Voorlopige Commissie voor de milieu-effectrapportage
Utrecht

Aanbevelingen voor de inhoud van het milieu-effectrapport oost-westbaan luchthaven Zuid-Limburg

25 februari 1986
120-45

voorlopige commissie voor de milieu-effectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
Mw.Drs.N.Smit-Kroes,
Postbus 20.906,
2500 EX 's-GRAVENHAGE

uw kenmerk | uw brief | ons kenmerk U29-86/Re/120-43

onderwerp Toetsingskader milieu-studierapport Oost-westbaan Vliegveld Zuid Limburg

utrecht, 25 februari 1986

In vervolg op de brief van de Voorlopige Commissie voor de milieu-effectrapportage (VCmer) aan u van 3 december 1985 (U 919/Sc/120-27) zend ik u hierbij het in die brief aangekondige "toetsingskader" voor de milieu-effectrapportage over de Oost-westbaan vliegveld Zuid Limburg.

Het toetsingskader bevat aanbevelingen voor de inhoud van het milieu-effectrapport. Bij de opstelling ervan is gelet op de eisen, die in het wetsontwerp inzake milieu-effectrapportage worden gesteld aan de inhoud van een milieu-effectrapport.

Gegeven het feit, dat met betrekking tot de Oost-westbaan Zuid Limburg een m.e.r.-procedure in aangepaste vorm zal worden toegepast, geeft de VCmer er de voorkeur aan het betreffende rapport aan te duiden met "milieu-studierapport" in plaats van "milieu-effectrapport".

Het toetsingskader kan bij de beoordeling van het milieu-studierapport zowel de werkgroep van de VCmer als ook het bevoegd gezag van dienst zijn.

De VCmer zal gaarne vernemen wat uw reactie is op dit toetsingskader en welk gebruik u als bevoegd gezag daarvan wenst temaken. Overleg daarover wordt onderzijds op prijs gesteld.

Tenslotte wil de VCmer nog uw aandacht vestigen op het volgende. Tijdens de bespreking van het toetsingskader heeft de VCmer geconstateerd, dat in de tot nu toe gevolgde procedure geen duidelijk onderscheid is gemaakt tussen de rol van het bevoegd gezag en die van de initiatiefnemer. Bij toepassing van de m.e.r.-procedure, zij het in verkorte vorm, op het verdere verloop van de besluitvorming acht de VCmer het van belang de rol-verdeling tussen bevoegd gezag en initiatiefnemer bij dit project in overeenstemming te brengen met de intentie van het wetsontwerp inzake m.e.r.

Drs. H.G. Ouwerkerk,
voorzitter werkgroep i.o.
Oost-westbaan vliegveld Zuid Limburg.

Secretariaat Sterrenbos 1 Utrecht Telefoon 030 - 331443 of 030 - 742892 Postbus 2345, 3500 GH Utrecht

Aanbevelingen voor de inhoud van het milieu-effectrapport oost-westbaan luchthaven Zuid-Limburg

1. ALGEMEEN

1) Het milieu-effectrapport (MER) zal de milieu-gevolgen van de voorgenomen aktiviteit en van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en varianten daarvan, kort en kernachtig dienen te behandelen. Dit ten behoeve van de besluitvorming en om de betreffende milieu-aspecten begrijpelijk en bereikbaar te maken voor een zo breed mogelijk publiek.

2) Het gaat in het MER om invloeden op het milieu die van de voorgenomen aktiviteit uitgaan, zowel tijdens de aanlegfase als daarna onder normale en niet-normale gebruiksomstandigheden. Waar invloeden niet belangrijk voor de besluitvorming worden geacht behoeven deze geen uitwerking; wel dient dit met redenen omkleed te worden.

2. DOEL EN BELANG VAN DE AKTIVITEIT

3) De achtergronden en het doel van de voorgenomen aktiviteit moeten in het rapport duidelijk en concreet worden beschreven. Daartoe zou aandacht moeten worden besteed aan de volgende vragen en punten. De beantwoording daarvan dient duidelijk te maken in hoeverre met de uitvoering van de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven het belang van de initiatiefnemer en/of dat van derden is gemoeid.

