



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Luchthavenbesluit luchthaven Volkel

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

27 juni 2014 / rapportnummer 1258-52





# 1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER)

Voor de militaire luchthaven Volkel wordt een luchthavenbesluit opgesteld. Dat besluit legt het gebruik van de luchthaven, een geluidszone, een obstakelbeheergebied en een vogelbeheergebied vast. De luchthaven kan dan worden gebruikt voor twee squadrons F-16 jachtvliegtuigen, vliegtuigen van andere Nederlandse militaire luchthavens, vliegtuigen van bondgenoten en beperkt (recreatief) burgerluchtverkeer, en als 'returnveld' voor een opleidings-eenheid gestationeerd in de VS.<sup>1</sup> Ter ondersteuning van de besluitvorming heeft de initiatiefnemer, de Commandant van de luchtmacht, een MER opgesteld. Bevoegd gezag in deze procedure zijn de Minister van Defensie en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')<sup>2</sup> zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.<sup>3</sup>

Het MER beschrijft de milieuruimte die nodig is voor het invullen van de hiervoor genoemde belegging van de luchthaven Volkel, en vergelijkt die met de ruimte die was voorzien in het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen uit 2005 (SMT-2). Verder laat het MER zien hoe het ruimtebeslag en het aantal woningen en ernstig gehinderden binnen de beperkingengebieden voor geluid en externe veiligheid wijzigen ten opzichte van de situatie onder het SMT-2 en bij het aanpassen van een aantal vertrekroutes voor de F-16 jachtvliegtuigen. Het MER maakt duidelijk of de belegging van Volkel de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen van de omliggende gemeenten wel of niet in de weg staat. Dit is beoordeeld voor verschillende varianten van de vertrekroutes, rekening houdend met de wettelijke grenswaarden.

**De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER een aantal tekortkomingen.** Zij acht het opheffen ervan essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over het gebruik van de luchthaven en de ruimtelijke inrichting van de omgeving ervan. Wat ontbreekt, is een beschrijving van:

- de effecten van de geluidbelasting buiten de 30 Ke-contour;
- onderdelen van de analyse van de externe veiligheid, namelijk:
  - de wijzigingen in het groepsrisico voor de varianten voor het voornemen;
  - de risicocontour van  $10^{-8}$  per jaar en de daarin eventueel aanwezige risicovolle bedrijven.

---

<sup>1</sup> In het MER (paragraaf 4.2.2) wordt dit de 'belegging' van de luchthaven genoemd. Deze belegging is vastgesteld in de beleidsbrief van de Minister van Defensie van 8 april 2011. In het MER wordt het vliegen met deze belegging volgens de huidige routes 'het nieuwe alternatief voor het voornemen' genoemd, in vergelijking met het vliegen met andere beleggingen, die in eerdere versies van het MER zijn onderzocht en die als gevolg van wijzigingen in de taakstelling zijn gevallen. De verschillende combinaties van routes voor starten en landen heten in het MER 'varianten'. In dit advies is deze terminologie uit het MER aangehouden.

<sup>2</sup> De samenstelling van de werkgroep van de Commissie, haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) onder 'Advisering' of door in het zoekvak projectnummer 1258 in te vullen.

<sup>3</sup> De Commissie heeft tijdens een startgesprek met de initiatiefnemer en het bevoegd gezag een aantal vragen gesteld over het voornemen, waarop een schriftelijk antwoord is ontvangen. Deze informatie heeft de Commissie betrokken bij haar advies. Omdat ze niet ter visie heeft gelegen, beveelt de Commissie het bevoegd gezag aan om ze op te nemen in een eventuele aanvulling op het MER.

