98-1);
- Änderungsplanfeststellungsbeschluss für den Flughafen München, Regierung von Oberbayern, 7 juni 1984 (No. 315F-98/0-1).

2. SAMENVATTING VAN DE AANBEVELINGEN

Nadat in de loop van 1988 was gebleken dat op korte termijn geen internationale overeenstemming kan worden bereikt over het gebruik van de luchtruimte rondom de uit te breiden Luchthaven Zuid-Limburg^[2] en nadat de achtste en de negende afdeling van de Raad van State op 23 augustus 1988 advies had uitgebracht aan het bevoegd gezag over de besluitvorming inzake de luchthaven, besloot de ministerraad op 6 januari 1989 tot opstelling van een nieuwe ontwerp-aanwijzing. Ten behoeve daarvan dient echter eerst een aanvullend milieu-effectrapport (MER) te worden opgesteld. Op 16 januari 1989 verzocht de Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) de Commissie voor de milieu-effectrapportage aanbevelingen op te stellen voor de inhoud van het aanvullend MER. In de gevraagde aanbevelingen wijst de Commissie op de volgende hoofdpunten.

Probleemstelling en doel (par. 4[3])

Het aanvullend MER moet duidelijk maken waarom de aanwijzingsprocedure voor de uit te breiden luchthaven niet kon worden voortgezet en waarom de opstelling van een nieuwe ontwerp-aanwijzing nodig is. De probleemstelling moet ingaan op de vooruitzichten betreffende de financiële exploitatie van de uitgebreide luchthaven en op de vraag bij welk aantal nachtvluchten, met welke typen vliegtuigen en met welke vanwege te nemen geluidsmaatregelen op te leggen operationele beperkingen en isolatieregimes de economische exploitatie van de uit te breiden luchthaven nog acceptabel is.

Voorgenomen activiteit en alternatieven (par. 5)

De noodzaak tot afhandeling binnen de Nederlandse landsgrenzen van de starts en landingen van en op de geplande Oost-Westbaan is bepalend voor de formulering van de voorgenomen activiteit ("betonnen muur"-principe). In het MER zal de feitelijke betekenis van de vereiste afhandeling binnen de landsgrenzen moeten worden uitgelegd met aanduiding van vlieghoogte en posities ten opzichte van bakens. Wijzigingen sedert de opstelling van het MER in 1987 en van het Nader Rapport in 1988 in de prognose van het aantal vliegbewegingen moeten worden behandeld en gespecificeerd naar grote luchtvaart, kleine luchtvaart en nachtelijk verkeer met verschillende vliegtuigtypen. Voorzieningen en maatregelen die nodig zijn om het "betonnen-muur"-principe te realiseren, vormen eveneens onderdeel van de beschrijving van de voorgenomen activiteit. Bij dit laatste behoort de rol, die het in ontwikkeling zijnde Microwave Landing System (MLS) kan spelen als vervanging van het huidige Instrument Landing System (ILS). Naar de mening van de Commissie komen

2 Zie voetnoot 1 op blz. 2.

3 Tussen haakjes is aangegeven de betreffende paragraaf van de aanbevelingen.

voor beschrijving in het aanvullend MER de volgende alternatieven in aanmerking:

- het alternatief volgens het "betonnen muur"-principe met twee varianten, die uitgaan van respectievelijk 22.750 en 27.000 vliegbewegingen per jaar;
- het alternatief waarbij gebruik van de uit te breiden luchthaven eerst zal plaatsvinden volgens het "betonnen muur"-principe, waarna overgeschakeld kan worden op gebruik volgens de 50/50 variant van het expressscenario, wanneer internationale overeenstemming over een aangepast gebruik van de capaciteit van het luchtruim zal kunnen worden bereikt;
- het nulalternatief (de nulmin- en nulplus varianten van het nulalternatief zoals onderscheiden in het MER en in het Nader Rapport);
- het "meest milieu-vriendelijk alternatief".

