

Aanbevelingen  
voor de uitbreiding van de  
aanvullende richtlijnen voor  
de inhoud van het aanvullend MER  
"Uitbreiding Luchthaven Maastricht"

9 februari 1990

120-405

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

### **Aanbevelingen**

Aanbevelingen voor de uitbreiding van de aanvullende richtlijnen voor de inhoud van het aanvullend MER "Uitbreiding Luchthaven Maastricht" / [Commissie voor de milieu-effectrapportage]. - Utrecht: Commissie voor de milieu-effectrapportage

ISBN 90-5237-125-3

SISO 614.62 UDC [504.064.2:656.71](492\*6200)

Trefw.: milieu-effectrapportage ; Maastricht / Luchthavens ; Maastricht.



commissie voor de milieu-effectrapportage

Aan de Minister van Volkshuisvesting  
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/VL/25700

onderwerp

Aanbevelingen t.b.v. uitbreiding van de  
aanvullende richtlijnen voor aanvullend  
MER Uitbreiding Luchthaven Maastricht

uw brief

13 december 1989

ons kenmerk

U105-90/Sc/eb/120-414

utrecht,

9 februari 1990

Met bovengenoemde brief verzocht de Voorzitter van de Stuurgroep Aanwijzing Beek de Commissie voor de milieu-effectrapportage te adviseren over de uitbreiding van de aanvullende richtlijnen voor de inhoud van het aanvullend milieu-effectrapport (MER) over de uitbreiding van de Luchthaven Maastricht. Hierbij bied ik u de aanbevelingen van de Commissie aan.

Deze uitbreiding van de aanvullende richtlijnen wordt door U nodig geacht, omdat in de loop van 1989 is gebleken dat uitvoering van het oorspronkelijke expressscenario niet mogelijk is. Dit leidde tot het voornemen een tweetal alternatieve exploitatie-scenario's uit te werken, waarbij nachtvluchten met de meest lawaai-producerende vliegtuigen achterwege blijven, al dan niet in combinatie met een aanzienlijk groter accent op het passagiersvervoer.

De aanbevelingen van de Commissie moet worden gezien als een aanvulling op de door U op 10 maart 1989 vastgestelde aanvullende richtlijnen en wel op die onderdelen, die vanwege het voornemen tot uitwerking van de twee alternatieve exploitatie-scenario's moeten worden opgenomen in het aanvullende MER.

Daarnaast vraag ik Uw aandacht voor de volgende punten van algemeen belang:

1. Het op te stellen aanvullend MER is het derde MER in successie. Nadat in mei 1987 het MER over de uitbreiding van de Luchthaven was bekend gemaakt, bleek een aanvulling daarop nodig te zijn. Dat resulteerde in het "Nader Rapport" van februari 1988. Omdat ook het Nader Rapport onvoldoende basis bleek te bieden voor een gewogen besluitvorming en vanwege veranderende omstandigheden voor het baangebruik van de Oost-Westbaan en de exploitatie-opzet van de Luchthaven, wordt nu het (2e) aanvullend MER opgesteld.

Wat betreft de richtlijnen voor al deze MER's, is de situatie niet minder ingewikkeld.

De nu in voorbereiding zijnde uitbreiding van de aanvullende richtlijnen vormt de 3e aanvulling op de oorspronkelijke richtlijnen die werden vastgesteld in september 1986. De Commissie adviseerde met inbegrip van het onderhavige advies, reeds vijf maal in deze m.e.r.-procedure.

Met het oog op het complexe verloop van de gehele procedure en het verschijnen van verschillende documenten, die in het kader van deze milieu-effectrapportage werden geproduceerd, acht de Commissie het zeer noodzakelijk ten behoeve van alle betrokkenen, het aanvullend MER op overzichtelijke en toegankelijke wijze te presenteren. Met inbegrip van de presentatie van een helder overzicht van alle gebeurtenissen in de verschillende tot nu toe plaatsgevonden richtlijnen- en toetsingsfasen.

