

**ADVIES VOOR RICHTLIJNEN VOOR HET MILIEUEFFECTRAPPORT
LUCHTVAARTTERREIN EINDHOVEN**

18 DECEMBER 2000

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES	2
3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING	3
3.1 Probleemstelling en doel.....	3
3.2 Besluitvorming	5
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN.....	7
4.1 Algemeen.....	7
4.2 Alternatieven	8
4.2.1 Nulalternatief.....	9
4.2.2 Meest milieuvriendelijk alternatief	9
5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU.....	10
5.1 Algemeen.....	10
5.2 Geluid.....	11
5.3 Externe veiligheid	12
5.4 Luchtverontreiniging en geurhinder	14
5.5 Overige aspecten	14
6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN	15
7. LEEMTEN IN INFORMATIE	15
8. EVALUATIEPROGRAMMA	16
9. VORM EN PRESENTATIE	16
10. SAMENVATTING VAN HET MER.....	17

1. INLEIDING

Het Ministerie van Defensie/Koninklijke Luchtmacht heeft het voornemen een geluidszone vast te stellen rondom het militaire luchtvaartterrein Eindhoven. Dit terrein is een aangewezen militair luchtvaartterrein, waar sinds vele jaren op permanente basis burger medegebruik plaatsvindt. De voorgenomen aanwijzing en zonering van het militaire luchtvaartterrein betekenen een bestemming van de huidige functie en het gebruik van het luchtvaartterrein.

Ten behoeve van de vaststelling van de geluidszone, dient de aanwijzings- en zoneringsprocedure ingevolge de Luchtvaartwet én de m.e.r.-procedure te worden doorlopen. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant van 22 september 2000¹. In de besluitvorming waarvoor de m.e.r. wordt uitgevoerd, treedt de staatssecretaris van Defensie, in overeenstemming met de ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), op als bevoegd gezag. De Koninklijke Luchtmacht is de initiatiefnemer. Bij brief van 21 september 2000 is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER)².

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat die in het MER opgenomen moet worden of die nader onderzocht moet worden, zoals informatie over specifieke lokale milieumomstandigheden;
- belangrijke vragen en discussiepunten naar voren brengt, bijvoorbeeld over te onderzoeken alternatieven.

¹ Zie bijlage 2.

² Zie bijlage 1.

³ De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

⁴ Bijlage 4 geeft hiervan een lijst.

2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

Doel van de besluitvormingsprocedure met de toepassing van m.e.r. is het wijzigen van de bestaande aanwijzing van het militaire luchtvaartterrein Eindhoven en het vaststellen van een geluidszone op grond van de Luchtvaartwet. De zonering moet voor de korte termijn wettelijk gezien nog worden ingevuld volgens het vigerende normenstelsel (uitgaande van Ke). Omdat de zonering voor langere tijd wordt vastgesteld, zal echter rekening gehouden moeten worden met de consequenties en implicaties van (te verwachten) ontwikkelingen op het gebied van regelgeving. In dit kader zijn met name van belang het Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (SRKL) en Europese richtlijnen voor omgevingsgeluid en luchtkwaliteit. In het MER dient aangegeven te worden wat de standstill-eisen en mogelijke verbeteringen van de ruimtelijke kwaliteit uit het SRKL betekenen voor de zoneringen en de (ontwikkeling van) alternatieven. De Commissie adviseert om naast de wettelijke 35 Ke-contour de hinder ook te bepalen volgens de nieuwe geluidsmaat L_{den} en door middel van noise maps (conform de Europese richtlijn voor omgevingsgeluid), met aandacht voor de zonerings- en handhavingsregels. Dit maakt voor alle belanghebbenden inzichtelijk welke wijzigingen in de toekomst op dit punt verwacht kunnen worden en welke gevolgen dit heeft voor zowel de luchtvaart als het woon- en leefmilieu in de omgeving van het luchtvaartterrein. Voor zover nog geen Europese overeenstemming is bereikt over de te hanteren rekenmodellen dient gebruik te worden gemaakt van het “nationale” rekenmodel zoals dat thans voor de L_{Aeq} berekeningen in gebruik is.

Er is na uitvoerig overleg tussen betrokken partijen⁵ een breed gedragen Regionale Overeenkomst Eindhoven Airport tot stand gekomen. Het is aan te bevelen in te gaan op de rol die de Overeenkomst zal spelen bij de ontwikkeling van de alternatieven, bijvoorbeeld of de in de Overeenkomst gespecificeerde civiele geluidsruimte limitatief is voor de alternatieven. Tevens dient aangegeven te worden hoe de Overeenkomst zich verhoudt tot het standstill in SRKL op kortere en langere termijn (2015).

De informatie in de startnotitie met betrekking tot het militaire gebruik van het luchtvaartterrein, beperkt zich tot een opsomming van het type (transport)vliegtuigen dat Eindhoven als thuisbasis kent. Nadere informatie over aantallen en militaire vliegtuigbewegingen wordt als niet openbaar aangegeven. Op grond van artikel 19.5 van de Wet Milieubeheer is geheimhouding van dergelijke gegevens mogelijk, op verzoek van initiatiefnemer en ter beslissing van bevoegd gezag. Indien het verzoek tot geheimhouding wordt ingediend en ingewilligd zullen er twee versies zijn voor het MER. In het openbare MER zullen geen, dan wel onvoldoende gegevens voorhanden zijn, om de berekeningen van de “militaire” geluids- en risicocontouren en (in mindere mate) de overige milieueffecten van het militair gebruik, te kunnen toetsen. Met andere woorden, de Commissie, de overige adviseurs en de insprekers zullen in dat geval alleen het civiele gebruik van de aanwijzing (kunnen) toetsen, respectievelijk beoordelen.

⁵ Eindhoven Airport, vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap, Brabantse Milieufederatie, provincie Noord-Brabant, gemeenten Best, Eersel, Eindhoven, Oirschot en Veldhoven.

