



Commissie voor de
milieueffectrapportage

MIRT-Verkenning A67 Leenderheide – Zaarderheiken

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

9 mei 2019 / projectnummer: 3269



1. Beoordeling van het milieueffectrapport (MER)

De minister van Infrastructuur en Waterstaat wil de problemen van doorstroming en verkeersveiligheid op de A67 tussen de knooppunten Leenderheide en Zaarderheiken aanpakken. In een structuurvisie legt de minister vast hoe dit gebeurt (het voorkeursalternatief) en waarom. In een MER¹ zijn drie alternatieve opties vergeleken op hun gevolgen voor de omgeving. Daarbij is ook een verdubbeling van de westelijke parallelbaan van de A73 ter hoogte van Zaarderheiken richting het zuiden betrokken. De minister heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd om het rapport te beoordelen.

Smart Mobility

Dit project is onderdeel van het programma SmartwayZ.NL, waarin de diverse overheden samenwerken aan de bereikbaarheid van Zuid-Nederland. Binnen SmartwayZ.NL is er veel aandacht voor allerlei nieuwe technieken en instrumenten om reis- en rijgedrag te beïnvloeden. Dit wordt ook wel **Smart Mobility** genoemd. Het project is een van de eerste infrastructuurprojecten waar zo uitvoerig naar maatregelen op het gebied van Smart Mobility wordt gekeken.

Wat blijkt uit het MER?

Het MER laat zien dat de alternatieven onderling en ten opzichte van de situatie zonder het project weinig van elkaar verschillen. Het rapport laat zien dat verbetering van infrastructuur leidt tot een betere doorstroming van het verkeer, maar ook tot het aantrekken van meer verkeer, en dus per saldo maar een marginaal effect heeft. Het traject Duitse grens - Belgische grens (de hele A67) duurt in de huidige situatie ongeveer 55 minuten. Het project leidt tot maximaal 4 minuten reistijdwinst.

Hoe beoordeelt de Commissie het MER?

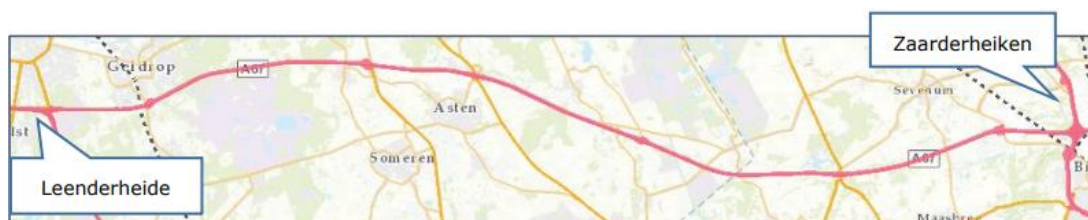
In het MER zijn de problemen duidelijk beschreven en gekwantificeerd. De informatie over de effecten op het gebied van luchtkwaliteit, geluid, doorstroming en bereikbaarheid zijn van hoge kwaliteit. De Commissie waardeert daarnaast dat in het MER Smart Mobility als volwaardige optie is meegenomen.

Verder merkt zij op dat het projectdoel niet is gekwantificeerd. Daardoor is het moeilijk toetsbaar of de beschreven opties voldoende probleemoplossend zijn. Het valt in dat verband op dat de optie die volledig van Smart Mobility uitgaat, als onvoldoende probleemoplossend afvalt, terwijl de andere opties op de langere termijn slechts een marginaal effect blijken te hebben. Gelet op het hoge ambitieniveau op het gebied van Smart Mobility in dit project beveelt de Commissie in elk geval aan om ook maatregelen waarvan de effectiviteit onzeker is mee te nemen in het project, zodat hiermee ervaring kan worden opgedaan. Ook beveelt ze aan om in de planuitwerkingsfase te laten zien in welke mate Smart Mobility maatregelen de geschetste deelproblemen kunnen oplossen, zodat een optimale samenstelling van deze maatregelen kan worden gezocht.

¹ Milieueffectrapport MIRT-verkenning A67 Leenderheide-Zaarderheiken, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 6 februari 2019.

