

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 vlieglawaaai**

In het Aanvullend MER wordt informatie gegeven over de grenswaarde en de streefwaarde volgens de Griefahn-methodiek voor geluidhinder van nachtelijk vlieglawaaai. 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 vlieglawaaai. 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 vlieglawaaai 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 vlieglawaaai 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.

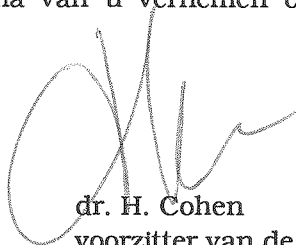
Procedurele bezwaren verbonden aan de keuze naderhand voor een alternatief, worden aldus weggenomen. Het MER zal dan echter alleen kunnen worden gebruikt voor besluiten die in eenzelfde stadium van besluitvorming zijn als de activiteit waarvoor het rapport in eerste instantie was gemaakt (TK 1983-1984, 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, etc<sup>1</sup>).

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

	<b>Pagina</b>
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.

## 1.

### INLEIDING

De N.V. Luchthaven Maastricht heeft het voornemen de bestaande luchthaven uit te breiden met een ongeveer oost-west gerichte baan van 3500 m. lengte ten einde te kunnen komen tot een rendabele exploitatie van de luchthaven. Voor deze uitbreiding is een wijziging nodig van de aanwijzing als luchtvaartterrein volgens de Luchtvaartwet. Ten behoeve van de besluitvorming daarover is milieu-effectrapportage (m.e.r.) vereist met de opstelling van een milieu-effectrapport (MER) door de initiatiefnemer, de N.V. Luchthaven Maastricht. Nadat op 13 juni 1986 de start van deze m.e.r. was bekendgemaakt werden richtlijnen respectievelijk aanvullende richtlijnen vastgesteld op 30 september 1986 en 20 november 1986. Dit geschiedde mede op basis van "Aanbevelingen voor de inhoud van het MER Oost-Westbaan Luchthaven Zuid-Limburg" die de (Voorlopige) Commissie voor de m.e.r. reeds op 25 februari 1986 had aangeboden aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het MER werd op 29 april 1987 bekendgemaakt.

De Commissie voor de m.e.r. bracht haar toetsingsadvies over het MER uit op 1 september 1987 aan het bevoegd gezag, zijnde de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Daarin stelde de Commissie, dat het MER niet voldeed aan de eisen, die aan m.e.r. als hulpmiddel voor de besluitvorming gesteld mogen worden. Met name schoot het MER tekort in de voorspelling van de geluidhinder voor de omwonenden en de behandeling van de geohydrologische effecten als gevolg van de realisering van het voornemen tot uitbreiding van de luchthaven. Het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. en de kritische opmerkingen uit de inspraak deden het bevoegd gezag beslissen een zogeheten "Nader Rapport Milieu-effecten Uitbreiding Luchthaven Zuid-Limburg" op te stellen.

Op 19 maart 1988 werd het "Nader Rapport" bekend gemaakt. Vervolgens bracht de Commissie voor de m.e.r. op 22 april 1988 haar toetsingsadvies uit over het "Nader Rapport". Daarin concludeerde zij, dat het Nader Rapport weliswaar welkome aanvullingen bevatte op het MER, maar op een aantal punten nog niet die informatie presenteerde die voor een verantwoorde besluitvorming onontbeerlijk is. Het betrof met name de geluidhinder buiten de 35 Ke (Kosten-eenheden) contour en de geluidhinder als gevolg van de geplande nachtvluchten. Omdat de Commissie voor de m.e.r. geen signalen ontving waaruit zou blijken dat het bevoegd gezag en de initiatiefnemer deze informatie alsnog zouden verzamelen, besloot de Commissie bij wijze van uitzondering te pogen de gevraagde gegevens zelf te verzamelen. Dit gebeurde in een opdracht aan de Technisch/Physische Dienst TNO-TH. De resultaten van dit onderzoek werden op 30 juni 1988 als bijlage 6 bij het toetsingsadvies over het "Nader Rapport" aangeboden aan het bevoegd gezag.

Inmiddels hadden de besprekingen met België en Duitsland over het gebruik van een uitgebreide luchthaven en de betekenis daarvan voor het gebruik van de luchtruimtestructuur niet tot het door het bevoegd gezag gewenste resultaat geleid. Dit noopte het bevoegd gezag en de initiatiefnemer na te denken over een ander gebruik van de geplande Oost-Westbaan, voor zolang de gewenste overeenstemming nog niet bereikt zou

zijn. Uit een door de Minister van Verkeer en Waterstaat gevraagd advies van de Raad van State (8e en 9e afdeling) d.d. 23 augustus 1988 bleek, dat voor de besluitvorming over dit aan te passen gebruik van de Oost-Westbaan een nieuw (aanvullend) MER moet worden opgesteld. Het bestaande MER en het Nader Rapport boden daarvoor namelijk onvoldoende basis. Verder onderschreef de Raad van State de opmerkingen van de Commissie voor de m.e.r. over de geluidhinder buiten de 35 Ke-contour en de hinder als gevolg van de geplande nachtvluchten. Met het oog hierop besloot de Ministerraad op 16 januari 1989 tot opstelling van een "Aanvullend MER". OP 16 januari 1989 verzocht de Minister van Verkeer en Waterstaat de Commissie voor de m.e.r. aanbevelingen te doen voor de inhoud van dat "Aanvullend MER" ten behoeve van de daarvoor vast te stellen richtlijnen. Het bevoegd gezag achtte het niet nodig naast de advisering door de Commissie voor de m.e.r. ook nog gelegenheid te geven tot inspraak voor de richtlijnen voor het "Aanvullend MER". Het advies van de Commissie voor de m.e.r. werd op 6 maart 1989 uitgebracht en door het bevoegd gezag op 10 maart 1989 in ongewijzigde vorm vastgesteld als richtlijnen. In deze richtlijnen werd ruim aandacht besteed aan de formulering van het nieuwe voornemen ten aanzien van de Oost-Westbaan vanwege de noodzaak tot afhandeling van de starts en landingen op de nieuwe baan binnen de Nederlandse landsgrenzen (de zogeheten Betonnen Muur varianten). Het Voortgangsalternatief en de 80/20-variant van het Expres-alternatief, die hun realiteitswaarde hadden verloren, behoeften in het Aanvullend MER niet meer behandeld te worden. Verder werd in deze richtlijnen gesteld dat de geluidbelasting niet alleen volgens de Ke-methode maar ook volgens de dB(A)-berekening van geluid-piekwaarden berekend moet worden en dat uit beide berekeningen moet worden afgeleid hoeveel personen ernstige hinder, respectievelijk slaapverstoring ondervinden van de geluidbelasting volgens de verschillende alternatieven en gebruiksvarianten. Op 1 november 1989 deelde het bevoegd gezag de Commissie voor de m.e.r. mee voornemens te zijn de richtlijnen voor het MER verder uit te breiden. Dit omdat zich tijdens het opstellen van het Aanvullend MER een nieuwe normstelling over de bescherming tegen nachtelijk vliegtuiglawaai had aangediend op basis van onderzoeken door dr. B. Griefahn in Duitsland. Een isolatieregime op basis van deze normstelling zou bij het Expres-scenario tot prohibitief hoge kosten voor isolatie tegen nachtelijk vliegtuiglawaai leiden. Op grond daarvan besloot het Kabinet dat een aanwijzing voor de Oost-Westbaan met als gebruiksmogelijkheid dit scenario niet langer haalbaar was. Daarom werden twee nieuwe scenario's ontwikkeld, te weten een exploitatie-scenario met een verschuiving van de nadruk van het vrachtvervoer naar het passagiersvervoer (Combi-scenario) en een Expres-scenario evenwel zonder nachtvluchten met de meest lawaai-producerende categorie vliegtuigen (Expresminus-scenario).

Per brief van 13 december 1989 verzocht het bevoegd gezag de Commissie voor de m.e.r. om voor de verdere uitbreiding van de richtlijnen opnieuw aanbevelingen te maken. Deze "aanbevelingen voor de uitbreiding van de aanvullende richtlijnen voor de inhoud van het Aanvullend MER Uitbreiding Luchthaven Maastricht" werden uitgebracht op 9 februari

1990 en als "uitbreiding van de aanvullende richtlijnen" op 15 maart 1990 vastgesteld. In haar aanbevelingen drong de Commissie voor de m.e.r. er op aan een ieder in de gelegenheid te stellen in te spreken op de verder uit te breiden richtlijnen voor het Aanvullend MER, omdat de nieuwe voorstellen ten aanzien van het gebruik van de uit te breiden luchthaven in belangrijke mate afwijken van datgene dat werd voorgestaan in het oorspronkelijke MER en het zogeheten Nader Rapport van respectievelijk 1987 en 1988. Deze aanbeveling werd niet overgenomen door het bevoegd gezag en aldus werd voor de verdere uitbreiding van de richtlijnen alleen de Commissie voor de m.e.r. uitgenodigd te adviseren. In de uitbreiding van de richtlijnen is bepaald, dat naast de Ke-contouren en piekniveau-contouren ook de contouren op basis van de door dr. B. Griefahn ontwikkelde methodiek berekend moeten worden. De alternatieven (en varianten) die gebaseerd zijn op het Expres-scenario kunnen achterwege blijven in het Aanvullend MER (op grond van de conclusie in het Kabinet dat een aanwijzing met als gebruiksmogelijkheid van de uitgebreide luchthaven op basis van dit scenario niet haalbaar is).

Het Aanvullend MER werd op 14 maart 1991 tezamen met de ontwerp-aanwijzing ex artikel 24 en 26 van de Luchtvaartwet en enkele andere documenten, waaronder een Globaal Isolatieplan, bekend gemaakt in de Staatscourant en in enkele andere bladen (zie bijlage 1). Het Aanvullend MER, de ontwerp-aanwijzing, het Globaal Isolatieplan en alle andere bijbehorende stukken die ter visie waren gelegd, werden de Commissie voor de m.e.r. gezonden door de Minister van Verkeer en Waterstaat per niet-gedateerde brief (kenmerk VI/L91.002404) die door de Commissie werd ontvangen op 4 maart 1991 (zie bijlage 2 bij dit advies). Op 28 maart 1991 volgde een bekendmaking in de Staatscourant en enkele andere bladen met de mededeling dat "hoorzittingen" in het kader van deze m.e.r. plaatsvinden op 17 april 1991 te Nuth en op 18 april 1991 te Bunde (zie bijlage 3 bij dit advies).

Het is de bedoeling, dat de Commissie voor de m.e.r. een beoordeling geeft van de kwaliteit van het Aanvullend MER, in samenhang met de informatie van het MER en van het "Nader Rapport" ten behoeve van de besluitvorming door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Meer formeel gesteld moet het Aanvullend MER, in samenhang met het MER en het Nader Rapport, door de Commissie voor de m.e.r. worden beoordeeld in hoeverre wordt voldaan aan de in de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) gestelde regels voor de inhoud van deze documenten (ex artikel 41j), mede gelet op:

- de richtlijnen van 30 september 1986, de aanvullende richtlijnen van respectievelijk 20 november 1986, 10 maart 1989 en 15 maart 1990;
- de eis dat het Aanvullend MER (samen met het MER en het Nader Rapport) geen onjuistheden bevat (Wabm, art. 41w, tweede lid).

Dit houdt in dat de Commissie voor de m.e.r. in dit toetsingsadvies ook heeft gelet op de inhoud van haar toetsingsadviezen van het MER en het "Nader Rapport" van respectievelijk 1 september 1987 en 22 april 1988.

Het hierbij uitgebrachte toetsingsadvies is opgesteld door de werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. die ook de eerdere vijf adviezen in het kader van deze m.e.r. uitbracht. De samenstelling van de werkgroep, die enigszins is gewijzigd ten opzichte van de werkgroep die het voorlaatste advies op 9 februari 1990 uitbracht, is gegeven in bijlage 4 bij dit advies tezamen met de overige projectgegevens. In de beoordeling van het Aanvullend MER vertegenwoordigt de werkgroep de Commissie voor de m.e.r.. Zij wordt daarom verder in dit toetsingsadvies aangeduid als "de Commissie".

In overeenstemming met artikel 41z, tweede lid van de Wabm, heeft de Commissie alle ontvangen bezwaarschriften, commentaren, adviezen en opmerkingen (in totaal 29984) in beschouwing genomen. Daartoe behoren ook de opmerkingen die zijn gemaakt door een totaal van 35 sprekers tijdens de openbare zittingen op 17 en 18 april 1991 te Nuth en Bunde. Voor zover de inspraakreacties die zijn vermeld in bijlage 5 bij dit advies, betrekking hebben op het onderwerp van de m.e.r. zijn zij in het toetsingsadvies verwerkt. Waar dit relevant is geacht, is in de tekst door middel van een voetnoot verwezen naar de betreffende reacties.

De indeling van dit toetsingsadvies is als volgt. In hoofdstuk 2 wordt een toetsing van het Aanvullend MER op hoofdlijnen gegeven. Hoofdstuk 3 bevat een toetsing op die onderdelen die de speciale aandacht van de Commissie hebben getrokken.