4) Welke overwegingen hebben ten grondslag gelegen aan het besluit om in het vigerende streekplan een reservering op te nemen voor een

nieuwe oost-westbaan voor de luchthaven Zuid-Limburg? Lagen deze overwegingen primair in de sfeer van de geluidhinderbeperking ten opzichte van de bestaande baan?

5) In welke mate moet het doel van de aanleg van een nieuwe oost-westbaan van minstens 3000 m. lengte (Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen deel d, regeringsbeslissing) gezocht worden in stimulering van de regionale economie en met name in de ontwikkeling van het internationale (intercontinentale) vrachtvervoer?

6) De behandeling van de probleemstelling en het doel dient inzicht te geven in de vraag, in hoeverre een nieuwe oost-westbaan (van variabele lengte) voorziet in de oplossing van een vervoersprobleem; dit in relatie tot de bij punt 7 genoemde scenario's.

7) De veronderstellingen over toekomstige ontwikkelingen ten aanzien van het passagiers- en vrachtvervoer, al dan niet tengevolge van de aanleg van een oost-westbaan van minstens 3000 m lengte en de intensivering van het gebruik van de luchthaven, verdienen bijzondere aandacht in het MER. Het is daarbij wenselijk uit te gaan van scenario's met duidelijke vermelding van de gebruikte aannamen en veronderstellingen. Bij dit laatste wordt gedacht aan b.v. de mogelijkheid van de vestiging van luchtvrachtmaatschappij(en) op de luchthaven, de mogelijkheden van nachtelijk gebruik van de luchthaven en dergelijke.

3. DE VOORGENOMEN AKTIVITEIT EN DE REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING TE NEMEN ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN DAARVAN

De voorgenomen aktiviteit

8) De beschrijving van de voorgenomen aktiviteit zal moeten inhouden: de voorgenomen aanleg van een nieuwe oost-westbaan met aanduiding van de beoogde en gewenste lengte en richting, alsook van de maatregelen en voorzieningen die de nieuwe baan en de intensivering van de luchthaven Zuid-Limburg met zich meebrengen, zoals: taxibanen, passagiers-, wacht-, buffer- en vrachtplatforms, onderhouds- en beheersareaal voor de luchthaven, afhandelingsaccomodatie voor passagiers, vracht, e.d., vliegtuigonderhoud, brandstofvoorziening, wegen en parkeerterreinen, radio (navigatieapparatuur), lichtbakens en dergelijke.

9) Bij deze beschrijving mag een uiteenzetting over het feitelijk gebruik van de luchthaven niet ontbreken, met inbegrip van het maximale gebruik van de luchthaven, dat vliegtechnisch mogelijk is na de aanleg van een nieuwe oost-westbaan van de beoogde lengte. Aan de volgende aspecten zou in deze omschrijving aandacht kunnen worden besteed: typen en aantallen vliegtuigen, het aantal en de frequentie van vliegbewegingen (evt. te beschrijven in relatie tot de statistische gegevens over de te verwachten meteorologische omstandigheden), aantallen passagiers, hoeveelheden vracht, herkomst en bestemming, doel van de vluchten, aard en inhoud van de bestuurlijke en technische randvoorwaarden. In deze beschrijving dient het gebruik van de bestaande noord-zuidbaan duidelijk herkenbaar te zijn.

10) Hoe is de verdeling van de vliegbewegingen over de tijd? Welk deel van de vluchten zal 's nachts (tussen 23.00 en 06.00 uur) plaatsvinden?

11) Wat is de kenmerkende geluidemissie van de afzonderlijke vliegtuigen en/ of vliegbewegingen?

12) Welke volg-aktiviteiten zijn te verwachten vanwege de aantrekkingskracht die van een uitgebreide luchthaven Zuid-

Limburg zal uitgaan? Gedacht wordt aan bedrijfsvestigingen, huisvesting, hotel- en horecavoorzieningen en infrastructurele werken. Welke toename in de belasting van het wegenstelsel is mede daardoor te verwachten?

Alternatieven

Selectie van alternatieven

13) In het MER behoort te worden aangegeven welke alternatieven denkbaar zijn, welke daarvan als "redelijkerwijs in beschouwing te nemen" kunnen worden gezien en welke niet. De selectie van deze alternatieven dient te worden gemotiveerd. Naar de mening van de Commissie moeten tenminste de volgende alternatieven worden behandeld in het MER: uitvoeringsalternatieven, het nulalternatief en het alternatief waarbij de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast.

Uitvoeringsalternatieven

14) Ten aanzien van mogelijke uitvoeringsalternatieven kunnen vragen worden gesteld als:
- Welke milieu-voordelen biedt aanleg van een nieuwe baan in een andere dan de voorgestelde richting (080' - 262' rechtwijzend, dat is ten opzichte van de ware noordrichting)?
- Welke alternatieve lengten voor een nieuwe baan worden in de overweging betrokken? In dit verband zij opgemerkt dat het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen deel d het belang onderkent van een nieuwe oost-westbaan van minstens 3000 m lengte, terwijl het provinciaal bestuur het voornemen heeft het streekplan zodanig te wijzigen dat de lengte van deze baan 3500 m kan worden.
- In hoeverre zijn alternatieven mogelijk bij de inrichting en het gebruik en beheer van de luchthaven? Daarbij is te denken aan aspecten als:
  * de openingstijden
  * de aan- en uitvliegroutes, vlieghoogten, snelheidslimieten
  * het weren/beperken van sportvliegers, parachutespringen e.d.

* de aan- en afvoerroutes voor het wegverkeer
* het onderhoud van banen en platforms
* de beplanting en het gebruik van niet-verharde terreinen, de landschappelijke inpassing
* (mitigerende) maatregelen zoals geluidwallen, bossages en dergelijke, voor zover die de geluidoverdracht van op de grond aanwezige geluidbronnen wezenlijk beïnvloeden
* de mogelijke invloed van technologische ontwikkelingen, zoals stillere vliegtuigen en toepassing van een micro-wave landing system (MLS), welk systeem gebogen aanvliegroutes mogelijk maakt, waardoor de voor het milieu meest gunstige route kan worden gekozen
* de afwatering van het terrein en in het bijzonder van de verharde gedeelten daarvan, eventueel na zuivering op het afvoersysteem.

Nulalternatief

15) Het MER dient duidelijkheid te verschaffen over de vraag of het nulalternatief een redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief is. In het bevestigende geval kan nagegaan worden welke maximale ontwikkeling van de luchthaven binnen de bestaande wettelijke, vliegtechnische en bestuurlijke randvoorwaarden mogelijk is en welke mogelijkheden er zijn om, zonder aanleg van een nieuwe oost-westbaan, de beperkingen vanwege het milieu van de bestaande baan te ondervangen. Als het nulalternatief als een niet als redelijkerwijs te beschouwen alternatief wordt opgevat, dan is de beschrijving ervan toch van belang als kader voor de beoordeling van de milieu-effecten ten gevolge van de aktiviteit of van een van de andere alternatieven.

Het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast

16) De opname in het MER van het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast, is voorgeschreven in artikel 41j, derde lid van het wetsontwerp inzake m.e.r. Onder punt 15 is reeds gewezen op de

mogelijkheden tot beperking van de milieu-gevolgen in het geval van de maximale ontwikkeling van de bestaande baan en luchthaven-faciliteiten. In het geval van aanleg van een nieuwe oost-westbaan behoort bij dit alternatief de optimalisering uit milieu-oogpunt van de verschillende aspecten die reeds genoemd zijn in punt 14, besproken te worden.

4. DE TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN

M.e.r.-plichtige besluit(en)

17) Ten behoeve van welk besluit of besluiten en voor wie wordt het MER opgesteld? Wat is de status van dat besluit of die besluiten? Wat is de te volgen besluitvormingsprocedure en de tijdplanning daarvan? Welke adviesorganen en -instanties zijn daarbij betrokken? In welk opzicht wordt in dit geval afgeweken van de formele m.e.r.-procedure? Waarom gebeurt dat en welke gevolgen heeft dat voor het milieu-effectrapport?

