Commissie voor de
milieueffectrapportage

Luchtruimherziening

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

21 april 2021 / projectnummer: 3421





35 JAAR
onafhankelijk en deskundig advies





1 Advies over het MER in het kort

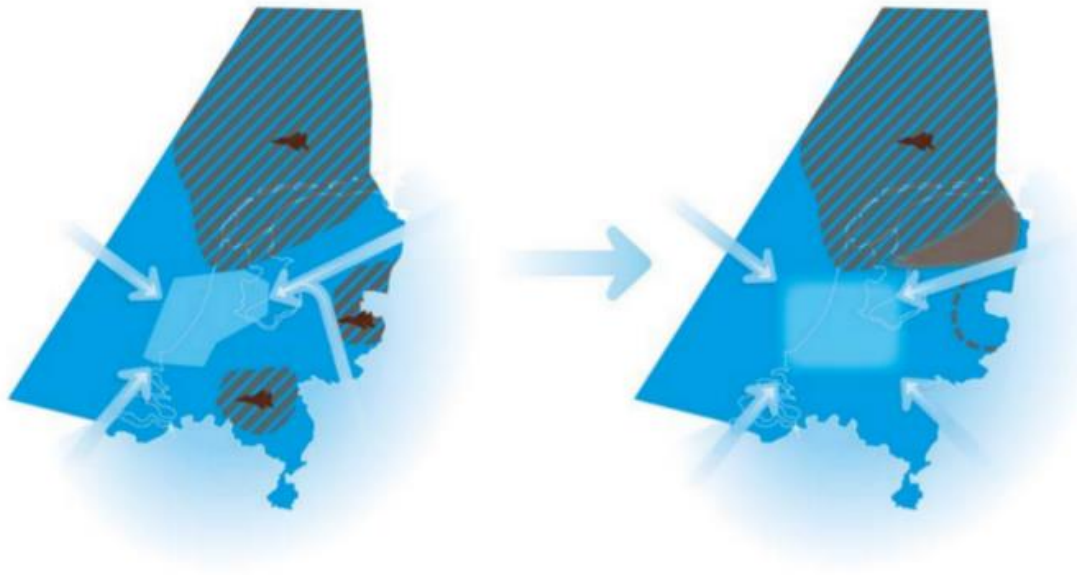
De minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), de staatssecretaris van Defensie, Luchtverkeersleiding Nederland, Maastricht Upper Area Control Center en het Commando Luchtstrijdkrachten willen de inrichting van het Nederlandse luchtruim in de periode 2023 – 2035 herzien om:

- het gebruik en beheer van het luchtruim voor alle luchtruimgebruikers efficiënter te maken;
- de impact van vliegroutes op de omgeving (geluidhinder en NO_x-, fijn stof- en CO_2-uitstoot) te verminderen;
- de civiele en militaire capaciteit van het luchtruim te verruimen.

De Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening legt de nieuwe indeling en het toekomstig gebruik van het luchtruim op hoofdlijnen vast. Voor de besluitvorming daarover is een milieueffectrapport (plan-MER) opgesteld. De minister van IenW en de staatssecretaris van Defensie hebben de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Wat geeft het MER aan?

De belangrijkste herzieningen van het Nederlandse luchtruim betreffen de verplaatsing van het militair oefengebied van het zuiden naar het noorden, en het (beter) ontsluiten van het (zuid)oosten voor civiel luchtverkeer door het introduceren van een vierde naderingsroute voor Schiphol (figuur 1).



Figuur 1: De verplaatsing van militair oefengebied van het zuiden naar het noorden (gearceerde vlakken), en het (beter) ontsluiten van het (zuid)oosten voor civiel luchtverkeer (de pijlen stellen de verkeersstromen voor). Bron: MER.

Binnen deze herziene hoofdstructuur voor het luchtruim, en binnen de uitgangspunten van de Luchtvaartnota,[1] zijn in het MER de volgende mogelijkheden ('alternatieven') onderzocht voor de afhandeling van het luchtverkeer, het zogenoemde 'operationeel concept':

- *'vast' tegenover 'flexibel'*: uitgaan van een zoveel mogelijk vaste (vooraf) of flexibele (tijdens de vlucht) invulling van de route, vlieghoogte en het vluchtplan;
- *'samen' tegenover 'apart'*: uitgaan van één gedeeld luchtruim voor de luchthavens Schiphol, Lelystad en Den Haag/Rotterdam of uitgaan van drie eigen delen van het luchtruim (dus voor elke luchthaven één).

Binnen deze mogelijke afhandelingen van het luchtverkeer is vervolgens gekeken naar aanvullende maatregelen ('bouwstenen') om het gebruik en beheer efficiënter te maken, de impact van vliegroutes op de omgeving te verminderen en de capaciteit te verruimen.

Het MER presenteert de gemiddelde milieueffecten van de luchtruimherziening. Regionale verschillen in milieueffecten worden pas later, namelijk in de volgende fase van de besluitvorming ('uitwerkingsfase'), in beeld gebracht.

Geluid
Het MER geeft aan dat een positief effect op de geluidbelasting in de buurt van luchthavens verwacht wordt wanneer vliegtuigen continu dalen in zogenoemde naderingsbuizen. Vliegtuigen vliegen daarin hoger met minder motorvermogen. Doordat het naderingsverkeer in buizen wordt gebundeld, wordt de geluidbelasting meer geconcentreerd en meer voorspelbaar. Het uiteindelijke effect hangt af van de verkeersvolumes, het routeontwerp en het baangebruik.

CO_2-uitstoot
Kortere vliegroutes door het ontsluiten van het (zuid)oostelijk deel van het Nederlandse luchtruim voor civiel verkeer, het dalen met minder motorvermogen, en het vliegen op gemiddeld grotere hoogtes tijdens de daling zorgen voor een daling van de CO_2-uitstoot.

Luchtkwaliteit
Het MER geeft aan dat de luchtruimherziening geen invloed heeft op de NO_x- en (ultra)fijn stofconcentraties in de buurt van de luchthavens.

