



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Luchthavenbesluit militaire luchthaven Eindhoven

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

27 juni 2014 / rapportnummer 2663-163



1. Oordeel over het aangevulde milieueffectrapport

De ministeries van Defensie en van Infrastructuur en Milieu hebben voor de militaire luchthaven Eindhoven een ontwerp-luchthavenbesluit opgesteld. Het besluit legt het gebruik van de luchthaven voor militair en burgerluchtverkeer vast en ook de beperkingen aan het grondgebruik in de omgeving van de luchthaven. Met dit besluit wordt een gefaseerde ontwikkeling¹ van de commerciële burgerluchtvaart op de luchthaven Eindhoven mogelijk gemaakt. Ter ondersteuning van dit besluit is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De minister van Defensie is, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, bevoegd gezag in deze procedure.

De Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') heeft zich op 3 december 2013, in een voorlopig advies, uitgesproken over de juistheid en de volledigheid van het MER.² Daarbij heeft ze geconstateerd dat in het MER en de overige beschikbare stukken informatie ontbrak die zij essentieel acht voor het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming. Het ging om de volgende informatie:

- een samenvattende beschrijving van de milieuarargumenten die hebben geleid tot het voornemen om een deel van de groei van Schiphol te faciliteren op de luchthaven Eindhoven en van de criteria die zijn gebruikt bij het formuleren van routevoorstellen;
- (de onderbouwing van) de wijze waarop hinderbeperkende maatregelen, ontwikkelingen in de omgeving van de luchthaven en wijzigingen in de samenstelling van het vliegverkeer zijn opgenomen in de referentiesituatie of het voornemen;
- de inschatting van de ontwikkelingen in de geluidbelasting en de geluidhinder;
- de onderbouwing van de gevolgen van de geluidbelasting voor de wezenlijke kenmerken/waarden van het EHS-gebied Wolfhoeksche Heide/Oeyenbos.

De Commissie heeft haar voorlopige advies besproken met de initiatiefnemers en op 22 mei 2014 heeft ze een aanvulling op het MER ontvangen. De aanvulling omvat onder meer resultaten van waardevolle, extra berekeningen voor geluid en externe veiligheid en heft de gesignaleerde tekorten voor een belangrijk deel op. **Desondanks is Commissie van oordeel dat het MER en de aanvulling tezamen nog niet alle informatie bevatten die nodig is om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen bij de uitwerking en vaststelling van het luchthavenbesluit.**³ De aanvullende informatie laat zien dat de omvang en spreiding van de geluidhinder, die is berekend met de L_{den} als geluidsmaat, zich anders ontwikkelt dan in het MER is berekend met de K_e als geluidsmaat. Daarmee wordt de vraag pregnant in hoeverre de gekozen routes, die zijn gebaseerd op K_e -gegevens, leiden tot de meest optimale spreiding van

¹ In het MER aangeduid met eerste en tweede tranche.

² De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder 'Advisering' of door in het zoekvak nummer 2663 in te vullen.

³ In haar voorlopige advies stelde de Commissie dat ze niet kan verifiëren of de gevolgen van het militaire gebruik van de luchthaven, al of niet in combinatie met het gebruik voor burgerluchtvaart, correct zijn ingeschat. Gegevens over belangrijke variabelen betreffende het militaire gebruik, zoals aantallen vluchten per vliegtuigtype, routegebruik of ongevalsrisico's, zijn namelijk niet ter beschikking gesteld. Zowel in het voorlopige advies als in dit advies heeft de Commissie zich moeten beperken tot het beantwoorden van de vraag of de omvang en de ruimtelijke verdeling van de te verwachten effecten en de verschuivingen daarin in lijn zijn met wat op basis van expert judgement mag worden verwacht.

de geluidhinder. De nu beschikbare informatie maakt het niet mogelijk om hierover uitsluitend te bieden. De Commissie vindt dit inzicht essentieel voor het nemen van een afgewogen besluit.