In de aanbevelingen wordt ingegaan op deze verschillende alternatieven en varianten (par. 5.2.1 t/m 5.2.3) als ook op de bouwstenen die een rol spelen bij de opstelling in het aanvullend MER van het meest milieu-vriendelijke alternatief (par. 5.2.4). Deze bouwstenen omvatten milieu-vriendelijke gebruiksvormen en maatregelen, die zijn toegespitst op een zo groot mogelijke reductie van de geluidhinder en dus op vermindering van de gevolgen voor de leefsituatie binnenshuis in het studiegebied rondom de luchthaven. In het aanvullend MER zal moeten worden aangegeven in hoeverre de beide varianten van het nulalternatief beschouwd kunnen worden als reële alternatieven of dat zij slechts beschrijving behoeven als referentieniveau's voor vergelijking met de overige alternatieven. Het "voortgangsalternatief" en de "80/20 variant van het expresalternatief", die geen realiteitswaarde meer hebben, zouden niet verder in het aanvullend MER behandeld behoeven te worden.

Besluitvorming (par. 6)

In het aanvullend MER past een beschrijving van de rol die het aanvullend MER en de beoordeling daarvan speelt in de uiteindelijke besluitvorming over de aanleg en het gebruik van de uit te breiden luchthaven. Tevens dient te worden aangegeven welke overige besluiten nog moeten worden genomen ten einde het project ten uitvoer te kunnen brengen. Hoe zal de afstemming zijn van die besluiten op de aanwijzing op grond van de Luchtvaartwet?

Bestaande toestand van het milieu (par. 7)

Ten behoeve van de beschrijving van de bestaande toestand van het milieu en van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van één van de alternatieven dient het studiegebied met betrekking tot de geluidhinder te worden aangegeven. Het betreft een rechthoekig gebied met de luchthaven in het centrum, waarvan de coördinaten zijn gegeven in par. 7 van de aanbevelingen; dit gebied strekt zich uit van Genk in België in het westen tot Geilenkirchen in Duitsland in het oosten en van Buchten in het noorden tot Eijsden in het zuiden. Indien uit de berekeningen blijkt dat bepaalde geluidcontouren buiten dit gebied zouden komen te liggen, dan kan de ligging daarvan buiten de genoemde rechthoek globaal worden aangeduid, voorzover dit technisch gezien mogelijk is.

In het geval dat in de gewijzigde situatie sprake is van een wezenlijk ander gebruik van de uit te breiden luchthaven dan was voorzien in het MER en in het Nader Rapport, dan beveelt de Commissie aan in het aanvullend MER een up-to-date gebracht overzicht te presenteren van de heersende stof, CO, SO₂, NO_x en koolwaterstoffen-concentraties in de omgeving van de luchthaven binnen een straal van ca. 10 km.

Gevolgen voor het milieu (par. 8)

De beschrijving van de milieu-effecten van de diverse alternatieven zal zich voornamelijk richten op de geluidhinder en de gevolgen voor de leefsituatie binnenshuis in het studiegebied. Daarnaast wordt gewezen op de behandeling van effecten behorende bij andere milieu-aspecten, die in het Nader Rapport onvoldoende tot uiting kwamen of die in de gewijzigde situatie van toepassing van het "betonnen muur"-principe van een andere aard kunnen zijn.

In par. 8.1 van de aanbevelingen wordt ingegaan op de uit te voeren berekeningen voor de geluidbelasting, zowel volgens de Kosten-formule van 20 tot 65 Ke als volgens de piekwaarde footprints ten gevolge van nachtvluchten van 50 tot 95 dB(A) en de betekenis daarvan voor de leefsituatie binnenshuis in het studiegebied in de vorm van een schatting van de aantallen personen, die hinder dan wel slaapstoornissen boven en beneden de ontwaakdrempel ondervinden. Met behulp van die berekeningen zullen voor elk alternatief een aantal isolatieregimes moeten worden beschreven op basis van de 35 en 20 Ke-waarden en van de piekniveaus 60 en 55 dB(A) in de slaapkamer ten gevolge van nachtvluchten, alsook de toepasbaarheid van een "Nachtschutzgebiet" zoals momenteel in discussie is rond de nog aan te leggen tweede luchthaven van München.

In par. 8.2 van de aanbevelingen wordt ingegaan op de beschrijving van emissies naar de lucht en de daardoor optredende verontreinigingsconcentraties als gevolg van het gebruik van de uit te breiden luchthaven, indien dat gebruik aanzienlijk zou afwijken van het in het MER van 1987 voorspelde beeld.

Par. 8.3 van de aanbevelingen vraagt aandacht voor de afname van de afvoer van infiltratiewater naar de kwelbronnen in het Bunderbos en de bronnen, die de Keutelbeek voeden en de ecologische gevolgen daarvan. In het kader van het meest milieuvriendelijke alternatief vraagt de Commissie om uitwerking van passende mitigerende maatregelen ter compensatie van deze effecten. De toepassing van deze mitigerende maatregelen zou niet moeten wachten totdat deze effecten zich zouden openbaren. Dit met het oog op het (deels) irreversibele karakter van deze effecten.