Gevolgen van stikstofdepositie en geluidsverstoring voor Natura 2000-gebieden
Gemiddeld genomen heeft de luchtruimherziening een positief effect op de stikstofdepositie in Nederland. Omdat nog niet duidelijk is waar de vliegroutes precies komen, worden nadelige gevolgen van stikstofdepositie voor bepaalde Natura 2000-gebieden echter niet uitgesloten. Geluid kan verstorende effecten hebben op Natura 2000-gebieden. Indien die afdoende gemitigeerd kunnen worden, kan ontoelaatbare schade voor Natura 2000-gebieden worden vermeden, zo is aangegeven.

Wat is het advies van de Commissie?

Het MER laat goed zien dat de nieuwe hoofdstructuur in combinatie met het voorgestelde operationele concept zorgt voor kortere vliegroutes waardoor de CO_2-emissies afnemen, en voor milieuvriendelijker continu dalen.

[1] Zie: https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p33/p3372/a3372ts.pdf voor het advies van de Commissie over het MER bij de Luchtvaartnota.

De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER dat de volgende essentiële informatie ontbreekt om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen bij de Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening:

1. Samenhang tussen lucht- en landzijdige opgaven en besluiten
De mogelijke consequenties voor de luchtruimherziening van besluiten over andere luchtvaartgerelateerde plannen en projecten - zoals de Luchtvaartnota, het nieuwe normen en handhavingsstelsel Schiphol en Lelystad Airport - zijn niet aangegeven. Ook ontbreekt zicht op hoe de luchtruimherziening zich verhoudt tot landzijdige opgaven, bijvoorbeeld het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit, het beschermen van de natuur en het realiseren van woningbouw (paragraaf 2.1).

2. Nadere onderbouwing keuze hoofdstructuur
De stelling dat de meest optimale hoofdstructuur als uitgangspunt voor de herziening van het luchtruim is gekozen, en daarvoor geen realistische alternatieven bestaan, is onvoldoende onderbouwd. De nu gekozen hoofdstructuur resulteert in een vermindering van de emissies. Een hoofdstructuur primair gericht op het maximaal verminderen van de geluidhinder lijkt niet onderzocht, althans de mogelijkheden en consequenties daarvan zijn niet beschreven (paragraaf 2.2).

3. Regionale verdeling van milieugevolgen
Alleen de gemiddelde milieugevolgen van de luchtruimherziening zijn aangegeven. Geen inzicht is gegeven in de regionale verdeling van de milieugevolgen. De regionale verschillen in milieugevolgen over Nederland kunnen echter naar verwachting zo omvangrijk zijn dat, mede gezien de andere ruimtelijke opgaven, bepaalde keuzes en -uitgangspunten voor de luchtruimherziening onwenselijk of in de praktijk mogelijk zelfs onhaalbaar zijn (paragraaf 2.3).

4. Beschrijving en beoordeling milieugevolgen
Geluidhinder
De zeer positieve beoordeling van de gevolgen voor de geluidhinder is vooral gebaseerd op het toepassen van continu dalen met vaste vliegroutes. Daarbij lijkt geen rekening gehouden met de onzekerheden in de effectiviteit en functionaliteit van de daarvoor benodigde systemen, en met het feit dat direct onder de vaste vliegroutes de geluidhinder juist toeneemt (paragraaf 2.4 en 2.5).
In de beoordeling is ook geen rekening gehouden met de introductie van nieuwe gehinderden in nu nog niet of minder door luchtverkeer belaste gebieden. Ook de hinder die vliegtuigen op grotere hoogte veroorzaken lijkt niet meegenomen in de beoordeling (paragraaf 2.5).

De gevolgen voor de geluidhinder van de uitbreiding van militair oefengebied in Noord-Nederland, in combinatie met de vervanging van de F-16 door de F-35, zijn onvolledig beschreven (paragraaf 2.5).

Natuur
Onvoldoende aannemelijk is gemaakt dat bij de nadere uitwerking voldoende mitigerende maatregelen beschikbaar zijn om ontoelaatbare negatieve gevolgen voor stikstof- en/of geluidgevoelige Natura 2000-gebieden te voorkomen. Ook de bijdrage van de emissies boven 3.000 voet aan de stikstofdepositie op deze gebieden vraagt nog aandacht (paragraaf 2.6).

Ongevalsrisico en externe veiligheid
De conclusie dat de luchtruimherziening geen effect heeft op het ongevalsrisico en de externe veiligheid is onvoldoende onderbouwd. Nader inzicht is nodig in de mogelijke gevolgen van concentratie van het luchtverkeer in vaste naderingsroutes, de introductie van een extra 'merge'-punt als gevolg van de vierde naderingsroute, de introductie van kromme naderingen en de wijziging in preferent baangebruik (paragraaf 2.7).

5. Gevolgen voor overige luchtruimgebruikers en kleine luchthavens
De luchtruimherziening heeft het efficiënter maken van het gebruik en beheer van het luchtruim voor *alle* luchtruimgebruikers als doel. Het MER gaat echter maar in op twee luchtruimgebruikers, namelijk de civiele en militaire luchtvaart. Nog onvoldoende zicht bestaat op de gevolgen voor 'general aviation',[2] luchtsporten en helikopterverkeer. Ook de gevolgen voor kleine luchthavens ontbreken (paragraaf 2.8).

De Commissie adviseert bovenstaande informatie in een aanvulling op het MER op te nemen en dan pas de Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening te nemen.

Aanleiding MER
Om tot een goed onderbouwde Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening te komen, waarin alle belangen navolgbaar zijn meegewogen, is een plan-MER opgesteld. Omdat significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelen voor Natura 2000-gebieden niet kunnen worden uitgesloten, is ook een Passende beoordeling uitgevoerd.

Rol van de Commissie
De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Defensie – neemt de Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, zijn te vinden door nummer 3421 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar bevindingen toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling. Deze adviezen zijn opgenomen in een tekstkader. Volgens de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming door de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Defensie.

In de tekst staan ook een aantal aanbevelingen. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming – nu en in de toekomst – te verbeteren.

[2] Onder general aviation vallen bijvoorbeeld zakelijke vluchten, opleidings- en trainingsvluchten, recreatievluchten en drones.

