

Toetsingsadvies over het
Aanvullend Milieu-effectrapport
Uitbreiding Luchthaven Maastricht

19 juli 1991

120-492

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Toetsingsadvies

Toetsingsadvies over het aanvullend milieu-effectrapport Uitbreiding
Luchthaven Maastricht / [Commissie voor de milieu-effectrapportage].
- Utrecht : Commissie voor de Milieu-effectrapportage

ISBN 90-5237-258-6

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



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
VI/L 91.002404

uw brief
maart 1991

ons kenmerk
U909-91/Sc/bs/120-493

onderwerp
Toetsingsadvies Aanvullend MER
Uitbreiding Luchthaven Maastricht

Utrecht,
19 juli 1991

Met bovengenoemde brief zond u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) het Aanvullend Milieueffectrapport (MER) en alle overige ter visie te leggen documenten met betrekking tot de besluitvorming over de aanwijzing tot uitbreiding van de Luchthaven Maastricht.

Hierbij bied ik u het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. aan over het Aanvullend MER conform artikel 41z, eerste en tweede lid van de Wet Algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm).

Dit toetsingsadvies is het zesde advies dat de Commissie voor de m.e.r. in het kader van deze m.e.r. over de uitbreiding van de Luchthaven Maastricht aan u uitbrengt. In 1986 adviseerde zij u over de richtlijnen voor het MER. Dit werd gevolgd in 1987 door het toetsingsadvies over het MER en in 1988 met opnieuw een toetsingsadvies, ditmaal over het Nader Rapport Milieueffecten Uitbreiding Luchthaven Zuid-Limburg dat u deed opstellen als aanvulling op het MER. In 1989 en in 1990 adviseerde de Commissie u tweemaal met aanbevelingen voor Aanvullende Richtlijnen voor een verdere aanvulling: het Aanvullend MER.

Na de kritische toetsingsadviezen over het MER en het Nader Rapport van 1987 en 1988 waarin de Commissie moest constateren dat die rapporten onvoldoende basis boden voor een besluitvorming over de voorgenomen uitbreiding van de Luchthaven Zuid-Limburg (later met ingang van 1 januari 1989 omgedoopt in Luchthaven Maastricht), doet het de Commissie voor de m.e.r. genoeg ditmaal te kunnen opmerken dat het Aanvullend MER voldoende antwoord geeft op de eerder gegeven kritiek en ingaat op de aandachtspunten van de aanvullende richtlijnen voor het Aanvullend MER van respectievelijk maart 1989 en maart 1990. De Commissie acht de gepresenteerde informatie toereikend voor de verdere besluitvorming.

Het oordeel van de Commissie voor de m.e.r. over de wetenschappelijke juistheid en de volledigheid van het Aanvullend MER in samenhang met het eerder verschenen MER en het Nader Rapport is neergelegd in het bijgevoegde toetsingsadvies. Het bevat een toetsing op hoofdlijnen en een toetsing op onderdelen van het MER. Ondanks de

overwegend positieve toon van het advies zijn daarin een aanzienlijk aantal kritische opmerkingen gemaakt en tekortkomingen gesignaleerd. Daarvan wil ik in het bijzonder de volgende punten kort naar voren halen.