## 2. TOETSING OP HOOFDLIJNEN VAN HET AANVULLEND MER

### 2.1. Algemeen

Na de kritische toetsingsadviezen over het MER en het Nader Rapport, waarin de Commissie moest constateren dat de gepresenteerde milieu-informatie over de voorgenomen uitbreiding van de Luchthaven Maastricht onvoldoende basis bood voor de besluitvorming daarover, doet het de Commissie genoeg ditmaal te kunnen opmerken dat het Aanvullend MER voldoende antwoord geeft op de eerder gegeven kritiek met name met betrekking tot de geluidhinderproblematiek en goed ingaat op de aandachtspunten van de aanvullende richtlijnen voor het Aanvullend MER van respectievelijk maart 1989 en maart 1990. Het Aanvullend MER is op zichzelf een goed leesbaar document. Het geeft over het algemeen een juist beeld van de voorgeschiedenis met uitzondering van het vroegste begin van deze m.e.r. in de eerste helft van 1986 toen in eerste instantie gekozen was voor een verkorte m.e.r.-procedure zonder richtlijnenfase, die vervolgens in juni 1986 werd omgezet in een volledige m.e.r.-procedure.

In haar algemene beoordeling van de volledigheid en de kwaliteit van de milieu-informatie in het Aanvullend MER acht de Commissie de gepresenteerde informatie toereikend voor de verdere besluitvorming. Dat neemt niet weg dat er kritiek is op een aantal hieronder aangegeven hoofdpunten en verder op onderdelen en details, die respectievelijk zijn vermeld in de overige paragrafen van dit hoofdstuk 2 en in hoofdstuk 3.

### 2.2. Samenhang tussen het Aanvullend MER, het MER en het Nader Rapport

Voor een goede beoordeling van alle milieu-informatie is het nodig naast het Aanvullend MER ook het oorspronkelijk MER en het daarna geproduceerde Nader Rapport in beschouwing te nemen. In deze eerdere rapporten staan een aantal conclusies die later achterhaald zijn door wijziging van omstandigheden in het voorgenomen gebruik van de geplande Oost-Westbaan dan wel door nader onderzoek. Dit maakt het voor niet-ingewijden lastig om een goed beeld te krijgen van het geheel<sup>1</sup>. In het Aanvullend MER staan wel verwijzingen naar de eerder geproduceerde rapporten, maar behalve in de samenvatting is dit niet gebeurd op een consistente wijze.

In de aanbiedingsbrief bij haar aanbevelingen voor aanvullende richtlijnen van 9 februari 1990 vestigde de Commissie de aandacht op het belang van een goede aanduiding in het Aanvullend MER van de samenhang tussen dat document en het eerder verschenen MER en het Nader Rapport.

---

1 Zie ook de inspraakreactie van de Vereniging Geen Uitbreiding Vliegveld Beek (Bijlage 5, reactie nr. 178)

De Commissie vindt dat de samenhang onvoldoende verklaard wordt in het Aanvullend MER. Vele, dikwijls goed beredeneerde inspraakreacties geven aan dat voor een groot aantal betrokkenen de samenhang tussen al deze documenten niet duidelijk is geworden<sup>2</sup>]. Dit geldt evenzeer voor de gecompliceerde ontwikkeling van scenario's en baangebruiksvarianten en hun actualiteitswaarden die vanaf 1986 tot heden verschillende malen veranderden.

Bestudering van alle drie rapporten brengt de Commissie tot de constatering dat het MER indertijd werd opgesteld door de initiatiefnemer, de Luchthaven Maastricht terwijl de opstelling van het "Nader Rapport" en het Aanvullend MER nadien werden verzorgd door het bevoegd gezag, te weten de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Een verklaring hiervoor is niet gevonden. Duidelijkheid over deze bijzondere gang van zaken had gegeven moeten worden aan alle overige betrokkenen bij deze gecompliceerde m.e.r.-procedure.

### 2.3. Scenario's, alternatieven en varianten

De juiste betekenis van de in het Aanvullend MER gebruikte termen "scenario's, alternatieven en varianten" is vaag. Op pagina 3-1 van het Aanvullend MER wordt een poging gedaan uit te leggen wat verstaan moet worden onder een scenario (voor de exploitatie-opzet) en een variant (voor het baangebruik)<sup>3</sup>]. De paragraaf 3.1.1. waarin de begrippen scenario en variant worden uitgelegd, heeft echter als hoofd "de alternatieven en varianten". Het begrip alternatief in relatie tot scenario en variant wordt niet uit de doeken gedaan. De verwarring wordt nog groter bij het lezen van par. 3.1.2. op blz. 3-1 waar wordt gerefereerd aan de toevoeging in de beschouwing van het Aanvullend MER van "twee gebruiks-alternatieven zonder de grootste categorie vliegtuigen in de nacht, het Expresminus-scenario en het Combi-scenario". De Commissie houdt het erop dat een alternatief een combinatie is van een zekere exploitatie-opzet (Voortgangs, Expres, Combi, Expres-minus, Nul-scenario's) en een wijze van gebruik van beide banen (80/20, 50/50, BM I en ID, BM II en II D-varianten) of alleen van de Noord-Zuidbaan (nulplus en nulmin).

Het gebruik van de termen scenario, alternatief en variant had consistent door het gehele Aanvullend MER plaats moeten vinden op een wijze die ook voor de niet-ingewijde duidelijk zou zijn geweest.

---

2 Zie b.v. bijlage 5, inspraakreacties nrs. 40, 179 en H5.

3 Het is ook niet duidelijk of met de term "het baangebruik" alleen de Oost-Westbaan wordt bedoeld of ook de huidige Noord-Zuidbaan. Alle alternatieve gebruiksvormen van de uit te breiden luchthaven zijn immers gebaseerd op combinaties van het gebruik van beide banen.

## 2.4. Het expres-scenario

In het Aanvullend MER wordt vermeld in par. 3.1.4. op blz. 3-3 dat van alle in eerste instantie beschouwde alternatieven, het Voortgangsalternatief en het Expressalternatief 80/20 zijn komen te vervallen. Er wordt echter niet direct duidelijk gemaakt wat de status is van het Expressalternatief 50/50<sup>4</sup>]. Dit ondanks de vermelding in het Aanvullend MER in par. 1.4 op blz. 1-4 waar staat dat het Kabinet in 1989, op grond van de berekeningsmethode voor nachtelijk vliegtuiglawaai uitgaande van de resultaten van het onderzoek van dr. B. Griefahn, tot de conclusie kwam " dat een aanwijzing voor de Oost-Westbaan met als gebruiksmogelijkheden het Expres-scenario, niet haalbaar was". Pas op blz. 10-1 van het Aanvullend MER staat terloops bij de behandeling van het meest milieu-vriendelijk alternatief dat het Expres-scenario vanwege de nadelige invloed op het milieu, met name van het aantal slaapverstoringen als gevolg van het aandeel grote vliegtuigen in de nacht, verlaten is. In dit verband wordt gewezen op de aanvullende richtlijnen van maart 1990 die op blz. 5 een passage bevatten waarin staat dat de alternatieven, die gebaseerd zijn op het Expres-scenario achterwege kunnen blijven in het Aanvullend MER. De in het Aanvullend MER gepresenteerde gegevens, voor het 50/50 baangebruik bij het Expres-scenario kunnen hooguit gezien worden als een referentie voor de in de ontwerp-aanwijzing gekozen Combi-scenario oplossingen (BM I- baangebruik overgaand in 50/50 baangebruik nadat overeenstemming is bereikt met de buurlanden over het gebruik van de luchtruimte). De Commissie is echter van mening dat vergelijking van het BM I- en het 50/50 - baangebruik van het Combi-scenario met het 50/50 - baangebruik van het Expres-scenario om te laten zien hoeveel gunstiger de geluidbelasting van het Combi-scenario afsteekt bij het Expres-scenario, niet realistisch is. Verder is het zo dat het Expres-scenario is uitgewerkt voor de situatie in het jaar 2000, terwijl de andere scenario's (Combi- en Expres-minus) zijn uitgewerkt voor het jaar 2010 (zie par. 3.3.3., blz. 3-7 van het Aanvullend MER). De enige juiste vergelijking voor beoordeling van de milieu-effecten blijft daarom een vergelijking met de Nulalternatieven.

De Commissie is derhalve van mening dat het Aanvullend MER duidelijk naar voren had moeten brengen dat het Expres-scenario met 50/50 gebruik van de Oost-Westbaan niet reëel en geen serieus te nemen alternatief meer is. In elk geval moet bij de besluitvorming (de vaststelling van de aanwijzingen) nadrukkelijk afstand worden genomen van dit alternatief, wil niet het risico worden gelopen dat de administratieve rechter constateert dat sprake was van een situatie ex. artikel 41aa, tweede lid van de Wabm, zoals de Commissie beschreef in haar aanbiedingsbrief d.d. 9 februari 1990 bij de aanvullende aanbevelingen voor de aanvullende richtlijnen.

---

4 In de ontwerp-aanwijzing is het Expres-scenario niet meer gehanteerd als uitgangspunt voor het gebruik van de luchthaven.



## 2.5. Het Combi-scenario

Paragraaf 3.3. van het Aanvullend MER gaat in op de verwachtingen ten aanzien van de ontwikkelingen van het passagiersvervoer met betrekking tot het naar voren komen van het Combi-scenario als aantrekkelijk exploitatie alternatief voor de Luchthaven Maastricht. De informatie in de subparagrafen 3.3.1. en 3.3.3. over het passagiersvervoer spreken elkaar enigszins tegen. Er wordt gesteld dat met name het chartervervoer naar vakantie-bestemmingen een kwetsbare markt is waarin ongetwijfeld verschuivingen zullen plaatsvinden. Wat zal er gebeuren als de verwachte aantallen niet worden gehaald? Wordt dan toch weer gestreefd naar een vergroting van het vrachtvervoer?']

## 2.6. Tijdelijk karakter van het Betonnen Muur-concept

In paragraaf 4.2. van het Aanvullend MER wordt gesteld dat het "Betonnen Muur-concept" een tijdelijk karakter heeft als een tussenoplossing voor het gebruik van de Oost-Westbaan voordat overeenstemming met België en Duitsland is bereikt over het gebruik van de luchtruimte. Het Betonnen Muur-concept is namelijk niet bedoeld als een definitieve situatie, maar is bedrijfs-economisch wel acceptabel tot het jaar 2000 als voorloper van het 50/50 - gebruik van de Oost-Westbaan. Het Aanvullend MER maakt echter niet duidelijk wat er gebeurt indien de overeenstemming met Duitsland en met name met België nog geruime tijd (of zelfs geheel) zou uitblijven. Dit is van betekenis vanwege de uitvoering van de isolatie-programmas behorende bij de verschillende alternatieven<sup>6</sup>].

## 2.7. De situatie na 2010

Het Aanvullend MER laat in het midden of de situatie van de uitgebreide luchthaven in het jaar 2010 als eindsituatie voor latere jaren kan worden aangehouden. Wordt er rekening gehouden met een verdere groei of zijn hierover nog geen gegevens beschikbaar? In het laatste geval had dat dan als leemte in kennis moeten worden aangemerkt. Zie wat dit onderwerp aangaat ook het toetsingsadvies van de Commissie over het Nader Rapport, waarin op blz. 9 staat vermeld dat de in het Nader Rapport beschreven eindsituatie na het bereiken in het jaar 2000 van de groeidoelstelling volgens het expres-scenario wordt beschouwd als statisch, maar dat te verwachten valt dat de ontwikkeling nadien eerder dynamisch zal zijn.

---

5 Zie ook Bijlage 5, inspraakreactie nrs. 19, 40, 92, 178, 179, 223, 268, 270, 275 en 437.

6 Zie ook de reactie van de Gemeente Geleen (Bijlage 5, reactienr. 180).

## 2.8. De relatie met het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL)

In het SBL is sprake van een capaciteit van de luchthaven met de Oost-Westbaan van 27.000 IFR-vliegtuigbewegingen per jaar. De capaciteit van het gekozen Combi-scenario bij 50/50 gebruik van de Oost-Westbaan is echter 30.860 IFR-vliegtuigbewegingen (zie blz. S-9 van het Aanvullend MER). Uit het Aanvullend MER wordt niet duidelijk of de zone-ringscontouren van het Combi- 50/50 alternatief (zie tekening nr. 30-311) vallen binnen de zoneringscontouren die zijn aangegeven in het SBL (TK 1985-1986, 15880, nrs. 27-28 fig. 4, blz. 17), dat van kracht werd in 1988. Is dat niet het geval dan zou dat betekenen dat het aanwijzingsbesluit pas mag worden genomen nadat het SBL is aangepast<sup>7</sup>].

## 2.9. De milieu-effecten van nieuwe bedrijfsvestigingen

Het niet actualiseren in het Aanvullend MER van de milieu-effecten van een te ontwikkelen bedrijventerrein ten behoeve van de uit te breiden luchthaven moet als een tekortkoming worden beschouwd<sup>8</sup>].

In de samenvatting (op blz. S-8) van het Aanvullend MER staat dat "voor de directe platform- en luchthavengebonden bedrijfsactiviteiten ca. 70 ha. is gereserveerd, noordelijk van de Oost-Westbaan. Daarnaast is door de gemeente Beek ca. 50 ha. gereserveerd voor de vestiging van luchthavengebonden bedrijven".

De realisering van de bedrijventerreinen is onderworpen aan een eigen besluitvorming. De Commissie heeft zich door de provincie Limburg laten informeren over de stand van zaken betreffende de besluitvorming over beide bedrijventerreinen.

Het blijkt dat de besluitvorming over het terrein van ca. 50 ha (56,6 ha te ontwikkelen gebied) voor de vestiging van luchthavengebonden terreinen is afgerond met de vaststelling en goedkeuring van het bestemmingsplan "Bedrijvenpark Technoport Europe". Het terrein van ca. 70 ha voor de "directe platform- en luchthavengebonden bedrijfsactiviteiten noordelijk van de Oost-Westbaan" wordt opgenomen in het door de gemeente Beek nog vast te stellen bestemmingsplan "Luchthaventerrein". Het eerste terrein is niet direct geassocieerd met de voorgenomen uitbreiding van de luchthaven; het tweede terrein is dit wel.