2.1 Samenhang tussen lucht- en landzijdige opgaven en besluiten

Het MER gaat uit van een groei van de luchtvaart van maximaal 1,5% per jaar tot aan 2035[3], en openstelling van Lelystad Airport met 10.000 vliegbewegingen in 2025 en 25.000 in 2035.

De Commissie merkt op dat het principe van (blijvende) groei van de luchtvaart zowel politiek als maatschappelijk ter discussie staat, evenals de opening van Lelystad Airport.[4] Besluitvorming moet ook nog plaatsvinden over bijvoorbeeld het nieuwe normen- en handhavingsstelsel voor Schiphol en de ontwikkeling van militaire luchthaven De Peel. Ook wordt onder meer nagedacht over de toekomst van de luchthavens van Rotterdam en Eindhoven. De keuzes die bij bovengenoemde raakvlakplannen en -projecten voor de luchtvaart nog gemaakt gaan worden, kunnen mogelijk van invloed zijn op de uitgangspunten en te onderzoeken alternatieven voor de luchtruimherziening.[5] In het MER ontbreekt een analyse van deze mogelijke beïnvloeding en van de samenhang in besluitvorming.

Nationale, provinciale en gemeentelijke omgevingsvisies en sectorale plannen bevatten informatie over de andere ruimtelijke opgaven waar het rijk, provincies en gemeenten momenteel voor staan. In de NOVI staan bijvoorbeeld het bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving, het bevorderen van sterke en gezonde steden en regio's, het zorgdragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoefte, en het verbeteren en beschermen van biodiversiteit en natuurlijke kwaliteiten. In het MER ontbreekt een overzicht van de nationale en regionale opgaven en hoe de luchtruimherziening zich daartoe verhoudt. Onduidelijk is hoe de luchtruimherziening een bijdrage levert aan het realiseren van deze opgaven en waar mogelijk conflicten optreden en keuzes noodzakelijk zijn. Een integrale afweging van alle lucht- en landzijdige nationale en regionale belangen en opgaven doet ook recht aan het gedachtengoed van de Omgevingswet.[6]

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER de mogelijke consequenties voor de luchtruimherziening te beschrijven van de besluitvorming over genoemde raakvlakplannen en -projecten voor de luchtvaart. Denk daarbij aan wijzigingen in uitgangspunten en te onderzoeken alternatieven voor de luchtruimherziening.

Geef ook aan hoe de luchtruimherziening zich verhoudt tot de andere ruimtelijke opgaven. Beschrijf waar kansen liggen om via keuzes voor de luchtruimherziening een bijdrage te leveren aan het realiseren van deze opgaven en waar conflicten kunnen optreden en keuzes gemaakt moeten worden. Geef aan hoe de plan- en besluitvorming over de diverse opgaven zowel bestuurlijk als maatschappelijk met elkaar wordt verbonden.

---

3 De Commissie merkt op dat voor dit groeiscenario ten onrechte wordt gerefereerd aan een kabinetsbesluit over de Luchtvaartnota. De 1,5% groei wordt immers alleen als 'what-if'-scenario genoemd in het MER bij de Luchtvaartnota en is alleen mogelijk als aan bepaalde milieurandvoorwaarden wordt voldaan.

4 Zowel de Luchtvaartnota als de opening van Lelystad Airport zijn door de Tweede Kamer controversieel verklaard.

5 Ook niet is aangegeven in hoeverre de luchtruimherziening bijvoorbeeld gevolgen heeft voor de uitgangspunten voor de aanpassing van het Luchthavenbesluit Schiphol in relatie tot het nieuwe normen en handhavingsstelsel Schiphol.

6 Zie in dit verband ook het rapport 'Verbindingsplan Schiphol en omgeving 2021-2025' van december 2020 (https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/12/10/bijlage-2-eindadvies-schiphol-vernieuwd-verbinden) waarin het belang onderstreept wordt om bestuurlijke lagen (rijk, provincies en gemeenten) met elkaar te verbinden en belangrijke inhoudelijke vraagstukken op het raakvlak van het nationale en regionale niveau te definiëren en te adresseren.

2.2 Nadere onderbouwing keuze hoofdstructuur

De totstandkoming van de luchtruimherziening verloopt volgens de fasen van het MIRT-proces.[7] In de onderzoeksfase (eerste fase) is de aanpassing in de hoofdstructuur vastgelegd. Die gaat uit van:

- de inpassing van een militair oefengebied (onder andere voor de F-35) in het noorden van het Nederlandse luchtruim, met uitbreiding van de capaciteit om militaire missie oefenvluchten effectief te kunnen uitvoeren;
- de herinrichting van het (zuid)oosten van het Nederlandse luchtruim en de introductie van een vierde naderingsroute, om de ontsluiting voor luchtverkeer van en naar Nederlandse luchthavens (met name Schiphol, Lelystad en Rotterdam) te verbeteren;
- de herinrichting van het zuidwestelijk deel van het Nederlandse luchtruim, om de complexiteit in dat deel van het luchtruim te verlagen.

Het MER geeft aan dat de meest optimale hoofdstructuur is gekozen en dat in de onderzoeksfase geen realistische alternatieven voor de gekozen hoofdstructuur zijn gevonden. De eerder verkende alternatieven als hoeken van het speelveld,[8] waaronder een andere hoofdstructuur om geluidhinder en emissies te minimaliseren, zijn niet realistisch omdat ze te veel ten koste gaan van de overige doelen van de luchtruimherziening, zo is aangegeven. Dit wordt echter verder niet onderbouwd. Het MER beschrijft niet welke verlaging van geluidhinder en emissies via aanpassing van de huidige en gekozen hoofdstructuur maximaal bereikt kan worden en op welke wijze, en in welke mate dit ten koste gaat van de overige doelen van de luchtruimherziening.