Overige besluitvorming

18) Welke terzake doende overheidsbesluiten en openbaar gemaakte beleidsvoornemens oefenen invloed uit of leggen beperkingen op aan het besluit waarvoor het MER wordt opgesteld (dit onder vermelding van de status van deze besluiten en voornemens)? Hierbij wordt gedacht aan het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen, het Streekplan en bestemmingsplannen met eventuele herzieningen, een eventueel landinrichtingsplan alsook eventuele milieubeleidsplannen, etc.

19) Zijn er in verband met mogelijke grensoverschrijdende invloeden ook besluiten van buitenlandse overheden (en met name van Belgische overheden) die beperkingen kunnen opleggen?

20) Welke besluiten en door welke instanties moeten in een later stadium nog genomen worden teneinde het besluit of de besluiten waarvoor het MER wordt opgesteld ten uitvoer te kunnen brengen? Zijn hierbij ook overeenkomsten of anderszins, die, o.a. in

verband met de beperkte capaciteit van de luchtruimtestructuur, gesloten moeten worden met buitenlandse (militaire) instanties?

5. DE BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU ALSMEDE DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN DAT MILIEU

Studiegebied

21) Wat is de afbakening van het studiegebied? Bij het studiegebied wordt gedacht aan de luchthaven zelf en de voorgenomen uitbreiding daarvan. Voorts aan alle aangrenzende gebieden, die mogelijkerwijs beïnvloed kunnen worden door de geluidproductie van vliegverkeer en de uitbreiding van de bestaande infrastructuur met bedrijfsterreinen en wegen (zie ook punt 30), alsook die aangrenzende gebieden die in nauwe ecologische relatie staan tot het gebied van de luchthaven en de voorgenomen uitbreiding daarvan. Strekt het studiegebied zich uitsluitend uit over Nederlands grondgebied of omvat het ook gebied in Belgie (en Duitsland)?

22) De bestaande toestand van het milieu van het onder punt 21 genoemde studiegebied dient in het MER te worden beschreven (waar mogelijk kwantitatief). Tevens moet worden beschreven hoe de toestand zich zou ontwikkelen indien de voorgenomen intensivering van de luchthaven en aanleg van een nieuwe oost-westbaan geen doorgang vindt. De te verwachten autonome ontwikkeling van het milieu behoort bij het nulalternatief en dient ook als referentiekader voor de beschrijving van de gevolgen voor het milieu bij realisering van de voorgenomen aktiviteit of een van de alternatieven. Het gaat hierbij vooral om de aspecten geluid, volksgezondheid en beleving alsmede natuur en landschap. De aspecten bodem, water, luchtkwaliteit en veiligheid verdienen echter ook aandacht.

Wat betreft de geluidsituatie is het van belang dat deze bij voorkeur in twee afzonderlijke beschouwingen wordt uiteengezet: achtergrondgeluid en het geluid van grondaktiviteiten wordt weergegeven in dB(A); het geluid van de vliegbewegingen wordt

weergegeven in Kosten-eenheden (Ke). Daar de geluidcontouren sterk afhangen van het aantal vliegbewegingen is het wenselijk om afzonderlijke situaties weer te geven voor verschillende gebruiksscenario's van de bestaande toestand.
In verband met de volksgezondheid en het aspect beleving behoort het MER een beeld te geven van de bestaande geluidhinder en het effect daarvan op het lichamelijk en geestelijk welzijn van betrokkenen in de omgeving van de luchthaven.
Met het oog op de natuur en het landschap dient een beschrijving te worden gegeven van de gevoelige objecten, landschapselementen en ecosystemen in het studiegebied, alsook waarvoor en in welke mate zij gevoelig zijn.

23) Welke effecten kunnen verwacht worden van andere aktiviteiten in het studiegebied, zoals landinrichting, wegenaanleg, industrie- en dorpsuitbreiding?

6. BESCHRIJVING VAN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU VAN UITVOERING VAN DE VOORGENOMEN AKTIVITEIT OF EEN VAN DE ALTERNATIEVEN

Methoden en modellen

24) Welke methoden en modellen worden in het MER gebruikt bij het maken van voorspellingen? Dit onder aanduiding van de mate van betrouwbaarheid, die aan deze methoden en modellen kan worden toegekend.

De verschillende aandachtspunten zijn per milieu-aspect gerangschikt. De effecten bij de aspecten geluid, volksgezondheid en beleving en die bij natuur en landschap zullen naar verwachting het meest ingrijpend zijn. Deze behoren daarom met prioriteit behandeld te worden. De gevolgen van de overige aspecten kunnen met een geringere mate van detail worden aangeduid.

Geluid

25) Welke geluidbelasting zal optreden, te verdelen naar geluid van grondaktiviteiten in dB(A) en geluid van vliegbewegingen (in Ke)

voor de verschillende gebruiksscenario's overdag en 's nachts, na intensivering van de luchthaven en aanleg van een nieuwe oost-westbaan? Wat is de invloed hierop van mogelijke mitigerende maatregelen (zie de punten 14 en 16)? Als ondergrens voor het aangeven van geluidcontouren bestaat een sterke voorkeur voor minimaal 20 Ke in plaats van de 35-Ke-grens, die meestal wordt gebruikt bij normstelling, omdat bij 20 Ke toch wezenlijke effecten optreden.

26) Welke geluidbelasting is te verwachten van toekomstige bedrijfsvestigingen?

27) Er dient een beschouwing te worden gegeven over het te verwachten geluidniveau in verband met de verkeersaantrekkende werking van de aktiviteit.

28) Naast toetsing aan de betreffende normen kan het tevens zinvol zijn een beschouwing te wijden aan de betekenis van de geluidniveaus veroorzaakt door de aktiviteit in verhouding tot de huidige geluidniveaus ter plaatse.

29) Welke bestemmingen en objecten bevinden zich binnen de geluidcontouren: woongebieden en verspreide bebouwing, natuurgebieden (met aanduiding van hun belang als zodanig en hun gevoeligheid voor geluid), recreatiegebieden en industrieterreinen? Strekt deze invloed zich ook uit over de grenzen naar België en Duitsland (zie punt 21)?

Volksgezondheid en beleving

30) Wat zijn de psycho-sociale gevolgen voor de mens in het studiegebied? Wat is het effect van geluidhinder op het lichamelijk en geestelijk welzijn van wonenden, werkenden en recreanten? Zijn er bepaalde risico-groepen? Om welke aantallen mensen gaat het? Worden afdoende maatregelen voorgesteld ter bescherming van de gezondheid van personen in verband met vliegtuiglawaai (zie ook de punten 14 en 16)?
Hierbij dient als studiegebied niet het beperkte gebied binnen het 35 Ke-contour, maar een gebied binnen het 20 Ke-contour te worden beschouwd (zie ook punt 25). De gevolgen dienen derhalve ook te worden beschreven voor het gebied tussen 20 en 35 Ke.
Bij de beschrijving van de gevolgen is speciale aandacht nodig

voor de nachtvluchten. Allereerst is daarbij van belang, dat de nachtstraffactor in de formule voor de berekening van Kosteneenheden mogelijk of waarschijnlijk niet zwaar genoeg is. Ten tweede is van belang, dat het patroon van de nachtelijke hinder zal worden gekenmerkt door kortdurende lawaaistoten van hoog niveau op onverwachte momenten. Het patroon wijkt daarmee af van het meer regelmatige patroon bij grote internationale vliegvelden. In het rapport zal aan deze waarschijnlijk nadelige omstandigheid en aan de onzekerheden bij de beoordeling hiervan expliciet aandacht moeten worden besteed.

31) Welke invloed zal de intensivering van de luchthaven en de eventuele realisering van een nieuwe oost-westbaan, evenals het toenemen van het vliegverkeer daarna, hebben op de beleving van de landelijke omgeving door omwonenden, werkenden en recreanten? Dit vooral vanwege de geluidhinder en de visuele effecten van landende en opstijgende vliegtuigen.

Natuur en landschap

32) Welke landschappelijke, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische elementen en waarden zullen door de intensivering van de luchthaven of de aanleg van een oost-westbaan ten behoeve van in- en uitvliegroutes verdwijnen of worden aangetast?

33) Welke ecologische waarden of relaties worden door de uitbreiding van de luchthaven (incl. de geluidzone) aangetast in het studiegebied binnen de in dit verband kritische Ke-contourlijn? Speciale aandacht is daarbij wenselijk voor de effecten op de ecologische waarden van het Bunderbosch op de hellingen van het Maasdal tussen Bunde en Elslo.

34) Op welke wijze zal de intensivering van de luchthaven en de voorgenomen aanleg van een oost-westbaan landschappelijk worden ingepast?

35) De volgende gegevens kunnen van betekenis zijn voor een beoordeling van landschappelijke aspecten:

a. Kaarten

- De situering van de luchthaven (1:25.000)

- De uitgewerkte situering met het inrichtingspatroon van de luchthaven (b.v. 1:10.000)
- Een kaart waarop de zichtbaarheid van de nieuwe gedeelten van de luchthaven op afstand is weergegeven. Met name de zichtbaarheid vanuit woongebieden in de omgeving is van betekenis.

b Tekening of luchtfoto

Een tekening of een luchtfoto waaruit duidelijk blijkt hoe momenteel de luchthaven en de omgeving is ingericht en waarop wordt aangegeven hoe de voorgenomen uitbreiding wordt ingepast in de omgeving.

c. Aanzichten en profielen

- Dwarsprofielen van het complex (inclusief de voorgenomen uitbreiding) vanuit enkele richtingen of fotomontages op ooghoogte.

d. Overige gegevens

- De verlichting: hoe wordt het terrein, evenals de banen, verlicht? Welke uitstraling van licht vanaf het luchthaventerrein is te verwachten? Welke voorzieningen worden getroffen om uitstraling van het licht tegen te gaan, vooral ten opzichte van de woongebieden? Wat zijn de gevolgen voor de fauna?
- Terreinafscheidingen, architectuur: voor zover de fotomontages of andere gegevens hierin geen inzicht verschaffen.

Uitworpen naar lucht, bodem en water

Lucht

36) Welke specifieke bijdrage levert uitvoering van de activiteit aan de luchtverontreiniging in de regio Zuid-Limburg? Hierbij dient een onderscheid gemaakt te worden naar verschillende verontreinigingen (koolmonoxide, onverbrande koolwaterstoffen, stikstofoxiden, zwaveloxiden, rook) en de bijdrage per alternatief.

Wat is de deeltjesgrootteverdeling van de rookgassen en in hoeverre vindt depositie plaats?
Bij deze beschouwing zou niet alleen het vliegverkeer moeten worden betrokken, maar ook het grondverkeer op de luchthaven en uitworpen van aggregaten en installaties in gebouwen.

37) Zijn er mogelijke cumulatieve en/of synergistische effecten?
Wat is de bestaande luchtverontreiniging en welke trends bestaan daarin (gedocumenteerd op basis van gegevens uit het Nationaal Meetnet Luchtverontreiniging)? Wat is de verwachte "worst case" concentratieverdeling in ruimte en tijd (b.v. voorspeld met transmissiemodellen, op basis van gegevens uit het project Emissieregistratie en van plaatselijke klimatologische omstandigheden)?
De (concentratieverdeling van de) luchtverontreiniging door de luchthaven moet kunnen worden bezien in relatie tot (die van) de achtergrondverontreiniging in het gebied en de bijdrage van andere bronnen in de regio en vooral de industrie (DSM) en de autosnelweg A2.

Bodem

38) Welke verontreinigingen of aantastingen kunnen optreden bij aanleg en gebruik? Welke mitigerende maatregelen zijn mogelijk?

39) Welke gevolgen heeft het benodigde grondverzet voor de bodemopbouw en -structuur?

40) Welke gevolgen kunnen verontreinigingen met chemicaliën (zoals voor sneeuw- en gladheidsbestrijding, vliegtuig-de-icing, rubberverwijdering van de banen) hebben? Welke hiervoor gevoelige objecten bevinden zich in de omgeving van de luchthaven? Welke mitigerende maatregelen zijn denkbaar?

Water

41) Welke invloeden (op korte en lange termijn) heeft het grondverzet op de waterhuishouding ter plaatse en op grotere afstand? Welke effecten hebben (mogelijke) veranderingen in de waterhuishouding op vegetatie en/of fauna?

42) Welke verontreinigingen van grond- en oppervlaktewater zijn

mogelijk (tevens in het geval van calamiteiten)? Worden adequate voorzieningen getroffen ter voorkoming van verontreiniging van grond- en oppervlaktewater?

Veiligheid

43) Een overzicht van de mogelijke risico's voor personen in geval van calamiteiten.

44) Een beschrijving van het grootst mogelijke geloofwaardig ongeval en de te verwachten gevolgen daarvan op het terrein van de luchthaven zelf, maar ook in de directe omgeving.

Gevolgen van secundaire aktiviteiten

45) Het is van belang aan te geven welke ruimtelijke consequenties allerlei secundaire (volg)-activiteiten - voor zover redelijkerwijs te voorzien - voor het omliggende gebied zullen hebben en welke mogelijke landschappelijke en milieuhygiënische aantasting daarmee gepaard zal gaan.

Andere gevolgen

46) Zijn er beperkingen ten aanzien van het grondgebruik in het studiegebied als gevolg van de activiteit te verwachten (beperkingen op de teelt van bepaalde gewassen; grondbewerking, afvalverwerking, hoogspanningsleidingen en andere beperkingen vanwege obstakelgevaar of -hinder)?

47) Zijn er mogelijke milieu- en ruimtelijke gevolgen van de voorgenomen herinrichting van het gebied rondom de luchthaven (Centraal Plateau)?

7. VERGELIJKING VAN DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN HET MILIEU MET DE BESCHREVEN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU VAN ELK VAN DE IN BESCHOUWING GENOMEN ALTERNATIEVEN

48) De verschillende alternatieven moeten - althans met betrekking tot de milieu-gevolgen - worden vergeleken met de autonome ontwikkeling van het milieu als referentiekader. Kan een voorkeursvolgorde van de alternatieven gegeven worden per milieuaspect?

49) Welke gangbare normen en streefwaarden van het milieubeleid zijn daarbij beschouwd?

50) In welke mate denkt de initiatiefnemer bij elk van de alternatieven zijn doelstelling te zullen en kunnen verwezenlijken (zie ook de punten 4 t/m 7)?

8. LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE

51) Welke leemten in kennis en informatie zijn er overgebleven en wat is de betekenis van de geconstateerde leemten voor de besluitvorming? Welke zijn de redenen waarom deze leemten zijn blijven bestaan?

Van welke aard zijn de leemten in kennis en informatie:

- onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden,
- onzekerheden en onnauwkeurigheden in de gebruikte gegevens,
- andere kwalitatieve en kwantitatieve onzekerheden met betrekking tot milieugevolgen op korte en langere termijn,
- gebrek aan bruikbare voorspellingsmethoden?

9 . EVALUATIE ACHTERAF EN MONITORING

52) Bevat het MER een concept-evaluatie-programma voor de werkelijk optredende gevolgen voor het milieu? Is daarbij rekening gehouden met het overzicht van resterende leemten in kennis en informatie? Is er aangegeven door wie het evaluatieprogramma zal worden uitgevoerd en wie het zal controleren? Is er reeds aangegeven hoe zal worden gereageerd als bepaalde grenswaarden zullen worden overschreden?

10. SAMENVATTING VAN HET MER

53) Bevat het MER een samenvatting, die goed op de inhoud van het MER is afgestemd en voldoet aan de in het wetsontwerp gestelde eisen?