In hoofdstuk 2 vat de Commissie het tekort uit het voorlopige advies samen dat ondanks de aanvulling nog niet heeft geleid tot het benodigde inzicht en geeft ze haar oordeel over die aanvullende informatie. In hoofdstuk 3 van dit advies vindt u een samenvatting van de eerder geconstateerde tekorten waarover wel afdoende aanvullende informatie is ontvangen, samen met het oordeel over die informatie.

In haar voorlopige toetsingsadvies heeft de Commissie niet alleen de hiervoor vermelde tekorten gesignaleerd, maar ook enkele aanbevelingen opgenomen die zijn bedoeld om bij te dragen aan de verdere besluitvorming. Ze hebben geen betrekking op tekortkomingen. De aanvulling op het MER gaat in op de meeste van deze aanbevelingen.⁴ Kortheidshalve worden deze punten uit het voorlopige advies en de aanvulling hier niet herhaald, maar wordt volstaan met een verwijzing naar beide documenten.

2. Resterende gesignaleerde tekortkoming

2.1 Geluidbelasting en –hinder door militair en civiel vliegverkeer

Het MER

Voor het in beeld brengen van de ontwikkeling in de hinder als gevolg van de realisatie van het voornemen, is in het MER de wettelijk voorgeschreven maat voor het berekenen van de geluidbelasting gehanteerd, de Ke. De Ke-berekeningen laten zien dat voor het militaire gebruik de hinder in de toekomst significant kleiner wordt⁵ en dat de hinder van militair en burgerverkeer tezamen kleiner wordt bij realisatie van tranche 1 en licht toeneemt bij tranche 2.⁶ Voor de Commissie was onduidelijk wat de sterke afname van de hinder door het militaire verkeer veroorzaakte. Die onduidelijkheid was het gevolg van het feit dat ze geen inzicht had in de samenstelling van het militaire verkeer.

In haar voorlopige toetsingsadvies ging de Commissie uitvoerig in op de nadelen van de gehanteerde geluidmaat⁷ en deed ze de aanbeveling om berekeningen uit te voeren die de hinder voor omwonenden beter weergeven. Dat kon óf door de Ke-berekeningen te combineren

-
- ⁴ Inhoudelijk is niet gereageerd op het verzoek om een toelichting te geven op bijvoorbeeld:
- de gegevens over de verdeling van vliegtuigbewegingen over vliegtuigtypes en op hun herkomst;
 - de rol, de opzet en de uitvoering van de verschillende elementen uit het monitoring- en evaluatieprogramma o.a. in relatie tot de afspraken die zijn gemaakt aan de Alderstafel.
- ⁵ Zie bijvoorbeeld Appendix B.1 van het NLR-rapport “Geluidbelasting rond de luchthaven Eindhoven door militair en civiel vliegverkeer” (April 2013), waarin het aantal woningen binnen de 20 Ke-contour voor militair vliegverkeer afneemt van 3.000 in de referentiesituatie naar ongeveer 950 bij het voorgenomen militaire gebruik.
- ⁶ Zie tabel 6.1 van hoofdrapport deel A van het MER die laat zien dat het geluidbelaste oppervlak na de tweede tranche 10% hoger is dan de referentie en het aantal ernstig gehinderden 16%.
- ⁷ Ook in haar eerdere advies over de reikwijdte en het detailniveau van het MER (document 2663-97) heeft ze die nadelen opgesomd.

met actuele hindercurves óf door L_{den} -berekeningen uit te voeren. De Commissie was van mening dat vanwege het ontbreken van een reële inschatting van de geluidhinder voor de referentiesituatie en het voornemen een onvolledig en onjuist beeld ontstond van de te verwachten ontwikkeling van het aantal gehinderden.⁸

De aanvulling op het MER

De aanvulling op het MER laat zien dat bij berekeningen op basis van L_{den} :

- de ernstige hinder (en slaapverstoring) beduidend hoger is (zijn) dan bij berekeningen op basis van K_e ;
- het geluidbelaste oppervlak voor alleen het civiele luchtverkeer bij realisatie van het voornemen met meer dan 100% toeneemt en het aantal ernstig gehinderden met ongeveer 30%;
- de vorm van de contouren afwijkt van die van de K_e -contouren. Dat geldt zowel voor het militaire als voor het civiele verkeer en bijgevolg ook voor de combinatie.