2. Nadat de Commissie door U per brief van 1 november 1989 op de hoogte was gesteld van Uw voornemen de richtlijnen voor het aanvullend MER uit te breiden, gaf zij U in haar brief van 15 november 1989 in overweging bij de daarbij in het geding zijnde nieuwe aanpassing van de exploitatie-opzet en het gebruik van de uit te breiden Luchthaven aan derden mogelijkheid tot inspraak te bieden. In de brief van 13 december 1989 beantwoordde de Voorzitter van de Stuurgroep Aanwijzing Beek deze vraag ontkennend op basis van juridische argumenten (zie copie van die brief, die is opgenomen als bijlage 1 bij het onderhavige advies).

De Commissie merkt in reactie hierop op dat, naar haar mening, de thans gepresenteerde voorstellen in belangrijke mate afwijken van het oorspronkelijke MER, zoals dat in mei 1987 werd bekend gemaakt. Destijds was sprake van een nul-alternatief, een nulmin-alternatief, een nulplus-alternatief, een voortgangsscenario en een expressscenario met twee alternatieve vormen van gebruik van de Oost-Westbaan (80/20 en 50/50).

In het aanvullend MER dat nu wordt opgesteld, is onder handhaving van het nulmin- en het nulplus-alternatief, het voortgangsscenario niet meer als reëel scenario in de beschouwing betrokken, terwijl ook het 80/20 gebruik van de Oost-Westbaan heeft afgedaan.

In de brief van 13 oktober 1989 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, komt de Minister van Verkeer en Waterstaat tot de conclusie dat "de verschillende normeringen zoals die in de richtlijnen en voor de aanvulling van de milieu-effectrapportage zijn aangegeven, tot resultaat hebben dat de daarmee samenhangende geluidisolatie-kosten zo hoog zijn, dan wel dat de houdbaarheid juridisch ervan zo onzeker is, dat uitvoering van het oorspronkelijke expressscenario niet mogelijk is."

Als gevolg daarvan zijn twee nieuwe scenario's ontwikkeld voor de exploitatie van de Luchthaven: het combi-scenario en het expres-mini-scenario.

De Commissie moet derhalve constateren, dat van alle oorspronkelijke scenario's en alternatieve vormen van toekomstig gebruik van de Luchthaven alleen nog het nulmin- en het nulplus-alternatief, alsmede het 50/50 gebruik van de Oost-Westbaan zijn overgebleven.

Dit roept de vraag op of er, bij de uiteindelijke besluitvorming rond de aanwijzing van de uit te breiden Luchthaven, ingevolge de Luchtvaartwet, waarvoor de milieu-effectrapportage wordt uitgevoerd, niet de situatie zal ontstaan als bedoeld in artikel 41 aa, tweede lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm). Daarin is bepaald, dat het bevoegd gezag

geen milieu-effectrapportage-plichtig besluit mag nemen indien de gegevens die in het MER zijn opgenomen, redelijkerwijs niet meer aan het besluit ten grondslag kunnen worden gelegd in verband met aanmerkelijke wijziging van de omstandigheden waarvan bij het maken van het MER is uitgegaan.

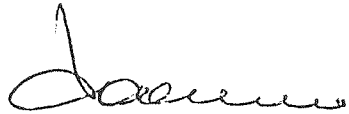
Het aanvullend MER dat nu opgesteld wordt, zou in dit verband wellicht beschouwd kunnen worden als onderdeel van de totale informatie en aldus ten grondslag kunnen liggen aan het te nemen besluit. Niettemin doet zich dan toch de omstandigheid voor, dat er materieel een betrekkelijk geringe relatie bestaat tussen het eerste MER dat wel de volledige m.e.r.-procedure heeft doorlopen en het aanvullend MER, waarbij dat dan niet zou zijn gebeurd.

De Commissie wijst in dit verband op de beantwoording door de achtste en negende afdelingen van de Raad van State van de eerste twee vragen in het advies van de Raad dd. 23 augustus 1988 aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

Een en ander zou kunnen inhouden, dat in een eventuele latere beroepszaak de Raad van State geconfronteerd kan worden met de vraag of artikel 41 aa, tweede lid van de Wabm van toepassing is. Een mogelijke vernietiging van de aanwijzingsbeschikking kan worden voorkomen, door alsnog de procedure ex artikel 411 - 41z van de Wabm te doorlopen.