3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieueffectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

3.1 Probleemstelling en doel

Aanleiding

Enkele jaren geleden zijn zoneringsprocedures voor het vaststellen van een geluidscontour die niet overschreden mag worden, gestart op grond van de Luchtvaartwet voor elf militaire luchtvaartterreinen, waaronder Eindhoven. Afronding van de procedure voor luchtvaartterrein Eindhoven was voorzien in 1999. Door een uitspraak op 8 december 1998 van de Voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State inzake het besluit waarmee de geluidszone van het luchtvaartterrein Volkel was vastgesteld⁶, is deze planning niet gehaald. De uitspraak heeft de staatssecretaris van Defensie doen besluiten om voor onder andere het luchtvaartterrein Eindhoven alsnog en vanaf het eerste begin een aanwijzings- en zoneringsprocedure, en diensgevolge een m.e.r.-procedure te volgen. Hiermee zijn de aanleiding en de ontwikkelingen die tot het initiatief hebben geleid, naar het oordeel van de Commissie voldoende beschreven.

Ontwikkelingen in regelgeving

De zonering rondom Luchtvaartterrein Eindhoven moet voor de korte termijn wettelijk gezien nog ingevuld worden volgens het vigerende normenstelsel (uitgaande van Ke). Omdat de zonering voor langere tijd wordt vastgesteld (in de startnotitie wordt 2015 een aantal malen genoemd), zal echter rekening gehouden moeten worden met de consequenties en implicaties van (te verwachten) ontwikkelingen op het gebied van regelgeving. In dit kader zijn van belang:

- **het Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (SRKL)**, met name in verband met een standstill voor geluid, externe veiligheid en CO₂⁷ voor civiele luchtvaart;
- **Europese richtlijnen** voor:
 - *omgevingsgeluid*⁸: de Ke-geluidsmaat zal vervangen worden door de L_{den}-geluidsmaat. Dit zal onder andere leiden tot een nieuwe en uniforme be-

⁶ De Voorzitter van de Raad van State schorst het besluit waarmee de geluidszone van het luchtvaartterrein Volkel was vastgesteld. In januari 2000 is de uitspraak onherroepelijk geworden. De Voorzitter betwijfelt blijkens deze uitspraak of de Luchtvaartwet, zoals deze luidt na de wetswijziging in 1994 (Wet van 7 juli 1994, Stb. 601) de grondslag kan bieden voor een besluit waarin een geluidszone wordt vastgesteld zonder dat bij dat besluit tevens de aanwijzing ex artikel 27 van de Luchtvaartwet wordt gewijzigd.

⁷ Naast het standstill voorstel voor CO₂ uit het SRKL, is voor CO₂ beleid geformuleerd op nationaal niveau in het NMP3. De Commissie adviseert in de richtlijnen tevens aandacht te besteden aan de uitkomsten van de klimaatconferentie die van 13 – 24 november 2000 in Den Haag wordt gehouden, indien deze uitkomsten van betekenis zijn voor het MER Luchtvaartterrein Eindhoven.

rekeningswijze voor het totaal aantal gehinderden (met behulp van “noise maps”) en tot een nachtperiode van 8 uur (ofwel de dagperiode mag niet langer dan 16 uur zijn). De (toekomstige) verplichting om noise maps te berekenen geldt voor “belangrijke” luchthavens, die gedefinieerd worden als “een burgerlijke luchthaven, als omschreven door de lidstaat, waarop jaarlijks meer dan 50.000 vliegtuigbewegingen plaatsvinden”. Met niet meer dan circa 20.000 civiele bewegingen en circa 10.000 militaire bewegingen wordt deze ‘drempel’ voor Luchtvaartterrein Eindhoven niet overschreden. Er zal echter ook een verplichting komen voor het in beeld brengen van de geluidsbelasting (via de L_{den} -systematiek en noise maps) voor agglomeraties met meer dan 250.000 inwoners (en dit aantal wordt over enkele jaren teruggebracht naar 100.000 inwoners). Op grond hiervan zal – in ieder geval als de drempel wordt verlaagd tot 100.000 inwoners – de bijdrage van Luchtvaartterrein Eindhoven aan de totale geluidsbelasting van de agglomeratie Eindhoven naar verwachting in beeld moeten worden gebracht.

- *luchtkwaliteit*⁹: deze zal hoogstwaarschijnlijk leiden tot een verscherping van de normstelling voor met name stikstofdioxide, stikstofoxiden en PM10-stof.
- **het nieuwe normenstelsel voor Schiphol**¹⁰ wat betreft geluid en externe veiligheid, voor zover deze systematiek – al dan niet via het SRKL - toegepast zal worden voor de regionale en kleine luchtvaart.

De richtlijnen voor het MER SRKL en voor het MER “Schiphol 2003” zijn momenteel nog niet vastgesteld. De Commissie beveelt wel aan om in het MER voor het Luchtvaartterrein Eindhoven, gebruik te maken van die richtlijnen nadat deze zijn vastgesteld, omdat die belangrijke implicaties en randvoorwaarden voor het Luchtvaartterrein Eindhoven bevatten.

Gelet op het voorgaande adviseert de Commissie dat naast de huidige wettelijke (geluids)maten zoveel mogelijk aansluiting wordt gezocht bij de maten die in het SRKL zullen worden opgenomen.

Ontvlechting

In de in de startnotitie opgenomen probleemstelling wordt geconstateerd dat in de systematiek van de Luchtvaartwet sprake is van één geluidszone voor militair en civiel vliegverkeer gezamenlijk. Formeel is dus geen sprake van een “militaire geluidszone” en een “civiele geluidszone”. In de startnotitie is vervolgens aangegeven dat aan militaire vliegtuigbewegingen de hoogste prioriteit wordt toegekend, met als consequentie dat het aantal en soort civiele vliegtuigbewegingen nooit zoveel geluidsbelasting mogen veroorzaken dat dit ten

⁸ “Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council relating to the Assessment and Management of Environmental Noise”. Commission for the European Communities, Brussels, 26.07.2000 COM (2000) 468 final, 2000/0194 (COD) en verder “Position Paper on the selection of the recommended interim methods (for aircraft noise)”, EU Working Group 3 on Computation and Measurement, ECAC/CEAC Doc. 29, European Commission 2000.