De Commissie stelt vast dat het MER vooral is gebruikt om aan te tonen dat het voornemen aan alle wettelijke randvoorwaarden voldoet en welke ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de luchthaven op grond van die randvoorwaarden mogelijk zijn. Naar het oordeel van de Commissie is het instrument milieueffectrapportage ook bedoeld voor het bieden van inzicht in de milieueffecten die optreden beneden de wettelijke grenswaarden, voor zover deze informatie een belangrijke bijdrage kan leveren aan de besluitvorming over het voornemen. Voor de aspecten geluidhinder en externe veiligheid zou van belangrijke effecten beneden de grenswaarden sprake kunnen zijn. Daarover geeft het MER echter geen uitsluitsel. Naar het oordeel van de Commissie is dit inzicht essentieel voor de discussie over ruimtelijke keuzes, over de afweging van de varianten, over de randvoorwaarden die óf aan de luchthaven óf aan de ruimtelijke ontwikkelingen worden gesteld, en over de noodzaak van aanvullende maatregelen.

De Commissie adviseert om eerst een aanvulling op het MER op te stellen en pas daarna een besluit te nemen.

## **2. Gesignaleerde tekortkomingen**

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en doet zij aanbevelingen voor de op te stellen aanvulling. Deze aanbevelingen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen bij de besluitvorming.

### **2.1 Geluidbelasting en geluidhinder**

#### **2.1.1 Effecten buiten 30 Ke in beeld brengen**

Zoals eerder is aangegeven, ligt de focus van het MER op het inzichtelijk maken van het effect van het gebruik van de luchthaven op gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in de omliggende gemeenten. Daarbij is de vraag aan de orde welke ontwikkelingen wel of niet binnen de beperkingengebieden van de luchthaven vallen. Daartoe zijn verschillende combinaties van vertrekroutes onderzocht. De geluidbelasting is bij de beoordeling van wat mogelijk is, een doorslaggevende variabele.

Analyses voor burgerluchthavens laten zien dat de geluidbelasting buiten het gebied omsloten door de 30 Ke-contour een belangrijke bijdrage levert aan de totale hinder. Deze 30 Ke-contour is in het MER als ondergrens gehanteerd voor het inventariseren van de geluidbelasting en -hinder. Deze ondergrens is naar het oordeel van de Commissie te hoog. De (ernstige) hinder is daarmee onvoldoende in beeld gebracht. Bepalen van de aantallen ernstig gehinderden buiten de 30 Ke-contour kan leiden tot een andere beoordeling van de varianten en mogelijk tot de ontwikkeling van andere varianten.

De initiatiefnemer heeft tijdens een gesprek met de Commissie aangegeven dat voor de referentiesituatie geen nieuwe berekeningen van de geluidbelasting zijn uitgevoerd, maar dat is

gebruikgemaakt van de contouren zoals vastgelegd in het SMT-2. Daarin zijn alleen contouren vanaf 30 Ke en hoger opgenomen. De exacte gegevens op grond waarvan de contouren uit het SMT-2 zijn berekend, zijn niet meer beschikbaar en evenmin te reproduceren. Daarom heeft de initiatiefnemer de geluidbelasting buiten de 30 Ke-contour en de daaraan verbonden ernstige hinder niet in kaart gebracht.

De Commissie constateert dat voor alle varianten van het voornemen alle vormen van hinder afnemen ten opzichte van die van de referentie, zijnde de belegging conform SMT-2. Het is aannemelijk dat ook de geluidbelasting en daarmee het aantal ernstig gehinderden buiten de 30 Ke-contour zullen afnemen. Het in beeld brengen van die afname zal dus geen relevante beslisinformatie toevoegen. Echter, de aantallen ernstig gehinderden buiten de 30 Ke-contouren van de varianten van het voornemen kunnen naar verwachting wel duidelijk van elkaar verschillen. De positie van vliegroutes ten opzichte van de omliggende woonkernen en/of het gebruik van die routes verschillen immers per variant. Inzicht in de aard en omvang van dit verschil tussen de varianten is essentieel voor het maken van een afgewogen keuze tussen de varianten.

Vanwege het ontbreken van bruikbaar, recent onderzoek naar de geluidhinder van militaire jachtvliegtuigen kan de Commissie niet aangeven welke contourwaarde in Ke aangehouden zou kunnen worden om te komen tot een compleet beeld van de hinder. Uitgaande van de inzichten en wetgeving voor Schiphol en de overige burgerluchthavens, zou minimaal de geluidbelasting binnen het gebied omsloten door de 20 Ke-contour moeten worden in kaart gebracht en zou, aanvullend, in kwalitatieve zin aandacht besteed moeten worden aan de hinder buiten deze contour.<sup>4</sup>

### 2.1.2 Dosis-effectrelatie

In eerdere adviezen over civiele luchthavens<sup>5</sup> heeft de Commissie aanbevolen om de geluidhinder met de geluidmaat 'L<sub>den</sub>' in kaart te brengen. De achtergrond hiervan is tweeledig. Ten eerste laten internationale studies zien dat de L<sub>den</sub><sup>6</sup> de meest geschikte dosismaat is voor het voorspellen van de ernstige hinder rond luchthavens.<sup>7, 8</sup> Daarnaast toonde onderzoek aan dat de 'Ke-systematiek' de hinder rond Schiphol significant onderschat.<sup>9</sup> Uit het Schiphol-onderzoek blijkt ook dat deze onderschatting niet komt door het verschil in berekeningswijze van

---

<sup>4</sup> De Wet Luchtvaart stelt restricties aan de nieuwbouw rond Schiphol binnen het gebied van 20 Ke (circa 52-53 dB Lden). Het besluit Burgerluchthavens kent een afwegingsplicht voor nieuwbouw binnen het gebied van 48 dB Lden. Voor militaire jachtvliegtuigen komt 48 dB Lden overeen met een significant lagere waarde dan 20 Ke.

<sup>5</sup> Of militaire luchthavens met civiel medegebruik (zie de projecten met nummers 2663, 2792 en 2890 op [www.commissie.nl](http://www.commissie.nl)).

<sup>6</sup> En de L<sub>night</sub> voor ernstige slaapverstoring.

<sup>7</sup> European Communities. 2002. *Position paper on dose response relationships between transportation noise and annoyance* Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, ISBN 92-894-3894-0.

<sup>8</sup> European Commission Working Group on Health and Socio-Economic Aspects. *Position paper on dose-effect relationships for night-time noise*. 11 november 2004.

<sup>9</sup> TNO-PG en RIVM. 1998. *Hinder, slaapverstoring, gezondheids- en belevingsaspecten in de regio Schiphol, resultaten van een vragenlijstonderzoek*. Leiden/Bilthoven, Pub.nr.: TNO-PG/98.039 en RIVM/441520010.

Breugelmans O, Wiechen C van, Kamp I van, Heisterkamp S, Houthuijs D. 2004. *Gezondheid en beleving van de omgevingskwaliteit in de regio Schiphol: 2002*. RIVM, Bilthoven, rapport 630100001.

de Ke en de  $L_{den}$ , maar samenhangt met het veranderde luchthavengebruik en vliegtuiggeluid sinds de periode waarin de Ke-dosis-effectrelatie is opgesteld. De stabiliteit en homogeniteit van de vloot bepaalt of de Ke een valide geluidsmaat is.

Gelet hierop is de Commissie van mening dat er voor luchthaven Volkel onvoldoende grond is om te veronderstellen dat de besluitvorming gebaat is bij een schatting van de geluidhinder in  $L_{den}$ . Op Volkel is sprake van een stabiel (zelfs afnemend) gebruik, met overwegend F-16 jachtvliegtuigen. Die jachtvliegtuigen lijken qua geluid meer op civiele, generatie 1 en 2 straalvliegtuigen uit de jaren '60 dan op de huidige, generatie 3 en 4 vliegtuigen uit het Schiphol-onderzoek.

Zoals in paragraaf 2.1.1 is aangegeven, vindt de Commissie het wel essentieel dat de geluidhinder op basis van de Ke in een groter gebied in kaart wordt gebracht dan het gebied dat wordt omsloten door de 30 Ke-contour.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER de effecten van de geluidbelasting buiten de 30 Ke-contour in beeld te brengen voor de varianten voor het voornemen en om de varianten te vergelijken gebruikmakend van die aanvullende informatie. Wordt 20 Ke als ondergrens aangehouden, dan moet de hinder daarbuiten kwalitatief worden beschreven.

## 2.2 Externe veiligheid

De Commissie constateert dat de varianten voor het voornemen voor een belangrijk deel zijn ingegeven door de wens van de gemeente Uden om op de locatie Niemeskant woningen te bouwen. Om over die woningbouw te kunnen besluiten, is het belangrijk om te weten wat een nieuwe woonwijk betekent voor het groepsrisico. In principe is het aan de gemeente Uden om bij de besluitvorming over die woningbouw het groepsrisico in kaart te brengen en om te verantwoorden hoe met de wijzigingen in het risico is omgegaan.<sup>10</sup> Echter, omdat de bouwlocatie Niemeskant sturend is in de variantenontwikkeling en -keuze, moet alle beslissinginformatie, waaronder berekeningen van het groepsrisico met en zonder woningbouw, ook op dit ogenblik beschikbaar zijn. Dat is nu niet het geval.

Voor het aspect externe veiligheid beperkt het MER zich nu tot het in kaart brengen van het oppervlak en de aantallen woningen en overige kwetsbare objecten<sup>11</sup> die liggen binnen de gebieden omsloten door het plaatsgebonden risico (PR) van  $5 \cdot 10^{-5}$ ,  $10^{-5}$ ,  $10^{-6}$  en  $10^{-7}$  per jaar. Bij burgerluchthavens is het gebruikelijk om risicovolle bedrijven<sup>12</sup> te inventariseren die liggen binnen de PR-contour van  $10^{-8}$  per jaar. Het extra risico veroorzaakt door een luchthaven kan namelijk gevolgen hebben voor de risicocontour van die bedrijven. Het is daarmee

---

Houthuys DJM, van Wiechen CMAG. 2006. *Monitoring van gezondheid en beleving rondom de luchthaven Schiphol*. RIVM, Bilthoven, rapport 630100003.

<sup>10</sup> Overigens is het lastig voor de gemeente om dergelijke berekeningen uit te voeren aangezien ze niet kan beschikken over de gerubriceerde militaire gegevens.

<sup>11</sup> Zoals gebouwen met als gebruiksdoel 'gezondheidszorg' of 'onderwijs'.

<sup>12</sup> Bedrijven die zijn aangewezen op grond van het BRZO.

belangrijke informatie voor de ruimtelijke inpassing van die bedrijven. Deze informatie ontbreekt in het MER.

De Commissie is zich bewust van het feit dat het externe-veiligheidsmodel voor militaire luchthavens op onderdelen nog in ontwikkeling is.<sup>13</sup> Dat mag de initiatiefnemer er niet van weerhouden om de bovenstaande gegevens te verzamelen. Het is dan wel belangrijk om de onzekerheden in de schattingen aan te geven en toe te lichten wat dit betekent voor het onderscheid tussen de varianten.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER voor de varianten voor het voornemen de volgende externe-veiligheidseffecten in beeld te brengen:

- het groepsrisico met en zonder nieuwbouw;
- de risicocontour van  $10^{-8}$  per jaar en de daarin eventueel aanwezige risicovolle bedrijven.

### 3. Aandachtspunten voor het vervolgtraject

De Commissie wil met onderstaande aanbevelingen een bijdrage leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming. De opmerkingen in dit hoofdstuk hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen.

#### 3.1 Irrelevantie of status quo van bepaalde effecten beargumenteren

Een aantal milieueffecten wordt niet of slechts ten dele aan de orde gesteld in het MER. Het gaat om:

- de risico's verbonden aan de aanvoer en opslag van brandstoffen en aan de opslag van explosieven;
- de bijdrage van het civiele medegebruik aan de geluidbelasting en -hinder;
- de geluidhinder als gevolg van proefdraaien.

Uit de informatie die is ontvangen naar aanleiding van het gesprek met de initiatiefnemer, blijkt dat deze effecten niet of slechts deels zijn behandeld omdat ze niet leiden tot een wijziging in de ruimtelijke beperkingen, dan wel omdat ze niet relevant zijn voor de discussie over de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen rond de luchthaven. Een ander argument was dat de activiteiten die deze effecten veroorzaken, niet wijzigen als gevolg van het voornemen.

De Commissie vindt het belangrijk om in de toelichting bij het besluit over het voornemen aan te geven waarom de bovengenoemde aspecten geen verdere uitwerking vragen.<sup>14</sup> Zo moet bijvoorbeeld duidelijk zijn

<sup>13</sup> Zie hoofdstuk 2 van het deelrapport van NLR 'Externe veiligheidsrisico door vliegverkeer rond de militaire luchthaven Volkel'.

<sup>14</sup> Zoals de analyses van de geluidbelasting laten zien, is het enkele feit dat een milieueffect afneemt omdat de omvang van het voornemen afneemt, geen argument om de aard en omvang ervan niet in beeld te brengen. Immers, die afname leidt tot ruimte voor andere ontwikkelingen.

- waarom de aanvoer en de opslag van brandstoffen geen relevante bijdrage leveren aan het risico ten gevolge van deze luchthaven;
- of een wijziging in belegging ook leidt tot wijzigingen in de opslag van explosieven en dus in de daaraan verbonden risicocontouren;
- waarom het niet zinvol is om varianten te formuleren voor de invulling van het medegebruik;
- waarom de hinder door proefdraaien niet afneemt ten opzichte van de referentie.

#### Aanbeveling

- De Commissie beveelt aan om in de toelichting bij het besluit aan te geven waarom de aanvoer en opslag van brandstoffen, de opslag van explosieven en de geluidhinder bij proefdraaien, die ogenschijnlijk relevant kunnen zijn voor de discussie over het voornemen, geen gedetailleerde uitwerking vragen.

## 3.2 Van F-16 naar F-35

Op de informatieavond over het voornemen<sup>15</sup> hebben de omwonenden hun zorg uitgesproken over de gevolgen van het vervangen van de F-16 door de F-35 voor de milieueffecten van de luchthaven. Zo is het niet uitgesloten dat de piekniveaus van de F-35 hoger zullen zijn die van de F-16.<sup>16</sup> De kans is dan ook aanwezig dat een hogere piekbelasting in combinatie met andere vluchtprocedures zal leiden tot een andere verdeling van de geluidhinder over de omgeving van de luchthaven, zonder dat daarbij inbreuken op de nieuwe geluidcontour hoeven op te treden. Op de ingebruikname van een nieuw type jachtvliegtuig zou kunnen worden geanticipeerd door bij het besluit indicatief aan te geven wat deze transitie zou kunnen betekenen voor de milieueffecten. Gegeven de grote onzekerheid in de technische en gebruiksgegevens en dus in de effectschatting, is het volgens de Commissie op dit ogenblik zinvoller om aan te geven hoe het ministerie van Defensie met te verwachten wijzigingen in milieueffecten als gevolg van de introductie van de F-35 zal omgaan (regulering en monitoring), hoe hierover met de omwonenden zal worden gecommuniceerd en welke planning hierbij wordt aangehouden.

#### Aanbeveling

- De Commissie beveelt aan om in de toelichting op het besluit aan te geven
  - hoe met te verwachten wijzigingen in milieueffecten als gevolg van de introductie van de F-35 zal worden omgegaan;
  - hoe hierover met de omwonenden zal worden gecommuniceerd;
  - welke planning hierbij wordt aangehouden.

---

<sup>15</sup> Op woensdagavond 14 mei 2014.

<sup>16</sup> Zie bijvoorbeeld: RIVM Rapport 630025001, Second Opinion Geluid JSF (2010).



### 3.3 Luchtkwaliteit

Uit het luchtkwaliteitsrapport blijkt dat de totale NO<sub>2</sub>-, PM<sub>10</sub>- en PM<sub>2,5</sub>-concentraties beneden geldende grenswaarden blijven en worden gedomineerd door de achtergrond. Omdat de bijdragen van de vliegbewegingen beperkt zijn, wijken de concentraties van de varianten voor het voornemen nauwelijks af van die van de referentie, ondanks significante verschillen in belegging. De emissiegegevens zijn voor de Commissie niet te verifiëren omdat ze deels zijn gebaseerd op gerubriceerde gegevens. De Commissie is het echter eens met de conclusies dat alle alternatieven ruimschoots voldoen aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen en dat de bijdragen van het vliegverkeer beperkt zijn.

#### Aanbeveling

- De Commissie beveelt aan om in de toelichting bij het besluit de grote verschillen in emissies tussen de referentie en de varianten te onderbouwen aan de hand van een beschrijving van de verdeling van vliegtuigcategorieën. Daarbij kunnen verhoudingsgetallen worden gebruikt.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER**

**Initiatiefnemer:** Commandant der luchtmacht

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

**Besluit:** vaststellen van een luchthavenbesluit

**Categorie Besluit m.e.r.:** een vrijwillige m.e.r. (zie Art. 3 besluit m.e.r.)

**Activiteit:** Vastleggen van het gebruik van de luchthaven en vastleggen van de beperkingen aan het grondgebruik in de omgeving van de luchthaven

### **Procedurele gegevens:**

aankondiging start procedure in de Staatscourant van: 22 mei 2012

ter inzage legging informatie over het voornemen: 22 mei tot en met 20 juni 2002

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 15 mei 2002

advies voor richtlijnen uitgebracht: 19 juli 2002

inhoudseisen vastgesteld: maart 2003

kennisgeving MER in de Staatscourant van: 6 mei 2014

ter inzage legging MER: 7 mei tot en met 17 juni 2014

voorlopig 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:

ir. A.G.M. Dassen

mr. F.D. van Heijningen (voorzitter)

ir. J.A. Huizer

dr. Y.S. Kok-Palma

dr. J. Lembrechts (werkgroepsecretaris)

ing. R.L. Vogel

### **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.

Meer informatie over de werkwijze van de Commissie vindt u op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) op de pagina *Commissie m.e.r.*

**Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- MER Militaire Luchthaven Volkel, Royal HaskoningDHV, rapport 9X017.A0/R009/410900/Nijm, 29 maart 2013.
- Samenvatting MER Volkel, Ministerie van Defensie en Royal HaskoningDHV, maart 2013.
- Bijlagenrapport MER Militaire Luchthaven Volkel, Royal HaskoningDHV, rapport 9X017.A0/R0010/410900/Nijm 29 maart 2013.
- Ontwerp-luchthavenbesluit Volkel, mei 2014.
- Luchtkwaliteit rond de militaire luchthaven Volkel. NLR, rapport CR-2012-078, september 2012.
- Geluidsbelasting rond de militaire luchthaven Volkel door vliegverkeer, rapport CR-2012-041-PT-1, oktober 2012.
- Externe veiligheidsrisico door vliegverkeer rond de militaire luchthaven Volkel, NLR, rapport CR-2012-081, oktober 2012.

De Commissie heeft via bevoegd gezag geen zienswijzen of adviezen ontvangen.