In dit verband moet bedacht worden dat er een spanningsveld bestaat tussen het verminderen van emissies en verminderen van de geluidhinder. De nu gekozen hoofdstructuur is vooral gericht op het realiseren van kortere vliegroutes door ontsluiting van het (zuid)oosten van het luchtruim, waardoor het brandstofverbruik en daarmee de CO_2-emissie vermindert. Aan de gekozen hoofdstructuur zijn maatregelen toegevoegd om de geluidhinder te verminderen (continu dalen). Voor maximale vermindering van de geluidhinder ligt echter een hoofdstructuur met zo min mogelijk en/of zo hoog mogelijke vliegroutes over bebouwd gebied voor de hand. Denk aan routes over water en industriële en agrarische gebieden, aan grotere vlieghoogtes bij 'initial approach fixes',[9] en aan een grotere vlieghoogte waarbij 'free routing' wordt toegestaan als waar nu vanuit wordt gegaan.[10] Onduidelijk is of een dergelijke hoofdstructuur, dus gericht op maximale vermindering van geluidhinder, in de onderzoeksfase is onderzocht en wat de consequenties zijn voor de CO_2-emissies en de andere doelen van de luchtruimherziening.

In het MER is ook niet onderbouwd of de (milieu-)voordelen van de gekozen hoofdstructuur ten opzichte van de huidige luchtruimindeling (minder CO_2-uitstoot)[11] opwegen tegen de

---

7 MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Kern daarvan is een getrechterde besluitvorming: van breed kijken, over belangen en wensen ophalen naar opstellen van varianten om tot slot te trechteren naar één oplossingsrichting. De volgende fases worden doorlopen: onderzoeksfase, verkenningsfase, planuitwerkingsfase en realisatiefase.

8 Zie bijlage B bij de Ontwerp voorkeursbeslissing Luchtruimherziening, aldaar 'radicale perspectieven' genoemd.

9 Een 'initial approach fix' is een richt- en verzamelpunt voor aankomend luchtverkeer van waaruit de nadering naar de luchthaven wordt ingezet.

10 Voor 'initial approach fixes' wordt nu uitgegaan van een hoogte van minimaal 7.000 voet, voor 'free routing' van 6.000 voet.

11 In paragraaf 2.5 van dit advies plaatst de Commissie kanttekeningen bij de positieve beoordeling in het MER wat betreft geluidhinder.

nadelen ervan (de introductie van nieuwe geluid- en stikstofbelaste gebieden). Een dergelijke onderbouwing vraagt om inzicht in de opgaven voor regionale economische ontwikkeling,[12] de verbetering van de leefomgevingskwaliteit, de woningbouw en het natuurbehoud in de gebieden beïnvloed door de luchtruimherziening (zie ook paragraaf 2.1), en in de ruimtelijke verdeling van de milieugevolgen (zie ook paragraaf 2.3). Dit inzicht ontbreekt momenteel.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER aan te geven:

- welke verlaging van geluidhinder via aanpassing van de huidige luchtruimindeling en via aanpassing van de voorgestelde hoofdstructuur maximaal bereikt kan worden, en in welke mate dit ten koste gaat van de overige doelen van de luchtruimherziening;
- wat de (milieu-)voor- en nadelen van voorgestelde hoofdstructuur zijn ten opzichte van de huidige luchtruimindeling. Beschouw daarbij de ruimtelijke verdeling van de milieugevolgen en de risico's voor regionale economische ontwikkeling en het realiseren van de opgaven voor de verbetering van de leefomgevingskwaliteit, de woningbouw en het natuurbehoud.

2.3 Ruimtelijke verdeling van de milieugevolgen

De luchtruimherziening leidt tot een andere regionale toedeling van de milieubelasting door de luchtvaart. Door de verplaatsing van militaire oefenruimte van het zuiden naar het noorden, de introductie van het vierde naderingspunt en het invoeren van vaste vertrek- en naderingsroutes vinden verplaatsing en concentratie van de milieubelasting plaats. Waar het MER laat zien dat de gemiddelde milieubelasting in Nederland door de luchtruimherziening voor de meeste aspecten afneemt, zal regionaal en lokaal de milieubelasting naar verwachting toenemen. Zo is de verwachting dat de uitbreiding van het noordelijk militair oefengebied zorgt voor extra geluidhinder/-verstoring en emissies in Noord-Nederland. En zo zal de introductie van de vierde naderingsroute voor Schiphol naar verwachting leiden tot extra geluidhinder/-verstoring en emissies boven het zuidoosten van de provincie Utrecht of het zuidwesten van de provincie Gelderland. Dit zijn relatief dichtbevolkte gebieden, waar zich ook geluids- en vermestingsgevoelige Natura 2000-gebieden bevinden. Het invoeren van vaste naderingsroutes zal ervoor zorgen dat de milieubelasting meer geconcentreerd (hoger) wordt direct onder de vliegroute.

Het MER geeft geen inzicht in de ruimtelijke verdeling van de milieugevolgen. Dat komt pas in de uitwerkingsfase, dat wil zeggen na de nu te nemen Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening. Mede gezien de maatschappelijke en politiek-bestuurlijke discussie over de verdeling van de lusten en de lasten van de luchtvaart, vindt de Commissie het belangrijk om - naast het gemiddelde effect van de luchtruimherziening - nu ook al zicht te hebben op de ruimtelijke verdeling van de milieugevolgen. De regionale effecten kunnen namelijk naar verwachting zo omvangrijk zijn dat bepaalde routekeuzes en -uitgangspunten[13] minder wenselijk zijn of misschien zelfs onhaalbaar. Dit laatste is bijvoorbeeld denkbaar als bij de uitwerking blijkt dat aanpassingen nodig zijn, bijvoorbeeld om aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden te voorkomen.[14] Voor de Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening acht de Commissie al in deze fase van de

[12] Bijvoorbeeld de risico's van de uitbreiding van het militair oefengebied in het noorden voor de ontwikkeling van toerisme en recreatie in de provincie Drenthe.

[13] Eén van de uitgangspunten is bijvoorbeeld het preferent afwikkelen van het luchtverkeer via de trits 'water -> industrie -> agrarisch -> natuur -> stiltegebied -> woonkern'.