Ook andere effecten, die kunnen voortkomen uit het gebruik van de uit te breiden luchthaven volgens het "betonnen muur"-principe, verdienen aandacht in het MER (par. 8.4).

Vergelijking van de alternatieven (par. 9).

De beschrijving van de alternatieven en hun gevolgen zal uiteindelijk moeten resulteren in een vergelijking per milieu-aspect tussen de verschillende alternatieven. Het accent ligt daarbij op de aspecten geluid en de leefsituatie binnenshuis in het studiegebied.

Overzicht van leemten in kennis en informatie (par. 10)

Ten behoeve van de besluitvorming is het van belang dat het aanvullend MER rekenschap geeft van die leemten in kennis en informatie, die na de berekeningen en de analyses van de milieu-effecten zijn overgebleven.

3. VORM EN PRESENTATIE VAN HET AANVULLEND MER

Het aanvullend MER zal de (gewijzigde) probleemstelling, het doel en de gevolgen voor het milieu met betrekking tot het gebruik van de uitgebreide luchthaven en in het bijzonder van de voorgenomen Oost-Westbaan door middel van afwikkeling van het opstijgend en landend luchtverkeer binnen de Nederlandse landsgrenzen ("betonnen muur"-principe) duidelijk moeten maken. Het aanvullend MER dient ter aanvulling op de informatie die in 1987, respectievelijk in 1988, werd gepresenteerd in het MER en in het Nader Rapport. De nadruk ligt daarbij op de geluidaspecten behorende bij het nieuwe voorgenomen gebruik van de uitgebreide luchthaven volgens het "betonnen muur"-principe. Dit houdt in dat op basis van Ke-contouren vanaf 20 tot en met 65 Ke alsmede de relevante dB(A) piekwaarde footprints van 80, 75 en 50 dB(A) aan de gevel van woningen ten gevolge van nachtvluchten enerzijds en de jongste gegevens omtrent de door vliegtuiggeluid veroorzaakte hinder en slaapstoornissen anderzijds, zo nauwkeurig mogelijke schattingen worden gepresenteerd voor de verschillende alternatieven van de aantallen mensen, die deze effecten kunnen ondervinden.

Het aanvullend MER heeft in het bijzonder met betrekking tot het aspect geluidhinder een zelfstandige betekenis. In het aanvullend MER kan echter wel worden volstaan met verwijzing naar die informatie uit het in 1987 bekend gemaakt MER, respectievelijk het in 1988 ter visie gelegde Nader Rapport, voor zover die niettegenstaande het anders voorgenomen gebruik van de uitgebreide luchthaven géén aanvulling behoeft.

Het aanvullend MER zal zo duidelijk dienen te zijn dat mede op basis daarvan een keuze kan worden gemaakt uit de gebruiksmogelijkheden van de uitgebreide luchthaven ten behoeve van de nieuw op te stellen ontwerp-aanwijzing volgens de LVW. Dit betekent dat in het aanvullend MER vooral de keuze-elementen naar voren moeten komen. Onderbouwende informatie kan in bijlagen behorende tot het aanvullend MER worden opgenomen.

4. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

In het aanvullend MER dient te worden duidelijk gemaakt waarom de aanwijzingsprocedure voor de uit te breiden Luchthaven Zuid-Limburg niet kon worden voortgezet en waarom een nieuwe ontwerp-aanwijzing zal moeten worden opgesteld. Daartoe zullen de ontwikkelingen geschetst moeten worden, die geleid hebben tot een wijziging in het inzicht in de afhandeling van het luchtverkeer in relatie tot de Nederlandse landsgrenzen, alsook in de zienswijze ten aanzien van de effecten van het luchtvaartlawaai van de uit te breiden luchthaven. Op welke wijze zal in de gewijzigde situatie kunnen worden voldaan aan de primaire doelstelling van het voornemen om de Luchthaven Zuid-Limburg economisch rendabel te maken en hoe zijn de ontplooiingsmogelijkheden en vooruitzichten voor de financiële exploitatie van de uitgebreide luchthaven? Bij welk aantal nachtvluchten, met welke typen vliegtuigen (en de daarbij behorende