De Commissie geeft U met het oog op de door U zo gewenste voortgang in de besluitvorming uitdrukkelijk in overweging het standpunt met betrekking tot het geven van inspraak in deze fase van het m.e.r.-proces te wijzigen.

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



---

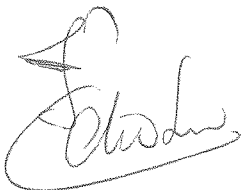
drs. H.G. Ouwerkerk  
voorzitter van de werkgroep m.e.r.  
Uitbreiding Luchthaven Maastricht

Aanbevelingen  
voor de uitbreiding van de  
aanvullende richtlijnen voor  
de inhoud van het aanvullend MER  
"Uitbreiding Luchthaven Maastricht"

Advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage op verzoek van de Minister van Verkeer en Waterstaat dd. 13 december 1989 inzake de uitbreiding van de aanvullende richtlijnen voor de inhoud van het aanvullend milieu-effectenrapport ten behoeve van de besluitvorming over de aanleg en het gebruik van een Oost-Westbaan op de Luchthaven Maastricht.

de werkgroep milieu-effectrapportage Uitbreiding Luchthaven Maastricht

de secretaris



drs. J.J. Scholten

de voorzitter



drs. H.G. Ouwerkerk

Utrecht, 9 februari 1990

## INHOUDSOPGAVE

	pagina
1. INLEIDING	1
2. AANBEVELINGEN VOOR DE UITBREIDING VAN DE AANVULLENDE RICHTLIJNEN	4
2.1 Opzet van de aanbevelingen	4
2.2 Probleemstelling en doel (paragraaf 4 van de aanvullende richtlijnen)	4
2.3 Alternatieven (paragraaf 5.2, 5.2.1, 5.2.2 en 5.2.4 van de aanvullende richtlijnen)	5
2.4 Besluitvorming (paragraaf 6 van de aanvullende richtlijnen)	6
2.5 Gevolgen voor het milieu (paragraaf 8 van de aanvullende richtlijnen)	7
2.5.1 Geluidhinder en leefsituatie binnenshuis	7
2.5.2 Overige milieu-gevolgen	7

## BIJLAGEN

1. Brief van de voorzitter van de Stuurgroep Aanwijzing Beek de dato 13 december 1989 aan de voorzitter van de Commissie voor de milieu-effectrapportage over de uitbreiding van de richtlijnen voor het aanvullend milieुरapport Luchthaven Maastricht met bijlage "Informatie voor nieuwe richtlijnen m.e.r. Maastricht".
2. Samenstelling van de werkgroep van de Commissie voor de Milieu-effectrapportage.

## 1. INLEIDING

Nadat op 10 maart 1989 de Ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) de aanvullende richtlijnen voor de inhoud van het aanvullend milieu-effectrapport (MER) "Uitbreiding Luchthaven Maastricht" hadden vastgesteld, vonden de volgende ontwikkelingen plaats, die de opstelling van het aanvullend MER beïnvloedden. In de loop van de periode maart tot mei 1989 kwamen de volgende rapporten ter beschikking over de relatie tussen nachtelijk vliegtuiggeluid en slaapstoornissen:

- Schlafstörungen durch Fluglärm, Medizinische Beurteilung - Belastungsgrenzen von dr. B. Griefahn, Universität Düsseldorf, maart 1989;
- Hinderstudie Maastricht Airport, studie naar toelaatbare grenswaarden met betrekking tot vliegtuiggeluid door Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs, Maastricht, mei 1989.