---

7 Bijlage 5, inspraakreactie nrs. 92, 178, 179, 275. In reactie nr. 92 wordt ook gewezen op een mogelijke aanpassing van de Structuurschets voor de verstedelijkte en landelijke gebieden die ten aanzien van het studiegebied stelt dat dat gebied als open ruimte gehandhaafd dient te blijven. Het Aanvullend MER verwijst niet naar deze Structuurschets, die in 1989 ter goedkeuring aan de Tweede Kamer is aangeboden.

8 Zie ook de reactie van T.H. Janssen op de hoorzitting op 17 april 1991 te Nuth (Bijlage 5, inspraakreactie nr. H2)

In het MER (van 1987) zijn de milieu-effecten globaal aangegeven van het bedrijventerrein noordelijk van de geplande Oost-Westbaan, zoals dat zou worden ontwikkeld bij het Expres-scenario en bij het Voortgangsscenario. Verder is de Commissie zich bewust dat de aanvullende richtlijnen voor het Aanvullend MER niet vragen naar de milieu-effecten van nieuwe bedrijfsvestigingen, die direct verband houden met de uit te breiden luchthaven. Desondanks is de Commissie van mening dat, vanwege het gewijzigde voornemen ten aanzien van het gebruik van de uit te breiden luchthaven, de milieu-effecten van de inrichting en het gebruik van het bijbehorende bedrijventerrein in het Aanvullend MER op zijn minst globaal herzien en geactualiseerd hadden moeten worden. In het Aanvullend MER wordt behalve in de genoemde passage in de Samenvatting slechts op summiere wijze ingegaan op de effecten van het bedrijventerrein in par. 9.6 "Toename wegverkeer in het Combi-scenario". Daarnaast heeft het geplande bedrijventerrein visuele gevolgen en is het van invloed op de waterhuishouding van het studiegebied vanwege een verdere vergroting van het verharde oppervlak<sup>9</sup>].

De Commissie is van mening dat het bevoegd gezag in het verdere verloop van de besluitvorming duidelijk moet aangeven op welke wijze de milieu-informatie over de voorgenomen inrichting en het gebruik van het ten noorden van de Oost-Westbaan geplande bedrijventerrein verzameld zal worden en welke rol deze informatie in het te nemen besluit zal spelen.

---

9 Zie eveneens Bijlage 5, inspraakreactie nr. 178 (VGUVB), 179 (Stichting Milieufederatie Limburg) en de paragrafen 3.3.2. en 3.3.3. van dit advies.

### 3. TOETSING OP ONDERDELEN VAN HET AANVULLEND MER

#### 3.1. Doel en belang en alternatieven van de voorgenomen uitbreiding van de Luchthaven Maastricht

Vanwege de verspreiding van de betreffende informatie over de drie verschillende rapporten moet de lezer, om het doel en belang van de uit te breiden luchthaven volgens het gekozen alternatief in de ontwerp-aanwijzing (Combi-BM I gevolgd door Combi-50/50) te kunnen begrijpen, zoeken op verschillende plaatsen in de rapporten.

In de samenvatting van het Aanvullend MER staat op blz. S-2 dat " de milieuhygiënische betekenis van de Oost-Westbaan met name betrekking heeft op de geluidhinder-problematiek". Dit is niet geheel juist. De geplande Oost-Westbaan heeft wat betreft *alle* andere milieu-aspecten dan geluid (geohydrologie, landschap, flora, fauna, archeologie, cultuurhistorie, luchtverontreiniging, veiligheid) geen enkele positieve betekenis.

Het achterwege laten van het Voortgangsscenario en het Expres-scenario 80/20 gevolgd door het wegvallen van het Expres-scenario 50/50, zoals hiervoor reeds is aangehaald in de "toetsing op hoofdlijnen" in hoofdstuk 2 van dit advies, komen niet tot uiting in de Samenvatting in het Aanvullend MER, maar moeten begrepen worden uit de verspreide passages in par. 1.4, par. 3.1.4. en par. 10.1. Lezing van de paragrafen 1.5, 3.1.1. en 3.1.2. van het Aanvullend MER zou de lezer echter kunnen doen geloven dat het Expres-scenario nog steeds actueel is.

#### 3.2. Studiegebied

In par. 3.2. van het Aanvullend MER op blz. 3-5 is de ligging van het studiegebied beschreven. Het studiegebied is, alhoewel ruim gekozen, toch niet groot genoeg om de 20 Ke-contouren van alle scenario's en de 25 Ke-contour van het Expres-scenario sluitend te kunnen afbeelden met hun geografische beïnvloedingsgebieden. Dit wordt veroorzaakt door de nadering van de luchthaven vanuit het Zuiden.

Het Aanvullend MER merkt hierover op: " er zou nadere studie mogelijk zijn om te kunnen bepalen hoe op die plaats, op een zo grote afstand van de landingsbaan, de invoergegevens zouden moeten zijn en waar de lijn van 20 Ke zou moeten lopen. Voor de huidige besluitvorming is dit echter van ondergeschikt belang".

De Commissie wil hierbij twee opmerkingen plaatsen. Ten eerste had dit als een leemte in kennis vermeld moeten worden in par. 9.6. van het Aanvullend MER. Ten tweede kan niet goed gesteld worden dat het ontbreken van informatie over de ligging van deze Ke-contouren buiten het studiegebied van ondergeschikt belang is voor de besluitvorming. Wat wel of niet van ondergeschikt belang wordt bevonden voor de besluitvorming, is voorbehouden aan het bevoegd gezag en behoeft niet bij voorbaat in het MER te worden vastgesteld. Het is daarnaast wel een feit dat binnen de 20 Ke-contour nog steeds meer dan 10% van de aldaar

zich bevindende mensen ernstige hinder van het vliegverkeer zal onder- vinden. Dat geldt vanzelfsprekend ook voor die personen buiten het studiegebied, die aldus niet zijn opgenomen in de diverse tellingen betreffende geluidhinder (zie ook par. 3.3.1. hierna in dit advies).

In dezelfde paragraaf 3.2. van het Aanvullend MER op de blz. 3-5 en 3-6 staat te lezen dat voor het Nederlandse deel binnen het studiegebied een inventarisatie van alle ca. 230.000 woningen beschikbaar is. Voor de Duitse en Belgische delen van het studiegebied zijn precieze woninggegevens niet beschikbaar. Voor die delen werd volstaan met een schatting van de aantallen woningen en inwoners binnen de relevante contouren. Toen de Commissie in 1988 haar eigen berekeningen liet uitvoeren van de aantallen door geluid gehinderde personen als gevolg van de uitbreiding van de luchthaven, verkreeg zij van het Nationaal Instituut voor Statistiek te Brussel voor het Belgische deel van het studiegebied een overzicht van de aantallen woningen alsook de bevolkingsdichtheden in de verschillende delen van het beïnvloede gebied. Het betrof de topografische kaarten Zutendaal 26/6, Rekem 26/7, Veldwezelt 34/2 en Neerharen 34/3 (alle op schaal 1:10.000)<sup>10</sup> met gegevens die zijn ontleend aan de Volks- en Woningtelling 1981. Als die gegevens gebruikt waren, dan was het Aanvullend MER wellicht tege- moet gekomen aan een opmerking gemaakt tijdens de Openbare zitting op 17 april 1991 te Nuth,<sup>11</sup> dat de in het Aanvullend MER gebruikte to- pografische kaarten voor Lanaken en omgeving ongeveer 200 woningen niet afbeelden, die al 14 jaar geleden daar zouden zijn gebouwd.

### 3.3. Gevolgen voor het milieu

#### 3.3.1. Geluidhinder

Alle voorgestelde isolatiemaatregelen voor de nachtelijke geluid- hinder hebben betrekking op de grenswaarden (ontwaakdrempel). In het Aanvullend MER wordt echter ook informatie verstrekt over de slaaprit- medrempel en de daarbij behorende streefwaarden.

In paragraaf 7.1. en in figuur 7.1. van het Aanvullend MER worden deze begrippen toegepast op de Griefahn-methode waarbij het tussenliggende gebied wordt aangeduid. De grenswaarde geeft daarbij het hoogst toe- laatbare risico aan dat ter vermijding van schade voor de gezondheid per nacht niet mag worden overschreden. Deze waarde komt neer op een drempel waarboven bij meer dan 10% van de bevolking een of meer ont- waakreacties kunnen ontstaan. Het getuigt van openheid dat in het Aan- vullend MER de stelling betrokken wordt dat met de grenswaarde 10% van de bevolking (de "overgevoeligen") niet tegen ontwaakreacties zullen worden beschermd. De streefwaarde gaat uit van een grens waarbij ook een deel van de "overgevoeligen" wordt beschermd en waarbij de grens

---

10 Zie bijlage 6 bij het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. over het Nader Rapport.

11 Zie bijlage 5, inspraakreactie nr. H 5 en verder ook inspraakreactie nr. 269.

komt te liggen bij de ca. 10% mensen in het gebied waarbij door nachtelijk vlieglawaaï slaapstoornissen (onder de ontwaakgrens) zullen optreden. In het Aanvullend MER wordt vervolgens nog slechts aandacht geschonken aan de grenswaarde<sup>12</sup>]. Dit is in overeenstemming met de aanvullende richtlijnen voor het Aanvullend MER. Met het oog op de thans in ontwikkeling zijnde normering voor nachtelijk vliegtuiglawaaï wil de Commissie hierbij toch de volgende opmerkingen maken.

In het thans bij de Tweede Kamer in behandeling zijnde wetsvoorstel "Plannen en Milieukwaliteitseisen" wordt op de begrippen "grenswaarde" en "streefwaarde" verder ingegaan. De beschouwingen in dit wetsvoorstel zijn in belangrijke mate gebaseerd op het IMP Milieubeheer 1986-1990 en kunnen worden beschouwd de stand van zaken weer te geven over het denken ten aanzien van de relatie tussen normstelling en planning op dit moment. Het is goed voor de discussie over deze begrippen die thans gevoerd gaat worden, kennis te nemen van de overwegingen die in het wetsvoorstel een rol spelen<sup>13</sup>]. Daaruit blijkt dat de grenswaarde wordt gehanteerd als het niveau dat tenminste moet worden behaald; een minimumoptie. De richtwaarde (die in het Aanvullend MER niet is genoemd) moet zoveel mogelijk worden bereikt en de streefwaarde is de maximum optie voor de lange termijn.

Het is belangrijk in de milieuregelgeving (waartoe ook de geluidnormering op basis van de Luchtvaartwet valt te rekenen) uniforme invulling te geven aan de gehanteerde begrippen.

De vraag is derhalve of naast deze grenswaarde niet in de geest van het wetsvoorstel gehandeld zou moeten worden door aan te geven dat op termijn gestreefd wordt naar een aanscherping van de normstelling. Dit toekomstperspectief in de geluidnormering ontbreekt geheel in het Aanvullend MER; er is geen sprake van "voortschrijdende normstelling" in de richting van zo'n streefwaarde<sup>14</sup>].

De Commissie wijst erop dat in de Nota van Toelichting bij het Besluit geluidbelasting grote luchtvaartterreinen ook gesproken wordt van een gefaseerd beleid waarbij een gefaseerde ontwikkeling wordt geschetst in de richting van een streefwaarde van 20 Ke<sup>15</sup>]. Ook de Raad van State spreekt in zijn advies van 23 augustus 1988 aan de minister van Verkeer en Waterstaat van een na te streven optimale eindsituatie (de milieuhygiënische streefwaarden) voor de buitengrens van de vast te stellen geluidzone.

Artikel 20, tweede lid onder g van de Luchtvaartwet eist dat de ontwerp-aanwijzing vergezeld gaat van een kaart waarop de optimale buitengrens van de geluidzone staat aangegeven, te weten de Ke-grens waarnaar als eindfase gestreefd dient te worden<sup>16</sup>]. Dit voorschrift geldt echter alleen bij een eerste aanwijzing ex artikel 25. Het gaat thans

---

12 Zie o.a. ook de inspraakreactie van de Stichting Vrienden van Wijnandsrade (Bijlage 5, reactie nr. 161) en die van de Vereniging Geen Uitbreiding Vliegveld Beek (Bijlage 5, reactie nr. 178).

13 Zie hiervoor o.a. F.P.C.L. Tonnaer: Het Nederlandse milieurecht in ontwikkeling 1990, blz. 234-243.

14 Bijlage 5, inspraakreactie nrs. 92, 182, 266, 275.

15 Zie ook Bijlage 5, inspraakreactienr. 92 en 178.

16 Zie ook de inspraakreactie van mr. Teunissen en prof. mr. Tak (Bijlage 5, reactie nr. 92).

om een wijziging van die oorspronkelijke aanwijzing. Bij de oorspronkelijke aanwijzing is echter een overzicht als hier gevraagd nooit gegeven (de bepalingen golden toen nog niet). Wel is bij de wijziging van de Luchtvaartwet in 1978 bepaald dat vóór 1 oktober 1979 zou moeten worden aangevangen met de aanwijzing van een geluidzone als bedoeld in artikel 25 van de Luchtvaartwet (overgangsartikel VII, eerste lid). In het overgangsartikel (derde lid) wordt tevens bepaald dat de minister de grenswaarde van de maximaal toegelaten geluidbelasting in opeenvolgende waarden kan bepalen "teneinde de geluidbelasting buiten de geluidzone in fasen terug te brengen". Verdedigbaar is dus dat deze gegevens alsnog worden verstrekt.