De Commissie constateert dat een schatting van de te verwachten ontwikkeling van de hinder op basis van de geluidmaat K_e een ander beeld laat zien dan een schatting op basis van L_{den} . Dat roept de vraag op in hoeverre bij de routekeuze, die is gebaseerd op het minimaliseren van het totale aantal gehinderden binnen de 20 K_e -zone,⁹ de meest geschikte informatie is gebruikt. De Commissie meent dat hierover meer duidelijkheid geboden moet worden dan de aanvulling nu doet. In de aanvulling worden rekentechnische factoren genoemd die de verschillen kunnen verklaren. In de aanvulling ontbreken beschouwingen over het feit dat L_{den} in het algemeen een completer beeld geeft (zeker voor civiel verkeer), dat berekeningen met L_{den} voor militaire luchtvaart nog veel onzekerheden bevatten en wat dit alles betekent voor de inrichting van het voornemen. Ten overvloede wijst de Commissie erop dat de L_{den} de voorgeschreven en gevalideerde geluidmaat is voor het inschatten van de hinder door burgerluchtverkeer en dat het voornemen in de eerste plaats het faciliteren beoogt van meer civiele vliegbewegingen.

De Commissie vindt het essentieel voor het besluit dat berekeningen in L_{den} worden uitgevoerd ter onderbouwing van de optimale routekeuze.

3. Ingevulde tekortkomingen

3.1 Verantwoording van het voornemen en de routes

Het MER

Om de verdere ontwikkeling van mainport Schiphol mogelijk te maken, dienen circa 70.000 niet-mainportgebonden vliegtuigbewegingen te worden ondergebracht op de luchthavens

⁸ Overigens wordt dit ook al vastgesteld in het hoofdstuk 'Leemten in kennis' van het MER, zonder daaraan echter enig gewicht toe te kennen.

⁹ Zie hiervoor ook paragraaf 3.1 van dit advies.

van Eindhoven en Lelystad. De Commissie achtte het essentieel voor het besluit dat het MER samenvat welke rol milieuargumenten hebben gespeeld bij het faciliteren van een deel van de groei van Schiphol op de luchthaven Eindhoven. De milieuafwegingen die de keuzes uit het Alders-advies hebben beïnvloed, zijn echter niet beschreven in het MER.

Verder geeft het MER aan dat de routevoorstellen zijn ontwikkeld aan de Alderstafel en dat voor een aantal varianten de gevolgen voor de geluidbelasting zijn beschreven. Omdat de routestructuur bepalend is voor de spreiding van de geluidhinder en de veiligheidsrisico's achtte de Commissie het essentieel voor het besluit dat het MER samenvat welke criteria de Alderstafel heeft gebruikt bij het formuleren van routevoorstellen.

De aanvulling op het MER

De aanvulling vat de resultaten samen van twee onderzoeken¹⁰ die zijn uitgevoerd naar de maatschappelijke effecten van alternatieven voor de overheveling van vliegbewegingen van Schiphol naar diverse combinaties van nationale en zelfs internationale luchthavens. De rapporten beschrijven de milieueffecten die zijn beschouwd. Ze geven onder meer inzicht in verschillen in geluidbelast oppervlak, ernstige hinder en slaapverstoring¹¹ en in de omvang van CO₂-emissies. De aanvulling beschrijft hun relatie tot de afweging die in de luchtvaartnota is gemaakt.

Verder beschrijft de aanvulling de stappen die zijn doorlopen bij het optimaliseren van de routes. Daarbij vormde de reductie van het totale aantal gehinderden binnen de 20 Ke-zone het leidende criterium.