Het verschijnen van deze rapporten gaf een nieuwe impuls aan de discussie over de geluidhinder, die zal optreden als gevolg van uitvoering van het voornemen tot uitbreiding van de Luchthaven. Het eerste rapport bepaalt op basis van een literatuuronderzoek welk maximale aantal landende en opstijgende vliegtuigen in de nacht, gerelateerd aan de geluidsniveaus, toelaatbaar is in verband met het optreden van slaapstoornissen onder de omwonenden. Het tweede rapport, dat in opdracht van de Luchthaven Maastricht werd opgesteld, geeft op basis van dezelfde literatuur aan, dat in de eerste helft van de nacht een aantal vrij hoge geluidsniveaus toelaatbaar zou zijn, indien de luchthaven gedurende de tweede helft van de nacht is gesloten.

Na overleg met de Commissie voor de milieu-effectrapportage achtte het kabinet het voor een zorgvuldige weergave van de gezondheidseffecten door slaapverstoring en ontwaakreacties ten gevolge van de nachtelijke piekbelasting en van te treffen maatregelen ter beperking van ontwaakreacties, gewenst in het aanvullend MER mede aandacht aan deze beide methoden te schenken (brief van de minister van V&W aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal van 18 juli 1989, kenmerk RLD/VI/L 23308). Dit leidde o.a. tot de berekening van nieuwe geluidcontouren volgens de door dr. Griefahn ontwikkelde methodiek in plaats van de zogeheten "telcontouren", zoals die zijn aangegeven in par. 8.1 van de aanvullende richtlijnen. Dit omdat de contouren volgens de Griefahn methodiek een betere schatting kunnen opleveren van het aantal personen, dat slaapstoornissen kan ondervinden dan door middel van berekening van de "telcontouren".



Daarnaast besloot het kabinet een contra-expertise in te winnen over de in de beide rapporten beschreven nieuwe methoden. De opdracht daartoe werd verstrekt aan het Nederlands Instituut voor Praeventieve Gezondheidszorg (NIPG/TNO) te Leiden. De studie "Evaluatie wetenschappelijk onderzoek op het terrein van de slaapverstoring als gevolg van luchtvaartlawaai" kwam in september 1989 gereed.

Volgens de bijlage bij voornoemde brief van de Minister van V&W aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal bleek voorts, dat "op technisch niveau (verkeersleiders) vorderingen zijn gemaakt in het overleg over medegebruik van het Duitse luchtruim". Dit was voldoende aanleiding om in het aanvullende MER twee varianten toe te voegen op basis van het zogeheten "betonnen-muur"-principe, waarin de situatie wordt beschreven als het overleg met de BRD succesvol zou worden afgerond.

Op basis van een concept-aanvullend MER en de studie van het NIPG/TNO werd in het Ministersoverleg van 13 oktober 1989 over de Luchthaven Maastricht besloten een nieuw alternatief te doen uitwerken met (aanzienlijk) meer passagiersvervoer en met minder vrachtvervoer in de nacht. Dit wordt medegedeeld door de Minister van V&W in een brief van 13 oktober 1989 aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal. In deze brief wordt door de Minister de uitwerking van dit nieuwe alternatief als volgt onderbouwd:

"Bij de voorbereiding van de aanvullende milieu-effectrapportage (m.e.r.) is gebleken dat de verschillende normeringen zoals die in de richtlijnen voor de m.e.r. zijn aangegeven, tot resultaat hebben dat de daarmee samenhangende geluidisolatiekosten zo hoog zijn dan wel dat de houdbaarheid juridisch ervan zo onzeker is, dat uitvoering van het oorspronkelijke expressscenario niet mogelijk is. Deze vaststelling heeft mij de vraag onder ogen doen zien of er een alternatief voor het expressscenario is. Dit blijkt het geval te zijn, maar de haalbaarheid zowel wat de exploitatie-mogelijkheden als wat de bijbehorende geluidnormering en de daarmee samenhangende kosten betreft dient nog nader te worden onderzocht. Besloten is dit nader onderzoek te doen en daartoe op zeer korte termijn bestuurlijk overleg met Ge-deputeerde Staten van Limburg te voeren. Tevens zal in het kader van de in voorbereiding zijnde aanvullende m.e.r. ook dit alternatief worden beschreven". Per brief van 1 november 1989 (kenmerk RLD/VI/L24981) aan de Commissie voor de m.e.r. stelde de Minister van V&W de Commissie op de hoogte van het voornemen tot uitwerking van een alternatief exploitatiescenario met nadruk op het passagiersvervoer. Dit alternatief zou moeten kunnen leiden tot een concept-aanwijzing voor de aanleg van een Oost-Westbaan, "indien met het oog op de gezondheidsrisico's tot een juridisch verantwoorde voorlopige nachtnorm kan worden gekomen welke een goed exploitabele luchthaven mogelijk maakt". In dezelfde brief deelt de Minister de Commissie mede, dat "naar aanleiding van het overleg met de Provincie Limburg op 24 oktober 1989 is besloten ook de gevolgen van het expressscenario zonder nachtvluchten met de meest lawaai-producerende vliegtuigen (B747 en DC-10) te beschouwen".

