



Commissie voor de
milieueffectrapportage

A1 Apeldoorn-Zuid - Beekbergen

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

31 maart 2010 / rapportnummer 2383-31



1. HOOFDPUNTEN VAN HET MER

Initiatiefnemer Rijkswaterstaat Oost-Nederland wil de verkeersproblematiek op de A1 Apeldoorn - knooppunt Azelo verminderen en ziet hierbij een pakket van benuttingsmaatregelen op de A1 tussen de aansluitingen Hoenderloo en Deventer-Oost als een kansrijke oplossing. Maatregelen zijn onder andere:

- het in beide richtingen aanleggen van weefvakken tussen aansluiting A1 Apeldoorn-Zuid en knooppunt Beekbergen;
- het aanpassen van knooppunt Beekbergen.

Voor deze maatregelen zal een tracébesluit worden genomen door de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Ten behoeve van de besluitvorming wordt de procedure voor milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.¹

De Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie') beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- een beschrijving van de doelstelling(en) van het voornemen op basis van een analyse van bereikbaarheids-, en doorstromingsknelpunten op het hoofdwegennet en onderliggend wegennet (OWN);
- het probleemoplossend vermogen van het voorkeursalternatief als toekomstvaste oplossing voor de verkeersknelpunten;
- een beschrijving van de effecten van het voornemen op de geluidbelasting en luchtkwaliteit;
- een publieksvriendelijke samenvatting van het MER, voorzien van overzichtelijk en 'leesbaar' kaartmateriaal.

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 startnotitie. Dat wil zeggen dat in dit advies niet wordt ingegaan op de punten die naar de mening van de Commissie in de startnotitie voldoende aan de orde komen.

2. ACHTERGROND PROBLEEMSTELLING, DOEL, EN BELEID

2.1 Achtergrond, probleem- en doelstelling

Beschrijf de aard (beperkte capaciteit, conflicterende verkeersstromen, vermenging in- en uitvoegend verkeer) en de omvang van de bereikbaarheids- en doorstromingsproblemen. Besteed daarbij expliciete aandacht aan colonnenvorming van het vrachtverkeer en de gevolgen daarvan op in en uitvoegend verkeer en de verkeersveiligheid.

Betrek in de probleembeschrijving de knelpunten op andere wegvakken op het gehele traject van de A1 tussen knooppunt Hoenderloo en Deventer en het

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder *adviezen*.

onderliggend wegennet (OWN), voor zover deze van invloed zijn op het studiegebied. Paragraaf 4.2 geeft een overzicht van de aspecten die in de probleemanalyse van belang zijn.

Onderbouw de doelstelling op basis van de probleemanalyse. Maak deze doelstelling in het MER concreter door doelen per probleem/knelpunt te vertalen in, bij voorkeur kwantitatieve, criteria.

Beschrijf deze doelstellingen zodanig dat ze inzicht zullen geven in:

- de afbakening van te beschrijven alternatieven en het verhelderen waarom andere oplossingsrichtingen buiten beschouwing worden gelaten;
- de rangschikking van alternatieven op doelbereik.

2.2 Beleidskader en te nemen besluiten

In de startnotitie is een overzicht gegeven van het relevante beleid en ontwikkelingen die van invloed zijn op het voornemen. Geef in het MER aan tot welke randvoorwaarden en uitgangspunten deze beleidskaders leiden en wat de consequenties voor het voornemen zijn.

Geef aan hoe het te nemen besluit zich verhoudt tot andere te nemen besluiten over de in de startnotitie genoemde projecten op en rond de A1 Apeldoorknooppunt Azelo en het OWN.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Referentie

De referentiesituatie is de huidige situatie op de wegvakken in het studiegebied inclusief de autonome ontwikkelingen. Geef hiertoe een overzicht van alle ruimtelijke en infrastructureel-relevante plannen (provinciale en gemeentelijke) die de komende periode in de regio zullen worden uitgevoerd en geef aan welke invloed deze hebben op het verkeersaanbod. Geef aan welke ontwikkelingen autonoom² zijn en welke niet, zoals bijvoorbeeld de realisatie van het Regionaal Bedrijventerrein Apeldoorn-Zuid en de uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein aan de noordzijde van de A1. Geef ook aan welke ontwikkelingen niet autonoom zijn maar naar verwachting wel gevolgen zullen hebben voor de milieueffecten van de voorgenomen activiteit, zoals bijvoorbeeld benuttingsmaatregelen A1 Apeldoorn-knooppunt Azelo die nog niet zijn vastgesteld.

De Commissie adviseert een gevoeligheidsanalyse te maken voor:

- de invoering van prijsbeleid in de autonome ontwikkeling;
- een situatie met een maximale verkeerstoename, waarin alle ontwikkelingen die verkeer genereren op het wegvak A1 Apeldoorn-Zuid-Beekbergen door zullen gaan. Besteed hierbij specifiek aandacht aan de toename en effecten van vrachtverkeer.

² de toekomstige ontwikkelingen die al vastgelegd zijn of waarover al besluiten zijn genomen, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd.

Deze analyse is van belang om het nut en de noodzaak voor uitbreiding van de wegcapaciteit en de toekomstvastheid van het voorkeursalternatief nader te onderbouwen.

3.2 Voorkeursalternatief

In de startnotitie worden de te onderzoeken alternatieven beschreven, waaronder een voorkeursalternatief. Beschrijf in het MER welke alternatieven of oplossingsvarianten in het voortraject zijn onderzocht om tot het voorkeursalternatief te komen. Onderbouw waarom andere oplossingsrichtingen in het voortraject zijn afgefallen.

Maak in het MER duidelijk hoe het ontwerp van de weefvakken en knooppunt Beekbergen eruit ziet en welke keuzes hierin zijn gemaakt, voor zover deze relevant zijn voor de milieueffecten en de vergelijking van alternatieven.

3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

Volgens de startnotitie zal het meest milieuvriendelijk alternatief (mma) ontwikkeld worden op basis van het voorkeursalternatief met extra maatregelen. Ga na of dit alternatief, naast de in de startnotitie genoemde maatregelen, verder geoptimaliseerd kan worden. Hierbij kan gedacht worden aan maatregelen ter vermindering van de geluidbelasting en verbetering van de luchtkwaliteit (ook beneden de grenswaarde) door snelheidsbeperking³, hogere of alternatieve schermen, ontzien van bestaand groen en aanleg van afscherming of begroeiing waardoor de snelweg vanaf de woonwijken van Apeldoorn helemaal niet meer te zien is. Dit laatste heeft tevens als bijkomend voordeel dat de lichthinder geminimaliseerd zal worden.⁴

Het verwachte draagvlak of een eerder vastgelegd budget mogen geen argumenten zijn om oplossingsrichtingen met belangrijke milieuvoordelen buiten beschouwing te laten bij de ontwikkeling van een mma.

4. BESTAANDE MILIEUSITUATIE EN MILIEUGEVOLGEN

4.1 Algemeen

Beschrijf de milieueffecten van het voorkeursalternatief en het mma ten opzichte van de referentiesituatie. Beschrijf de effecten en de invloed van mitigerende maatregelen zo veel mogelijk kwantitatief. Geef de effecten weer in overzichtstabellen en op kaart. Maak hierbij onderscheid tussen doelbereik van het voornemen en (positieve of negatieve) milieueffecten. Maak tevens onderscheid tussen effecten tijdens de aanleg- en gebruiksfase van de weefvakken en knooppunt Beekbergen.

³ Een enkele inspreker stelt voor om geluidhinder terug te brengen door het instellen van een snelheidslimiet van 80 km/uur, zie zienswijze 4, bijlage 2.

⁴ Wijkraad Zuidoost en de Gelderse Milieufederatie verzoeken eventuele lichthinder te onderzoeken en zonodig maatregelen hiervoor te treffen, zie zienswijzen 2 en 3, bijlage 2.

Geef in het MER op kaart aan wat als studiegebied wordt beschouwd, voorzover milieueffecten als gevolg van het voornemen te verwachten zijn.

4.2 Verkeer

Met behulp van het te gebruiken verkeers- en vervoersmodel worden de verkeerseffecten in beeld gebracht. Beschrijf in het MER wat de karakteristieken en uitgangspunten van dit verkeersmodel zijn of doe dit door middel van een bestaand rapport dat als bijlage bij het MER wordt gevoegd.

Toon door middel van de verkeersanalyse het probleemoplossend vermogen van de alternatieven aan. Doe dit aan de hand van de volgende aspecten en onderwerpen:

- de verkeersintensiteiten in het studiegebied, onderscheiden naar personenverkeer en vrachtverkeer en naar periode van de dag (ochtendspits en etmaal);
- de colonnevorming door vrachtverkeer;
- de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de A1, de aansluiting Apeldoorn-Zuid en knooppunt Beekbergen en relevante delen van het OWN;
- de eventuele effecten van de weefvakken en de aanpak van knooppunt Beekbergen voor de verkeersaantrekkende werking van de A1;
- de reistijden en de congestieduur en -zwaarte (voertuigverliesuren), uitgesplitst naar de A1 en de relevante delen van het OWN;
- de verkeersveiligheid (ongevalskans, slachtoffers). Beschrijf kwantitatief de verkeersonveiligheid in de huidige situatie en op kwalitatieve wijze de effecten van de alternatieven op de verkeersveiligheid in het studiegebied, inclusief het onderliggend wegennet.

4.3 Woon- en leefomgeving

4.3.1 Geluid

Beschrijf de huidige of heersende geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de geluidbelasting ten gevolge van de voorgenomen activiteit voor het bepaalde jaar (tenminste tien jaar na aanpassing van de weg). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan het Meet- en rekenvoorschrift geluidhinder 2006.

Beschrijf in het MER de toename of afname van aantallen geluidbelaste woningen (vanaf de voorkeurswaarde (uitgedrukt in de Europese dosismaat L_{den}) van 48 dB in stappen van 5 dB) en de toe- en afname van aantallen geluidgehinderden door de alternatieven. Presenteer de geluidscontouren op een contourkaart.

Kwantificeer in het MER de (positieve of negatieve) gevolgen voor de geluidniveaus langs de relevante wegen van het OWN. Geef de aantallen van woningen waarvoor een verbetering cq. verslechtering van de geluidbelasting optreedt. Geef hierbij ook de hoogte van de verbetering/verslechtering aan.

Indien er een toename in de geluidbelasting wordt aangetoond, geef dan in het MER aan:

- of er thans al woningen zijn waarvoor een hogere waarde is verleend;
- in hoeverre er nog achterstallige saneringssituaties zijn;

- welke geluidsreducerende maatregelen (bijvoorbeeld in de vorm van extra geluidsschermen of ‘stiller asfalt’, dubbellaags zoab) getroffen (moeten) worden.

4.3.2 Luchtkwaliteit

Om de alternatieven onderling en met de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het noodzakelijk om de effecten op de concentraties van fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofdioxide (NO₂) te beschrijven, ook onder de grenswaarden.⁵ Daarbij dient gebruik te worden gemaakt van berekeningen die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007. Beschrijf ook het effect op de concentraties PM_{2,5}⁶ zoveel mogelijk kwantitatief, op basis van beschikbare methodiek.

Presenteer de resultaten van de berekeningen door middel van contourenkaarten en geef per contour het aantal en de ligging van woningen en gevoelige objecten en groepen aan. Indien sprake is van relatief grote groepen blootgestelden en relatief grote gevolgen voor de luchtkwaliteit, adviseert de Commissie ook de (naar verwachting positieve) effecten voor de volksgezondheid in beeld te brengen.

Geef aan of en zo ja hoe het project is opgenomen in het NSL.⁷ Indien opgenomen in het NSL, geef dan aan welke aannames (over de effecten op luchtkwaliteit) er zijn gehanteerd met betrekking tot het project.

Indien het project zich als ‘niet in betekenende mate’ kwalificeert, dient aannemelijk te worden gemaakt dat de toename van de concentraties PM₁₀ en NO₂ niet meer dan 3% van de grenswaarde bedraagt. Maak in dat geval duidelijk dat voldaan kan worden aan de anticumulatiebepaling opgenomen in het Besluit ‘niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)’.⁸

4.4 Cultuurhistorie

Geef in het MER een overzicht van de cultuurhistorische waarden (archeologie, historische geografie en historische (steden)bouwkunde) in het studiegebied en de effecten van de alternatieven daarop. Wanneer uit bureauonderzoek blijkt dat er mogelijk archeologische vindplaatsen aanwezig zijn op de plaatsen waar bodemingrepen voorzien worden dan dient door veldonderzoek te worden vastgesteld of dit inderdaad zo is. Uit het MER moet blijken wat de omvang en begrenzing van eventuele archeologische vindplaatsen is en of deze behoudenswaardig zijn.⁹

⁵ Ook onder de huidige luchtkwaliteitsgrenswaarden kunnen nog aanzienlijke gezondheidseffecten optreden.

⁶ In 2015 dient voor PM_{2,5} overal aan de grenswaarde van 25 µg/m³ te worden voldaan.

⁷ Op dit moment is het voornemen niet opgenomen in het NSL. Mogelijk wordt het voornemen in een actualisatieronde alsnog in het NSL opgenomen. Zolang dit niet het geval is vormt de Wet milieubeheer het toetsingskader voor luchtkwaliteit.

⁸ Zie artikel 5 in deze AMvB. Van cumulatie kan sprake zijn als projecten gebruik (zullen) maken van dezelfde ontsluitingsstructuur en aan elkaar (zullen) grenzen, dan wel in elkaars directe nabijheid (zullen) zijn gelegen tot een afstand van ten hoogste 1000 meter vanaf de grens van de desbetreffende locatie of inrichting.

⁹ Hiertoe dienen voor het MER de onderzoeksstappen ‘bureauonderzoek’, ‘inventariserend veldonderzoek karterende fase’ en ‘inventariserend veldonderzoek waarderende fase’ te worden doorlopen, voorzover de resultaten van de voorafgaande onderzoeksstap hier aanleiding toe geven.

4.5 Natuur

Soortenbescherming

In het plangebied voor de weefvakken en knooppunt Beekbergen zijn mogelijk planten en dieren aanwezig die beschermd worden door de Flora- en faunawet. Beschrijf op basis van recent veldonderzoek welke door de Flora- en faunawet beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied en geef aan tot welke beschermingscategorie deze soorten behoren¹⁰. Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen op de standplaats (planten) of het leefgebied (dieren) van deze soorten en bepaal in hoeverre verbodsbepalingen¹¹ mogelijk overtreden worden. Beschrijf de (eventueel vereiste) mitigerende maatregelen die effecten kunnen beperken of voorkomen. Beschrijf tevens eventuele kansen om bestaande knelpunten op te lossen, zoals de barrièrewerking binnen de ecologische hoofdstructuur.

Gebiedsbescherming

Beschrijf in hoeverre het voornemen invloed kan hebben op het Natura 2000 gebied de Veluwe al dan niet in cumulatie met andere activiteiten of handelingen (externe werking). Ga specifiek in op de mogelijke gevolgen van extra stikstofdepositie. Geef voor het Natura 2000 gebied:

- de begrenzingen van het gebied aan op kaart (ter hoogte van het plangebied), inclusief een duidelijk beeld van de ligging van het plangebied;
- de afstanden van de voorgenomen activiteit tot de beschermde gebieden of kaarten met een duidelijke schaal waarvan dit is af te leiden;
- de instandhoudingsdoelstellingen¹² voor de verschillende soorten en habitats en of sprake is van een behoud- of verbeterdoelstelling.

Onderzoek de gevolgen voor het Natura 2000-gebied. Als op grond van objectieve gegevens niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor het/de Natura 2000-gebied(en), geldt dat een passende beoordeling opgesteld moet worden, waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied.¹³

Onderzoek, indien van toepassing, in de passende beoordeling of de zekerheid kan worden verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet aantast.¹⁴ Uit de wetgeving volgt dat een project alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets¹⁵ met succes wordt doorlopen.¹⁶

¹⁰ Er wordt onderscheid gemaakt tussen de categorieën: tabel 1 (algemeen), 2 (overig) en 3 (Bijlage IV HR/ bijlage 1 AMvB) soorten en vogels.

¹¹ art. 8 (planten) en 9 - 12 (dieren) van de Flora en faunawet.

¹² Voor de Vogelrichtlijngebieden gelden instandhoudingsdoelstellingen, te vinden in de aanwijzingsbesluiten van deze gebieden. Op dit moment lopen procedures om Natura 2000-gebieden aan te wijzen: de Habitatrichtlijngebieden worden daarmee aangewezen en de Vogelrichtlijngebieden worden opnieuw aangewezen. Hiervoor worden eerst ontwerp-aanwijzingsbesluiten genomen en vervolgens definitieve aanwijzingsbesluiten. Beschrijf in het MER, indien van toepassing, de instandhoudingsdoelstellingen van de Vogelrichtlijngebieden en, indien van toepassing, de instandhoudingsdoelstellingen uit de ontwerp-aanwijzingsbesluiten.

¹³ Art. 19f Natuurbeschermingswet 1998.

¹⁴ Uit de huidige lijn in de jurisprudentie volgt dat dit het geval is wanneer er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat er geen schadelijke gevolgen voor de natuurlijke kenmerken zijn.

¹⁵ Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Natuurbeschermingswet 1998 respectievelijk in:

- A: zijn er Alternatieve oplossingen voor een project of handeling? inclusief locatiealternatieven.
- D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?
- C: welke Compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

¹⁶ Art. 6, lid 3 en 4 Habitatrichtlijn, geïmplementeerd in art. 19g en 19h Natuurbeschermingswet 1998.

Indien de ingreep leidt tot een substantiële verkeerstoename op andere trajecten van de A1 of op het onderliggende wegennet nabij Natura 2000 dan dienen ook deze effecten beschreven te worden op de wijze zoals hierboven beschreven. Het gaat daarbij met name om de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden De Borkeld en Uiterwaarden IJssel.

5. OVERIGE ASPECTEN

Voor de overige aspecten met betrekking tot landschap, bodem en water heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de in de startnotitie aangegeven inventarisaties en studies.

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Gebruik in het MER en in de samenvatting recent kaartmateriaal met een duidelijke legenda en goed leesbare topografische namen.

Voor de onderwerpen 'vergelijking van alternatieven', 'leemten in kennis' en 'evaluatie' heeft de Commissie geen opmerkingen aanvullend op de wettelijke eisen.

BIJLAGE 1: Projectgegevens richtlijnenfase besluit-m.e.r.

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat Oost-Nederland

Bevoegd gezag: De minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit: Tracébesluit

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C01.1

Activiteit: benuttingsmaatregelen op de A1 tussen de aansluitingen Hoenderloo en Deventer-Oost met onder andere het in beide richtingen aanleggen van weefvakken tussen aansluiting A1 Apeldoorn-Zuid en knooppunt Beekbergen en het aanpassen van knooppunt Beekbergen.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Staatscourant van: 6 januari 2010
ter inzage legging startnotitie: 7 januari tot en met 18 februari 2010
adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 12 januari 2010
richtlijnenadvies uitgebracht: 31 maart 2010

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:

ir. H.G van der Aa
ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)
ing. MSc. L.M. de Jong
drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)
ing. G. van der Sterre

Werkwijze Commissie bij richtlijnenadvies:

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 startnotitie als uitgangspunt.

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

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Rijkswaterstaat en Verkeer en Waterstaat, november 2009. Startnotitie A1 Apeldoorn-Zuid – Beekbergen.

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. Dorpsraad Loenen, Loenen
2. Gelderse Milieufederatie, Arnhem
3. Bestuur Wijkraad Zuidoost, woonplaats, Apeldoorn
4. D. Kater, Apeldoorn
5. Transport en Logistiek Nederland Regio Oost, Apeldoorn
6. R.A. van de Schaaf, Steenkamer
7. E. Wannee, Apeldoorn
8. B. Willemsen, Oosterhuizen
9. Motorrijders Actie Groep, Leeuwaarden
10. Stichting tot Behoud van Natuurwaarden Enken en dorpschoon Loenen, Loenen
11. F. van den Born namens buurtraad De Gaarden, Apeldoorn
12. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Amersfoort

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
A1 Apeldoorn-Zuid – Beekbergen**

Rijkswaterstaat Oost-Nederland wil de verkeersproblematiek op de A1 Apeldoorn - knooppunt Azelo verminderen en ziet hierbij een pakket van benuttingsmaatregelen op de A1 tussen de aansluitingen Hoenderloo en Deventer-Oost als een kansrijke oplossing. Voor het tracébesluit door de minister van V&W en minister van VROM wordt de procedure voor milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.

ISBN: 978-90-421-2959-7



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