⁹ Richtlijn 1999/30/EG van de Raad d.d. 22 april 1999 betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in lucht.

¹⁰ De Commissie gaat in dit advies niet in op aspecten die gerelateerd zijn aan de gelijkwaardigheid van het oude en nieuwe normenstelsel en aan een optimale afstemming van een nieuw normenstelsel met de Europese regelgeving. De Commissie gaat ervan uit dat het MER voor het Luchtvaartterrein Eindhoven voor deze aspecten (uitgezonderd de mogelijke overstap van een geluidszone naar een *netwerk van handhavings- en meetpunten*) kan verwijzen naar het MER voor de beoordeling van de gelijkwaardigheid van het oude en het nieuwe normenstelsel voor de luchthaven Schiphol (“Schiphol 2003”). De Commissie heeft een richtlijnenadvies voor “Schiphol 2003” uitgebracht op 20 oktober 2000.

coste gaat van de militaire vliegtuigbewegingen. Voor zowel de handhaving van de geluidszone als voor helderheid over de verantwoordelijkheid ten aanzien van civiel en militair vliegverkeer en de (groei)mogelijkheden voor civiel gebruik van luchtvaartterrein Eindhoven beveelt de Commissie aan om naast de totale geluidszone – en de milieugevolgen daarvan – ook die van het militaire en civiele (commerciële en recreatieve) luchtverkeer apart vast te leggen. De ontvlechting van het militaire en het civiele luchtverkeer, voor wat betreft de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting, sluit aan op hetgeen daarover is opgenomen in de startnotitie van het SRKL.

Doelen

Het doel van het voornemen is in de startnotitie verwoord als *het wijzigen van de bestaande aanwijzing van het militaire luchtvaartterrein Eindhoven en het vaststellen van een geluidszone op grond van de Luchtvaartwet*. Gelet op de hiervoor genoemde voordelen van de ontvlechting van het militaire en civiele luchtverkeer, voor wat betreft geluidsbelasting, adviseert de Commissie deze in de doelstelling op te nemen, ondanks het thans nog ontbreken van een juridische basis voor de ontvlechting.

Tevens moeten ook de doelen ten aanzien van milieubescherming en -verbetering worden aangegeven, waaronder een doel als verwoord in de startnotitie SRKL over het begrenzen van de milieuruimte door het invoeren van een standstill voor geluid, externe veiligheid en CO₂. Ook ten aanzien van hinderbeleving kunnen doelen geformuleerd worden (zie het advies van de Commissie voor de inhoud van het MER SRKL). Het SRKL zal ook ingaan op aanvullende maatregelen (bron- en vlootbeleid, algemene milieumaatregelen) en op verbetermogelijkheden voor ruimtelijke kwaliteit rond luchthavens (een neven-doel in het SRKL). Besluiten over deze maatregelen zullen per luchthaven genomen kunnen worden. De Commissie beveelt daarom aan deze doelen voor luchthaven Eindhoven te specificeren en te beargumenteren indien zij niet van toepassing zijn.

Doelen moeten zodanig worden beschreven, dat ze kunnen dienen voor de afbakening van te beschrijven alternatieven. Met het oog op het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming moet aangegeven worden welke ruimte de gestelde doelen laten voor het ontwikkelen van alternatieven die gunstig zijn voor het milieu.

3.2 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, waarin deze zijn of worden vastgelegd. In de startnotitie (hoofdstuk 3) is hier in voldoende detail op ingegaan¹¹. Verder moet aangegeven worden of er in (de omgeving van) het luchtvaartterrein gebieden liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen, en wat de consequenties hiervan voor de ontwikkeling van alternatieven zijn.

¹¹ De Inspectie Milieuhygiëne Zuid wijst er in inspraakreactie 2 (bijlage 4) nog op dat momenteel het provinciaal milieubeleidsplan 2000-2004 van kracht is (in tegenstelling tot het in de startnotitie aangehaalde plan 1995-1999).

De Commissie wijst in ieder geval op de kerngebieden uit de groene hoofdstructuur, waaronder bos Habraken ten westen van het luchtvaartterrein (maar mogelijk ook andere provinciale of regionale/gemeentelijke groene hoofdstructuren). In dergelijke gebieden zoals aangeduid in het Structuurschema Groene Ruimte (SGR)¹², gelden dan de beschermingsformules, waaronder het compensatiebeginsel. In het MER zal moeten worden beschreven of de voorgenomen activiteit, ook na het treffen van mitigerende maatregelen, zal leiden tot veranderingen ten opzichte van het feitelijke, huidige gebruik van de luchthaven (inclusief de autonome ontwikkeling), die een (verdere) aantasting van wezenlijke waarden in deze gebieden tot gevolg hebben. Reeds bestaande aantastingen dienen, waar mogelijk, bij het uitvoeren van het voornemen opgeheven of verzacht te worden.

Er is na uitvoerig overleg tussen betrokken partijen¹³ een breed gedragen Regionale Overeenkomst Eindhoven Airport tot stand gekomen. Een dergelijke overeenkomst past uitstekend in de voorziene decentralisering van de besluitvorming rond de regionale en kleine luchthavens en wordt dan ook positief gewaardeerd. Het is aan te bevelen in te gaan op de rol die de Overeenkomst zal spelen bij de ontwikkeling van de alternatieven¹⁴, bijvoorbeeld of de in de Overeenkomst gespecificeerde civiele geluidsruimte limitatief is voor de alternatieven. Tevens dient aangegeven te worden hoe de Overeenkomst zich verhoudt tot het standstill in SRKL op kortere en langere termijn (2015).

Een deel van de Regionale Overeenkomst zal mogelijk via een beschikking van de staatssecretaris van Defensie en de minister van Verkeer en Waterstaat worden vastgelegd. Het betreft de regeling van het aantal 'zware' civiele vliegtuigbewegingen. In een ontwerp-beschikking¹⁵ is een ontheffing opgenomen voor maximaal 800 zware vliegtuigbewegingen in het jaar 2000, 1100 in het jaar 2001, 1400 in het jaar 2002, 1700 in het jaar 2003 en 2000 in het jaar 2004. Hierbij is sprake van een herverdeling van civiele vliegtuigbewegingen binnen een totaal aantal van 18.050. Overigens zal bevoegd gezag, na afronding van de aanwijzings- en zoneringsprocedure, een nieuwe, geheel herziene medegebruikbeschikking afgeven.

De informatie in de startnotitie met betrekking tot het militaire gebruik van het luchtvaartterrein, beperkt zich tot een opsomming van het type (transport)vliegtuigen dat Eindhoven als thuisbasis kent. Nadere informatie over aantallen en militaire vliegtuigbewegingen¹⁶ wordt als niet openbaar aangegeven¹⁷. Op grond van artikel 19.5 van de Wet Milieubeheer is geheimhouding van dergelijke gegevens mogelijk, op verzoek van initiatiefnemer en ter beslissing van bevoegd gezag. De Commissie dient van de beslissing op de hoogte te worden gesteld. Indien het verzoek tot geheimhouding wordt ingediend en in-

¹² PKB deel 4, blz. 64.

¹³ Eindhoven Airport, vereniging Belangenbehartiging Omwonenden Welschap, Brabantse Milieufederatie, provincie Noord-Brabant, gemeenten Best, Eersel, Eindhoven, Oirschot en Veldhoven.

¹⁴ Zie ook inspraakreacties nr. 2 en 4 (bijlage 4).

¹⁵ In de Staatscourant van 1 november 2000 is de kennisgeving opgenomen.

¹⁶ Naast het gebruik van het luchtvaartterrein als thuisbasis voor het luchttransportsquadron, heeft het luchtvaartterrein ook functies voor jachtvliegtuigen (reservefunctie, DOB, bondgenootschappelijk medegebruik).

¹⁷ Het ministerie van Defensie heeft aangegeven dat de vliegroutes en geluidsgegevens (geluid als functie van de afstand voor verschillende motorvermogens) wel openbaar zijn.

gewilligd zullen er twee versies zijn voor het MER¹⁸. In het openbare MER zullen geen, dan wel onvoldoende gegevens voorhanden zijn, om de berekeningen van de “militaire” geluids- en risicocontouren en (in mindere mate) de overige milieueffecten van het militair gebruik, te kunnen toetsen. Met andere woorden, de Commissie, de overige adviseurs en de insprekers zullen in dat geval alleen het civiele gebruik van de aanwijzing (kunnen) toetsen, respectievelijk beoordelen.

Een wijziging van de Wet Luchtvaart is momenteel in voorbereiding. De aanwijzing wordt vervangen door twee andere besluiten: het luchthavenindelingsbesluit en het luchthavenverkeersbesluit. Deze wetswijziging, waarvan de voortgang is opgehouden in verband met besluitvorming over Schiphol, is ook van toepassing voor de regionale en kleine luchthavens. Het MER zal moeten aangeven wat daarvan de consequenties zijn voor de besluitvorming.

Het MER dient aan te geven voor welk besluit het wordt opgesteld, volgens welke procedure en welk tijdpad dat gebeurt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Tot slot dient te worden aangegeven welke besluiten lagere overheden zullen moeten nemen om de milieuzonering vast te leggen in ruimtelijke plannen.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen, en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven."

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

4.1 Algemeen

De keuze van de voorgenomen activiteit en alternatieven moet worden gemotiveerd. In het MER zijn vooral de milieuargumenten voor deze keuze van belang. Voor onderlinge vergelijking moeten de milieueffecten van de alternatieven volgens dezelfde methode en met hetzelfde detailniveau worden beschreven. Beschrijving van het meest milieuvriendelijke alternatief is verplicht.

¹⁸ Een openbare en een niet-openbare MER. Het openbare MER verschilt van de niet-openbare versie door het ontbreken van een aantal bijlage-rapporten, met militair gerubriceerde gegevens. Het bevoegd gezag zal de niet-openbare versie van het MER, inclusief de berekeningen van “militaire effecten”, onder een geheimhoudingsplicht, laten toetsen door gescreende ambtenaren van het ministerie van VROM.

In de startnotitie wordt aangegeven dat de Koninklijke Luchtmacht van plan is vier alternatieven in beschouwing te nemen: het nulalternatief, twee alternatieven met verschillend civiel medegebruik (en eenzelfde militair gebruik) en het meest milieuvriendelijke alternatief (mma). De alternatieven zijn in de startnotitie nog weinig uitgewerkt. De Commissie kan op basis daarvan geen oordeel geven of sprake is van reële alternatieven en/of dat er zinvolle alternatieven ontbreken. De Commissie beveelt aan om bij de ontwikkeling van alternatieven de volgende mogelijkheden te beschouwen (zie ook de doelen in hoofdstuk 3):

- **milieumaatregelen voor bron- en vlootbeleid en het gebruik van de luchthaven.** Deze maatregelen kunnen binnen de toegestane milieuruimte de milieukwaliteit en beleving verder verbeteren door vermindering van de milieubelasting. Voorbeelden:
 - vlootbeleid: omvang en samenstelling van de vloot, uitfasering van lawaaiige (militaire) vliegtuigtypen (bijvoorbeeld de DC-10);
 - bronbeleid: geluidemissies van motoren, atmosferische emissies van motoren (verzurende stoffen en broeikasgassen), brandstofverbruik van motoren;
 - gebruik luchthaven:
 - aan- en uitvliegroutes,
 - les- en oefenverkeer (circuitvliegen),
 - aantallen starts en landingen,
 - gebruik door helikopters en chartervluchten,
 - tijdstippen van starts en landingen (verdeling over dag en over week: bijvoorbeeld geen bewegingen - of geen bepaald type bewegingen - in het weekend).

In de alternatieven dient duidelijk gemaakt te worden welke (extra) verbeteringsmaatregelen voor de ruimtelijke kwaliteit opgenomen worden. Daarbij speelt ondermeer de beleving van de kwaliteit van de omgeving:

- beperken akoestische belasting door andere bronnen;
- wegnemen van ruimtelijke barrières;
- versterking groenstructuren;
- verbeteren landschappelijke inpassing.

Nadat de effectiviteit van de hierboven genoemde maatregelen is bepaald, kan worden bepaald in hoeverre de geschetste alternatieven realiseerbaar zijn. Daarnaast kan door combinatie van de meest effectieve maatregelen een basis worden gelegd voor het mma en kan beargumenteerd worden welke van de maatregelen van het voorkeursalternatief deel kunnen uitmaken.

In diverse inspraakreacties¹⁹ wordt erop gewezen dat in geen van de alternatieven in de startnotitie een expliciete relatie wordt gelegd met de uitgangspunten uit de Regionale Overeenkomst, waarmee voor de civiele luchtvaart een door de omgeving geaccepteerde situatie kan worden bereikt. De Commissie adviseert daarom in ieder geval een alternatief te ontwikkelen op basis van de uitgangspunten uit de Regionale Overeenkomst.

¹⁹ Reacties 2, 5 en 6 (bijlage 4).

Op grond van de standstill-eis uit de startnotitie van het SRKL, dienen alle alternatieven uit te gaan van een standstill voor geluid, externe veiligheid en CO₂, er van uitgaand dat de bestaande situatie (in bijvoorbeeld 2003) het referentieniveau voor standstill zal geven. Het geschetste groei-alternatief²⁰ kan hoogstwaarschijnlijk niet aan deze randvoorwaarde(n) voldoen: mogelijk wel ten aanzien van geluid en veiligheid (door het gebruik van grotere, stillere en veiligere vliegtuigen), maar niet ten aanzien van de CO₂-emissie²¹. Tenzij er verdere en substantiële ontwikkelingen in het brandstofverbruik zullen optreden en/of er elders emissierechten worden gekocht. Indien het zogenaamde warmtewinproject Eindhoven (zie inspraakreactie nr. 5, bijlage 4)²² ná invoering van de standstill wordt gerealiseerd, kan dit mogelijk gezien worden als een uitruil van CO₂ (de minister van V&W heeft het project al genoemd als een creatief voorbeeld hiervan).

De Commissie vindt hinderbeleving een belangrijk item voor luchthavens, maar is er voorstander van om dit punt (eerst) centraal in te vullen. De Commissie verwijst hiervoor naar het advies van de Commissie voor de inhoud van het MER SRKL²³.

4.2.1 Nulalternatief

Naar de mening van de Commissie is er geen reëel nulalternatief voor de besluitvorming. Er zal immers een 35 Ke-geluidszone of een equivalent daarvan (indien een nieuw normenstelsel wordt ingevoerd) moeten worden vastgesteld. Volstaan kan worden met het beschrijven van de huidige situatie plus de autonome ontwikkelingen.

4.2.2 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet:

- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu;
- binnen de competentie van de initiatiefnemer liggen.

Het mma kan worden ontwikkeld door uit te gaan van de meest vergaande standstill situatie (waarbij de bereikte milieuwinst volledig wordt toegedeeld aan de omgeving en zonder uitruil met andere luchthavens). Dit alternatief kan verder uitgewerkt worden door daarnaast de meest effectieve milieumaatregelen (zie § 4.2) alsmede maatregelen op het gebied van de ruimtelijke kwaliteit (zie § 4.2) aan het alternatief toe te voegen.

²⁰ Het aantal passagiers groeit geleidelijk van 300.000 (in 1999) naar 1,5 miljoen (in 2015) per jaar en het aantal vliegtuigbewegingen groeit van 16.000 (in 1999) naar 23.000 (in 2015).

²¹ Uit het TNO-rapport "*Emissies t.g.v. de burgerluchtvaart op Eindhoven Airport; prognose voor het jaar 2015*" blijkt dat de CO₂-productie, die recht evenredig is met het brandstofverbruik, verdrievoudigt bij de 40% toename van het aantal vliegtuigbewegingen.

²² In het geplande warmtewinproject wordt door middel van het aanbrengen van zonneboilers in het platform van Eindhoven Airport, warmte geleverd aan de nabijgelegen VINEX-locatie Meerhoven. Hierdoor kan een vermindering van de CO₂-emissie van 5.500 ton worden gerealiseerd (gelijk aan de uitstoot van 3.750 woningen die met gas worden gestookt).

²³ In het richtlijnenadvies voor SRKL wordt ingegaan op de hinderbeleving in het doel voor standstill (uit belevingsonderzoek kan een streefwaarde voor het maximaal aantal gehinderden worden afgeleid) en op welke wijze inzicht in de beleving van ruimtelijke maatregelen kan bijdragen aan het treffen van maatregelen voor de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

5. **BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU**

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."

5.1 Algemeen

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de bestaande toestand inclusief de autonome ontwikkeling, moeten worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de normale voortzetting van het huidige gebruik en de toekomstige ontwikkelingen rondom het luchtvaartterrein. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten.

Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven en omvat de locatie en haar omgeving, voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden. Per milieuaspect (geluid, externe veiligheid, luchtverontreiniging, geur) kan de omvang van het studiegebied verschillen²⁴. Tevens moet op kaart een overzicht worden gegeven van de in het studiegebied gelegen bebouwing en gevoelige gebieden voor geluidhinder en externe veiligheid waaronder woongebieden, onderwijsinstellingen, inrichtingen voor de gezondheidszorg en verzorgings- of verpleeghuizen, gebieden en voorzieningen voor verblijfsrecreatie, natuurgebieden, stiltegebieden en industriegebieden.