Daaronder kan niet de thans gehanteerde Griefahn-contour worden verstaan die immers niet de streefwaarde maar de grenswaarde aangeeft.

Het nadeel van een lange procedure als de onderhavige is nu eenmaal dat ontwikkelingen plaatsvinden waardoor de oorspronkelijke informatie verouderd. Enerzijds is de Commissie zich bewust van het mogelijke gevaar van overvraging, aan de ander kant mag bij de huidige stand van de discussie die zich toch vooral toespitst op de normering, verwacht worden dat op dit punt de meest actuele informatie wordt gegeven. Daarbij kan ook horen de uitspraak dat men niet wenst aan te sluiten bij in ontwikkeling zijnde verdergaande normstelling vanwege mogelijke financiële consequenties.

Het bovenstaande 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 voor een piekwaarde binnen de slaapkamer van 50 dB(A)<sup>17</sup> berekend en getekend te worden.

Andere opmerkingen ten aanzien van de geluidhinder betreffen de volgende.

Zowel in hoofdstuk 8 als in de Samenvatting van het Aanvullend MER komt het onderscheid tussen totale woningisolatie en slaapkamerisolatie niet goed tot uitdrukking. Pas na het lezen van het "Globaal Isolatieplan" is duidelijk waarom geldt dat de totale kosten de som zijn van de Griefahnkosten plus de helft van de Ke-kosten.

Volgens het Aanvullend MER (blz. S-9 en 7-5) wordt het Expres-scenario gekenmerkt door 48 vliegtuigbewegingen per nacht en het Expresminus-scenario door 44 nachtvluchten. Op blz. 7.1. van het Aanvullend MER staat dat bij piekniveau's lager dan 53,16 dB(A), het percentage ontwaakreacties lager is dan 10%, ongeacht het aantal malen dat dit piekniveau optreedt. De Commissie wil in dit verband wijzen op een recente

---

17 Zie hiervoor ook het Advies van de Gezondheidsraad "Vliegtuiglawaai en slaap" van 25 februari 1991.

uitspraak van de Gezondheidsraad in zijn rapport van 25 februari 1991 getiteld "Vliegtuiglawaai en slaap" op blz. 13 en 14: "De Commissie (van de Gezondheidsraad) heeft kennis genomen van de opvatting van sommigen in Nederland dat de 'Griefahn-norm' zou inhouden dat voor maximale geluidniveaus kleiner dan 53 dB(A) de kans om door vliegtuigeluid te ontwaken niet meer afhangt van het aantal vluchten. Die opvatting acht de Commissie (van de Gezondheidsraad) onjuist. Over de gevolgen van meer dan 20 tot 30 vluchten per nacht ontbreken gegevens. Bovendien kan een dergelijk blootstellingspatroon leiden tot een sterk verbrokkelde slaap en een verre van verwaarloosbare invloed op de gezondheid hebben". Uitgaande van de keuze voor het Combi-scenario in de ontwerp-aanwijzingen is het aantal nachtvliegbewegingen bepaald op ten hoogste 36 per periode van 23.00 tot 06.00 uur plaatselijk tijd. Dit betekent dat een situatie van meer dan 20 tot 30 overvluchten per nacht waarop de Gezondheidsraad wijst, zal kunnen optreden gedurende nachten met afwijkingen boven het gemiddelde, speciaal bij de Betonnen Muur-varianten waarbij start- en landingsbewegingen over hetzelfde gebied kunnen voorkomen. Het valt de Commissie overigens op dat in het Aanvullend MER (blz. 7-5, tabel 7.1.) het Combi-alternatief maximaal 22 vliegtuigbewegingen per nacht heeft, terwijl de ontwerp-aanwijzing in artikel 8 ten hoogste 36 bewegingen per periode van 23.00 tot 06.00 uur plaatselijke tijd toestaat. In de ontwerp-aanwijzing is dit maximum dus hoger gesteld dan in het Aanvullend MER. Heeft dit consequenties voor de Griefahn-contouren behorende bij het BM I- en het 50/50 gebruik van de Oost-Westbaan zoals die zijn gegeven in het Aanvullend MER en wat voor betekenis kan dit hebben voor het isolatieplan?

De tabel 7.3 en de tabellen in bijlage 7.3 geven in grote lijnen dezelfde informatie over de aantallen woningen, de aantallen personen en de isolatiekosten behorende bij de verschillende Griefahn-contouren. Toch vergelijken deze tabellen heel moeilijk met elkaar. Er zijn allerlei discrepanties die zich niet gemakkelijk laten verklaren. Zo zijn de getallen voor het aantal mensen woonachtig binnen de Griefahn-contouren voor de verschillende gebruiksvarianten van het Expres-scenario in de beide tabellen wel met elkaar in overeenstemming, maar niet voor wat betreft het Expresminus-scenario, het Combi-scenario en het Nulplusscenario.

De getallen voor de aantallen mensen die nog ontwaakreacties zullen ondervinden na isolatie bij de verschillende alternatieven in tabel 8 van de samenvatting van het Aanvullend MER zijn kennelijk gebaseerd op een percentage van 10 van de som van de aantallen in de verschillende isolatieschillen in de tabellen van bijlage 7.3 bij het Aanvullend MER. Waarom is deze relatie waaruit de aantallen mensen kunnen worden afgeleid die na isolatie nog steeds ontwaakreacties zullen ondervinden, niet duidelijk uitgelegd in het Aanvullend MER? Dit betreft immers een van de belangrijkste uitkomsten van het Aanvullend MER.



Bij de telling van de aantallen personen binnen de 20 Ke-contouren in bijlage 5.2. van het Aanvullend MER worden kolommen gemist met de aantallen mensen die per geluidbelastingsschil ernstige hinder ondervinden volgens de empirische formule: Ke-getal - 10 = percentage ernstig gehinderde personen. Indien men deze berekeningen zelf uitvoert, dan worden totale aantallen gevonden die ongeveer overeenkomen met de cijfers in tabel 8 van de Samenvatting van het Aanvullend MER voor de aantallen mensen die bij de verschillende alternatieven na isolatie nog ernstige hinder ondervinden (20 Ke en hoger). De cijfers in tabel 8 van de Samenvatting zijn echter afgerond op gehele duizendtallen. Deze tabellen maken daarnaast geen melding dat zij alleen betrekking hebben op gehinderden in het studiegebied terwijl ook buiten het studiegebied personen ernstige hinder zullen ondervinden (zie par. 3.2. van dit advies). De feitelijke aantallen liggen dus hoger.

Alle tabellen in het Aanvullend MER betreffende geluidhinder, slaapverstoring en bijbehorende aantallen personen hebben met elkaar gemeen dat zij moeilijk te begrijpen zijn en niet gemakkelijk met elkaar kunnen worden vergeleken. Dit laatste geldt met name voor de tabellen in de Samenvatting en in de hoofdtekst.

De informatie in het Aanvullend MER maakt niet duidelijk dat geluidisolatie geen remedie biedt voor geluidhinder die personen ondervinden wanneer zij in hun tuin zijn<sup>18</sup>]. De verschillende rapporten (MER, Nader Rapport en Aanvullend MER) laten de invloed van de uit te breiden luchthaven op het toerisme in het studiegebied onbesproken<sup>19</sup>]. Wat zal de invloed zijn op campings vanwege het feit dat tenten en caravans geen geluidwering bieden tegen nachtelijk vliegtuiglawaai<sup>20</sup>]. Verder vermeldt het rapport niet dat de slaapperiode zich voor de meeste mensen niet beperkt tot de periode van 23 tot 06 uur<sup>21</sup>]. Het Aanvullend MER verstrekt geen actualisering van de in het MER en in het Nader Rapport gepresenteerde informatie over de milieu-effecten van de kleine luchtvaart als onderdeel van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling alsook over de cumulatieve invloed van de kleine luchtvaart op de geluidbelasting in het studiegebied<sup>22</sup>]. Ook is het onduidelijk of op de luchthaven proefdraaien van vliegtuigmotoren zal plaatsvinden waarop het regiem van de Wet Geluidhinder van toepassing is<sup>23</sup>]. Het geluidisolierend vermogen is in het Aanvullend MER gelijkgesteld voor alle woningen. De praktijk wijst echter uit dat aanzienlijke verschillen kunnen optreden in relatie tot de kwaliteit en de

---

18 Bijlage 5, inspraakreactie nrs. 8, 37, 56, 80, 146, 149, 150, 182, 188, 209, 434, 459 en H9, H12.

19 Bijlage 5, inspraakreactie nr. 179.

20 O.a. opgemerkt in inspraakreacties nrs. 161, 169, 232, 342, 400, 472.

21 Bijlage 5, inspraakreactie nrs. H5, H7, H19, H20 en 69, 80, 92, 107, 110, 111, 124, 127, 128, 132, 134, 138, 140, 156, 163, 172, 178, 179, 182, 197, 209, 221, 223, 228, 265, 268, 269, 271, 283, 284, 286, 296, 317, 319, 340, 344, 348, 396, 400, 417, 424, 430, 434, 437, 467, 468, 470, 472, 473, 474.

22 Bijlage 5, inspraakreacties nrs. 4, 40, 48, 55, 92, 98, 99, 108, 127, 150, 162, 178, 185, 188, 207, 223, 228, 244, 268, 274, 275, 284, 317, 319, 342, 343, H18, H32.

23 Bijlage 5, inspraakreactie nr. 178.

aard van de woningen<sup>24</sup>]. De Mgr. Hanssenschool te Hoensbroek voor slechthorende kinderen en kinderen met ernstige spraakmoeilijkheden vraagt zich af wat de gevolgen van het gebruik van de Oost-Westbaan zullen zijn voor het onderwijs aan deze kinderen<sup>25</sup>]. Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerlen wijst op een briefwisseling met het bevoegd gezag in 1990 waaruit blijkt dat verplaatsing nodig is van de woonwagenlocatie Wingerdweg met 12 standplaatsen in Hoensbroek die ligt binnen de Griefahn-contour. Dit omdat het volgens het bevoegd gezag niet mogelijk is om adequate geluidwerende voorzieningen aan woonwagens aan te brengen<sup>26</sup>].

Het UAC Maastricht (European Organisation for the Safety of Air Navigation te Beek) wijst op de geluid- en storingshinder die de uitbreiding van de luchthaven zal kunnen veroorzaken aan het functioneren van EUROCONTROL. In het Aanvullend MER is volgens UAC Maastricht EUROCONTROL getekend binnen het terrein van de luchthaven waardoor de juiste positie van het centrum binnen de verschillende geluidcontouren niet kan worden vastgesteld<sup>27</sup>].

Instellingen op het gebied van de gezondheids- en bejaardenzorg in de buurt van de geplande Oost-Westbaan vragen zich af welke invloed de nieuwe baan zal hebben op hun situatie<sup>28</sup>].

Hier doen zich de gevolgen gelden van het achterwege laten van inspraak bij de opstelling van de aanvullende richtlijnen.

### 3.3.2 Hydrologische aspecten

In het licht van het huidige, en nog onlangs aangescherpte, anti-verdrogingsbeleid van de overheid heeft de Commissie met instemming geconstateerd dat van aanvang aan mitigerende maatregelen zullen worden getroffen om de voeding van de kwelbronnen in het Keuteldal en langs de plateaurand in stand te houden, en dat niet afgewacht wordt tot schade daadwerkelijk is vastgesteld via een monitoringprogramma.

Het monitoringprogramma, zoals beschreven in hoofdstuk 11, geeft een goede garantie dat de effecten van de uitbreiding van de luchthaven op de hydrologie, de waterkwaliteit en de flora in de kwelgebieden nauwlettend zullen worden gevolgd en dat eventueel bijsturing in de mitigerende maatregelen zal plaatsvinden als dat nodig mocht blijken te zijn.

Over de beschrijving van de hydrologische aspecten wordt verder het volgende opgemerkt.

---

24 Bijlage 5, inspraakreactie nrs. 92, 178, 275, 307, 342.

25 Bijlage 5, inspraakreactie nr. 72. Ook andere schoolbesturen vragen zich dit af, zie reactienr. 250.

26 Zie bijlage 5, inspraakreactie nr. 147 en het Globaal Isolatieplan, blz. 7, par. 3.1.1.

27 Zie bijlage 5, inspraakreactie nr. 154.

28 Zie o.a. bijlage 5, inspraakreactie nrs. 23, 81, 100, 308, 390.

De invloed van uitbreiding van het vliegveld betreft bij dit aspect met name de vermindering van infiltratie van regenwater als gevolg van de toename van het verharde oppervlak. De nadere beschouwing van DHV<sup>29</sup>] heeft aangetoond (zie hoofdstuk 9-2), dat de afname van de voeding van de bronnen in het Kelmonderbos **gemiddeld** in de orde van grootte van 20% ligt<sup>30</sup>]. Hoewel het niet met zoveel woorden wordt gesteld in het rapport wordt impliciet de conclusie getrokken dat deze afname aanzienlijke schade toebrengt aan de natuurwaarden in het gebied<sup>31</sup>]. Initiatiefnemer geeft namelijk aan dat hij mitigerende maatregelen zal treffen, waarbij zoveel water van goede kwaliteit wordt geïnfilterd als nodig voor een volledige compensatie van de verminderde voeding. De afname van de voeding van de bronnen in het Bunderbos/Geullebos wordt op grond van dit nader onderzoek geschat op 6%. De Commissie is van mening dat hier nog steeds sprake is van enige onderschatting van het effect, aangezien de uitbreiding van het verharde oppervlak (nu gesteld op 125 ha) ca. 10% bedraagt van het voedingsgebied waar de Oost-Westbaan in ligt.

De Commissie is van mening dat, met het nader onderzoek van DHV voldoende inzicht is gegeven in de te verwachten hydrologische effecten. Wel merkt zij op dat de Samenvatting van het Aanvullend MER geen juiste weergave van dit onderzoek geeft. In de Samenvatting wordt gesteld: "De aanleg van de luchthaven betekent een vermindering van de infiltratie naar de ondergrond in het intrekgebied met 5%" en "Voor de bronnen in het dal van de Keutelbeek kan de vermindering tussen 5% en 25% bedragen". Het betreft hier letterlijk dezelfde getallen, die ook zijn gebruikt in het "Nader Rapport". Onduidelijk is of met deze tekst bedoeld is dat het gemiddelde voor het gebied van de Keutelbeek dus uitkomt op 15%, ofwel dat bedoeld is een onzekerheidsrange aan te geven van 5-25%. De resultaten van het nader onderzoek van DHV zijn in ieder geval niet verwerkt in de Samenvatting. Het effect op het Bunderbos/Geullebos wordt niet afzonderlijk vermeld, tenzij bedoeld is dat dit binnen de aangegeven range ligt. Het ware beter geweest beide gebieden apart te noemen met de respectievelijke afname in voeding (Kelmonderbos gemiddeld 20%, Bunderbos/Geullebos gemiddeld 6%).

-----  
29 Het waterhuishoudkundig Onderzoek Uitbreiding luchthaven Zuid-Limburg, DHV, januari 1988.

30 Het is hierbij onduidelijk in hoeverre reeds rekening is gehouden met het verharde oppervlak van een noordelijk van de geplande Oost-Westbaan in te richten bedrijventerrein voor platform- en luchthavengebonden bedrijfsactiviteiten (Zie ook par. 2.8 van dit advies).

31 Bijlage 5, inspraakreactie nrs. 40 en 69.

### 3.3.3 Landschap en ecologie

In het Aanvullend MER zijn de aspecten grondverzet (hoofdstuk 9.3) en beheer (hoofdstuk 9.4) overeenkomstig de richtlijnen en het gevoerde oeverleg voldoende uitgewerkt. In het rapport neemt de beschrijving van deze aspecten ten opzichte van het aspect geluid weinig ruimte in, waardoor de indruk gewekt zou kunnen worden dat de effecten relatief minder groot zijn. De tekst laat hierover geen misverstand ontstaan: er is sprake van nieuwe grootschalige elementen (banenstelsel en gebouwencomplexen) die sterk zullen contrasteren met het omringende landschap. Het grondverzet in de vorm van ophogingen en ontgravingen is omvangrijk. Dit komt in fig. 9.1 onvoldoende tot uitdrukking. De invloed van de aanleg van een bedrijventerrein voor platform- en luchthavengebonden bedrijfsactiviteiten is daarin niet aangegeven (zie ook par. 2.8. van dit advies). De ingrepen in het landschap zouden met duidelijke profielen, schetsen of foto's beter zichtbaar gemaakt kunnen worden. Het verdient aanbeveling om zo veel mogelijk een vloeiende aansluiting te maken tussen de nieuwe terreinhoogte en het bestaande maaiveld.

De in figuur 9.2 en 9.3 opgenomen principe-doorsneden worden in de tekst beschreven als het meest milieuvriendelijk alternatief voor de technische profielen. In hoofdstuk 10, het meest milieu-vriendelijk alternatief, wordt aan de aspecten grondverzet, landschappelijke inpassing en beheer geen enkele uitwerking gegeven. Ook de aanpassingsinrichting zou een onderdeel moeten zijn van het meest milieuvriendelijk alternatief. De aanpassingsinrichting ligt echter niet ter inzage<sup>32</sup>].

Bijlage b-4 geeft voldoende inzicht in de huidige kennis over mogelijke gevolgen van de verlichting op het luchthaventerrein ten aanzien van de fauna. De informatie is echter niet in hoofdstuk 9 verwerkt. Dat de conclusies over de effecten gebaseerd zijn op zeer beperkte kennis van milieu-verstorende effecten van lichten had moeten leiden tot een vermelding in het hoofdstuk over leemten in kennis.

### 3.3.4. Archeologie en cultuurhistorie

Wat betreft de aspecten archeologie en cultuurhistorie in het studiegebied wordt het volgende opgemerkt. In de oorspronkelijke richtlijnen van 1986 werd in par. 6.3 Natuur en Landschap gesteld, dat dient te worden gelet op de cultuurhistorische waarden in het gebied waar de Oost-Westbaan is geprojecteerd. Het MER van 1987 biedt hierover weinig informatie. Het Aanvullend MER geeft over de aspecten geen nadere informatie. Dat laatste is wel begrijpelijk, omdat de aanvullende richtlijnen van 1989 en 1990 hiervoor geen speciale aandacht vroegen. Wel kwam in 1989 via de Rijksdienst Oudheidkundig Bodemonderzoek

---

32 Zie Bijlage 5, inspraakreactie nr. 178 (VGUVB).

(R.O.B) een rapport beschikbaar van de R.A.A.P. dat in opdracht van de Landinrichtingsdienst te Roermond en de directie van de Luchthaven Maastricht was opgesteld<sup>33</sup>]. In dit rapport wordt geconcludeerd dat in het gebied dat bestemd is voor de Oost-Westbaan een aantal vindplaatsen voorkomt uit respectievelijk het Neolithicum, de IJzertijd en de late Middeleeuwen. Het rapport van de R.A.A.P. geeft de aanbeveling om op deze vindplaatsen nader onderzoek te verrichten bestaande uit het graven van enkele proefsleuven voordat begonnen zou worden met de eventuele aanleg van de Oost-Westbaan. Afhankelijk van de resultaten van het nader onderzoek kan dan eventueel besloten worden tot het uitvoeren van een complete opgraving van mogelijk veelbelovende vindplaatsen. De Commissie beschouwt deze informatie uit het rapport van de R.A.A.P. als ware het een onderdeel van deze m.e.r. en ondersteunt de aanbevelingen die in dat rapport zijn gemaakt.

Tijdens de toetsing van het Aanvullend MER, en naar aanleiding van een inspraakreactie tijdens de hoorzitting op 18 april 1991 te Bunde<sup>34</sup>] over de aanwezigheid van historische wegen in het studiegebied, werd de Commissie attent gemaakt op het bestaan van een rapport van J. Renes uit 1989 getiteld: Cultuurlandschap en historisch-landschappelijke waarden in het herinrichtingsgebied Centraal-Plateau en het gebied van de Aanpassingsinrichting Beek (Rapport 2011, Stichting voor Bodemkartering Wageningen). Omdat de informatie in dit rapport werd verzameld ten behoeve van de Aanpassingsinrichting Beek, die het noodzakelijke gevolg is van de aanleg van de Oost-Westbaan, indien daartoe besloten wordt, neemt de Commissie aan dat de conclusies en aanbevelingen in dat rapport met betrekking tot de historische hoofdstructuur en de elementen in het studiegebied ook kunnen worden beschouwd als waren zij een onderdeel van deze m.e.r. Het rapport van J. Renes presenteert namelijk een goed en zeer gedetailleerde kartering en waardering van de historische-geografische elementen en structuren in het studiegebied<sup>35</sup>].

---

33 Aanpassingsinrichtingsgebied Beek en uitbreiding Luchthaven Zuid-Limburg, Deelrapport Centraal Plateau. Regionaal Archeologisch Archiveringsproject (R.A.A.P.) Rapport 18. K. van der Graaf, Amsterdam februari 1988 (herzien november 1989).

34 Bijlage 5, inspraakreactie nr. H 24 en verder inspraakreactie nrs. 80 en 211.

35 Uit dit rapport blijkt dat op de locatie van de geplande Oost-Westbaan en de directe omgeving van de Aanpassingsinrichting Beek geen Romeinse wegen voorkomen. Het zogeheten Centraal Plateau werd eerst in de Hoge Middeleeuwen (1000-1300 AD) in cultuur gebracht vanuit de nederzettingen in de omringende dalen. De meeste nederzettingen en een groot aantal andere landschapselementen dateren uit deze periode.

### 3.3.5

#### Lucht

Hoewel de Commissie het met de conclusie in het Aanvullend MER eens is, dat de gevolgen van de voorgenomen activiteit voor de luchtverontreiniging relatief gering zijn, wil zij met betrekking tot de behandeling van dit aspect enkele kritische kanttekeningen maken:

- In het Aanvullend MER worden de emissiefactoren niet vermeld. Aangenomen mag worden, dat hiervoor de ICAO databank is gebruikt.
- De emissies van de vliegtuigbewegingen zijn vergeleken met die van een gesaneerd DSM-complex en de emissies van het verkeer op de A-2 over een traject van 10 kms.  
De autonome ontwikkeling van het verkeer is niet aangegeven in emissies. Evenmin is rekening gehouden met emissies ten gevolge van:
  - \* proefdraaien van vliegtuigen
  - \* op- en overslag van kerosine
  - \* dienstverkeer op de luchthaven
  - \* toename van het bestemmingsverkeer.
- Niet alle emissies van het DSM-complex vinden op grote hoogte (100 m) plaats. Dit blijft hoofdzakelijk beperkt tot SO<sub>2</sub> en stikstofoxiden. Voor smogvorming zijn relevant: zwaveldioxide<sup>2</sup> ('s winters) en koolwaterstoffen/stikstofoxiden ('s zomers). CO<sub>2</sub> daarentegen speelt bij smogvorming geen rol, zoals ten onrechte wordt geclaimd op blz. 9-2 van het Aanvullend MER.
- Vermelding van de Nederlandse kwaliteitsnormen voor buitenlucht in tabel 9.4 had de lezer kunnen overtuigen dat de luchtkwaliteit in Zuid-Limburg geen grenswaarden overschrijdt.
- Over emissies/immissies van polycyclische aromatische koolwaterstoffen en geurhinder geeft het Aanvullend MER geen informatie. De (aanvullende) richtlijnen vroegen daar echter niet expliciet naar.
- Hoewel er reeds ervaring in Nederland bestaat met het berekenen van de verspreiding van emissies van vliegtuigen is dit voor de luchthaven Maastricht niet uitgevoerd. Het argument, dat de rekenmodellen niet betrouwbaar zijn, geldt niet meer.

Deze kanttekeningen leiden tot de conclusie dat de beschrijving van de gevolgen van de uitbreiding van de Luchthaven Maastricht voor de luchtverontreiniging zeer summier is en op onderdelen zelfs niet-professioneel. De beschrijving is teveel opgesteld vanuit de opvatting dat luchtverontreiniging relatief een onbelangrijke rol speelt bij deze voorgenomen activiteit.

### 3.3.6 Veiligheid

Het Aanvullend MER presenteert geen informatie over eventuele veiligheidsrisico's die het gevolg zijn van het overvliegen van de A2 door stijgende en landende vliegtuigen op de nieuwe Oost-Westbaan. De gevolgen van de aanleg van de Oost-Westbaan voor de verkeersveiligheid in de dorpen Schimmert en Genhout en op de wegen tussen de verschillende dorpskernen aan weerszijden van de Oost-Westbaan zijn niet beschreven<sup>36</sup>].

### 3.3.7 Overige aspecten

De barrièrewerking van de Oost-Westbaan voor de aan weerszijde gelegen woonkernen en de effecten daarvan o.a. in termen van omrijkilometers alsook de mogelijke maatregelen die deze effecten zouden kunnen verminderen, zijn in het Aanvullend MER niet behandeld<sup>37</sup>]. Het Aanvullend MER wijdt geen aandacht aan de nabijheid van vogelaantrekkende activiteiten in de omgeving van de geplande Oost-Westbaan<sup>38</sup>].

## 3.4 Vergelijking van alternatieven

Een vergelijking van de milieu-effecten per aspect van alle nu in beeld zijnde scenarios en hun gebruiksvarianten wordt node gemist in het Aanvullend MER. Hiervoor wordt in de Samenvatting terug verwezen naar het oorspronkelijke MER. Dat is niet voldoende want toen waren het Combi-scenario, het Expressminus-scenario en de gebruiksvarianten volgens het Betonnen Muur-concept nog niet ontwikkeld.

## 3.5 Leemten in kennis

Behalve de in paragraaf 9.7 van het Aanvullend MER genoemde leemte in kennis met betrekking tot de berekeningen voor de Griefahn-contouren, zijn er in dit toetsingsadvies nog enkele andere leemten in kennis gesignaleerd (zie par. 2.6, 3.2, 3.3.3., 3.6 van dit advies), die opgenomen hadden moeten zijn in het Aanvullend MER.

---

36 Bijlage 5, inspraakreactie nr. H4 en 178 (VGUVB).

37 Bijlage 5, inspraakreactie nrs. 178, 222, 230, 231, 241, 252, 257, 258, 268, 274, 317, 351, 476.

38 Bijlage 5, inspraakreactienrs. 242, 268, 465 waarin o.a. wordt verwezen naar de voorgenomen afvalberging Schinnen-Spaubeek. In het MER dat in voorbereiding is voor de besluitvorming over deze gecontroleerde stortplaatsen wordt aandacht besteed aan het probleem en worden vogelwerende maatregelen voorgesteld.