De uitbreiding van het aanvullend MER met deze twee nieuwe alternatieven was voor het bevoegd gezag aanleiding de richtlijnen voor het aanvullend MER verder uit te breiden. In een brief gedateerd 13 december 1989 (kenmerk RLD/VI/L25700, zie bijlage 1 bij dit advies) nodigt de Voorzitter van de Stuurgroep Aanwijzing Beek (namens het bevoegd gezag) de Commissie uit aanbevelingen te geven voor deze uitbreiding van de aanvullende richtlijnen op dezelfde wijze als dit geschiedde aan het begin van 1989. In deze brief antwoordt de voorzitter van de Stuurgroep Aanwijzing Beek tevens op de bij de Commissie gerezen vraag of bij deze nieuwe aanpassing van het voorgenomen gebruik van de uit te breiden Luchthaven Maastricht aan derden mogelijkheid tot inspraak moet worden geboden. De conclusie van het bevoegd gezag is "dat het noch juridisch noch op andere gronden vereist is om de tweede set aanvullende richtlijnen aan inspraak te onderwerpen". Ten behoeve van de verdere uitbreiding van de richtlijnen is ook geen openbare bekendmaking gemaakt; wel zal na bekendmaking van het aanvullend MER de m.e.r.-procedure conform de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) worden gevolgd. Dit in overeenstemming met de vastgestelde aanvullende richtlijnen van 10 maart 1989.

De onderhavige aanbevelingen zijn opgesteld door dezelfde werkgroep van de Commissie voor de m.e.r., die op 6 maart de aanbevelingen voor de aanvullende richtlijnen aan het bevoegd gezag uitbracht. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom verder in deze aanbevelingen "de Commissie" genoemd. De Commissie kwam bijeen op 3 januari 1990. Ten einde de vaststelling van de uitbreiding van de aanvullende richtlijnen te kunnen bespoedigen, namen vertegenwoordigers van het bevoegd gezag (Rijksluchtvaartdienst en de directie Geluid en Omgeving van het directoraat-generaal Milieubeheer) en het Ministerie van Algemene Zaken als waarnemers deel aan deze bijeenkomst van de Commissie.

## **2. AANBEVELINGEN VOOR DE UITBREIDING VAN DE AANVULLENDE RICHTLIJNEN**

### **2.1 Opzet van de aanbevelingen**

Omdat deze aanbevelingen zijn bedoeld voor uitbreiding van de richtlijnen van 10 maart 1989, zijn zij geheel gericht op die onderdelen van de aanvullende richtlijnen die van betekenis zijn voor de behandeling van de nieuwe alternatieven. Tevens wordt besproken welke alternatieven kunnen vervallen vanwege de gewijzigde mening over de exploitatie van de luchthaven. Dit heeft vooral betrekking op de paragrafen 4, 5.2, 5.2.1, 5.2.2, 5.2.4, 6 en 8.1. Hieronder worden deze paragrafen aan de orde gesteld voor zover aanleiding tot aanpassing van de aanvullende richtlijnen bestaat.

### **2.2 Probleemstelling en doel (par. 4 van de aanvullende richtlijnen)**

Tot aan het Ministeroverleg op 13 oktober 1989 werd verondersteld dat de uitvoering van het oorspronkelijke expressscenario voor de exploitatie van de Luchthaven Maastricht mogelijk zou zijn. Daaraan voorafgaand was met de invoering van het zogeheten betonnen-muur principe (dat is de afwikkeling van het luchtverkeer van de Luchthaven Maastricht binnen de landsgrenzen) weliswaar enig voorbehoud gegeven aan de praktische uitvoerbaarheid van het expressscenario als exploitatie-alternatief voor de luchthaven, doch deze exploitatie-opzet bleef wel het uitgangspunt voor de opstelling van het aanvullend MER. De aanvullende richtlijnen van 10 maart 1989 werden hier op vastgesteld. In (bijlage bij) de brief van 18 juli 1989 van de Minister van V&W aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal werd hierop ingespeeld met de opmerking dat er aanwijzingen waren over vorderingen in het overleg over het medegebruik van het Duitse luchtruim.

In de brief van 13 oktober 1989 aan de Tweede Kamer werd een einde gemaakt aan het voornemen de Luchthaven Maastricht te exploiteren volgens het expressscenario, omdat de berekeningen aan de geluidbelasting in het concept-aanvullend MER hadden aangetoond dat bij die exploitatie van de Luchthaven de geluidisolatiekosten te hoog zouden oplopen. In plaats daarvan werden twee nieuwe exploitatie-alternatieven naar voren gebracht volgens de volgende scenario's:

- het combi-scenario met (aanzienlijk) meer passagiersvervoer en minder vracht dan het expressscenario. Het aantal nachtvluchten is veel minder (ongeveer de helft) dan in het expressscenario, terwijl nachtvluchten met de meest lawaai-producerende vliegtuigen (B-747 en DC-10) geheel achterwege blijven.

- het expres-minus scenario, dat is het expressscenario maar zonder nachtvluchten met de meest lawaai-producerende vliegtuigen van de typen B-747 en DC-10.

In het aanvullend MER zal moeten worden beschreven waarom in de exploitatie opzet van de Luchthaven Maastricht niet langer kan worden vastgehouden aan het expressscenario. Daarnaast zal moeten worden uiteengezet hoe in de (opnieuw) gewijzigde situatie met toepassing van het combi-scenario of het expres-minus scenario kan worden voldaan aan de primaire doelstelling van het voornemen om de Luchthaven Maastricht economisch rendabel te maken, inclusief de ontplooiingsmogelijkheden en vooruitzichten voor de financiële exploitatie van de uitgebreide luchthaven. Met welke aantallen vliegbewegingen per jaar en met welk aandeel daarin van de nachtvluchten zou dit voornemen voor de beide scenario's verwezenlijkt kunnen worden? In het aanvullend MER moeten deze nieuwe scenario's worden onderbouwd met prognoses voor het passagiers- en vrachtvervoer. In hoeverre wijken deze prognoses af van die voor het expressscenario?

Ook zal in het aanvullend MER moeten worden aangegeven waarom bij toepassing van het combi-scenario en het expres-minus scenario niet kan worden volstaan met een kortere baanlengte van de Oost-Westbaan dan 3500 meter.

## 2.3 Alternatieven (par. 5.2, 5.2.1, 5.2.2 en 5.2.4 van de aanvullende richtlijnen)

Omdat het expressscenario sterk in realiteitswaarde heeft ingeboet, kan de beschrijving van die alternatieven die gebaseerd zijn op dit scenario (al dan niet met het (tijdelijk) gebruik van de Luchthaven volgens het "betonnen muur"-principe: de alternatieven 50/50 baangebruik, BM I, ID, II en IID) achterwege blijven in het aanvullend MER.