De aanvulling beantwoordt daarmee afdoende de vragen over de verantwoording van het voornemen en routes.

Aanbeveling

- De Commissie beveelt aan om de beide Decisio-rapporten beschikbaar te stellen als documenten die het voornemen en dus het luchthavenbesluit onderbouwen.

3.2 Afbakening van het voornemen en van de referentiesituatie

Het MER

Het MER identificeert een aantal ontwikkelingen op de luchthaven en in de omgeving ervan die een plaats krijgen in het effectenonderzoek. In het MER is beargumenteerd welke keuzes ten aanzien van die ontwikkelingen zijn gemaakt bij het opbouwen van het voornemen en de referentiesituatie. De Commissie was van oordeel dat voor vier ontwikkelingen de gemaakte keuzes onterecht zijn. Het ging om:

¹⁰ Decisio BV. Quick Scan Maatschappelijke Kosten en Baten voor de opties voor Schiphol en de regio op de middellange termijn. Amsterdam, 4 september 2008.

Decisio BV. Follow up van Aldersadvies: Onderzoek naar de kosteneffectiviteit van verschillende spreidingsalternatieven. Amsterdam, januari 2009.

¹¹ Op basis van berekeningen in L_{den} en L_{night}.

- het niet opnemen van ‘general aviation’ in de analyses voor de referentiesituatie, maar wel in die voor de voorgenomen activiteit;
- het opnemen van een niet goedgekeurd saneringsprogramma voor grondgebonden geluid in het voornemen. Formeel gezien maakt dat programma namelijk geen onderdeel uit van het voornemen;
- het niet betrekken van hinderbeperkende maatregelen, zoals CDA-aanvliegen¹² of een verbod op starts en landingen van bepaalde vliegtuigcategorieën, bij de referentiesituatie;
- het inperken van het gebied waarin toekomstige grootschalige woningbouwlocaties zijn geïnventariseerd tot de 20 Ke-contour van de tweede tranche voor het schatten van het aantal ernstig gehinderden en slaapgestoorden. Immers, de L_{night}- en L_{den}-contouren zijn groter dan de Ke-contouren.

De aanvulling op het MER

De aanvulling bevat een berekening van de referentie in L_{den} waarin de vliegtuigbewegingen die vallen onder ‘general aviation’ zijn meegenomen. Tabel 4.4 van de aanvulling laat zien dat deze vliegbewegingen een marginale bijdrage leveren aan de geluidhinder op de luchthaven Eindhoven. Naar verwachting blijft de bijdrage relatief klein, ook als het uitgangspunt gehanteerd zou zijn dat ‘general aviation’ 5 dB(A) hinderlijker is dan grote burgerluchtvaart.

De aanvulling onderschrijft het standpunt van de Commissie over de plaats van het saneringsprogramma binnen het MER. Aangezien het saneringsprogramma de geluidcontouren die voor de ruimtelijke ordening relevant zijn, mee bepaalt, zou daarover dus ook in samenhang met het nu te nemen luchthavenbesluit moeten worden besloten.

De aanvulling stelt dat hinderbeperkende maatregelen net zo min deel uitmaken van de referentiesituatie als de extra vliegtuigbewegingen die sinds 2009 op grond van opeenvolgende ontheffingen zijn toegestaan. Naar het oordeel van de Commissie is de referentie bedoeld om aan omwonenden te laten zien welke situatie er in de toekomst ontstaat gegeven dat het project niet doorgaat. Dat betekent volgens de Commissie in dit geval dat aangenomen mag worden dat maatregelen die bij andere luchthavens geïmplementeerd worden en die leiden tot minder hinder, ook op luchthaven Eindhoven hun intrede zouden doen als er geen extra vliegverkeer mogelijk wordt gemaakt. De verwarring over de invulling van de referentie voor dit project maakt duidelijk dat de vergelijking met de referentie een louter theoretisch vraagstuk is geworden, zeker nu herhaald verlenen van ontheffingen ertoe heeft geleid dat de ervaren situatie beter kan worden vergeleken met fase 1 van het voornemen¹³ dan met de situatie die op grond van de voorlopige voorziening mogelijk is gemaakt.