[14] Vooralsnog is niet aannemelijk gemaakt dat bij verdere uitwerking aantasting van de natuurlijke kenmerken van (bepaalde) Natura 2000-gebieden door stikstofdepositie en geluidverstoring valt uit te sluiten.

besluitvorming nader inzicht in de *regionale* verdeling van de milieugevolgen noodzakelijk. In een project-MER bij de planuitwerkingsfase kunnen vervolgens de *lokale* milieugevolgen van mogelijke routestructuren in meer detail beschreven en beoordeeld worden.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER:

- met een geografische presentatie inzicht te geven in de regionale verdeling van de milieubelasting door de luchtruimherziening, bijvoorbeeld aan de hand van verwachte vlieghoogtes en -frequenties.[15] De nog bestaande onzekerheid in de routestructuur kan verdisconteerd worden door in het horizontale en verticale vlak met relatief brede vluchtpaden te werken, of door routeopties aan te geven;
- de regionale verschillen in milieubelasting te relateren aan een kaart met de ligging van stedelijke gebieden, stiltegebieden, Natura 2000-gebieden die wel en die niet gevoelig zijn voor geluidsverstoring en/of stikstofdepositie, agrarische gebieden, industriële gebieden en watergebieden. Presenteer ook de gebieden met specifieke ruimtelijke opgaven - bijvoorbeeld gebieden waar (grootschalige) woningbouw is voorzien - en de (belangrijke) recreatiegebieden;
- naast de gemiddelde effecten[16] ook de effecten per regio te beoordelen. Regio's kunnen ruimtelijk gedefinieerd worden aan de hand van de gebieden waar negatieve of positieve milieugevolgen door de luchtruimherziening zijn te verwachten;[17]
- aan te geven waar conflicten optreden, wat (ruimtelijk) mogelijk is om conflicten bij de planuitwerking te voorkomen/verminderen (bijvoorbeeld via andere routekeuzes en -uitgangspunten), dan wel welke aanpassingen van de hoofdstructuur hiervoor nodig zijn.

(Milieu)gevolgen nabij Schiphol

Speciale aandacht vraagt de Commissie voor de milieugevolgen nabij Schiphol. Zij verwacht dat het vierde naderingspunt de naderings- en vertrekroutes en in voorkomende gevallen ook de baankeuze op Schiphol gaat beïnvloeden. Route- en baankeuzes hebben mogelijk ook consequenties voor het leefklimaat en de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden (denk aan woningbouw) in de Metropoolregio Amsterdam.[18] Zo kan de Commissie zich voorstellen dat door de luchtruimherziening de in het Luchthavenverkeersbesluit (LVB1) vast te leggen preferentievolgorde van de banen en de ligging van de zogeheten LIB4- en LIB5-contouren wijzigt.[19]

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER inzicht te geven in de (milieu)gevolgen in de omgeving van Schiphol door wijzigingen in routering en baankeuze.

[15] Maak bij voorkeur gebruik van geografische 3D visualisatietechnieken.

[16] Tabel 5.18, pagina 222 van het MER.

[17] Denk bij het ruimtelijk schaalniveau aan regio's zoals de metropoolregio's Amsterdam en Utrecht, Gooi- en Vechtstreek, Betuwe, Utrechtse Heuvelrug, Gelderse Vallei, Veluwe, Flevoland, Overijssel, Drenthe.

[18] Zie in dit verband ook pagina 8 van het rapport 'Verbindingsplan Schiphol en omgeving 2021-2025' van december 2020: https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/12/10/bijlage-2-eindadvies-schiphol-vernieuwd-verbinden. Daarin is aangegeven dat het voornemen om te komen tot een nieuwe indeling van het luchtruim bij de implementatie ervan grote consequenties zal hebben voor de spreiding c.q. verplaatsing van de hinder in het gehele gebied rondom Schiphol.

[19] Het Luchthavenindelingbesluit (LIB) reguleert de relatie tussen vliegen en ruimtelijke ordening van Schiphol. Het LIB bepaalt welk gebied bestemd is om als luchthaven te worden gebruikt en voor welke gebied daaromheen beperkingen gelden ten behoeve van de externe en vliegveiligheid en de geluidbelasting. Met contouren wordt aangegeven waar voor woningen en bedrijven welke beperkingen gelden.

2.4 Milieugevolgen continu dalen

Een vanuit milieuoogpunt belangrijke maatregel in de luchtruimherziening is het continu dalen vanaf kruishoogte naar de landingsbaan. Daarbij wordt gebruik gemaakt van zogeheten 'Trajectory Based Operations (TBO)'[20] en 'Extented Arrival Management (E-AMAN)'.[21] In het MER staat dat verwacht wordt dat, vanwege operationele omstandigheden (drukke periodes, weersomstandigheden), 10-20% van het luchtverkeer op de huidige wijze (via vectoring) afgehandeld blijft worden.[22] Het MER geeft geen inzicht in de verwachte effectiviteit van TBO en E-AMAN met betrekking tot de voorspelbaarheid van het luchtverkeer. De Commissie merkt op dat hiermee nog maar weinig ervaring is opgedaan en dat de benodigde software- en surveillancesystemen nog niet volledig doorontwikkeld zijn. Als de effectiviteit, voorspelbaarheid en/of functionaliteit in de praktijk tegenvallen, wordt het percentage vectoring hoger en daarmee het aandeel van horizontale, lage, lawaaiige vluchtsegmenten. Dan nemen de positieve milieugevolgen van continu dalen (minder geluidhinder en CO_2- en NO_x-uitstoot) af.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER inzicht te geven in de onzekerheden in de effectiviteit en functionaliteit van toepassing van TBO en E-AMAN. Geef aan wat de milieugevolgen van continu dalen zijn als de effectiviteit en/of functionaliteit lager uitvalt dan waar nu van uit is gegaan.

2.5 Gevolgen voor de geluidhinder

De zeer positieve beoordeling van het voorkeursalternatief wat betreft geluidhinder (++) is vooral gebaseerd op het toepassen van continu dalen met vaste vliegroutes. De Commissie plaatst bij deze beoordeling de volgende kanttekeningen:

- er bestaan nog belangrijke onzekerheden in de effectiviteit en functionaliteit van TBO en E-AMAN (zie paragraaf 2.4), die ook bij grote verkeersdrukte en complexe weerpatronen continu dalen mogelijk moeten maken. Verwacht kan worden dat bij extreme weersomstandigheden en bij groot aanbod van vliegtuigen geregeld nog afgeweken moet worden van de vaste vliegroutes;
- de daadwerkelijke gevolgen voor de geluidhinder hangen af van de mate waarin bij de routering voldoende rekening kan worden gehouden met de ligging van stedelijke gebieden, stiltegebieden en recreatiegebieden. Daarover is nog geen informatie in het MER opgenomen. De geluidhinder boven de provincies Utrecht en Gelderland zal naar verwachting toenemen door de (betere) ontsluiting van het oosten en zuidoosten van het Nederlandse luchtruim. Hetzelfde geldt voor de geluidhinder in het noorden van Nederland door de uitbreiding van het militair oefengebied aldaar. De 'nieuwe gehinderden' zijn niet meegenomen in de beoordeling;
- vaste vliegroutes in naderingsbuizen zorgen mogelijk voor betere mogelijkheden om geluidgevoelige gebieden te vermijden, maar ook voor minder geluidluwe perioden onder de vaste vliegroutes, hetgeen een negatief effect heeft op de hinderbeleving;[23]

[20] Een vliegplan met exacte x, y en z-coördinaten van alle punten langs de route en met de tijdstippen waarop het vliegtuig daarlangs vliegt.

[21] Naderend verkeer ontvangt al ver voor de landing instructies om in de goede volgorde en op veilige afstand van elkaar naar de luchthaven te vliegen.

[22] Vectoring betreft het actueel aansturen van de koers, snelheid en hoogte van een vliegtuig door de luchtverkeersleiding.

[23] Uit onderzoek bij luchthaven Heathrow is gebleken dat de omgeving een variant van spreiding van routes verkoos boven een variant van concentratie, ook wanneer de laatste in termen van aantallen geluidgehinderden positiever scoorde. De

- vanaf een hoogte van 6.000 voet (ca 1.800 meter) hoeven vliegtuigen geen rekening te houden met de ligging van woongebieden, stiltegebieden en geluidgevoelige natuurgebieden.[24] Vliegtuigen op deze hoogte zorgen echter voor geluidbelastingen op de grond waarbij volgens de WHO nog steeds ernstige hinder en slaapverstoring zijn te verwachten;[25]
- het is nog erg onzeker in hoeverre de geluidproductie afneemt door de introductie van stillere motoren, aerodynamische verbeteringen en elektrisch vliegen. De aanname in het MER dat de geluidproductie van vliegtuigen met ruim 1% per jaar afneemt, vindt de Commissie onvoldoende onderbouwd.[26]

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER op basis van bovenstaande kanttekeningen de beschrijving en beoordeling van de gevolgen voor de geluidhinder aan te passen.

Militair luchtverkeer

Door de luchtruimherziening komt het militaire oefengebied boven Zuid-Nederland te vervallen. Daar staat tegenover dat het noordelijk oefengebied wordt uitgebreid. De Commissie merkt daarbij op dat in het MER een kaart ontbreekt waarop de begrenzing van het uitbreidingsgebied duidelijk staat aangegeven. De uitbreiding van het noordelijk oefengebied is nodig om zinvol te kunnen oefenen met het jachtvliegtuig F-35, zo is aangegeven. Het totale aantal jachtvliegtuigen neemt af[27] en verwacht wordt dat het aantal vlieguren gelijk blijft of licht afneemt ten opzichte van de huidige situatie. Daar staat tegenover dat de F-35 (aanzienlijk) meer geluid produceert dan de F-16. Het netto effect op de geluidhinder en -verstoring van het huidige aantal of minder vlieguren en meer geluidproductie per vlucht is echter niet in beeld gebracht. Hetzelfde geldt voor de mogelijke milieugevolgen van de gewenste realisering van een grensoverschrijdend militair oefengebied met Duitsland, en van het nog te bepalen militaire oefengebied dat het bestaande oefengebied EHTRA15/15A gaat vervangen. Ook ontbreekt zicht op het cumulatieve effect van de vierde naderingsroute met bestaande militaire activiteiten, bijvoorbeeld in gebieden waar nu al frequent gevlogen wordt met legerhelikopters.

Commissie merkt verder op dat een maatregel die zich richt op het inbouwen van rustperiodes, bijvoorbeeld door alternerend route- en baangebruik, niet zichtbaar zal zijn in de berekende jaargemiddelde geluidbelasting, maar wel bijdraagt aan het verminderen van de geluidhinder.

[24] Vanaf deze hoogte kunnen vliegtuigen namelijk, in relatie tot brandstofgebruik en CO_2-uitstoot, de meest directe route naar de bestemming kiezen.

[25] Van bijvoorbeeld een klimmende B737-700 of B747-400 op deze hoogte kunnen piekniveaus op de grond van 63 tot 66 dB(A) verwacht worden. Voor een horizontale vlucht zijn geluidspieken van 60 tot 65 dB(A) te verwachten, en uitgaande van de verwachtte intensiteit vanaf de vierde naderingsroute equivalente geluidsniveaus van 45 dB(A).

[26] Conform de Luchtvaartnota is uitgegaan van 100% elektrisch vliegen binnen 500 km in 2050.[26]. Vluchten tot 500 km maken 24% uit van het totaal aantal vliegbewegingen, maar een elektrisch vliegtuig zal gemiddeld minder passagiers vervoeren dan huidige vliegtuigen. De Luchtvaartnota gaat uit van 20 passagiers bij een elektrisch vliegtuig tegen 90 nu. De omslag naar elektrisch betekent voor Schiphol dus óf in totaal bijna 20% minder luchtvaartpassagiers bij gelijkblijvend aantal vluchten, óf een bijna verdubbeling van het huidige aantal van 500.000 vliegbewegingen. Beiden acht de Commissie niet realistisch. Voorts zullen de toekomstige elektrische en zuinige vliegtuigen waarschijnlijk propeller aandrijving krijgen ('unducted fans') die meer geluid produceren dan de huidige 'ducted fans'.

[27] De luchtmacht vervangt de komende jaren 68 F16's door 46 F35's.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER inzicht te geven in:

- de gemiddelde en piekgeluidbelasting van de F-35 bij de start, landing en fly-over op minimale en gemiddelde vlieghoogte. Relateer deze belastingen aan die van een F-16, en aan de geluidniveaus waarop geluidhinder en/of gehoorschade is te verwachten;
- het netto effect op de geluidhinder en -verstoring in Noord-Nederland van het huidige aantal of minder vlieguren en meer geluidproductie per vlucht van de F-35 ten opzichte van de F-16;[28]
- de mogelijke gevolgen voor de geluidhinder en -verstoring van een grensoverschrijdend militair oefengebied met Duitsland, en van het nog te bepalen militaire oefengebied dat het bestaande oefengebied EHTRA15/15A gaat vervangen;
- het cumulatieve effect op de geluidhinder van de introductie van de vierde naderingsroute met bestaande militaire activiteiten in Zuid en Midden-Nederland, bijvoorbeeld voor gebieden waar nu al frequent gevlogen wordt met legerhelikopters en rondom militair Vliegveld De Peel.

2.6 Gevolgen voor de natuur

In de Passende beoordeling, die in dit stadium met name de functie heeft van een risico-inschatting, zijn de eventuele gevolgen van veranderingen in stikstofdepositie en geluidsemissies voor de natuur beoordeeld. Niet kan worden uitgesloten dat de veranderingen ertoe leiden dat de stikstofdepositie in sommige stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden toeneemt waaronder ook door vliegbewegingen boven de 3.000 voet. Aangegeven is dat de effecten bij de planuitwerking nader worden beoordeeld. Tegelijkertijd wordt geconstateerd dat er nu onvoldoende kennis en informatie beschikbaar zijn om de regionale stikstofdepositie door emissies boven de 3.000 voet te berekenen en daarmee de effecten op Natura 2000-gebieden en daaruit voortvloeiende mitigerende maatregelen vast te stellen.

De Commissie onderschrijft de conclusie dat op dit moment de informatie en een standaard rekenmodel ontbreken om de gevolgen van emissies boven de 3.000 voet voor stikstofdeposities in afzonderlijke Natura 2000-gebieden te berekenen. Omdat die deposities er wel zijn,[29] adviseert de Commissie een (model)studie te initiëren naar de mogelijkheden om die deposities (en veranderingen daarin) per Natura 2000-gebied, of eventueel per cluster van gebieden[30], te bepalen.[31] Zonder die (model)kennis zal op grond van het

[28] Door de L_{den} als maat voor de berekening van de geluidbelasting bij militaire luchthavens te gebruiken is het mogelijk de geluidbelasting rond militaire luchthavens te vergelijken met die rond luchthavens met civiel luchtverkeer. Mede naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. over de overstap van Ke naar L_{den} als maat voor de berekening en begrenzing van de geluidbelasting rond militaire luchthavens (https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p32/p3255/3255_brief_lden_als_geluidmaat_voor_militaire_luchthavens_20-2-2018.pdf) heeft de Staatsecretaris van Defensie aangegeven dit te willen realiseren voorafgaand aan de vaststelling van de luchthavenbesluiten voor De Peel en Gilze-Rijen. Zie voor meer informatie de Memorie van Toelichting bij het Wetsvoorstel dat de geldigheidsduur van aanwijzingsbesluiten voor militaire luchtvaartterreinen moet verlengen (Tweede Kamer, vergaderjaar 2020-2021, 35674, nr. 3).

[29] Zie het advies van het Adviescollege Stikstofproblematiek (Commissie Remkes): https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/06/08/aanbieding-eindadvies-adviescollege-stikstofproblematiek en het advies 'Evaluatie stikstofberekeningen Lelystad Airport' (Commissie m.e.r. en RIVM): https://www.commissiemer.nl/adviezen/3456.

[30] Stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden in een bepaalde regio met ongeveer overeenkomstige abiotische omstandigheden (bijvoorbeeld Wieden en Weerribben).

[31] Ook in de Passende beoordeling is aangegeven dat stikstofdepositie als gevolg van emissies van zowel onder als boven de 3.000 voet van belang is. De Commissie wijst er op dat het niet nodig is de depositie op hectareniveau vast te stellen. Het gaat om regionale of gebiedsverschillen, uitgaande van wat in de Passende beoordeling wordt gesteld (pagina 12-14).

voorzorgsbeginsel bij de beoordeling van de gevolgen voor Natura 2000-gebieden een worst case-benadering voor de depositie veroorzaakt door emissies boven de 3.000 voet gevolgd moeten worden.

In de Passende beoordeling wordt niet uitgesloten dat nieuwe routes op 'minder dan 2.000 meter' leiden tot een toename van geluidsbelasting in sommige daarvoor gevoelige Natura 2000-gebieden. Verwacht wordt dat significante effecten zijn uit te sluiten met mitigerende maatregelen. Voor de Commissie is niet geheel duidelijk welke grenswaarde in het horizontale vlak wordt aangehouden, dat wil zeggen vlieghoogtes waar beneden significante gevolgen voor verstoringsgevoelige soorten met voldoende zekerheid zijn uit te sluiten. De Commissie adviseert dit, indien vlieghoogtes van rond of onder de 2.000 meter worden overwogen, nader te onderbouwen[32], ook rekening houdend met hogere geluidsemissies van de F35.[33]

De Commissie is van mening dat op voorhand niet zeker is dat mitigerende maatregelen (zoals het aanpassen van vliegroutes) getroffen kunnen worden om alle geluidsgevoelige Natura 2000-gebieden afdoende te ontzien. Zij merkt op dat veel onder de Vogelrichtlijn grotere aangewezen Natura 2000-gebieden, waaronder de gehele Veluwe, zijn aan te merken als geluidgevoelig.

Op grond van de huidige inzichten is onzeker of gevolgen van stikstofdepositie en/of geluidsemissies op den duur voor alle Natura 2000-gebieden met voldoende zekerheid kunnen worden uitgesloten. Hierbij klemt dat het (vooralsnog) niet mogelijk is om mitigerende maatregelen vast te stellen.[34] In dat geval kan het voornemen alleen doorgaan als de ADC-toets[35] in de juiste volgorde en succesvol wordt doorlopen. De haalbaarheid van een ADC-toets is niet onderzocht.[36]

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER, op basis een worst-case scenario, de haalbaarheid van een ADC-toets op de aspecten stikstofdepositie en geluidsverstoring te onderzoeken. Tevens adviseert de Commissie om een studie te initiëren naar de vraag wat emissies boven de 3.000 voet betekenen voor stikstofdepositie in specifieke door stikstofdepositie overbelaste Natura 2000-gebieden.

2.7 Gevolgen voor ongevalsrisico en externe veiligheid

Het MER geeft aan dat de luchtruimherziening geen effect heeft op het ongevalsrisico en de externe veiligheid. Aangegeven is dat er wel nog aandacht nodig is voor de externe veiligheid in verband met het effect van concentratie van het naderend verkeer. De Commissie merkt daarbij nog op dat de vierde naderingsroute weliswaar het luchtverkeer spreidt maar

[32] Uitgaande van de mogelijk beïnvloede leefgebieden van (vogel)soorten in relevante Natura 2000-gebieden. De Commissie verwacht dat er met name kennisleemtes zijn op het vlak van de effectbeoordeling van zangvogels (moerasgebieden, Veluwe).

[33] Zie in dit verband bijvoorbeeld de zienswijze van de provincie Fryslân.

[34] Zie ook pagina 17 van de Passende beoordeling. Het bevoegd gezag heeft aan de Commissie toegelicht dat de laatste zin in de Passende beoordeling 'Het is in dan ook niet mogelijk om mitigerende maatregelen vast te stellen' moet worden gelezen als 'dat daar in deze fase nog geen uitspraken over kunnen worden gedaan'.

[35] De ADC-toets houdt een onderzoek in naar Alternatieven met minder nadelige gevolgen, het aantonen van Dwingende redenen van openbaar belang en het vooraf en tijdig treffen van Compenserende maatregelen.

[36] Indien een ADC-toets uiteindelijk aan de orde is, verwacht de Commissie dat er enige tijd overheen gaat voordat die is opgesteld en daarvoor mogelijk ook aanwezige kennislacunes geëlimineerd moeten worden.

tegelijkertijd zorgt voor een extra 'merge'-punt waardoor het ongevalsrisico ook kan toenemen.

Ook worden in het MER een aantal nieuwe procedures voorgesteld, die vergezeld moeten gaan van de introductie van nieuwe technologieën om potentiële veiligheidsrisico's te mitigeren. Het betreft:

- continue daalvluchten. Deze zijn lastiger te separeren, waardoor het ongevalsrisico kan toenemen;
- kromme naderingen om kritische gebieden te ontzien. Deze kunnen zorgen voor een verhoogd veiligheidsrisico.

In het algemeen wordt nog opgemerkt dat:

- het gevolg voor de externe veiligheid afhangt van de mate waarin bij de routering voldoende rekening kan worden gehouden met de ligging van bewoning. Daarover is in dit stadium nog geen informatie;
- de luchtruimherziening kan leiden tot andere baankeuzes waardoor de veiligheidscontouren en het groepsrisico rond Schiphol kunnen wijzigen.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER, op basis van voornoemde kanttekeningen, een beschrijving en beoordeling te geven van de gevolgen voor het ongevalsrisico en de externe veiligheid.

2.8 Gevolgen voor overige luchtruimgebruikers

De luchtruimherziening heeft het efficiënter maken van het gebruik en beheer van het luchtruim voor *alle* luchtruimgebruikers als doel. In het MER is echter alleen ingegaan op twee luchtruimgebruikers, namelijk de civiele en militaire luchtvaart. Geen inzicht is gegeven in de gevolgen voor 'general aviation'. Verwacht mag worden dat, door de introductie van de vierde naderingsroute en het concept van 'free routing' boven de 6.000 voet, de ruimte en het gebruik van het luchtruim voor general aviation worden beperkt. Een aanzienlijk deel van de general aviation luchtvloot opereert namelijk tussen ca. 6.500 en 8.500 voet. Valschermsporten en zweefvliegen vinden plaats tot een hoogte van ca 13.000 voet. In het MER is niet aangegeven in hoeverre mogelijke negatieve effecten voor general aviation en luchtsporten beperkt kunnen worden, bijvoorbeeld door 'free routing' pas vanaf een grotere hoogte te hanteren. Ook is niet ingegaan op de milieugevolgen van mogelijk verplaatsing van general aviation naar andere locaties. Zo vinden op Lelystad Airport momenteel ca. 100.000 general aviation vluchten per jaar plaats, die plaats maken voor het groothandelsverkeer.

In het MER is ook niet aangegeven wat de gevolgen zijn voor het helikopterverkeer naar offshore olie- en gasplatforms en windparken, trauma- en politiehelikopters. Ook de gevolgen voor de overige (kleine) luchthavens ontbreken.[37]

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER aan te geven wat de gevolgen zijn voor het gebruik van het luchtruim voor general aviation, luchtsporten en helikopterverkeer, en wat de gevolgen zijn voor kleine luchthavens.

[37] Dit zijn de luchthavens in Nederland, behoudens Schiphol, Lelystad, Eindhoven en Rotterdam.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Meer informatie over de Commissie en over haar werkwijze vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:
dr. Gijs-Jan van Blokland
dr. Geert Draaijers (secretaris)
prof.dr.ir. Jacco Hoekstra
dr. Michiel van Pelt
ing. Rob Vogel
ir. Harry Webers (voorzitter)
dr. Fred Woudenberg

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Om tot een goed onderbouwde Voorkeursbeslissing Luchtruimherziening te komen, waarin alle belangen navolgbaar zijn meegenomen, is een plan-MER opgesteld. Omdat significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelen voor Natura 2000-gebieden niet kunnen worden uitgesloten, is ook een Passende beoordeling uitgevoerd.

Bevoegd gezag besluit

De minister van Infrastructuur en Waterstaat en de staatssecretaris van Defensie.

Initiatiefnemer besluit

De minister van Infrastructuur en Waterstaat, de staatssecretaris van Defensie, Luchtverkeersleiding Nederland, Maastricht Upper Area Control Center en het Commando Luchtstrijdkrachten.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

De Commissie heeft alle 2170 zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer 3421 in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl