



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Zuidoostvleugel BrabantStad Noordoostcorridor

**Advies over reikwijdte en detailniveau
van het milieueffectrapport**

19 oktober 2009 / rapportnummer 2319-37



1. HOOFDPUNTEN VAN HET MER

De provincie Brabant heeft het voornemen de bereikbaarheid van de zogenoemde Noordoostcorridor¹ in Zuidoostvleugel BrabantStad te verbeteren, als onderdeel van de integrale ontwikkeling van dit gebied. Voorgesteld wordt de bereikbaarheid te verbeteren via opwaardering van de N279 tussen Veghel en Asten, en de aanleg van een nieuwe oost-westverbinding tussen de N279 en de A58. Ter ondersteuning van de besluitvorming hierover wordt de procedure van plan-milieueffectrapportage (plan-m.e.r.) doorlopen.

De Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie')² is gevraagd advies uit te brengen over de reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport (MER). Zij beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat voor het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- een analyse van de knelpunten en ambities op het gebied van bereikbaarheid, woon- en leefmilieu (inclusief recreatie), landschap- en cultuurhistorie, bodem, water en natuur. Beschrijf de belangrijkste dilemma's en afwegingen die hieruit volgen, en welke keuzen mogelijk zijn;
- een integrale gebiedsvisie over de ontwikkelingsrichting van de Noordoostcorridor als onderdeel van Zuidoostvleugel BrabantStad;
- een uitwerking van alternatieven voor de Noordoostcorridor op basis van de Zevensprong van Verdaas;
- een vergelijking van de alternatieven op doelbereik³ en milieu- en natuureffecten op korte en lange termijn, en op verschillende ruimtelijke schaalniveaus;
- mede op basis van bovenstaande vergelijking een onderbouwing van het gekozen alternatief.

Neem een samenvatting op die een transparante beschrijving geeft van de problemen, doelen, alternatieven en (milieu-)effecten, en voorzien is van duidelijk kaartmateriaal. De samenvatting moet een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER en inzicht geven in de informatie op basis waarvan de afwegingen worden gemaakt.

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie in meer detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (Notitie R&D) van 19 augustus 2009. Dat wil zeggen dat dit in advies niet wordt ingegaan op punten die naar de mening van de Commissie in deze Notitie R&D al voldoende aan de orde zijn gekomen.

¹ Ruwweg het gebied tussen Eindhoven, Veghel, Helmond en Asten.

² Zie bijlage 1 voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie die over dit project adviseert en voor overige projectgegevens.

³ Waaronder het doel om de Strabrechtse Heide en het Middengebied te ontlasten.

2. BELEIDSKADER

In het verleden zijn voor de ontwikkeling van de Zuidoostvleugel BrabantStad al veel studies uitgevoerd, waaronder de BOSE-studie (2004), de MIRT-studie Zuidoostvleugel BrabantStad (2008) en de MEROS-studie (2009). Geef aan welke uitgangspunten en aanbevelingen uit deze studies zijn voortgekomen ten aanzien van de gebiedsontwikkeling van de Noordoostcorridor.

Beschrijf hoe de uitkomsten van het onderhavige plan-MER gaan/kunnen doorwerken in het plan-MER voor de nieuwe Structuurvisie Brabant 2010.

Geef ook aan welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden bij dit voornemen. Verwijs daarvoor naar de beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, waarin deze zijn of worden vastgelegd.

3. DOORWERKING COMMISSIE ELVERDING

In de Notitie R&D is aangegeven dat voor de Noordoostcorridor is afgesproken zoveel mogelijk te werken langs de lijnen van het advies van de Commissie Elverding. De Commissie is van mening dat dit voor deze studie het volgende betekent:

- vroege en ruime participatie van alle belanghebbenden zowel bij de probleemanalyse, de vaststelling van nut en noodzaak, de formulering van ambities en mogelijke oplossingsrichtingen, als bij de keuze van het voorkeursalternatief.
- een integrale gebiedgerichte benadering, waarbij verschillende alternatieven voor verbetering van de bereikbaarheid tegen elkaar afgewogen worden, en afstemming en afweging plaatsvindt met andere doelstellingen voor het gebied, bijvoorbeeld t.a.v. natuur, milieu en landschap. Deze benadering vraagt dus om een heldere en breedgedragen gebiedsvisie, en gaat verder dan de huidige praktijk die veelal uitgaat van alléén inpassing van nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur;
- een afweging van effecten op basis van expert judgement en (zo mogelijk eenvoudige) berekeningen. Het detailniveau van de effectschattingen dient zodanig te zijn dat keuzes tussen alternatieven en conclusies afdoende kunnen worden onderbouwd. Aannemelijk moet worden gemaakt dat, eventueel met maatregelen 'achter de hand', aan de wettelijke eisen voor onder andere natuur, lucht en geluid kan worden voldaan;
- een afsluiting met een helder, breed gedragen en financieel geborgd (voorkeurs-)besluit, waarmee stabiliteit wordt gecreëerd voor de latere planuitwerkingsfase.

4. PROBLEEM- EN DOELSTELLINGEN EN GEBIEDSAFBAKENING

Beschrijf de beleidskaders, wet- en regelgeving en de regionale en lokale gebiedsdoelen voor bereikbaarheid, woon- en leefmilieu, landschap- en cultuurhistorie, bodem, water, natuur en recreatie. Beschrijf in welke mate - en geef op kaart aan waar - deze doelen, uitgaande van de autonome ontwikkeling, met elkaar interfereren. Geef een overzicht van de belangrijkste dilemma's en afwegingen die hieruit volgen, en welke keuzen mogelijk zijn.

4.1 Bereikbaarheid

Onderbouw nut en noodzaak van het initiatief. Geef daartoe, bijvoorbeeld met behulp van het verkeersmodel van de Stadsregio Eindhoven, inzicht in de huidige en de toekomstige bereikbaarheidsknelpunten in het studiegebied. Geef daarbij aan welke uitgangspunten zijn verondersteld ten aanzien van de autonome ontwikkelingen. Als niet zeker is of, dan wel in welke vorm bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen⁴ doorgaan, adviseert de Commissie hiervoor scenario's uit te werken. Op basis daarvan kan inzicht worden verkregen in de bandbreedte in ernst (best-case en worst-case), aard en locatie van de bereikbaarheidsproblemen. Maak prognoses voor het jaar dat tien jaar ligt na het veronderstelde gereed komen van het initiatief. Een doorkijk naar latere jaren is gewenst om de robuustheid van de te kiezen oplossing aan te tonen.

De Commissie gaat er van uit dat de invoering van prijsbeleid in de autonome ontwikkeling wordt meegenomen. Geef aan welke kenmerken voor prijsbeleid als uitgangspunt zijn genomen. Ga daarbij in op de differentiatie naar plaats-, tijd-, voertuig- en milieukenmerken.

Geef aan in welke mate de bereikbaarheidsproblematiek veroorzaakt wordt door:

- doorgaand, regionaal, respectievelijk lokaal verkeer;
- personenverkeer, respectievelijk goederenvervoer.

Beschrijf de verdeling van de verkeersstromen over de mogelijke weg- en OV-routes.

Geef, naast de analyse van de verkeersstromen, ook een beschrijving van de verkeerssituatie op het hoofdwegennet (HWN) en het onderliggende wegennet (OWN), aan de hand van:

- de reistijden en de betrouwbaarheid daarvan, en de omvang van de congestie op de relevante deeltrajecten in voertuigverliesuren per doelgroep (woon-werkverkeer, goederenvervoer en overig verkeer);
- de verhouding tussen de intensiteiten in de spitsperioden en de beschikbare capaciteit (I/C-verhouding);
- het aandeel sluipverkeer, dat wil zeggen verkeer dat gezien herkomst en bestemming zou thuishoren op het HWN, maar gebruik maakt van het OWN, en omgekeerd;
- de bestaande en te verwachten verkeersveiligheidsknelpunten;
- de (ruimtelijke) samenhang in de gesignaleerde bereikbaarheidsproblematiek op de weg enerzijds en het fietsnetwerk en de OV-infrastructuur an-

⁴ Denk aan woningbouwlocaties en bedrijventerreinen.

derzijds. Maak bij de OV-infrastructuur onderscheid tussen het OV per spoor en het stadsgewestelijke OV;

- hoe vaak ongelukken en calamiteiten voorkomen en welke omleidingsroutes en oplossingen dan beschikbaar zijn.

Geef aan wanneer sprake is van een robuuste en toekomstvaste oplossing voor de bereikbaarheid. Verwerk daarin, naast de nationale streefwaarden uit de Nota Mobiliteit (NoMo), ook de regionale en lokale bereikbaarheidsdoelen. Concretiseer de bereikbaarheidsdoelen zodanig dat de onderzochte alternatieven beoordeeld kunnen worden op hun bijdrage hieraan. Geef aan welke ruimte de gestelde bereikbaarheidsdoelen laten voor het ontwikkelen van alternatieven die gunstig zijn voor andere gebiedsdoelen. Met andere woorden: in welke mate kan genoeg genomen worden met minder dan 100% realisatie van de bereikbaarheidsdoelen als daarmee andere gebiedsdoelen (eerder of beter) gerealiseerd kunnen worden, en vice versa.

4.2 Woon- en leefomgeving

Geef inzicht in de bestaande en toekomstige knelpunten bij autonome ontwikkeling op het gebied van luchtkwaliteit, geluidhinder, sociale veiligheid, verkeersveiligheid en externe veiligheid, voor zover samenhangend met verkeer en vervoer. Beschrijf de gebiedsdoelen en ambities om bovenstaande knelpunten te verminderen of op te heffen. Geef aan welke doelstellingen er bestaan om de aantrekkelijkheid van landschap en natuur voor recreatie te verbeteren.

Geef aan in welke mate de gebiedsdoelen voor luchtkwaliteit en geluidhinder, uit oogpunt van volksgezondheid, verder gaan dan het halen van de wettelijke grenswaarden. De Commissie wijst in dit verband op de doelstellingen voor volksgezondheid^{5,6} zoals verwoord in het NMP4, het Actieprogramma Gezondheid en Milieu (2002-2006)⁷ en de Nationale Aanpak Milieu en Gezondheid (2008-2012).

4.3 Landschap en cultuurhistorie (incl. archeologie)

Geef op kaart aan waar zich in het studiegebied de landschappelijke en cultuurhistorische waardevolle gebieden bevinden. Relevant in dit verband zijn de gebieden met status van Nationaal Landschap (het Groene Woud) of Belderegebied (het Dommeldal). Beschrijf de landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden van deze gebieden. Beschrijf de bestaande en toekomstige bedreigingen voor deze waarden, voor zover samenhangend met verkeer en vervoer.⁸ Denk hierbij bijvoorbeeld aan barrièrewerking, verromming, en aantasting van de openheid, samenhang en gaafheid. Beschrijf de

⁵ Op basis van de Wet collectieve preventie volksgezondheid (Wcpv). Het doel van de Wcpv is gezondheidswinst: het verlengen van gezonde levensverwachting, het voorkomen van vermijdbare sterfte en het verhogen van de kwaliteit van het leven. De Wcpv stelt dat gemeenten dit kunnen bewerkstelligen door gezondheidsaspecten in bestuurlijke beslissingen mee te laten wegen. De Wcpv verplicht de gemeenten elke vier jaar een nota gemeentelijk gezondheidsbeleid vast te stellen.

⁶ Op basis van de EU-richtlijn 2001/42/EG voor m.e.r. op strategisch niveau is gezondheid expliciet benoemd als milieueffect in de Nederlandse regelgeving voor plan-MER.

⁷ Hierin worden m.e.r. en SMB (plan-m.e.r.) expliciet als belangrijke instrumenten genoemd om de integratie van gezondheid en milieu in lokaal beleid te bevorderen.

⁸ Bijvoorbeeld het aantal aansluitingen op de voorziene oost-west verbinding zal sterk bepalend zijn voor de landschappelijke kwaliteit van het gebied.

gebiedsdoelen en ambities om bovenstaande knelpunten te verminderen of op te heffen.

4.4 Bodem- en water

Geef inzicht in de opbouw van de bodem, het reliëf (geomorfologie) en het watersysteem (geohydrologie) in het studiegebied, met nadruk op de gebieden langs de Dommel en de Zuid-Willemsvaart, de bodembeschermingsgebieden, de grondwaterbeschermingsgebieden en de hydrologische aandachtsgebieden. Beschrijf de bestaande en toekomstige bedreigingen voor het bodem- en watersysteem in bovengenoemde gebieden en de ambities om deze bedreigingen te verminderen of op te heffen.

4.5 Natuur

In het studiegebied liggen verschillende beschermde natuurgebieden, zoals het Natura 2000-gebied 'Strabrechtse Heide' en het Dommeldal, onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Ook hebben het Rijk en de regio de intentie uitgesproken om het Middengebied tussen Eindhoven en Helmond de status van Rijksbufferzone te geven.⁹ Geef op kaart aan waar deze gebieden zich bevinden, als ook de bijbehorende beschermingskaders. Geef inzicht in de bestaande en toekomstige knelpunten op het gebied van stikstofdepositie¹⁰, geluidhinder, lichthinder en barrièrewerking, voor zover gerelateerd aan verkeer en vervoer. Beschrijf de gebiedsdoelen en -ambities om deze knelpunten te verminderen of op te heffen.

5. ALTERNATIEVEN

Ontwikkel alternatieven op basis van een brede gebiedsvisie over de ontwikkelingsrichting van de Noordoostcorridor binnen de Zuidoostvleugel BrabantStad. Werk alternatieven met ruimtelijke scenario's en maatregelenpakketten uit op basis van de zogenoemde Zevensprong van Verdaas¹¹:

1. Sturen op ruimtelijke visie en ambities (ruimtelijke ontwikkelingen aanpassen / optimaliseren op basis van wat qua bereikbaarheid mogelijk is);
2. Anders betalen voor mobiliteit (regionaal of lokaal prijsbeleid invoeren bovenop de landelijke generieke invoering van kilometerbeprijzing);
3. Benutten van mogelijkheden van mobiliteitsmanagement en vraagbeïnvloeding;
4. Beter benutten en uitbreiden van het openbaar vervoer (vervoer per spoor, water, metro en tram, het verbeteren van OV-aansluitingen en het beter aansluiten van het OV-netwerk op verplaatsingspatronen), en het verbeteren van het fietsnetwerk;

⁹ In dit verband hebben recent de gezamenlijke natuur- en milieuorganisaties een groenblauwe ambitie gepresenteerd als inbreng ten behoeve van de integrale gebiedsontwikkeling. Ze geven daarbij een overzicht van prioritaire maatregelen die ernstige (landschapsecologische) knelpunten en barrières moeten opheffen en zo bijdragen aan ontwikkeling van een robuuste EHS (H+N+S, juni 2009. Inzet groenblauwe raamwerk Zuid-oost Brabant).

¹⁰ In de Notitie R&D is aangegeven dat gezien de afstand geen significante effecten van N-depositie op Natura 2000-gebied Strabrechtse Heide te verwachten zijn. De Commissie adviseert dit met een berekening en referenties nader te onderbouwen.

¹¹ Maak bij de ontwikkeling van alternatieven gebruik van de resultaten van bijvoorbeeld de BOSE-studie en de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad.

5. Beter benutten van de bestaande infrastructuur;
6. Aanpassen van bestaande infrastructuur;
7. Aanleggen van nieuwe infrastructuur.

Ga na hoe het (maximaal) uitwerken van ieder van de oplossingsrichtingen uit de Zevensprong van Verdaas kan bijdragen aan het realiseren van de bereikbaarheids- en andere gebiedsdoelen. Hiermee wordt inzicht verkregen in de totale bandbreedte aan keuzes die gemaakt kunnen worden bij de samenstelling van ruimtelijke scenario's en maatregelenpakketten.

Geef inzicht in de flexibiliteit van de alternatieven. Wat gebeurt er indien mocht blijken dat gedurende de looptijd van het plan de bereikbaarheidsdoelen en/of de overige gebiedsdoelen toch niet gehaald worden, dan wel gemakkelijker gehaald worden dan eerder voorzien.

Besprek terugvalopties en alternatieve oplossingsrichtingen als de haalbaarheid van een bepaalde oplossingsrichting bestuurlijk, milieukundig of financieel nog onzeker is. Geef daarnaast aan welke oplossingsrichtingen wel of niet los van elkaar kunnen worden gezien, en welke oplossingsrichtingen elkaar uitsluiten.

Geef aan in welke mate de alternatieven breed gedragen en financieel geborgd zijn.

6. BEOORDELINGSKADER EN EFFECTBEPALING

6.1 Beoordelingskader

De Commissie adviseert bij de effectbeoordeling van de alternatieven expliciet onderscheid te maken tussen de perioden tot 2020 en 2020-2040, en tussen effecten op het niveau van de Noordoostcorridor, de Zuidoostvleugel Brabant-Stad en de provincie Brabant. Beoordeel de alternatieven op zowel doelbereik, (milieu-)effecten als robuustheid.

Hanteer als hoofdruubrieken voor het beoordelingskader de ambities en doelen ten aanzien van 'bereikbaarheid', 'woon- en leefmilieu (inclusief recreatie)', 'landschap- en cultuurhistorie', 'bodem en water' en 'natuur'. Breng onder deze hoofdruubrieken de thema's, aspecten en beoordelingscriteria onder zoals genoemd in tabel 4.1 van de Notitie R&D. Betrek aanvullend:

- bij 'woon- en leefmilieu' de gevolgen voor de verkeersveiligheid en de volksgezondheid;¹²
- bij 'landschap en cultuurhistorie' de doorsnijding en eventuele vernietiging van samenhangende landschapseenheden;
- bij 'natuur' de mate van versterking dan wel aantasting van het Dommeldal, de Strabrechtse Heide en het Middengebied.¹³

¹² In dit verband is het niet alléén relevant of alternatieven aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en geluidhinder voldoen, maar ook in welke mate de alternatieven verschillen in effecten onder de grenswaarden.

¹³ Daarbij is het niet alléén relevant of aan de wettelijke eisen qua natuurwetgeving wordt voldaan, maar ook in welke mate de alternatieven een bijdrage leveren aan daadwerkelijke versterking van deze gebieden.

6.2 Effectbepaling

De Commissie adviseert de effecten te bepalen op basis van expert judgement en waar relevant te onderbouwen met berekeningen. Van belang is dan wel de consistentie tussen informatie uit verschillende bronnen te borgen. Ramingen van effecten tot 2020 kunnen preciezer en kwantitatiever zijn dan die voor de periode 2020-2040.¹⁴ Het detailniveau van de effectschattingen dient zodanig te zijn dat keuzes tussen alternatieven en conclusies (bijvoorbeeld ten aanzien van het kunnen voldoen aan wettelijke eisen) voldoende kunnen worden onderbouwd.

Geef nadrukkelijk aan welke onzekerheden in de effectbepaling een rol spelen, hoe groot deze onzekerheden bij benadering zijn, en in welke mate terugvalopties en alternatieve oplossingsrichtingen (maatregelen 'achter de hand') beschikbaar zijn.

Geef ook aan in hoeverre aan de wettelijke eisen en (eventueel verdergaande) ambities voor woon- en leefmilieu, landschap en cultuurhistorie, natuur en klimaat voldaan kan worden.¹⁵ Neem daarbij in beschouwing dat in de toekomst mogelijk verdere aanscherping van de wettelijke eisen zal plaatsvinden.¹⁶

7. OVERIG

Monitoring en evaluatie

Geef aan hoe tussentijdse monitoring en terugkoppeling naar de oorspronkelijke bereikbaarheids- en andere gebiedsdoelen in het proces van uitvoering zal worden ingebed.

Kaartmateriaal

Gebruik recent kaartmateriaal met duidelijke legenda en goed leesbare topografische namen. Met het oog op een goede communicatie richting markt, publiek en overheden geeft de Commissie in overweging om het kaartmateriaal tevens beschikbaar te stellen als KML-bestand¹⁷. De gegevens zijn dan te downloaden en samenhangend te bekijken.

Samenvatting

De samenvatting moet een transparante beschrijving geven van de problemen, doelen, alternatieven en (milieu-)effecten en voorzien zijn van duidelijk kaartmateriaal. Het moet een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER en inzicht geven in de informatie op basis waarvan de afwegingen worden gemaakt. Besteed in het bijzonder aandacht aan de vergelijking van de (milieu-)effecten en de belangrijkste keuzes die voorliggen.

¹⁴ Indien bepaalde ontwikkelingen niet zeker zijn kan voor de effectbepaling gewerkt worden met scenario's.

¹⁵ Denk daarbij bijvoorbeeld aan de gewenste ontlasting van het Middelgebied tussen Eindhoven en Helmond.

¹⁶ Denk daarbij bijvoorbeeld aan mogelijke aanscherping van de luchtkwaliteitseisen voor PM_{2,5}.

¹⁷ KML is een bestandsformaat waarin geografische gegevens met een Earth browser (zoals Google Earth en Google Maps) worden weergegeven.

BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau plan-MER

Initiatiefnemer: Provinciale Staten van Noord-Brabant

Bevoegd gezag: Het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant

Besluit: over de verbetering van de Noordoostcorridor ten behoeve van de vaststelling van de provinciale Structuurvisie

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:

plan-m.e.r. vanwege kaderstelling voor diverse m.e.r.-plichtige besluiten, zoals de aanleg van de voorgenomen 'T'

Activiteit: Verbetering van de bereikbaarheid van de Noordoostcorridor in Zuidoostvleugel BrabantStad

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in het Brabants Dagblad: 21 augustus 2009

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 24 augustus 2009

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 19 oktober 2009

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ing. E.H.A. de Beer

dr. G.P.J. Draaijers (secretaris)

dr. F.H. Evers

prof. dr. ir. F.M. Maas

ir. J. Termorshuizen

ir. A van der Velden (voorzitter)

Werkwijze Commissie bij advies reikwijdte en detailniveau:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de concept-notitie reikwijdte en detailniveau, of een vergelijkbaar door het bevoegde gezag toegezonden startdocument als uitgangspunt.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

MIRT-verkenning Zuidoostvleugel BrabantStad, oktober 2008.

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport Zuidoostvleugel BrabantStad Noordoostcorridor

De provincie Brabant heeft het voornemen de bereikbaarheid van de zogenoemde Noordoostcorridor in Zuidoostvleugel BrabantStad te verbeteren, als onderdeel van de integrale ontwikkeling van dit gebied. Voorgesteld wordt de bereikbaarheid te verbeteren via opwaardering van de N279 tussen Veghel en Asten, en de aanleg van een nieuwe oost-westverbinding tussen de N279 en de A58. Ter ondersteuning van de besluitvorming hierover wordt de procedure van plan-milieueffectrapportage (plan-m.e.r.) doorlopen.

ISBN: 978-90-421-2858-3



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