1. Milieu-effecten van nieuwe bedrijfsvestigingen

In het Aanvullend MER wordt aangekondigd dat noordelijk van de geplande Oost-Westbaan ca. 70 ha. is gereserveerd voor directe platform- en luchthaven-gebonden bedrijfsactiviteiten, terwijl door de gemeente Beek ca. 50 ha. is gereserveerd voor de vestiging van luchthaven-gebonden bedrijven. De Commissie heeft zich door de provincie Limburg laten inlichten over de stand van zaken betreffende deze beide bedrijventerreinen. Het blijkt dat de besluitvorming over het ca. 50 ha grote terrein voor luchthavengebonden activiteiten is afgerond met een vastgesteld en goedgekeurd bestemmingsplan "Bedrijvenpark Technoport Europe". Het terrein van 70 ha dat bestemd is voor platform- en luchthavengebonden bedrijfsactiviteiten en dat is voorzien ten noorden van de geplande Oost-Westbaan, wordt opgenomen in het nog door de gemeente Beek vast te stellen bestemmingsplan "Luchthaventerrein ". Het 50 ha grote terrein is niet direct geassocieerd met de voorgenomen uitbreiding van de luchthaven; het andere terrein is dit wel. In het Aanvullend MER zijn de milieu-gevolgen van het 70 ha grote terrein noordelijk van de Oost-Westbaan niet goed geactualiseerd ten opzichte van de in het MER van 1987 gepresenteerde informatie. Het gaat hierbij om effecten die met de verkeersaantrekkende werking van de bedrijfsactiviteiten te maken hebben en verder om visuele effecten alsook de invloed die het verharde oppervlak van het bedrijventerrein zal hebben op de waterhuishouding van het studiegebied. De Commissie voor de m.e.r. is van mening dat het bevoegd gezag in het verdere verloop van de besluitvorming duidelijk moet aangeven op welke wijze de milieu-informatie over dit bedrijventerrein zal worden geactualiseerd met het oog op de wijziging in de aard van het voorgenomen gebruik van de luchthaven sedert het opstellen van het MER in 1987 en welke rol deze milieu-informatie zal spelen in het besluit over de uit te breiden luchthaven.

2. Milieu-effecten van de kleine luchtvaart

In het MER en in het Nader Rapport werd enige informatie gegeven over de milieu-effecten van de kleine luchtvaart. De voorbereiding van een Besluit Geluidbelasting Kleine Luchtvaart (BGKL) werd daarin aangekondigd. In het Aanvullend MER wordt aan dit Besluit en aan de milieu-effecten van de kleine luchtvaart geen aandacht meer besteed. Inmiddels is het BGKL vastgesteld en dit jaar in werking getreden. Ook wat betreft dit punt is de Commissie van mening dat het bevoegd gezag in het verdere verloop van de besluitvorming de betreffende informatie zou moeten actualiseren en alsnog aangeeft welke cumulatieve invloed de kleine luchtvaart heeft op de geluidbelasting in het studiegebied met als eventueel gevolg opname van voorwaarden en beperkingen in de Aanwijzing met betrekking tot de kleine luchtvaart.

3. Voortschrijdende normstelling ten aanzien van de geluidhinder van nachtelijk vlieglawaaï

In het Aanvullend MER wordt informatie gegeven over de grenswaarde en de streefwaarde volgens de Griefahn-methodiek voor geluidhinder van nachtelijk vlieglawaaï. Het Aanvullend MER richt zich vervolgens geheel op de grenswaarde; een richtwaarde wordt niet gegeven.

De Commissie voor de m.e.r. is verheugd dat met het Aanvullend MER een nieuwe stap is gezet in de ontwikkeling van een normstelling voor het nachtelijk vlieglawaaï. Zij acht het begrijpelijk dat het Aanvullend MER zich bepaalt tot de grenswaarde. Dit is namelijk in overeenstemming met de Aanvullende Richtlijnen van maart 1989 en maart 1990. Niettemin wil zij het bevoegd gezag er op wijzen dat de in het Aanvullend MER gepresenteerde informatie slechts een stap vertegenwoordigt in een ontwikkelingsproces dat reeds vanaf het begin van deze m.e.r. speelt. Het is belangrijk te erkennen dat op de geluidnormering voor het nachtelijk vlieglawaaï ook de begrippen van toepassing zijn zoals die thans in het in de Tweede Kamer in behandeling zijnde wetsvoorstel "Plannen en Milieu-kwaliteitseisen" worden gehanteerd. In het Aanvullend MER wordt echter de indruk gewekt dat met de Griefahn-grenswaarde de in het wetsvoorstel gehanteerde richtwaarde wordt bedoeld; een situatie die op termijn en gefaseerd gerealiseerd dient te worden. Zou het Aanvullend MER daadwerkelijk doelen op een grenswaarde in de zin van bovengenoemde wetsvoorstel dan rijst toch de vraag waarom in het Aanvullend MER de richtwaarde ontbreekt en hoe de streefwaarde moet worden benaderd. Dit toekomstperspectief in de geluidnormering voor nachtelijk vlieglawaaï ontbreekt nog geheel in het Aanvullend MER.

Dit leidt ertoe dat de Commissie het alsnog zinvol acht als in het verdere verloop van de besluitvorming wordt aangegeven welke maatregelen genomen zouden moeten worden die nodig zouden zijn om aan de Griefahn streefwaarde te voldoen. Hiervoor dienen uiteraard eerst de contouren voor de in het Aanvullend MER zo aangeduide Griefahn-streefwaarde (bij maximaal 10% van de mensen verandering van slaapstadium) en/of de contouren van een piekwaarde binnen de slaapkamer van 50 dB(A) berekend en getekend te worden.

4. Evaluatieprogramma

Het in het Aanvullend MER gepresenteerde concept-evaluatieprogramma geeft belangrijke en goede aanzetten voor de monitoring van diverse milieu-aspecten en van de te treffen mitigerende maatregelen. Dit geldt met name voor de hydrologische aspecten, voor flora en fauna en voor het aspect lucht. De Commissie voor de m.e.r. mist echter enkele andere belangrijke aspecten. In het Aanvullend MER wordt erkend dat met het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan slaapkamers speciaal gericht op het voorkomen van nachtrustverstoring nog weinig ervaring is opgedaan. Het is daarom van belang dat dit aspect wordt opgenomen in het evaluatieprogramma alsook de effectiviteit van de te treffen geluidwerende maatregelen die gericht zijn op het voorkomen van nachtrustverstoring. Dit temeer omdat het merendeel van de duizenden inspraakreacties en bezwaarschriften grote bezorgdheid tonen over de relatie tussen de gemeten geluidniveaus, die geluidniveaus die in de slaapkamer doordringen en de feitelijk ervaren geluidhinder onder de omwonenden.

Verder is het van belang dat, indien besloten wordt tot de aanleg van de Oost-Westbaan, aandacht wordt besteed aan de conclusies en aanbevelingen die worden gegeven ten aanzien van archeologie en cultuurhistorie in een tweetal rapporten die werden opgesteld ten behoeve van de Aanpassingsinrichting Beek. Deze conclusies en aanbevelingen dienen te worden behandeld als waren zij onderdeel van het Aanvullend MER.

Tenslotte vraag ik uw bijzondere aandacht voor het volgende punt.

5. Procedure

In haar aanbiedingsbrief d.d. 9 februari 1990 bij de aanvullende aanbevelingen voor de aanvullende richtlijnen voor het Aanvullend MER wees de Commissie voor de m.e.r. op de wenselijkheid inspraak mogelijk te maken voor de aanvullende richtlijnen. U zag in deze opmerking van de Commissie voor de m.e.r. echter geen aanleiding de procedure opnieuw te starten. Er werd dus geen startnotitie opgesteld en er werd geen inspraak gehouden voor de richtlijnen. Dit is in het Aanvullend MER verantwoord (blz. 1-3) door te stellen dat het om een lopende, nog niet met een m.e.r.-plichtig besluit afgesloten procedure ging.

Op grond van artikel 41p van de Wabm kan dit deel van de procedure inderdaad achterwege blijven als:

- a. degene die het MER zou moeten maken reeds beschikt over een MER dat is opgesteld overeenkomstig het bij of krachtens de Wabm bepaalde, en
- b. in dat MER als alternatief de activiteit is beschreven waarop het m.e.r.-plichtige besluit betrekking heeft.

De bedoeling van deze bepaling is het MER ook te gebruiken als later niet gekozen wordt voor de voorgenomen activiteit, maar voor een van de in beschouwing genomen alternatieven. Uit de toelichting op deze bepaling blijkt dat de wetgever het in dat geval niet nodig achtte de richtlijnenprocedure te doorlopen aangezien dat alternatief in het rapport op gelijkwaardige manier is uitgewerkt als de oorspronkelijk voorgenomen activiteit.

Procedurele bezwaren verbonden aan de keuze naderhand voor een alternatief, worden aldus weggenomen. Het MER zal dan echter alleen kunnen worden gebruikt voor besluiten die in eenzelfde stadium van besluitvorming zijn als de activiteit waarvoor het rapport in eerste instantie was gemaakt (TK 1983-1984, 16814, nr. 8, p. 8 en nr. 7, p. 63).

In casu is voldaan aan punt a; er is een MER volgens de geldende bepalingen opgesteld. Wat punt b betreft wordt er in het Aanvullend MER op gewezen dat de voorgenomen m.e.r.-plichtige activiteit dezelfde blijft, namelijk de aanleg van de 3,5 km lange Oost-Westbaan. Alleen de gebruiksmogelijkheden worden beïnvloed. Naar de letter van de wettelijke regeling genomen is dit juist. De bedoeling van het artikel 41p is echter de richtlijnenprocedure niet te herhalen als alle aspecten van de activiteit die in het MER behandeld moeten worden reeds in een eerdere procedure aan de orde zijn geweest. In de onderhavige procedure zijn echter in tweede instantie nieuwe gebruiksvarianten ontwikkeld en zijn de oude gebruiksvarianten daardoor niet of minder actueel geworden. Op deze nieuwe gebruiksvarianten is de richtlijnen-procedure niet toegepast. Wel zijn er aanvullende richtlijnen opgesteld en is de Commissie voor de m.e.r. hierover om advies gevraagd tot twee maal toe. Dit doet niet af aan het feit dat er geen inspraak hier omtrent is gehouden. Het is dan ook thans zo dat er

commentaren worden ingebracht die in de procedure niet eerder naar voren kwamen en waarop in het Aanvullend MER uiteraard geen antwoord is gegeven (b.v. ten aanzien van cultuurhistorisch belangrijke oude wegen in het studiegebied, de actualisering van de beschrijving van de milieu-effecten van de kleine luchtvaart op de luchthaven, de barrièrewerking van de geplande Oost-Westbaan voor de aan weerszijde daarvan gelegen woonkernen, etc¹).

De gevolgde gang van zaken staat naar de mening van de Commissie voor de m.e.r. op gespannen voet met de bedoeling van de wetgever hetgeen ten koste is gegaan van de inspraakmogelijkheden en de volledigheid van het Aanvullend MER.

De Commissie voor de m.e.r. zal gaarna van u vernemen op welke wijze u gebruik heeft gemaakt van haar advies.



dr. H. Cohen
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Uitbreiding Luchthaven Maastricht

1 Zie hiervoor b.v. inspraakreacties nrs. H.24, 4, 92, 178, 222, 252, 268 en 274 zoals vermeld in bijlage 5 bij het toetsingsadvies.

Toetsingsadvies over het
Aanvullend Milieu-effectrapport
Uitbreiding Luchthaven Maastricht

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

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

De werkgroep m.e.r. Uitbreiding Luchthaven Maastricht

de secretaris



drs. J.J. Scholten

de voorzitter



dr. H. Cohen

Utrecht, 19 juli 1991

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. INLEIDING	1
2. TOETSING OP HOOFDLIJNEN VAN HET AANVULLEND MER	5
2.1. Algemeen	5
2.2. Samenhang tussen het Aanvullend MER, het MER en het Nader Rapport	5
2.3. Scenario's, alternatieven en varianten	6
2.4. Het Expres-scenario	7
2.5. Het Combi-scenario	8
2.6. Tijdelijk karakter van het Betonnen Muur-concept	8
2.7. Situatie na 2010	8
2.8. De relatie met het Structuurschema Burgerluchtvaart-terreinen (SBL)	9
2.9. De milieu-effecten van nieuwe bedrijfsvestigingen	9
3. TOETSING OP ONDERDELEN VAN HET AANVULLEND MER	11
3.1. Doel en belang en alternatieven van de voorgenomen uitbreiding van de Luchthaven Maastricht	11
3.2. Studiegebied	11
3.3. Gevolgen van het milieu	12
3.3.1 Geluidhinder	12
3.3.2 Hydrologische aspecten	17
3.3.3 Landschap en ecologie	19
3.3.4 Archeologie en cultuurhistorie	19
3.3.5 Lucht	21
3.3.6 Veiligheid	22
3.3.7 Overige aspecten	22
3.4. Vergelijking van alternatieven	22
3.5. Leemten in kennis	22
3.6. Evaluatie achteraf	23

BIJLAGEN

1. Tekst van de openbare bekendmaking van de start van de m.e.r-procedure.
2. Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat (kenmerk nr. VI/L 91.002404) ontvangen op 4 maart 1991 aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage over de inspraakprocedure aanwijzing Luchthaven Maastricht
3. Tekst van de openbare bekendmaking van de hoorzittingen.
4. Projectgegevens.
5. Lijst van inspraakreacties en adviezen.