In de aanvulling wordt de bijdrage aan de (ernstige) geluidhinder en slaapverstoring beschreven van vier woningbouwlocaties die (deels) binnen de 20 Ke-contour liggen en die ook al in

¹² Continuous Decent Approach of glijvluchtlandingen voor civiel vliegverkeer. Deze meeste zijn ondertussen al in werking getreden of deels geïmplementeerd (Ontwerp-luchthavenbesluit blz. 41-44 en MER luchthaven Eindhoven, Deel A, blz. 22).

¹³ De Commissie constateert dat voor de referentie is uitgegaan van 21.009 vliegtuigbewegingen en dat voor 2013 ontheffing is verleend voor maximaal van 28.050 vliegtuigbewegingen. Voor 2014 bedraagt dat maximum 30.563 (Besluit tot wijziging van de ontheffing burgermedegebruik van 24 augustus 2012). Dat laatste aantal is hoger dan dat waarmee in het MER is gerekend voor het jaar 2015, dat geldt als evaluatiejaar voor tranche 1.

het MER zijn genoemd.¹⁴ De aanvulling maakt niet duidelijk of er ook (grootschalige) nieuwbouwlocaties zijn buiten de 20 Ke-contour waar (ernstige) geluidhinder of slaapverstoring kunnen optreden. De Commissie concludeert dat de aanvulling op dit onderdeel alleen voldoende informatie bevat indien er binnen het ruime gebied omsloten door de 40 dB(A) L_{den} - en de 30 dB(A) L_{night} -contouren (en buiten de 20 Ke-contour) geen andere nieuwbouwlocaties zijn waarover de besluitvorming al is afgerond.

De aanvulling geeft afdoende aan hoe is omgegaan met het saneringsprogramma en met hinderbepalende maatregelen. Verder beschrijft ze afdoende de relatieve bijdrage van 'general aviation' aan de geluidhinder. Ze benoemt vier geplande woningbouwlocaties binnen het gebied omsloten door de 40 dB(A) L_{den} - en de 30 dB(A) L_{night} -contouren, die ook binnen de 20 Ke contour liggen. Dit suggereert dat er buiten de 20 Ke contour geen andere nieuwbouwplannen binnen de 40 dB(A) L_{den} - en de 30 dB(A) L_{night} -contouren zijn.

Aanbeveling

- De Commissie beveelt aan om in het luchthavenbesluit de relatie met het saneringsprogramma voor het grondgebonden geluid toe te lichten.

3.3 Natuur: verstoring door (vliegtuig)geluid

Het MER

In het MER wordt de dichtheid aan broedvogels als maat gebruikt om de gevolgen voor de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS te beoordelen. In tranche 2 neemt de oppervlakte van het EHS-gebied Wolfhoeksche heide / Oeyenbos binnen de 48 dB(A) toe.¹⁵ Het MER stelt dat de voorkomende broedvogels gewend zijn aan het geluid van onder meer rijksweg A67 en dat het voornemen daarom geen effect heeft op de dichtheid. De Commissie achtte aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van dit EHS-gebied echter niet uitgesloten omdat:

- in bossen bij een geluidsbelasting door wegverkeer van meer dan 42 dB(A) al een afname van broeddichtheden plaatsvindt;¹⁶
- het effect van de gepiekte geluidbelasting dat van de continu aanwezige achtergrondbelasting kan versterken.

Geadviseerd is de gevolgen van de geluidbelasting voor de wezenlijke kenmerken/waarden van het EHS-gebied nader in kaart te brengen en/of de Spelregels EHS te doorlopen.

¹⁴ Schippershof, Oerle-Zuid, Duizel-Noord, Nijnsel-Zuid (part 6.2.7 van het MER).

¹⁵ MER luchthaven Eindhoven, deel B, blz. 108.

¹⁶ Reijnen et al. 1995. The effects of car traffic on breeding bird populations in woodland III. The reduction of density in relation to the proximity of main roads. *Journal of Applied Ecology* 32, 187-202.
Reijnen, R. en R.P.B. Foppen, 2006. Impact of road traffic on breeding bird populations. In: *The ecology of transportation: managing mobility for the environment* / Davenport, J., Davenport, J.L. – Dordrecht: Springer, 2006 (Environmental Pollution 10) – ISBN 1402045034.

De aanvulling op het MER

In de aanvulling is aangegeven dat de bijdrage van tranche 2 beperkt is, want 1 á 2 dB(A) aan de rand van het EHS-gebied bedraagt. Daaruit wordt geconcludeerd dat de voorgenomen activiteit niet leidt tot extra verstoring van vogels in het EHS-gebied, en dat de spelregels voor de EHS niet doorlopen behoeven te worden.

Uit het MER en de aanvulling leidt de Commissie af dat de dichtheid aan broedvogels door vooral wegverkeer al onder druk staat, de toename van 1 á 2 dB(A) beperkt wordt geacht en daarom niet leidt tot extra verstoring van de broedvogeldichtheid in dit EHS-gebied. De Commissie meent dat uit een toename van 1-2 dB(A) in een al overbelaste situatie niet kan worden geconcludeerd dat de verstoring niet toeneemt. Een (beperkte) verdere kwaliteitsafname acht ze aannemelijk. Ervan uitgaande dat deze constatering bij de verdere besluitvorming in acht wordt genomen, meent de Commissie dat voldoende informatie voor het luchthavenbesluit aanwezig is.

Aanbeveling

- De Commissie beveelt aan om in de toelichting bij het luchthavenbesluit aan te geven welke gevolgen worden verbonden aan de extra geluidbelasting van het EHS-gebied.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: Ministerie van Defensie

Bevoegd gezag: Minister van Defensie en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

Besluit: Vaststellen van een luchthavenbesluit

Categorie Besluit m.e.r.: D6.2

Activiteit: Vastleggen van het gebruik van de luchthaven voor militair en burgerluchtverkeer en vastleggen van de beperkingen aan het grondgebruik in de omgeving van de luchthaven

Procedurele gegevens:

kennisgeving MER: 4 september 2013

ter inzage legging MER: 9 september t/m 21 oktober 2013

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 12 september 2013

voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 3 december 2013

toetsingsadvies uitgebracht: 27 juni 2014

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ing. J. den Boeft

ir. A.G.M. Dassen

drs. E.S. Kooi

dr. J. Lembrechts (werkgroepsecretaris)

drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

ing. R.L. Vogel

dr. F. Woudenberg

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- MER luchthaven Eindhoven. Hoofdrapport delen A en B + Annexen, kaarten en samenvatting, Royal HaskoningDHV Nederland B.V., 28 juni 2013;
- Aldersadvies Eindhoven 2010 met bijlagen;
- Onderbouwing businesscase 2020 Eindhoven Airport en bijlagen, maart 2013;
- Ontwerp-luchthavenbesluit Eindhoven;
- Aanvulling MER militaire luchthaven Eindhoven, Royal HaskoningDHV Nederland B.V., 20 mei 2014;
- Aanvulling MER Luchthaven Eindhoven, beantwoording van vragen van de Commissie voor de milieueffectrapportage, NLR-rapport CR-2014-191, mei 2014;
- Follow up van Aldersadvies: Onderzoek naar de kosteneffectiviteit van verschillende spreidingsalternatieven, Decisio BV in samenwerking met To70, SEO en Syconomy, januari 2009.

De Commissie heeft kennis genomen van 70 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 30 oktober 2013 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

Meer informatie over de werkwijze van de Commissie vindt u op www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Luchthavenbesluit militaire luchthaven Eindhoven en de aanvulling daarop

ISBN: 978-90-421-3872-8



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl

