

**ADVIES VOOR RICHTLIJNEN VOOR HET MILIEUEFFECTRAPPORT  
AANWIJZING MAASTRICHT AACHEN AIRPORT**

**6 NOVEMBER 2001**

**INHOUDSOPGAVE**

<b>1. INLEIDING.....</b>	<b>1</b>
<b>2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES.....</b>	<b>2</b>
<b>3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING .....</b>	<b>3</b>
3.1 Probleemstelling.....	3
3.2 Doel.....	4
3.3 Besluitvorming.....	5
<b>4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN .....</b>	<b>6</b>
4.1 Algemeen .....	6
4.2 Alternatieven .....	6
4.2.1 Nulalternatief.....	8
4.2.2 Meest milieuvriendelijk alternatief.....	8
<b>5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU .....</b>	<b>9</b>
5.1 Algemeen .....	9
5.2 Geluid.....	10
5.3 Externe veiligheid.....	12
5.4 Luchtverontreiniging en geurhinder.....	13
5.5 Overige aspecten .....	13
<b>6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN .....</b>	<b>14</b>
<b>7. LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE .....</b>	<b>15</b>
<b>8. EVALUATIEPROGRAMMA.....</b>	<b>15</b>
<b>9. VORM EN PRESENTATIE.....</b>	<b>16</b>
<b>10. SAMENVATTING VAN HET MER.....</b>	<b>16</b>

## 1. INLEIDING

Het kabinet heeft eind 1998 na overleg met de provincie Limburg besloten de Oostwestbaan op Maastricht Aachen Airport niet aan te leggen en ook geen ruimte te bieden voor nachtvluchten. Het gebruik van de bestaande Noord-zuidbaan is in een interim-aanwijziging vastgesteld tot en met 31 december 2003. Het definitief gebruik van deze baan zal worden geregeld door middel van een nieuwe aanwijziging. Hiervoor dient de milieueffectrapportage (m.e.r.)- en aanwijzingsprocedure conform de Luchtvaartwet te worden doorlopen.

Bij brief van 16 augustus 2001 is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER)<sup>1</sup>. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant van 21 augustus 2001<sup>2</sup>.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.<sup>3</sup>. 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 adviezen<sup>4</sup>, 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.

---

<sup>1</sup> Zie bijlage 1.

<sup>2</sup> Zie bijlage 2.

<sup>3</sup> De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

<sup>4</sup> 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 interim-aanwijzing van Maastricht Aachen Airport 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 en BKL). Omdat de zonering voor onbepaalde 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.

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.

Ten oosten van de Noordzuidbaan wordt mogelijk een bedrijventerrein ontwikkeld ("Businesspark MAA"). Hiervoor zal een MER worden opgesteld, tegelijkertijd met het MER voor de aanwijzing van Maastricht Aachen Airport. Beide activiteiten zijn echter niet geheel onafhankelijk van elkaar, daar ze kunnen leiden tot cumulatieve effecten. Om die reden dienen in het MER voor de aanwijzing van Maastricht Aachen Airport de raakvlakken tussen beide activiteiten te worden aangegeven.

Het is belangrijk dat de informatie uit het MER voor een ieder toegankelijk is. In de praktijk blijkt dit regelmatig niet het geval te zijn. Een goede samenvatting kan een zeer belangrijke bijdrage leveren aan de overdracht van informatie. Om deze reden zal de Commissie, meer dan tot nu toe het geval was, bij haar oordeel over het MER de inhoud en presentatie van de informatie in de samenvatting meewegen. Hiervoor wordt derhalve extra aandacht gevraagd.

### 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 milieu-effectrapport 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

##### **Probleemstelling**

De aanleiding en de ontwikkelingen die tot het initiatief hebben geleid moeten worden beschreven. Naar het oordeel van de Commissie zijn deze in hoofdstuk 1 en 2 van de startnotitie goed beschreven.

##### **Ontwikkelingen in regelgeving**

De zonering rondom Maastricht Aachen Airport moet voor de korte termijn wettelijk gezien nog ingevuld worden volgens het vigerende normenstelsel (uitgaande van Ke en BKL). Omdat de zonering voor onbepaalde en mogelijk dus 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 van belang:

- **het Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (SRKL)**, met name in verband met mogelijke bepalingen voor geluid, externe veiligheid en CO<sub>2</sub> voor civiele luchtvaart en de eventuele toepassing van het nieuwe normenstelsel voor geluid en externe veiligheid (zie concept-MER "Schiphol 2003");
- **Europese richtlijnen** voor:
  - *omgevingsgeluid*<sup>5</sup>: de Ke-geluidsmaat zal vervangen worden door de *L<sub>den</sub>*-geluidsmaat. Dit zal onder andere leiden tot een nieuwe en uniforme berekeningswijze voor het totaal aantal gehinderden en ernstig 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"<sup>6</sup>. Ook als deze 'drempel' voor Maastricht Aachen Airport niet wordt overschreden (in de huidige situatie of in de

---

<sup>5</sup> "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.

<sup>6</sup> Er zal ook een verplichting komen voor het in beeld brengen van de totale geluidsbelasting voor aangevoerde agglomeraties met meer dan 250.000 inwoners (en dit aantal wordt over enkele jaren teruggebracht naar 100.000 inwoners). De stadsregio's Zuidelijk Maasdal (Maastricht) en Glana (Geleen/Sittard) zijn echter in dit kader niet als agglomeratie(s) aangewezen.

in de startnotitie geschetste of nog te ontwikkelen alternatieven) adviseert de Commissie om de geluidsbelasting (via de  $L_{den}$ -systematiek en noise maps) voor Maastricht Aachen Airport in beeld te brengen, daar dit bijdraagt aan de inzichtelijkheid van geluidsaspecten.

- *luchtkwaliteit*<sup>7</sup>: als gevolg van de aanname door de EU van de eerste dochterrichtlijn luchtkwaliteit is in Nederland recent (juli 2001) een nieuw besluit luchtkwaliteit verschenen met daarin een verscherping, ten opzichte van de voorafgaande AMvB's, van de normstelling voor stikstofdioxide, stikstofdioxiden en fijn stof ( $PM_{10}$ ).
- *klimaat*: in juni 2001 is er alsnog overeenstemming bereikt over het realiseren van de zogenaamde Kyoto doelstelling. Binnen de EU is afgesproken dat voor Nederland de  $CO_2$ -emissies in 2010 6% lager moeten liggen dan de emissies in 1990.

De richtlijnen voor het MER SRKL zijn vastgesteld. De Commissie beveelt aan om in het MER voor de aanwijzing van Maastricht Aachen Airport gebruik te maken van de informatie uit de richtlijnen voor het MER SRKL, omdat die belangrijke implicaties en randvoorwaarden voor de aanwijzing van Maastricht Aachen Airport kunnen bevatten. Overigens zullen de invoergegevens van het planalternatief voor de aanwijzing voor Maastricht Aachen Airport mogelijk dienen als basis voor een standstill voor geluid, externe veiligheid en  $CO_2$ . Als bovengrens voor de aanwijzing fungeert het aantal woningen binnen de 35Ke-zone, overeenkomstig de indicatieve zone uit het huidige Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL)<sup>8</sup>. Voor externe veiligheid en  $CO_2$  is het beleid voor Schiphol en het SRKL relevant. Omdat dit beleid nochtans niet is uitgekristalliseerd dient zoveel mogelijk afstemming plaats te vinden tussen de procedures voor de aanwijzing van Maastricht Aachen Airport, het SRKL en het nieuwe normenstelsel voor Schiphol.

In de startnotitie wordt met name ingegaan op passagiersaantallen en minder op vliegbewegingen. Vanuit milieuoogpunt zijn echter met name de vliegbewegingen (heel specifiek in onder andere verdeling over de uren van de dag, de vliegtuigcategorieën, de routes, aandeel lesvluchten) van belang. In het MER dienen gegevens in ieder geval ook over de vliegbewegingen te worden opgenomen.

## 3.2 Doel

Het doel van het voornemen is in de startnotitie helder verwoord. Tevens moeten ook de doelen ten aanzien van milieubescherming en -verbetering worden aangegeven, waaronder doelen voor het begrenzen van de milieuruimte voor geluid, externe veiligheid en  $CO_2$ . 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

---

<sup>7</sup> Richtlijn 1999/30/EG van de Raad d.d. 22 april 1999 betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofdioxiden, zwevende deeltjes en lood in lucht. Besluit van 11 juni 2001, houdende uitvoering van richtlijn 1999/30/EG van de Raad van de Europese Unie van 22 april 1999, betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxiden en stikstofdioxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht (pbEG L163) en richtlijn 96/62/EG van de Raad van de Europese Unie van 27 september 1996 inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit (pbEG L296) (Besluit Luchtkwaliteit), Den Haag, Staatsblad 269, 2001.

<sup>8</sup> Zie de brief van het Kabinet van 7 januari 1999 (opgenomen in bijlage A van de startnotitie).

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 Maastricht Aachen Airport 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.

### 3.3 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 (§ 2.3) is hier in voldoende detail op ingegaan.

Verder moet aangegeven worden of er in (de omgeving van) het vliegveld 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. De Commissie wijst in ieder geval op de kerngebieden uit de groene hoofdstructuur, het bodembeschermingsgebied Mergelland en de diverse stiltegebieden in (Zuid) Limburg.

Tevens dient ingegaan te worden op mogelijke planologische randvoorwaarden bij de eventuele verplaatsing van de passagiersterminal van de west- naar de oostzijde van de baan<sup>9</sup>.

De Commissie heeft begrepen dat vrijwel tegelijkertijd met het MER voor de aanwijzing van Maastricht Aachen Airport een MER voor het te ontwikkelen bedrijfspark "Businesspark MAA" zal worden opgesteld<sup>10</sup>. Beide activiteiten zijn echter niet geheel onafhankelijk van elkaar, daar ze kunnen leiden tot cumulatieve effecten. Om die reden dienen in het onderhavige MER de raakvlakken tussen beide activiteiten te worden aangegeven<sup>11</sup>.

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 moet worden aangegeven welke besluiten lagere overheden zullen moeten nemen om de milieuzonering vast te leggen in ruimtelijke plannen.

---

<sup>9</sup> Hierbij wordt gewezen op de stankcirkel van een fruit- en vleesvarkensbedrijf, dat gesitueerd is in de onmiddellijke nabijheid van het zoekgebied voor de terminal (inspraakreactie nr. 23, bijlage 4).

<sup>10</sup> In de inspraakreactie van de gemeente Meerssen (nr. 15, bijlage 4) wordt er terecht op gewezen dat de belangenafweging (onder andere over de locatiekeuzes) in het kader van het POL (en het daarbij behorende MER) nog moet plaatsvinden.

<sup>11</sup> De inspraakreacties nr. 12, 16 en 22 (bijlage 4) gaan ook in op de mogelijke cumulatie van effecten.

## 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 milieuelementen 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.

### 4.2 Alternatieven

In de startnotitie wordt aangegeven dat Maastricht Aachen Airport van plan is vier alternatieven (naast de bestaande situatie als referentie) in beschouwing te nemen: het nulalternatief, twee alternatieven met verschillend gebruik van de luchthaven (planalternatief en limiet alternatief) 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:

- **milieumaatregelen voor vlootbeleid<sup>12</sup> 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 hwaaiige vliegtuigtypen;
  - gebruik luchthaven:
    - aan- en uitvliegroutes;
    - les- en oefenverkeer (circuitvliegen);
    - aantallen starts en landingen;
    - proef- en warmdraaien;
    - gebruik door helikopters;
    - gebruik door chartervluchten en general aviation;

---

<sup>12</sup> Naast het vlootbeleid is ook het bronbeleid (geluidemissies van motoren, atmosferische emissies van motoren (verzurende stoffen en broeikasgassen), brandstofverbruik van motoren) van belang. Hier wordt naar verwachting op landelijk niveau – via het SRKL – invulling aan gegeven.

- 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.

De alternatieven dienen afgezet te worden tegen de doelen voor het begrenzen van de milieuruimte voor geluid, externe veiligheid en CO<sub>2</sub>. Hierbij is het van belang om deze aspecten in de loop van de tijd te beschouwen dan wel in te schatten, zodat duidelijk wordt of alternatieven ook op termijn binnen die begrenzing blijven.

De Commissie vindt hinderbeleving een belangrijk item voor luchthavens en verwijst hiervoor naar het advies van de Commissie voor de inhoud van het MER SRKL<sup>13</sup>. Daarbij kan nog het volgende worden opgemerkt. Voor de  $L_{den}$ -systematiek bestaan goed onderbouwde dosis-effectrelaties tussen  $L_{den}$  en (ernstige) hinder. Deze relaties zijn echter vastgesteld voor grote luchthavens en hebben geldigheid in stabiele situaties. Het is niet zeker of de relatie tussen  $L_{den}$  en geluidhinder toepasbaar is voor het schatten van geluidshinder rond regionale en kleine luchthavens. In het bijzonder voor waarden van  $L_{den}$  van minder dan 45 dB is de relatie onzeker. Bij kleine en regionale luchthavens - zo blijkt ook uit inspraakreacties<sup>14</sup> - kan de kleine luchtvaart (bijvoorbeeld door lesvliegtuigen) een relatief belangrijke bron van hinder vormen. Hieraan liggen waarschijnlijk vooral niet-akoestische factoren ten grondslag. Het gaat daarbij onder meer om ervaren nut en noodzaak (kwalificaties als 'pretlawaaï' duiden bijvoorbeeld op een lagere tolerantie), tijdstip, duur en herhaling van het geluid (circuitjes vliegen) en om verwachtingen.

Doordat niet-akoestische factoren een belangrijke rol spelen bij de hinder door kleine luchtvaart, biedt het uitsluitend uitgaan van de geluidsbelasting geen enkele garantie voor een standstill van de geluidshinder onder de bevolking. Om de ontwikkeling van geluidshinder onder de bevolking te kunnen volgen is (periodiek herhaald) belevingswaardeonderzoek de meest aangewezen aanpak. Dergelijk onderzoek kan tevens input en aanleiding zijn voor nadere

---

<sup>13</sup> 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.

<sup>14</sup> Zie onder andere de inspraakreacties nr. 3, 8 en 9 (bijlage 4).



communicatie tussen luchthaven en omwonenden gericht op verbetering van de (beleefde) milieu- en ruimtelijke kwaliteit<sup>15</sup>.

De Commissie adviseert wat de meetmethode betreft aan te sluiten op de methode die ten grondslag ligt aan de berekeningen van de dosis-effectrelaties conform TNO-PG (zie voetnoot 22), met een codering volgens 100-puntsschaal (respondent geeft de mate van hinder aan op een schaal van 0-100) en de volgende cut-off's:

- 72 voor het aandeel ernstig gehinderd (%HA);
- 50 voor het aandeel gehinderd (%A);
- 28 voor het aandeel (minstens) enigszins gehinderd (%LA).

#### **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 doelen voor het begrenzen van de milieuruimte voor geluid, externe veiligheid en CO<sub>2</sub>. 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.

De Commissie vraagt daarnaast bij de ontwikkeling van het mma in te gaan op de volgende punten:

- mogelijkheden om de kleine luchtvaart, die voor (relatief) veel overlast zorgt<sup>16</sup>, (verder) te beperken (bijvoorbeeld volledig uitplaatsen, limiteren tot een vast aantal zonder les- en circuitvluchten, of wel les- en circuitvluchten, maar bijvoorbeeld gelimiteerd tot werkdagen of tot de uren 9-17);
- mogelijkheden van OV- en/of parkeerbeleid, ter vermindering van mogelijke verkeershinder rondom Maastricht Aachen Airport<sup>17</sup>.

De Stichting Milieufederatie Limburg pleit in een inspraakreactie (nr. 14, bijlage 4) voor het beschouwen van gebruiksvarianten die mogelijk met minder milieueffecten tot een rendabele exploitatie kunnen leiden. Als mogelijkheid wordt een opzet met uitsluitend vliegtuigen tot 10 ton MTOW en een ingekorte

---

<sup>15</sup> De commissie ingesteld op grond van artikel 28 van de Luchtvaartwet zou hierin een (belangrijke) rol kunnen spelen.

<sup>16</sup> Getuige onder andere de inspraakreacties nr. 8 en 9 (bijlage 4). Dit besef lijkt ook aanwezig te zijn bij Maastricht Aachen Airport, getuige inspraakreactie nr. 3 (bijlage 4) waarin een interview met de directeur van Maastricht Aachen Airport wordt aangehaald (de kleine luchtvaart zorgt voor veel overlast en voegt daarentegen weinig toe aan het bedrijfsresultaat).

<sup>17</sup> In onder andere de inspraakreacties nr. 9, 15, 16 en 22 (bijlage 4) wordt op dit punt gewezen.

Noordzuidbaan genoemd, een 'zakenvliegveld'<sup>18</sup>. De Commissie acht het onwaarschijnlijk dat een dergelijke opzet past binnen de doelstelling van Maastricht Aachen Airport, met name waar het de rendabiliteit van de luchthaven betreft. Het verdient wel aanbeveling om dit in het MER te onderbouwen.

## 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. De Commissie sluit niet uit dat effecten zich kunnen doen gelden buiten de landsgrenzen (met name op Belgisch grondgebied), en vraagt om die reden aandacht voor het informeren van bewoners en overheden van aangrenzende buitenlandse regio's over het verdere verloop van de m.e.r.- en aanwijzingsprocedure<sup>19</sup>.

Per milieuaspect (geluid, externe veiligheid, luchtverontreiniging, geur) kan de omvang van het studiegebied verschillen. 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

---

<sup>18</sup> Volgens deze inspraakreactie blijft hiermee de bereikbaarheid van de regio voor het bedrijfsleven gewaarborgd, terwijl het afzien van groot vakantievervoer zal leiden tot aanzienlijk minder overlast voor de omgeving, tot besparing op de isolatiekosten, tot overbodig worden van de bouw van een nieuwe passagiersterminal en tot ruimtewinst als gevolg van een kortere baan.

<sup>19</sup> In de inspraakreacties nr. 12, 18 en 22 (bijlage 4) wordt op deze grensoverschrijdende informatieverstrekking ingegaan. Inspraakreactie nr. 18 maakt ook melding van ervaren hinder en effecten te Lanaken (België).

verpleeghuizen<sup>20</sup>, 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.

## 5.2 Geluid

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 en BKL. 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.

Naast de Ke- en BKL contouren verdient het aanbeveling om de geluidsbelasting ook te berekenen op basis van de nieuwe geluidsmaat  $L_{den}$ . Hierdoor wordt inzicht verkregen in de  $L_{den}$ -niveaus die van belang zijn voor het nieuwe handhavingssysteem. Ook wordt op deze wijze inzicht verkregen in de ligging van de  $L_{den}$ -contouren voor de “noise-maps”, waarmee (met internationaal geaccepteerde dosis-effectrelaties) het totaal aantal gehinderden en ernstig gehinderden in kaart kan worden gebracht. 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 en ook wordt gebruikt voor de  $L_{den}$  berekeningen van Schiphol.

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 volgens de Ke-systematiek;
- het aantal reeds geïsoleerde woningen en het aantal in de toekomst te isoleren woningen, alsmede de termijn waarop isolatie zal plaatsvinden;

---

<sup>20</sup> In inspraakreactie nr. 1 (bijlage 4) wordt gewezen op de nabije ligging van verpleegkliniek “de zeven bronnen”.

- de 44 en 47 dB BKL contouren en het aantal woningen binnen deze contouren;
- de  $L_{den}$ - (of  $L_{Aeq}$ -)contouren met of zonder meteomarge, oplopend vanaf 45 dB, het aantal geluidsbelaste woningen binnen deze contouren en het hieruit rekenkundig bepaalde aantal gehinderden en ernstig gehinderden volgens de  $L_{den}$  systematiek;
- voor het planalternatief tevens de  $L_{den}$ -contouren afzonderlijk voor de grote en kleine luchtvaart, om daarmee de geluidbelasting die optreedt door de kleine luchtvaart apart zichtbaar te maken volgens de  $L_{den}$ -systematiek;
- de aanwezigheid van geluidsgevoelige objecten (zie § 5.1) binnen bovengenoemde contouren, evenals mogelijke maatregelen om die objecten te beschermen.

De berekeningen dienen te worden uitgevoerd volgens de wettelijke berekeningsvoorschriften. Uit onderzoek<sup>21</sup> is gebleken dat er toch verschillen kunnen optreden tussen verschillende rekensystemen als gevolg van een andere interpretatie en implementatie van de voorschriften. De Commissie beveelt daarom aan om de invloed hiervan te minimaliseren door hetzelfde rekensysteem te gebruiken voor de zonerings- én voor de handhaving.

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.

De berekeningen voor de jaarlijkse Ke-, BKL- en  $L_{den}$ -geluidscontouren en de bepaling van de uiteindelijke geluidszones gebeuren volgens de regels van de thans geldende berekeningsvoorschriften. Voor  $L_{den}$  wordt de  $L_{Aeq}$  berekeningsmethode aangehouden.

Na bepaling van de immissie in  $L_{den}$  over het totale immissiegebied dient het totaal aantal gehinderden en ernstig gehinderden te worden bepaald op basis van de bewoningsdichtheid en de dosis-effect relaties voor gehinderden en ernstig gehinderden, die in het kader van de Europese richtlijn over Omgevingsgeluid zullen worden gepubliceerd. Voor niet speciaal geïsoleerde woningen zijn deze al ontwikkeld, gebaseerd op onderzoek van TNO-PG<sup>22</sup>. Voor geïsoleerde woningen zullen nog speciale dosis-effect relaties worden ontwikkeld. Deze systematiek sluit nauw aan bij de "Voorlopige bevindingen over het concept-MER Schiphol 2003", waarin een voorstel is uitgewerkt voor de bepaling van het Totaal Aantal Ernstig Gehinderden (TAEG).

Gelet op de in § 4.2 vermelde kanttekeningen bij het gebruik van dosis-effect relaties voor Maastricht Aachen Airport, adviseert de Commissie om tevens de zogenaamde niet-akoestische factoren (die mede de hinder door geluid bepalen; zie § 4.2) in beeld te brengen en een daadwerkelijke meting van de hinderbeleving uit te voeren.

In de bepaling van de geluidszones moeten de rol en de betekenis worden uitgelegd van de standaardmeteomarge en de eventuele onzekerheidsmarges die beide bedoeld zijn om overschrijdingen te voorkomen. Daarbij dient duidelijk

---

<sup>21</sup> Zie "Vergelijkend onderzoek berekeningssystemen geluidbelasting vliegverkeer", rapport RA/98-305, Resource Analysis, Delft (oktober 1998). In inspraakreactie nr. 22 (bijlage 4) is op het bestaan van dit rapport gewezen.

<sup>22</sup> Onder andere gerapporteerd in: Miedema & Oudshoorn, Environmental Health, vol. 109: 4, 2001, pp. 409 - 416.

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  $K_e$ - 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 met overige geluidbronnen van de luchthaven (testplaatsen) en de directe omgeving (luchthaven gebonden verkeer, overig (snelweg)verkeer). In het bijzonder zal moeten worden ingegaan op eventuele cumulatieve effecten (wegverkeer) van de ontwikkeling van het vliegveld en het bedrijventerrein aan de oostzijde van het vliegveld. Verder is het zinvol om in te gaan op niet aan Maastricht Aachen Airport gerelateerd, maar wel in de regio opererend vliegverkeer, zoals AWACS-vluchten, militair verkeer en vluchten van en naar Bierset te Luik<sup>23</sup>.

### 5.3 Externe veiligheid

Het is gebruikelijk de externe veiligheid te karakteriseren door twee maten: het individuele risico (IR) en het groepsrisico (GR). Het IR is de kans dat een individu op een bepaalde plaats overlijdt. Dit wordt weergegeven door middel van risicocontouren op de kaart. De GR geeft de kans dat een groep van een bepaalde grootte tegelijkertijd om het leven komt. De FN-curve is hiervan de meest gebruikte weergave.

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.

In de besluitvorming over risico's rond luchthavens zijn in de loop van de afgelopen jaren ten aanzien van het aspect externe veiligheid verscheidene additionele risico maten ontwikkeld: het gesommeerd gewogen risico en recentelijk het totaal risicogewicht. Dit is echter naar de mening van de Commissie geen goede risico maat, omdat slechts de bedreiging in aanmerking wordt genomen en niet het potentiële verlies aan mensenlevens.

Voor de volgens de Commissie weer te geven risico 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

---

<sup>23</sup> In diverse inspraakreacties (onder andere nr. 8, 9, 13 en 17) wordt melding gemaakt van dit overige luchtverkeer en de daardoor ondervonden hinder.

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.

Bij de risicoberekeningen dient het relatief nabij gelegen DSM te worden betrokken<sup>24</sup>.

## 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 (CO<sub>2</sub>), stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>), 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 CO<sub>2</sub> kan de emissie-inschatting worden gebaseerd op de verkochte brandstofhoeveelheden.

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 in het recent gepubliceerde besluit luchtkwaliteit (juli 2001).

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, nieuwe bedrijven- of industrieterreinen en recreatiegebieden) en de verkeersontwikkeling. Daarmee wordt een basis gelegd voor een adequate effectbeschrijving.

---

<sup>24</sup> In de inspraakreacties nr. 14 en 20 (bijlage 4) wordt hier specifiek op gewezen.

De effecten voor bodem/water<sup>25</sup>, landschap (onder in relatie tot de nieuwbouw van de passagiersterminal), 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 zo realistisch mogelijk scenario, onder andere wat betreft de indeling van bedrijfssegmenten op "businesspark MAA", te worden uitgewerkt met betrekking tot de milieuhinder (geluid, externe veiligheid en mogelijk ook lichthinder), inclusief een beschouwing van de betekenis hiervan voor het leefmilieu en de (toekomstige) ruimtelijke ordening (waaronder de verplaatsing van de passagiersterminal). 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. VERGELIJING 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.

---

<sup>25</sup> Hierbij kan gedacht worden aan (meer) wateroverlast (zie ook inspraakreactie nr. 11, bijlage 4), indien het areaal verhard terrein wordt vergroot.

## **7. LEEMTEN IN KENNIS EN 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 minister van Verkeer en Waterstaat 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 Maastricht Aachen Airport 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 moet inzicht geven of binnen de begrenzing van de milieuruimte voor geluid, externe veiligheid en CO<sub>2</sub> wordt gebleven. 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 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;
- 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 kennis en informatie.