### 3.6. Evaluatie achteraf

In hoofdstuk 11 van het Aanvullend MER wordt een concept-evaluatieplan besproken. Het evaluatieplan wordt - bij een positief besluit over de uitbreiding van de luchthaven - conform de Wabm, art. 41 ak, tweede lid gelijktijdig met het aanwijzingsbesluit vastgesteld door het bevoegd gezag.

In par. 3.3.2. van dit advies is al ingegaan op het onderdeel van het concept-evaluatieprogramma voor wat betreft de hydrologische aspecten. Aangaande de overige aspecten kan het volgende worden opgemerkt.

Ten aanzien van natuur en landschap wordt alleen ingegaan op de te treffen maatregelen voor fauna en flora die conform het aanpassingsplan van de Aanpassingsinrichting zullen geschieden. De Commissie acht de monitoring en de voorgestelde maatregelen voor flora en fauna in het concept-evaluatieprogramma toereikend. De aspecten archeologie en cultuurhistorie zijn echter helaas niet behandeld. Voorgesteld wordt om in het evaluatieplan de aanbevelingen op te nemen die zijn gedaan in het R.A.A.P.-rapport nr. 18 van 1989 en in het rapport 2011 van de Stichting voor Bodemkartering van 1989 (zie ook par. 3.3.3. van dit advies).

Wat betreft geluid stelt het Aanvullend MER in par. 11.3.1. dat met het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan slaapkamers speciaal gericht op het voorkomen van nachtrustverstoring, nog weinig ervaring is opgedaan. Afgezien van het feit dat dit gemeld had moeten worden in het Aanvullend MER als een leemte in kennis, had het concept-evaluatieprogramma in subparagraaf 11.4.3. van het Aanvullend MER hierop moeten ingaan. Het monitoren van geluidniveaus die aanleiding kunnen geven tot slaapverstoring, dat wil zeggen niet alleen de niveaus binnen het bereik van de Griefahn-grenswaarde, maar ook die binnen het bereik van de Griefahn-streefwaarde, dient daarom alsnog in het evaluatieprogramma te worden opgenomen, alsook de effectiviteit van de te treffen geluidwerende maatregelen ten aanzien daarvan. Een deugelijk geluidbewakingssysteem is daarbij onder meer onmisbaar en moet in de aanwijzing worden opgenomen<sup>39</sup>. In dit verband moet worden gewezen op de inspraakreacties van de Vereniging Geen Uitbreiding Vliegveld Beek (ook tijdens de hoorzitting op 17 april 1991 te Nuth) en de duizenden bezwaarschriften die bezorgdheid uitspreken over de relatie tussen de gemeten geluidniveaus, de niveaus die in de slaapkamer doordringen en de feitelijke ervaren geluidhinder onder de omwonenden.

De Commissie kan de overige opmerkingen en voorstellen met betrekking tot de (noodzaak van) evaluatie bij de aspecten lucht, bodemverontreiniging en invloed verlichting in hoofdstuk 11 van het Aanvullend MER onderschrijven.

---

39 Zie ook Bijlage 5, inspraakreactie nrs. 69, 178.



## BIJLAGEN

bij het toetsingadvies over het  
Aanvullend milieu-effectrapport  
Uitbreiding Luchthaven Maastricht

(bijlagen 1 t/m 5)

## BIJLAGE 1

### Openbare bekendmaking uit Staatscourant nr. 52 d.d. 14 maart 1991

Het Provinciaal Bestuur van Limburg maakt, namens de ministers van Verkeer en Waterstraat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, bekend:

dat met het oog op de voorgenomen aanleg van de Oostwestbaan op de Luchthaven Maastricht de procedure ex artikelen 19-26 van de luchtvaartwet tot aanwijzing van het luchtvaartterrein Maastricht en de vaststelling van de bijbehorende geluidszones met inbegrip van de bestemming van de gronden binnen deze geluidszones in gang is gezet;

dat ingevolge artikel 21 van de Luchtvaartwet de hierna genoemde stukken voor een ieder ter inzage worden gelegd op de hieronder genoemde lokaties;

dat deze bekendmaking tevens plaatsvindt ten behoeve van de milieu-effectrapportage volgens het gestelde in artikel 411 van de Wet van 23 april 1986, houdende uitbreiding van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage);

dat deze bekendmaking tevens plaatsvindt in het kader van artikel 72a van de Onteiningswet.

Van 15 maart tot en met 16 mei 1991 worden de stukken ten behoeve van de aanwijzingen van de Luchthaven Maastricht tijdens kantooruren ter inzage gelegd op de volgende locaties: in de bibliotheek van het Provinciehuis\*, Limburglaan 10 te Maastricht; de gemeentesecretarie van Beek, Raadhuisstraat 9 te Beek; de gemeentesecretarie van Geleen, Markt 1 te Geleen, het gemeentelijk informatiecentrum van Heerlen, Raadhuisplein 20 te Heerlen;

de gemeentesecretarie van Maastricht, Stadhuisstraat 6 te Maastricht; de gemeentesecretarie\* van Meerssen, Beekstraat 51 te Meerssen; de gemeentesecretarie\* van Nuth, De Weverplein 1 te Nuth; de gemeentesecretarie van Schinnen, Scalahof 1 te Schinnen; de gemeentesecretarie van Valkenburg a/d Geul, Geneindestraat 4 te Valkenburg a/d Geul;

de receptie van het kantoor van de N.V. Luchthaven Maastricht\* (tevens iedere dinsdag tussen 17 en 20 uur; om de stukken op dinsdag tussen 17 en 20 uur in te zien dient vooraf tijdens kantooruren telefonisch een afspraak te worden gemaakt (043-666444); het gemeentehuis van Lanaken, Jan Rosierplein 1 te Lanaken, België; het gemeentehuis van Maasmechelen, Gemeenteplein 1 te Maasmechelen (België).

N.B. Op de met \* gemerkte locaties liggen de volledige kadastrale uittreksels ter inzage.

Lijst van de ter inzage liggende stukken:

a. Informatie-notitie aanwijzingsprocedure Luchthaven Maastricht;

b. het advies van de Rijksplanologische Commissie c.q. Rijksmilieuhygiënische Commissie van 28 juni 1990;

c. het verslag van het Bestuurlijk Overleg over de voorontwerp-aanwijzingen met provincies en gemeenten gehouden op 25 augustus 1990;

1. het verslag van het Bestuurlijk Overleg ex art. 37 WRO met de gemeente Meerssen op 28 november 1990;

2. brief dd. 31 oktober 1990 aan het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg;

d. de ontwerp-aanwijzing ex art. 24 Luchtvaartwet houdende vaststelling van de aanwijzing van de Luchthaven Maastricht en de vaststelling van de geluidszones, omvattende:

1. een kaart van het luchtvaartterrein met de ligging van de banen en een globale aanduiding van de toekomstige inrichting,

2. een kadastrale kaart van het luchtvaartterrein bestaande uit drie deelkaarten,

3. een lijst van kadastrale aanduidingen van het tot luchtvaartterrein aan te wijzen terrein volgens artikel 20, tweede lid onder b en c van de Luchtvaartwet,

4. kaarten van de geluidszones rond het luchtvaartterrein met de bijbehorende aan- en uitvliegroutes, deze kaarten geven tevens aan de optimale buitengrens van de geluidszones in de eindfase.

e. de ontwerp-aanwijzing ex artikel 26 Luchtvaartwet ten behoeve van de aanpassing van de bestemmingsplannen binnen de geluidszones;

f. het Aanvullend Milieu-effectrapport Uitbreiding Luchthaven Maastricht van mei 1990;

g. het Globaal Isolatieplan Uitbreiding Luchthaven Maastricht van september 1990;

1. het OWEMA-rapport van maart 1984;

2. het verzoekschrift van de NV Luchthaven Maastricht om de aanwijzingsprocedure te starten van 7 mei 1985;

3. de richtlijnen van het MER van de minister van Verkeer en Waterstaat van 21 augustus 1986;

4. de aanvullende richtlijnen van de minister van Verkeer en Waterstaat van 20 november 1986;

5. de inspraakreacties op de richtlijnen voor het MER;

6. het Milieu-effectrapport Uitbreiding Luchthaven Zuid-Limburg van december 1986;

7. het toetsingsadvies van de Commissie voor de Milieu-effectrapportage op het MER van de Luchthaven van 1 september 1987;

8. het verslag van de hoorzittingen te Beek en Nuth van 7 juli 1987;

9. het advies van de Bezwarencommissie van 29 oktober 1987;

10. het Nader Rapport Milieu-effecten Uitbreiding Luchthaven Zuid-Limburg van 12 februari 1988;

11. het Waterhuishoudkundig rapport van DHV van januari 1988;

12. het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage op het Nader Rapport van 22 april 1988;

13. bijlage 6 bij het toetsingsadvies van de Cie MER op het Nader Rapport van 30 juni 1988;

14. de richtlijnen voor het Aanvullend MER van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 15 maart 1990.

N.B. De geletterde stukken zijn nieuw, de genummerde stukken hebben reeds eerder ter inzage gelegen.

Inspraakmogelijkheden op de ontwerp-aanwijzingen en de milieu-effectrapportages (MER):

Tot 16 juni 1991 is het mogelijk schriftelijk bezwaar te maken tegen de onder d en e genoemde ontwerp-aanwijzingen ingevolge de Luchtvaartwet

en opmerkingen te maken over de milieu-effectrapportage (MER) genoemd onder 6, 10 en f.

De opmerkingen over het MER kunnen slechts betrekking hebben op het voldoen aan de gegeven richtlijnen of op onjuistheden in de rapportage.

Deze reacties worden ter kennis gebracht aan het bevoegd gezag (de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer), de opstellers van het MER, resp. het Nader Rapport en het Aanvullend MER (de luchthaven Maastricht resp. het bevoegd gezag), de Commissie voor de milieu-effectrapportage, de wettelijke adviseurs en ter inzage gelegd bij de aanwijzingsstukken. U kunt bij uw reactie de wens te kennen geven dat uw persoonlijke gegevens niet bekend worden gemaakt.

Op 25 en 28 maart 1991 zullen voorlichtingsbijeenkomsten worden gehouden alwaar informatie zal worden gegeven over de ontwerp-aanwijzingen voor het luchtvaartterrein en milieu-effectrapportage.

Deze voorlichtingsbijeenkomsten hebben plaats op:

25 maart 1991 om 14 uur in het Astacentrum, Markt 6b te Beek;

25 maart 1991 om 20 uur in het Gemeenschapshuis, Hoofdstraat 4 te Schimmert;

28 maart 1991 om 14 uur in het Eurotel, Koning Albertlaan 264 te Lanaken in België;

28 maart 1991 om 20 uur in het Gemeenschapshuis, Pastoor van Eysstraat 1 te Ulestraten.

Enkele ter inzage liggende stukken kunnen door belangstellenden tegen kostprijs worden aangevraagd door overmaking van onderstaand bedrag op postrekeningnummer 138777 van de Rijksluchtvaartdienst te s-Gravenhage: de ontwerp-aanwijzing ex artikel 24 LVW ad f 10,-;

de kadastrale gegevens behorende bij de ontwerp-aanwijzing ex artikel 24 LVW ad f 15,-;

het Globaal Isolatieplan Uitbreiding Luchthaven Maastricht ad f 5,-;

het Aanvullend MER Uitbreiding Luchthaven Maastricht ad f 25,-.

Door de Bezwarencommissie Uitbreiding Luchthaven Maastricht zullen op 17 en 18 april a.s. hoorzittingen worden gehouden alwaar mondelinge bezwaren tegen de genoemde ontwerp-aanwijzingen en opmerkingen over de milieu-effectrapportages en het Globaal Isolatie Plan kunnen worden ingediend. Over de aanvangstijden, zaal en plaats wordt u tijdig geïnformeerd. Bezwaarschriften tegen de ontwerp-aanwijzingen en opmerkingen over de milieu-effectrapportages en het Globaal Isolatie Plan dienen worden gericht aan Inspraak Uitbreiding Luchthaven Maastricht, Postbus 5700, 6202 MA Maastricht.

**Onteiniging gronden**

Ingeval van onteigening van gronden ten behoeve van de luchthavenuitbreiding treedt de procedure ingevolge de Luchtvaartwet in de plaats van de procedure volgens artikel 63 van de Onteiningswet. Na onherroepelijk worden van de aanwijzing ex artikel 24 Luchtvaartwet vormt dit besluit de titel voor de onteigening. De noodzakelijke onteigeningen van de gronden voor de luchthavenuitbreiding zullen dan op grond van artikel 72a van de Onteiningswet, namens de minister van Verkeer en Waterstaat, plaatsvinden.

## BIJLAGE 2

### Brief van bevoegd gezag (kenmerk VI/L 91.002404) over inspraakprocedure aanwijzing Luchthaven Maastricht

ministerie van verkeer en waterstaat

rijksluchtvaartdienst

4 MAART 1991	
nummer :	594-91
besluit :	120-436
kapiteel :	2e / Pno / Bnl

AAN:  
Commissie voor de Milieu-  
effectrapportage  
Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT.

uw brief van

's-gravenhage,

uw kenmerk

ons kenmerk

toestelnnummer

onderwerp

VI/L 91.002404  
bijlage(n)

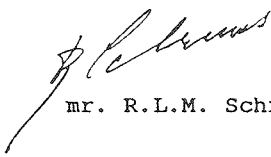
7427  
verzonden

Inspraakprocedure aanwijzing  
luchthaven Maastricht.

div.

Voorafgaand aan de openbare inspraakprocedure ontvangt u hierbij ter kennis neming de bescheiden met betrekking tot de aanwijzing van de luchthaven Maastricht, zoals deze per brief van 20 februari 1991 aan het provinciebestuur van Limburg zijn aangeboden met het verzoek deze zo spoedig mogelijk ter inzage te leggen op het provinciehuis te Maastricht, op de secretarieën van de gemeenten Beek, Geleen, Heerlen, Hoensbroek, Maastricht, Meerssen, Nuth, Schinnen, Valkenburg a/d Geul, Lanaken (B), en Maasmechelen (B), alsmede op de luchthaven Maastricht.

DE MINISTER VAN VERKEER EN  
WATERSTAAT,  
namens deze,  
DE WND. DIRECTEUR-GENERAAL,

  
mr. R.L.M. Schreurs.

bereikbaar met tramlijn 1 (station cs),  
tramlijn 9 (stations cs en hs),  
buslijnen 18 (stations cs en hs)  
88 (oegstgeest) 90 (haarlem)



postbus 20903  
2500 EX 's-gravenhage  
postgironummer: 13 87 77

koninginnegracht 19-21  
telefoon (070) 51 61 71  
telex: 31435 ridgy nl  
telegramadres: civilair  
telefax: ((070) 63 96 79

## BIJLAGE 3

### Openbare bekendmaking van de hoorzittingen uit Staatscourant nr. 62 d.d. 28 maart 1991

#### *Hoorzittingen Oostwestbaan Luchthaven Maastricht*

De Bezwarencommissie Uitbreiding  
Luchthaven Maastricht maakt bekend,

dat in het kader van de procedure tot  
aanwijzing van het luchtvaartterrein  
Maastricht en de vaststelling van de  
bijbehorende geluidszones, alsmede  
conform het bepaalde in artikel 41x  
van de Wet algemene bepalingen  
milieuhygiëne ten behoeve van de  
milieu-effectrapportage, hoorzittingen  
zullen worden gehouden op de hieronder  
vermelde plaatsen en tijdstippen.  
Op de hoorzittingen kan men mondeling  
bezwaar maken tegen de ontwerp-  
aanwijzingen volgens de Luchtvaartwet  
en mondelinge opmerkingen maken  
over de milieu-effectrapportage (MER)  
en het Globaal Isolatieplan Uitbreiding  
Luchthaven Maastricht.

De stukken liggen sinds 15 maart 1991  
ter inzage op:

het Gouvernement te Maastricht;  
de secretarieën van de gemeenten  
Beek, Geleen, Heerlen, Lanaken,  
Maasmechelen, Maastricht, Meerssen,  
Nuth, Schinnen en Valkenburg aan de  
Geul;

het kantoor van de N.V. Luchthaven  
Maastricht.

De opmerkingen over het MER kunnen  
alleen betrekking hebben op het  
voldoen aan de gegeven richtlijnen of  
op onjuistheden in de rapportage.

Van de hoorzittingen wordt proces-  
verbaal opgemaakt, dat tot het tijdstip  
waarop het besluit over de aanwijzing  
wordt genomen, bij de stukken ter  
inzage zal worden gelegd. Het wordt  
tevens toegezonden aan die aanwezigen,  
die daartoe de wens te kennen  
hebben gegeven.

De hoorzittingen zullen plaatsvinden  
op:

woensdag 17 april 1991 te 20.00 uur in  
'Cultureel Trefcentrum', Wilhelmina-  
straat te Nuth;

donderdag 18 april 1991 te 20.00 uur in  
'de Auw Kerk', Burchtstraat te Bunde  
(Meerssen).

## BIJLAGE 4

### Projectgegevens

**Initiatiefnemer:** N.V. Luchthaven Maastricht

**Bevoegd gezag:** Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

**Besluit:** Wijziging van de aanwijzing van de Luchthaven Maastricht op grond van de Luchtvaartwet, artt. 18 t/m 30

**Activiteit:** Ter ontwikkeling van het vliegveld in overeenstemming met het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen dat in 1988 werd vastgesteld, wil de initiatiefnemer een nieuwe start-/landingsbaan met een lengte van 3500 m aanleggen en gebruiken, gelegen in de richting 079°-259° rw, de zogeheten Oost-Westbaan. Naast de feitelijke aanleg van deze baan en het gebruik ervan wil de initiatiefnemer een bedrijventerrein aanleggen. De verwachting is dat de Oost-Westbaan extra bedrijvigheid aantrekt en dat ook de infrastructuur zal moeten worden herzien.

Doordat bij de aanleg van de baan en het bedrijventerrein grond aan het (nu agrarisch) gebruik wordt onttrokken, is een aanpassingsinrichting nodig.

**Stand van zaken m.e.r.:** Na een eerste bekendmaking door de Rijksluchtvaartdienst op 26 mei 1986, waarin werd uitgegaan van een aangepaste m.e.r.-procedure, werd in tweede instantie gekozen voor een normale m.e.r.-procedure. Dit werd op 13 juni 1986 bekendgemaakt in de Staatscourant en andere dagbladen. In deze bekendmaking werd de status van enkele rapporten, die volgens de eerdere bekendmaking te zamen het MER zouden vormen, gewijzigd en werden de hoorzittingen, die aanvankelijk bedoeld waren ter beoordeling van dat MER, omgezet in inspraakbijeenkomsten ten behoeve van de richtlijnen van een nieuw, nog op te stellen MER.

De op 25 februari 1986 door de VCmer<sup>1</sup> opgestelde 'Aanbevelingen voor de inhoud van het MER Oost-Westbaan luchthaven Zuid-Limburg' kregen in de nieuwe opzet de status van een richtlijnenadvies. De richtlijnen werden op 21 augustus 1986 vastgesteld, met uitzondering van het punt geluidhinder. Aanvullingen op dit punt en de omvang van het studiegebied werden op 20 november 1986 vastgesteld in de vorm van aanvullende richtlijnen. Het MER werd op 29 april 1987 bekendgemaakt, nadat het in eerste instantie door het bevoegd gezag was teruggegeven aan de luchthaven Zuid-Limburg voor aanvulling. Op 7 juli 1987 vonden hoorzittingen plaats te Nuth en Beek.

De Commissie voor de m.e.r. bracht haar toetsingsadvies over het MER uit op 1 september 1987 aan het bevoegd gezag. Daarin stelde de Commissie, dat het MER niet voldeed aan de eisen, die aan m.e.r. als hulpmiddel voor de besluitvorming gesteld mogen worden. Met name schoot het MER tekort in de voorspelling van de geluidhinder voor de omwonenden en de behandeling van de geohydrologische effecten als gevolg van de realisering van het voornemen tot uitbreiding van de luchthaven. Het toetsingsadvies van de Commissie voor

---

1 Voorlopige Commissie voor de m.e.r.

de m.e.r. en de kritische opmerkingen uit de inspraak deden het bevoegd gezag beslissen een zogeheten "Nader Rapport Milieu-effecten Uitbreiding Luchthaven Zuid-Limburg" op te stellen.

Op 19 maart 1988 werd het "Nader Rapport" bekend gemaakt. Vervolgens bracht de Commissie voor de m.e.r. op 22 april 1988 haar toetsingsadvies uit over het "Nader Rapport". Daarin concludeerde zij, dat het Nader Rapport weliswaar welkome aanvullingen bevatte op het MER, maar op een aantal punten nog niet die informatie presenteerde die voor een verantwoorde besluitvorming onontbeerlijk is. Het betrof met name de geluidhinder buiten de 35 Ke (Kosten-eenheden) contour en de geluidhinder als gevolg van de geplande nachtvluchten. Omdat de Commissie voor de m.e.r. geen signalen ontving waaruit zou blijken dat het bevoegd gezag en de initiatiefnemer deze informatie alsnog zouden verzamelen, besloot de Commissie bij wijze van uitzondering te pogen de gevraagde gegevens zelf te verzamelen. Dit gebeurde in een opdracht aan de Technisch/Physische Dienst TNO-TH. De resultaten van dit onderzoek werden op 30 juni 1988 als bijlage 6 bij het toetsingsadvies over het "Nader Rapport" aangeboden aan het bevoegd gezag.

Inmiddels hadden de besprekingen met België en Duitsland over het gebruik van een uitgebreide luchthaven en de betekenis daarvan voor het gebruik van de luchtruimstructuur niet tot het door het bevoegd gezag gewenste resultaat geleid. Dit noopte het bevoegd gezag en de initiatiefnemer na te denken over een ander gebruik van de geplande Oost-Westbaan, voor zolang de gewenste overeenstemming nog niet bereikt zou zijn. Uit een door de Minister van Verkeer en Waterstaat gevraagd advies van de Raad van State (8e en 9e afdeling) d.d. 23 augustus 1988 bleek, dat voor de besluitvorming over dit aan te passen gebruik van de Oost-Westbaan een nieuw (aanvullend) MER moet worden opgesteld. Het bestaande MER en het Nader Rapport boden daarvoor namelijk onvoldoende basis. Verder onderschreef de Raad van State de opmerkingen van de Commissie voor de m.e.r. over de geluidhinder buiten de 35 Ke-contour en de hinder als gevolg van de geplande nachtvluchten. Met het oog hierop besloot de Ministerraad op 16 januari 1989 tot opstelling van een "Aanvullend MER". Op 16 januari 1989 verzocht de Minister van Verkeer en Waterstaat de Commissie voor de m.e.r. aanbevelingen te doen voor de inhoud van dat "Aanvullend MER" ten behoeve van de daarvoor vast te stellen richtlijnen. Het bevoegd gezag achtte het niet nodig naast de advisering door de Commissie voor de m.e.r. ook nog gelegenheid te geven tot inspraak voor de richtlijnen voor het "Aanvullend MER". Het advies van de Commissie voor de m.e.r. werd op 6 maart 1989 uitgebracht en door het bevoegd gezag op 10 maart 1989 in ongewijzigde vorm vastgesteld als richtlijnen. In deze richtlijnen werd ruim aandacht besteed aan de formulering van het nieuwe voornemen ten aanzien van de Oost-Westbaan vanwege de noodzaak tot afhandeling van de starts en landingen op de nieuwe baan binnen de Nederlandse landsgrenzen (de zogeheten Betonnen Muur varianten). Het Voortgangsalternatief en de 80/20-variant van het Expres-alternatief, die hun realiteitswaarde hadden verloren, behoeften in het Aanvullend MER niet meer behandeld te worden. Verder werd in deze richtlijnen gesteld dat de geluidbelasting niet alleen volgens de Ke-methode maar ook volgens de dB(A)-berekening van geluid-piekwaarden berekend moet worden en dat uit beide berekeningen moet worden afgeleid hoeveel personen ernstige hinder, respectievelijk slaapverstoring ondervinden van de geluidbelasting volgens de verschillende alternatieven en gebruiksvarianten. Op 1 november 1989 deelde het bevoegd gezag de Commissie voor de m.e.r. mee voornemens te zijn de richtlijnen voor het MER verder uit te breiden. Dit omdat zich tijdens het opstellen van het Aanvullend MER een nieuwe normstelling over de bescherming tegen nachtelijk vliegtuiglawaai had aangediend op basis van onderzoeken door dr. B. Griefahn in Duitsland. Een isolatieregime op basis van deze normstelling zou bij het Expres-sce-

nario tot prohibitief hoge kosten voor isolatie tegen nachtelijk vliegtuiglawaai leiden. Op grond daarvan besloot het Kabinet dat een aanwijzing voor de Oost-Westbaan met als gebruiksmogelijkheid dit scenario niet langer haalbaar was. Daarom werden twee nieuwe scenario's ontwikkeld, te weten een exploitatie-scenario met een verschuiving van de nadruk van het vrachtvervoer naar het passagiersvervoer (Combi-scenario) en een Expres-scenario evenwel zonder nachtvluchten met de meest lawaai-producerende categorie vliegtuigen (Expresminus-scenario).

Per brief van 13 december 1989 verzocht het bevoegd gezag de Commissie voor de m.e.r. om voor de verdere uitbreiding van de richtlijnen opnieuw aanbevelingen te maken. Deze "aanbevelingen voor de uitbreiding van de aanvullende richtlijnen voor de inhoud van het Aanvullend MER Uitbreiding Luchthaven Maastricht" werden uitgebracht op 9 februari 1990 en als "uitbreiding van de aanvullende richtlijnen" op 15 maart 1990 vastgesteld. In haar aanbevelingen drong de Commissie voor de m.e.r. er op aan een ieder in de gelegenheid te stellen in te spreken op de verder uit te breiden richtlijnen voor het Aanvullend MER, omdat de nieuwe voorstellen ten aanzien van het gebruik van de uit te breiden luchthaven in belangrijke mate afwijken van datgene dat werd voorgestaan in het oorspronkelijke MER en het zogeheten Nader Rapport van respectievelijk 1987 en 1988. Deze aanbeveling werd niet overgenomen door het bevoegd gezag en aldus werd voor de verdere uitbreiding van de richtlijnen alleen de Commissie voor de m.e.r. uitgenodigd te adviseren. In de uitbreiding van de richtlijnen is bepaald, dat naast de Ke-contouren en piekniveau-contouren ook de contouren op basis van de door dr. B. Griefahn ontwikkelde methodiek berekend moeten worden. De alternatieven (en varianten) die gebaseerd zijn op het Expres-scenario kunnen achterwege blijven in het Aanvullend MER (op grond van de conclusie in het Kabinet dat een aanwijzing met als gebruiksmogelijkheid van de uitgebreide luchthaven op basis van dit scenario niet haalbaar is).

Het Aanvullend MER werd op 14 maart 1991 tezamen met de ontwerp-aanwijzing ex artikel 24 en 26 van de Luchtvaartwet en enkele andere documenten, waaronder een Globaal Isolatieplan, bekend gemaakt in de Staatscourant en in enkele andere bladen. Op 28 maart 1991 volgde een bekendmaking in de Staatscourant en enkele andere bladen met de mededeling dat "hoorzittingen" in het kader van deze m.e.r. plaatsvinden op 17 april 1991 te Nuth en op 18 april 1991 te Bunde (zie bijlage 3 bij dit advies). De Commissie voor de m.e.r. bracht haar toetsingsadvies over het Aanvullend MER uit op 19 juli 1991.

**Samenstelling van de werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.:**

dr. ir. M.M. Boone (bij de toetsing van het Aanvullend MER)

dr. H. Cohen (voorzitter bij de toetsing van het Aanvullend MER)

dr. J.T. Ettema

dr. ir. J. Hoeks

ir. G.J. Kleinhoonte van Os (tot eind 1990)

dr. H. Nieboer

drs. H.G. Ouwkerk (voorzitter tot eind 1990)

ir. K.A.A. van der Spek

dr. F.P.C.L. Tonnaer

mr. ir. A.H. Vitters (bij de opstelling van de aanbevelingen van 25 februari 1986)

ir. A.J.A. Zaat (vanaf 1987)

**Secretaris van de werkgroep:** drs. J.J. Scholten en drs. M. Odijk (aanbevelingen voor het MER), ir. R. Rense (toetsing van het MER), H.W. Herengreen (toetsing van het Nader Rapport).

## BIJLAGE 5

### Lijst van inspraakreacties en adviezen<sup>1</sup>

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	91-03-18	A. Kramer	Ulestraten	91-05-07
2.	91-03-27	Fam. Pletzers	Bunde	91-05-07
3.	91-04-04	Fam. Slakhorst	Bunde	91-05-07
4.	91-04-11	Stichting Luchtvaarthinder	Apeldoorn	91-05-07
5.	91-04-11	L.A. Vusschers	Nuth	91-05-07
6.	91-04-11	bij de Commissie onbekend	Hoensbroek	91-05-07
7.	91-04-11	J. van. Munster	Bunde	91-05-07
8.	91-04-	H. Lomme	Meerssen	91-05-07
9.	91-04-10	Fam. Bruinenberg-Duising	Klimmen	91-05-07
10.	91-04-10	Th. Godding	Geulle	91-05-07
11.	91-04-12	Fam. Raemakers	Bunde	91-05-07
12.	91-04-09	M. Linnartz	Bunde	91-05-07
13.	91-04-14	F. Gadeel		91-05-07
14.	91-04-16	RIAGG	Maastricht	91-05-07
15.	91-04-15	A.B.R. Borgeld	Bunde	91-05-07
16.	91-04-15	P.H.J. Meijers	Nuth	91-05-07
17.	91-04-17	J.M. Dormans	Hoensbroek	91-05-07
18.	91-04-17	Mw. Bayerd	Bunde	91-05-07
19.	91-04-15	H. Jansen	Meerssen	91-05-07
20.	91-04-	G. Snel en nog 18780 identieke reacties (model B)	Maastricht	91-05-07
21.	91-04-	J. Bessems	Schimmert	91-05-07
22.	91-04-18	C. van Dullemen	Bunde/Kasen	91-05-07
23.	91-04-15	Openbaar psychiatrisch centrum "Daclwezeth"	Rekem-Lanaken	91-05-07
24.	91-04-14	G. Lemmens	Elsloo-Stein	91-05-07
25.	91-04-21	Mw. C.M.A. Kohle-Maase	Spaubeek	91-05-07
26.	91-04-18	P.M.P. Wauben en nog 3 identieke reacties	Wijnandsrade	91-05-07
27.	91-04-22	G. Bollin	Valkenburg	91-05-07
28.	?	Mw. Hermans	Sittard	91-05-07
29.	91-04-21	M.B.G. Thijssen	Beek	91-05-07
30.	91-04-	Mw. ir. S.L.M. Janssen	Maastricht	91-05-07
31.	91-04-18	J.P.S. Pauly	Ulestraten	91-05-07
32.	91-04-20	G. Breij	Spaubeek	91-05-07
33.	91-04-17	A.C. Breij	Spaubeek	91-05-07
34.	91-04-	P.G. Louis	Schimmert	91-05-07
35.	91-04-21	P.M.H. Wijts	Bunde	91-05-07
36.	91-04-18	F.G. Buizer	Meerssen	91-05-07
37.	91-04-22	Fam. Peltzer	Ulestraten	91-05-07
38.	91-04-22	A.J.W. Wauben en nog 2 identieke reacties	Nuth	91-05-07

-----  
<sup>1</sup> Volgens opgave van de provincie Limburg d.d. 12 juli 1991 zijn in totaal 29949 schriftelijke reacties en bezwaarschriften ontvangen. Veruit de meerderheid van deze zijn identiek aan verschillende modelreacties. In deze lijst is van sommige van die modelreacties slechts het eerst ontvangen exemplaar aangegeven met een aanduiding hoeveel identieke reacties daarbij behoren.



39.	91-04-23	D.W. Schotel en nog 1 identieke reactie	Bunde	91-05-07
40.	91-04-21	Gemeenteraadsfractie Groen Links	Geleen	91-05-07
41.	91-04-15	M. de Leij	Geleen	91-05-07
42.	91-04-	W.F. Baur	Schimmert	91-05-07
43.	91-04-24	M.L.J. Essers	Bunde	91-05-07
44.	91-04-22	C.M. Wauben - van den Munckhof	Nuth	91-05-07
45.	91-04-22	J. Mulders	Meerssen	91-05-07
46.	91-04-24	Mw. M.H.G. Voncken-Dekkers en W.H.M. Voncken	Ulestraten	91-05-07
47.	91-04-23	J.W.E. Soogele	Ulestraten	91-05-07
48.	91-04-23	A.B.R. Borgeld	Bunde	91-05-07
49.	91-04-15	G.J. Kerckhoffs-Horsch en J.J.M. Kerckhoffs	Wijnandsrade	91-05-07
50.	91-04-29	Peter Guinee	Maastricht	91-05-07
51.	91-04-25	M.W.M. Wijshoff	Bunde	91-05-07
52.	91-04-30	J.A. de Die	Maastricht	91-05-07
53.	91-04-26	Mw. Driessen Jongmans	Hoensbroek	91-05-07
54.	91-04-28	J. Kosters	Spaubeeek	91-05-07
55.	91-04-28	Pierre Derks	Meerssen	91-05-07
56.	91-04-04	H.G.A. Janssen	Moorveld	91-05-07
57.		Fam. van Druten	Hoensbroek	91-05-07
58.	91-04-26	J.P.G. van der Pas en E.H.M. van der Pas - Barendse	Schimmert	91-05-07
59.	91-04-26	P.M.N. Slangen	Beek	91-05-07
60.	91-04-	Mw. M. Slangen - Romans	Beek	91-05-07
61.	91-04-25	P.J.M. van Dyck	Schin op Geul	91-05-07
62.	91-04-29	P.J.J. Rütten	Hoensbroek	91-05-07
63.	91-04-28	P.G.E. Wesly	Epen	91-05-07
64.	91-05-01	ir. J.J. Bruinsma	Meerssen	91-07-07
65.	91-04-29	ing. J.W.A. Burgers	Schimmert	91-05-07
66.	91-04-28	S. v. Krevel - Thoren	Nuth	91-05-07
67.	91-04-29	J. van Weersch	Bunde	91-05-07
68.	91-04-25	M. Henderson	Elsloo	91-05-07
69.	91-04-25	P.L.J. Meijerink en nog 1 identieke reactie	Bunde	91-05-07
70.	91-04-	Fam. Troquet	Geulle-Waalsen	91-05-07
71.	91-05-01	J.H.P. Kaanen	Maastricht	91-05-07
72.	91-05-02	Mgr. Hanssenschool, A. Haubrich, directeur	Hoensbroek	91-05-07
73.	91-05-01	C. Verkoulen	Schimmert	91-05-07
74.	91-04-10	J.P.M.P. Peerbooms en nog 428 identieke reacties (model C)	Geulle	91-05-28
75.	91-04-	C. Herben	Maastricht	91-05-28
76.	?	J. Kievit en nog 7 identieke reacties (model D)	Geleen	91-05-28
77.	?	P. Raeven en nog 35 identieke reacties (model E)	Schimmert	91-05-28
78.	91-04-26	L.G. Heller	Hoensbroek	91-05-28
79.	91-04-30	J. Loenis	Ulestraten	91-05-28
80.	91-04-30	H. Metsemakers - Van Tienen	Landgraaf	91-05-28
81.	91-05-03	Bejaardencentrum "Op den toren"	Nuth	91-05-28
82.	91-05-02	L.M.J. Habets	Lanaken	91-05-28
83.	91-05-03	P.M.G. Rutten	Bunde	91-05-28
84.	91-05-06	drs. A.P.L.M. van Nunen	Hoensbroek	91-05-28
85.	91-05-05	A.M.G.R. Rutten-Peeters	Bunde	91-05-28
86.	91-05-05	R.H.M.W. Backbier	Hoensbroek	91-05-28
87.	91-04-	T.M.J. Frissen en nog een identieke reactie	Schimmert	91-05-28

88.	91-05-05	A.M. Notten-Janssen en nog een identieke reactie	Puth	91-05-28
89.	91-05-02	H.L.M. Reumers	Gronsveld	91-05-28
90.	91-04-30	A.J.H. Boon	Bunde	91-05-28
91.	91-05-05	Carola M. Harms	Meerssen	91-05-28
92.	91-05-05	mr. J.M.H.F. Teunissen en prof. mr. A.Q.C. Tak	Bunde en Meerssen	91-05-28
93.	91-05-03	Marcel Bastiaans	Ulestraten	91-05-28
94.	91-05-06	ir. J.M. Hermes	Brunssum	91-05-28
95.	91-05-02	Mw. A.M.T. van Lith	Maastricht	91-05-28
96.	91-05-06	Bob Jansen, Film & Video	Schimmert	91-05-28
97.	91-05-06	T.M. Crebolder-Vogels	Ulestraten	91-05-28
98.	91-05-06	Antoine van Gils	Geulle	91-05-28
99.	91-05-08	G.J.M. Esselink	Geulle	91-05-28
100.	91-05-07	De bewonerscommissie van het Bejaardencentrum "Op den Toren"	Nuth	91-05-28
101.	91-05-02	F.P.H.A.M Koekkelkoren	Moorveld	91-05-28
102.	91-05-09	Mw. M. Meijers-Beekhuizen	Nuth	91-05-28
103.	91-05-02	A.C. van Venetiën	Hoensbroek	91-05-28
104.	91-04-	onleesbaar	onleesbaar	91-05-28
105.	91-05-07	L. Coster-Mathijs	Geulle	91-05-28
106.	91-05-	C. Steijn	Neerharen	91-05-28
107.	91-05-	Fam. Steijn en nog 1086 identieke reacties (model F)	Neerharen	91-05-28
108.	91-05-08	E.M.M. Paulussen	Beek	91-05-28
109.	91-05-01	F.A.H. Houben	Spaubeek	91-05-28
110.	91-05-05	P.P. Nollen en J.B. Nollen-Dijcks	Maastricht	91-05-28
111.	91-05-14	Jean Gerets en nog 3 identieke reacties	Lanaken	91-05-28
112.	91-05-05	Theo Venderbosch en nog 2 identieke reacties	Nuth	91-05-28
113.	91-05-12	J.Broos	Ulestraten	91-05-28
114.	91-05-14	Jan van Kleef	Beek	91-05-28
115.	91-05-07	Fam. P. Gerris	Ulestraten	91-05-28
116.	91-05-16	Mw. H.J.M. Boxtart	Meerssen	91-05-28
117.	91-05-11	drs. A.F.M. Hamer	Maastricht	91-05-28
118.	91-05-11	G. Hamer	Maastricht	91-05-28
119.	91-05-20	Instituut voor Natuurbeschermingseducatie (IVN) afd. Nuth	Nuth	91-05-28
120.	91-05-20	J. de Kroes	Bunde	91-05-28
121.	91-05-16	H. Looijensteen en T. Geraets	Bunde	91-05-28
122.	91-05-16	C.G.M. Jutte	Wijnandsrade	91-05-28
123.	91-05-	R.J. Rotteveel, arts	Bunde	91-05-28
124.	91-05-16	J.Janssen	Maastricht	91-05-28
125.	91-05-21	E.A. de Kosters	Hansbroek	91-05-28
126.	91-05-21	W.P. Willems	Schimmert	91-05-28
127.	91-05-20	H.E.B. Rogiers en nog 45 identieke bezwaarschriften (model G)	Geulle	91-05-28
128.	91-05-	Een reactie met een onleesbare naam en nog 702 identieke reacties (model H)	?	91-06-11
129.	91-05-	W. Reinhardt en nog 4 identieke bezwaarschriften	Wijnandsrade	91-06-11
130.	91-05-	Vrouwen voor Vrede, Oost Zuid-Limburg	?	91-06-11
131.	91-05-21	J. Hendriks-Defraipont	Meerssen	91-06-11
132.	91-05-20	Ing. R.L.N. Niesten en nog 3 identieke bezwaarschriften	Ulestraten	91-06-11
133.	91-05-24	W.G.J. Diederens	Schinnen	91-06-11
134.	91-05-08	ir. J. Bögels	Lanaken	91-06-11
135.	91-05-20	N. Ritzen en nog 6 identieke bezwaarschriften	Schimmert	91-06-11