In plaats van die alternatieven en varianten komen in het aanvullend MER voor uitwerking en beschrijving in aanmerking alternatieven, die zijn gerelateerd aan het zogeheten combi-scenario (C) en aan het zogeheten expres-minus scenario (Em). Het gaat bij beide scenario's om alternatieven met toepassing van de volgende vormen van baangebruik, te weten:

- \* C 50/50 en Em 50/50 - gebruik van de uitgebreide luchthaven volgens het 50/50 baangebruik
- \* C-BM I - gebruik van de uitgebreide luchthaven volgens het "betonnen muur"-principe. Er zullen operationele beperkingen gaan gelden op de huidige Noord-Zuidbaan, waarbij het gebruik van deze baan is voorbehouden aan vliegtuigen, die geen hogere geluidniveau's veroorzaken dan de F-27, terwijl deze baan 's-nachts (23-06 uur) voor alle verkeer is gesloten; een en ander conform het principebesluit inzake de uitbreiding van de luchthaven van het kabinet van 11 januari 1985
- \* C-BM ID - gebruik van de uitgebreide luchthaven als voor C-BM I maar dan met het gebruik van het luchtruim van de BRD

- \* C - BM II - gebruik van de uitgebreide luchthaven volgens het "betonnen muur" -principe, doch met een uitgebreider gebruik van de Noord-Zuidbaan dan is aangegeven in het principe besluit van het kabinet van 11 januari 1985. Dit uitgebreider gebruik van de Noord-Zuidbaan zal nader moeten worden gespecificeerd naar aantallen toe te laten vliegtuigtypen, naar hun geluidproductie en naar nachtelijk gebruik (23-06 uur)
- \* C-BM IID - gebruik van de uitgebreide luchthaven als voor C-BM II maar dan met het gebruik van het luchtruim van de BRD.

De berekeningen van de geluidbelasting van al deze alternatieven in het aanvullend MER zullen gebaseerd moeten worden op de (eventueel) bijgestelde prognoses voor aantallen vliegbewegingen, vliegtuigtypen en nachtvluchten.

De nulalternatieven (nulmin- en nulplus-alternatief) zoals beschreven in de aanvullende richtlijnen van 10 maart 1989 (par. 5.2.3 daarvan), ondergaan geen verandering.

De uitwerking van het alternatief met toepassing van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zal moeten worden aangepast met het oog op de introductie van de alternatieven voor de twee nieuwe scenario's combi en expres-minus. In dit meest milieuvriendelijk alternatief zal ook moeten worden ingespeeld op het voor de omgeving van de luchthaven meest strenge isolatie regime gebaseerd op de methodiek van berekening van de slaapverstoring en ontwaakreacties en daardoor veroorzaakte gezondheidseffecten ten gevolge van nachtvluchten volgens een van de in het aanvullende MER gebruikte berekeningswijzen (Griefahn, piekniveau's in de slaapkamer volgens de waarde van 60 dB(A) genoemd in punt 5 van de Nota van Toelichting van het Besluit geluidbelasting grote luchtvaartterreinen én volgens de in de praktijk van de Noord-Zuidbaan gehanteerde waarde van 55 dB(A).

## 2.4 Besluitvorming (par. 6 van de aanvullende richtlijnen)

Ten aanzien van de beschrijving van de besluitvorming in het MER zoals die in de richtlijnen en de aanvullende richtlijnen is geregeld, dient het MER ook aandacht te geven aan de wijze waarop in de besluitvorming uitvoering wordt gegeven aan art. 7 van de "Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen betreffende de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten", d.d. 27 juni 1985:

*Art. 7. Wanneer een lidstaat constateert dat een project aanzienlijke effecten kan hebben op het milieu in een andere Lid-Staat, of wanneer een Lid-Staat die aanzienlijke effecten zou kunnen ondervinden hierom verzoekt, doet de Lid-Staat op wiens grondgebied het project wordt voorgesteld, de krachtens artikel 5 verzamelde informatie aan de andere Lid-Staat toekomen op hetzelfde tijdstip als hij deze informatie ter beschikking stelt van zijn eigen onderdanen. Deze informatie dient als grondslag voor het in het kader van de bilaterale betrekkingen van beide Lid-Staten eventueel noodzakelijk overleg op basis van wederkerigheid en op voet van gelijkwaardigheid.*