Bij de beschrijving van de milieugevolgen dienen de volgende algemene richtlijnen in acht te worden genomen:

- bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet, waar nodig, de ernst worden bepaald in termen van aard, omvang, reikwijdte, mitigeerbaarheid en compenseerbaarheid;
- expliciet dient te worden ingegaan op cumulatie van effecten (zie ook § 5.2);
- onzekerheden en onnauwkeurigheden in de methoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld;
- de manier waarop milieugevolgen zijn bepaald dient inzichtelijk en controleerbaar te zijn door het opnemen van basisgegevens in bijlagen of expliciete verwijzing naar geraadpleegd achtergrondmateriaal.

²⁴ De Commissie Overleg & Voorlichting Milieuhygiëne verwacht (inspraakreactie nr. 6, bijlage 4) dat het nodig is om het studiegebied voor diverse aspecten ruimer te kiezen dan zoals in de startnotitie wordt aangegeven of verondersteld, om te kunnen voldoen aan het criterium dat de reikwijdte van de mogelijke effecten de (minimale) omvang van het studiegebied bepaalt.

Het doel van dit MER is om de 35 Ke zone vast te stellen die nodig is voor de aanwijzing. De aanwijzing zal als basis dienen voor het standstill principe in de nieuwe SRKL. Verwacht wordt dat op termijn overgestapt zal worden van de Ke op de nieuwe Europese geluidsmaat L_{den} . Voor de huidige aanwijzing wordt echter nog gerekend met Ke. In de startnotitie wordt de verwachting uitgesproken dat de 35 Ke-zone bepalend is en nergens wordt overschreden door de 47 dB BKL-zone. Dit dient te worden aangetoond.

Speciale aandacht dient te worden gegeven aan de ontvlechting van het militaire en het burger luchtverkeer voor wat betreft de daardoor veroorzaakte geluidsbelasting. Volgens het bestaande SMT is weliswaar sprake van een enkele, gecombineerde geluidszone. In de startnotitie van SRKL wordt wel al ingegaan op aparte geluidsruimten voor militair en burger luchtverkeer. De Commissie beveelt daarom aan om hierop vooruit te lopen en naast de totale geluidszone ook die voor het militaire en burger luchtverkeer apart vast te leggen. Dit is mogelijk op twee wijzen:

- Aparte 35 Ke-zones uitrekenen, die elk dus kleiner zijn dan de totale zone. Hiermee wordt het mogelijk om afzonderlijke controle en handhavingsafspraken te maken.
- De totale zone aanhouden en uitrekenen van het aandeel dat elk van beide typen vluchten op deze contour mogen opleveren.

De voor- en nadelen van beide methoden dienen nader onderzocht te worden.

Naast de Ke- en BKL contouren verdient het aanbeveling om de geluidsbelasting ook te berekenen op basis van de nieuwe geluidsmaat L_{den} . Het gaat hierbij met name om de berekening van de “noise maps”²⁵, die uit de L_{den} -contouren (met internationaal geaccepteerde dosis-effectrelaties) het totaal aantal gehinderden in kaart brengt. Door de gefundeerde en breed geaccepteerde berekeningswijze ontstaat de mogelijkheid om verschillende luchthavens binnen Europa op dit punt te vergelijken en kunnen ook doelstellingen op milieugebied worden gekwantificeerd in een begrijpelijk kental (namelijk het totaal aantal gehinderden). Voor zover nog geen Europese overeenstemming is bereikt over de te hanteren rekenmodellen dient gebruik te worden gemaakt van het “nationale” rekenmodel zoals dat thans voor de L_{Aeq} berekeningen in gebruik is.

De Commissie adviseert in het MER aan te geven:

- de 35 Ke-zone, met meteomarge;
- de Ke-contouren, met of zonder meteomarge, oplopend vanaf 20 Ke (in stappen van 5 Ke), het aantal geluidsbelaste woningen binnen deze contouren en het hieruit rekenkundig bepaalde aantal gehinderden en ernstig gehinderden;
- de 44 en 47 dB(A) BKL contouren en het aantal woningen binnen deze contouren;
- de L_{den} - (of L_{Aeq})-contouren met of zonder meteomarge, oplopend vanaf 45 dB(A), het aantal geluidsbelaste woningen binnen deze contouren en het hieruit rekenkundig bepaalde aantal gehinderden en ernstig gehinderden;

²⁵ Er zij op gewezen dat “noise mapping” conflicteert met de in de startnotitie voor de m.e.r. “Schiphol 2003” voorgestelde benadering in het nieuwe normenstelsel voor de luchthaven Schiphol (met een netwerk van handhavings- en meetpunten in woongebieden rondom de luchthaven in plaats van een zone en contouren).

- de aanwezigheid van geluidsgevoelige objecten (zie § 5.1) binnen bovengenoemde contouren, evenals mogelijke maatregelen om die objecten te beschermen.

In het MER dient duidelijk gemaakt te worden hoe de controle en handhaving wordt ingevuld, mede in relatie tot de overgang naar en het peiljaar van de standstill-eis voor geluid uit het SRKL en overige toekomstige ontwikkelingen ten aanzien van de geluidsregelgeving.

In twee inspraakreacties (nr. 5 en 6, bijlage 4) en tijdens het locatiebezoek is gewezen op uitzonderingssituaties ten aanzien van de indeling van een aantal (type) vluchtbewegingen. Zo vallen op dit moment de vluchten die door de Vliegdiens van het Korps Landelijke Politie Diensten worden uitgevoerd onder de militaire geluidsruimte. Hetzelfde geldt voor meetvluchten en vluchten met burger transportvliegtuigen die op gezag van Defensie worden uitgevoerd. Indien dergelijke vluchten in de nabije toekomst ten laste komen van de civiele geluidsruimte kan dit conflicteren met de Regionale Overeenkomst, waarin naar een geluidsruimte wordt gestreefd van maximaal 4,65 km² voor commerciële vliegbewegingen. Deze geluidsruimte is niet gebaseerd op overige activiteiten met burgerluchtvaartuigen.

De berekeningen voor de jaarlijkse Ke-, BKL- en L_{den}-geluidscontouren en de bepaling van de uiteindelijke geluidszones gebeuren volgens de regels van de berekeningsvoorschriften.

In de bepaling van de geluidszones moeten de rol en de betekenis worden uitgelegd van de standaardmeteomarge en de onzekerheidsmarges die beide bedoeld zijn om overschrijdingen te voorkomen. Daarbij dient duidelijk te worden gemaakt hoe groot de meteomarge is en wanneer die wordt toegepast. Bij de berekening van de zone wordt altijd een meteomarge toegepast om mogelijke overschrijdingen per jaar te voorkomen. Voor de berekening van de gemiddeld te verwachten geluidsbelasting aan de hand van Ke- en L_{den}-contouren is deze meteomarge in principe niet van toepassing, maar desgewenst kunnen deze contouren vanwege de eenvoud en duidelijkheid ook inclusief meteomarge worden berekend.

In het MER dient te worden ingegaan op de cumulatie van geluidseffecten van militair en civiel luchtverkeer en op cumulatie met overige geluidbronnen van de luchthaven (testplaatsen) en de directe omgeving (luchthaven gebonden verkeer, overig (snelweg)verkeer, geplande terrein Habraken).

5.3 Externe veiligheid

In de besluitvorming over Schiphol zijn in de loop van de afgelopen jaren ten aanzien van het aspect externe veiligheid verscheidene risico maten ontwikkeld: individueel risico, groepsrisico, gesommeerd gewogen risico en recentelijk het risicovolume. In de startnotitie voor het MER voor de beoordeling van de gelijkwaardigheid van het oude en het nieuwe normenstelsel voor de luchthaven Schiphol ("Schiphol 2003") worden het individueel risico en het totaal risicovolume aangegeven als de maten voor het beschermingsniveau voor externe veiligheid. Naar de mening van de Commissie zal het MER voor het Luchtvaartterrein Eindhoven, overeenkomstig de situatie bij Schiphol, rekening moeten houden met deze twee maten, naast het groepsrisico. Indien

het in ontwikkeling zijnde beleid voor Schiphol ook nog andere maten hantereert, zullen ook deze in het MER een rol moeten spelen. De keuze van de maten zal goed moeten worden gemotiveerd.

De Commissie heeft er kennis van genomen dat het beleid met betrekking tot het groepsrisico van het vliegverkeer nog in ontwikkeling is en dat de beleidsvorming ten aanzien van de regionale vliegvelden eerst zal geschieden nadat de discussie terzake van het vliegveld Schiphol is afgerond. Dat neemt echter niet weg dat het groepsrisico, dat wil zeggen de kans op en de omvang van een mogelijke ramp, een (milieu)gevolg is van de voorgenomen activiteit en dus in beeld moet worden gebracht. Blijkens pagina 19 van de hoofdtekst en pagina 24 van bijlage 1 van de Nota Toekomst van de nationale luchthaven van 17 december 1999 ziet het kabinet rampenbestrijding als een van de onderdelen van het toekomstige beleid en als een van de factoren die de uitkomst van een ramp mede bepalen. In dat licht is het daarom noodzakelijk dat de relatie tussen berekend groepsrisico, de opgestelde rampenplannen en het effect daarvan, terzake van mogelijke vermindering van de gevolgen, in beeld wordt gebracht.

Voor wat betreft de weergave van het risico wijst de Commissie erop dat het individueel risico en het groepsrisico de meest gebruikelijke maten zijn en dat de risicocontouren en de FN curven daarvoor de meest gebruikelijke presentatie. Deze maten zullen in het MER dan ook moeten worden weergegeven. Voor deze twee maten zijn hierop volgend enkele nadere aanwijzingen gegeven.

Het **individuele of plaatsgebonden risico** dient in beeld te worden gebracht door de ligging van de individuele risico contouren $5 \cdot 10^{-5}$, 10^{-5} , 10^{-6} , 10^{-7} en 10^{-8} , het aantal woningen binnen deze contouren en het aantal omwonenden. Tevens dient te worden aangegeven of zich binnen deze contouren kwetsbare objecten (zie § 5.1) bevinden. Het voorgaande dient apart bepaald te worden voor het peiljaar voor standstill voor externe veiligheid uit het SRKL, zodat eenvoudig kan worden gezien of alternatieven hier 'binnen' blijven.

Het **groepsrisico** dient te worden weergegeven in de vorm van de zogenoemde FN curve, het verband tussen de kans op en de omvang van een eventuele ramp. Aan de hand van deze gegevens dient een beschrijving te worden gegeven hoe bij het op- of bijstellen van rampenplannen en rampenbestrijdingsplannen met de geconstateerde risico's rekening is gehouden opdat de gevolgen zoveel mogelijk gemitigeerd zullen kunnen worden.

De externe veiligheid dient zowel in kaart gebracht te worden voor de civiele en militaire luchtvaart apart, als voor beide samen.

In de startnotitie wordt aangegeven dat voor de risico's voor de omgeving van de militaire vliegtuigbewegingen alleen kwalitatieve beschouwingen zullen worden gegeven. Hierbij merkt de Commissie op dat een gedeelte van de militaire vliegtuigbewegingen wordt uitgevoerd met vliegtuigen die ook in de burgerluchtvaart worden gebruikt. Deze bewegingen verschillen in gebruikte vliegtuigen en vluchtuitvoering niet van bewegingen die onder het civiel luchtverkeer worden gerekend. Voor deze bewegingen zijn dan ook voldoende statistische gegevens voorhanden. Deze bewegingen zouden dan ook zonder bezwaar in de kwantitatieve beschouwing kunnen worden betrokken.

De Commissie is op de hoogte dat er in Nederland nog geen geaccordeerde methode voor de berekening van risico's van militair verkeer voorhanden is. Uit literatuur²⁶ blijkt echter dat er voldoende gegevens zijn om deze berekeningen te kunnen maken.

Naar de mening van de Commissie is het derhalve mogelijk een volledig kwantitatief beeld van de risico's te geven. De Commissie beveelt daarom aan om in het MER zowel voor het civiele als het militaire luchtverkeer het risico kwantitatief in beeld te brengen. Dit heeft ook de voorkeur van enige insprekers²⁷.

5.4 Luchtverontreiniging en geurhinder

Voor het bepalen van de mate van de luchtverontreiniging met betrekking tot de emissies vanuit de luchtvaart adviseert de Commissie de volgende stoffen te onderzoeken: kooldioxide (CO₂), stikstofoxiden (NO_x), vluchtige organische stoffen (VOS) en fijn stof (PM10-stof). De daarbij betrokken bronnen zijn het luchtverkeer (vliegverkeer van en naar de luchthaven, taxiën en proefdraaien), het wegverkeer en de overige bronnen.

Voor het bepalen van de luchtkwaliteit in de leefomgeving kan worden volstaan met het vaststellen van de concentraties van stikstofdioxide en fijn stof, gegrond op de bijdragen van alle bronnen in het studiegebied. Deze beide componenten kunnen als representatief worden beschouwd bij de beoordeling van de luchtkwaliteit. De berekende concentraties dienen voor de bestaande toestand te worden getoetst aan de bestaande normen voor luchtverontreiniging en voor de toekomstige situaties aan de toekomstige grenswaarden, zoals die zijn vastgesteld in het kader van de Europese richtlijn.

De CO₂-emissie dient apart bepaald te worden voor het peiljaar voor standstill uit het SRKL, zodat eenvoudig kan worden gezien of alternatieven hier 'binnen' blijven.

De ontwikkeling van de geurhinder kan worden bepaald door deze af te leiden van de ontwikkeling van de emissie van het totaal aan koolwaterstoffen.

5.5 Overige aspecten

Voor de beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkeling kan volstaan worden met een korte samenvatting van de belangrijkste kenmerken van bodem/water (waaronder de hydrologische situatie op het luchthaventerrein), landschap, ecologie (ecologische relaties tussen de gebieden in de directe omgeving; natuurlijke en gedomesticeerde fauna), maaibeheer (op het terrein zelf), de (toekomstige) ruimtelijke ontwikkeling (bestaande woningen en bedrijven rond het vliegveld, luchthavenbedrijventerrein, Meerhoven, Habbaken) en de verkeersontwikkeling. Daarmee wordt een basis gelegd voor een adequate effectbeschrijving (de startnotitie geeft hiervoor op bladzijde 49-50 al een voorzet).

²⁶ De Commissie wijst op publicaties van de Amerikaanse strijdkrachten, onder andere J. Hicks and I. Russell Peusch, SERA-vol 10, Safety Engineering and Risk Analysis, ASME 2000.

²⁷ Zie inspraakreacties nr. 2, 3 en 5.

De effecten voor bodem, landschap, ecologie en verkeer/vervoer dienen kort beschreven te worden. Indien de beschermingsformules uit het SGR van kracht zijn, dienen deze gevolgd te worden, met inbegrip van eventuele compensatiemaatregelen. In het MER moet dus worden beschreven of de voorgenomen activiteit, ook na het treffen van mitigerende maatregelen, zal leiden tot veranderingen ten opzichte van het feitelijke, huidige gebruik van de luchthaven (inclusief de autonome ontwikkeling), die een (verdere) aantasting van wezenlijke waarden in deze gebieden tot gevolg hebben.

Voor de (langere termijn)effecten met betrekking tot ruimtelijke ordening dient een 'worst case-scenario' te worden uitgewerkt met betrekking tot de milieuhinder (vooral geluid), inclusief een beschouwing van de betekenis hiervan voor het leefmilieu en de (toekomstige) ruimtelijke ordening. In het SRKL is als neven doel opgenomen het "verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit". In § 4.2 zijn hiervoor een aantal mogelijkheden genoemd. Deze dienen al dan niet aangevuld, in het MER aan bod te komen.

6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."*

De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referentie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden.

Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken en moet rekening worden gehouden met de SRKL-eis dat alle alternatieven voldoen aan de standstill voor geluid, externe veiligheid en CO₂.

7. LEEMTEN IN INFORMATIE

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieueffecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."*

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieuinformatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit;
- de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

8. EVALUATIEPROGRAMMA

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieueffectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

De staatssecretaris van Defensie en de minister van VROM moeten bij de besluiten aangeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling, dat de Koninklijke Luchtmacht in het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte methoden, de geconstateerde leemten in informatie en het te verrichten evaluatieonderzoek.

Het evaluatieprogramma inzicht moeten geven in of het doel standstill te bereiken wordt gehaald. De Commissie adviseert aan te geven welke corrigerende beleidsmaatregelen het bevoegd gezag ter beschikking staan om eventuele ongewenste ontwikkelingen te kunnen verhelpen.

De Commissie beveelt aan monitoring van werkelijk beleefde hinder op te nemen in het evaluatieprogramma. Met deze gegevens kan men de relatie tussen berekende en gemeten geluidbelasting en het aantal (ernstige) gehinderden valideren.

9. VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie beveelt de Commissie verder aan om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen.

10. **SAMENVATTING VAN HET MER**

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."*

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de afstemming met in ontwikkeling zijnde beleid (onder andere SRKL en standstill) en regelgeving (met name EU-richtlijnen met betrekking tot omgevingsgeluid en luchtkwaliteit);
- de hoofdpunten voor de besluitvorming van de geluidszonering;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven, zowel voor het militair als het civiel gebruik van het luchtvaartterrein;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het mma;
- belangrijke leemten in informatie.