Om een weloverwogen besluit te kunnen nemen over de structuurvisie ontbreekt in het MER ten slotte de volgende informatie:

- **Oplossing voor geschetste problemen:** het MER maakt niet duidelijk of de doelen van verbeteren van doorstroming en verkeersveiligheid worden gehaald, zonder dat twee benoemde oorzaken van de problemen (namelijk de beleving van de weg en de geparkeerde vrachtwagens langs de snelweg) worden aangepakt;
- **Geluidproductieplafonds²:** in het MER is niet gekeken of de beschreven opties leiden tot aanpassingen van geluidproductieplafonds. Als dat zo is, moeten afwegingen met betrekking tot de nieuwe hoogte van deze plafonds en niet afgehandelde saneringssituaties het project worden betrokken. Het MER moet hiertoe de nodige informatie bieden;
- **Natuur:** het is onduidelijk of het voorkeursalternatief uitvoerbaar is binnen de kaders van de natuurbeschermingsregelgeving;
- **Landschap:** het is onduidelijk of mogelijke ingrepen tot landschappelijke, cultuurhistorische en aardkundige knelpunten leiden.



Figuur 1: Plangebied A67 tussen knooppunt Leenderheide en Zaarderheiken, inclusief westelijke parallelbaan A73 ten zuiden van Zaarderheiken (Bron: het MER, blz. 18)

Waarom m.e.r. en advies door de Commissie?

Voor besluiten over nieuwe hoofdinfrastructuur gebruikt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de aanpak van het Meerjarenprogramma van Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Onderdeel hiervan is een verkenning van de mogelijkheden om de problemen op te lossen. De verkenning mondt uit in een Structuurvisie waarin de voorkeursoplossing wordt opgenomen. Als deze oplossing aanpassing of uitbreiding van de A67 inhoudt, zal dit verder worden uitgewerkt in een tracébesluit. De Structuurvisie stelt kaders voor m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten en heeft mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden. Daarom moet hiervoor een MER worden opgesteld. Bevoegd gezag voor het vaststellen van de Structuurvisie is de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Zij heeft de Commissie m.e.r. gevraagd om een advies voor de inhoud van het op te stellen MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

De onafhankelijke Commissie m.e.r. is 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. De Commissie schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de minister van Infrastructuur en Waterstaat – besluit over het project. Zie ook www.commissiemer.nl

² Een geluidproductieplafond geeft de toegestane geluidproductie (geluidwaarde in Lden) vanwege een weg of spoorweg aan. Geluidproductieplafonds gelden op referentiepunten langs wegen en spoorwegen.

2. Toelichting op het oordeel

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 mee te wegen bij de besluitvorming.

2.1 Probleemanalyse en doelstelling

Het doel van het project is het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op de A67 tussen Leenderheide en Zaarderheiken, resulterend in minder verlieskosten en minder ongevallen. Het MER formuleert de doelstelling als volgt:

“Het project A67 Leenderheide – Zaarderheiken moet resulteren in een substantiële afname van de verlieskosten als gevolg van files, in vergelijking met de referentiesituatie. Het project richt zich daarbij op het terugdringen van de oorzaken van vertragingen, zowel structurele als incidentele (door ongevallen en incidenten). Hierbij wordt bijzondere aandacht besteed aan het doorgaand vrachtverkeer, met als doelen een betere en veiliger doorstroming en een beter samengaan van het gebruik van de A67 door vrachtverkeer en personenverkeer.”

Paragraaf 2.2 van het MER bevat een duidelijke probleemanalyse van de vier oorzaken van de problemen met betrekking tot verkeersveiligheid en doorstroming. Het MER gaat echter niet verder in op maatregelen gericht op twee van deze oorzaken: geparkeerde vrachtwagens langs de snelweg en de beleving van de weg. Het MER maakt daarmee niet duidelijk of het hiervoor genoemde doel voldoende naderbij wordt gebracht, zonder de problematiek van de geparkeerde vrachtwagens en de beleving van de weg aan te pakken. Deze informatie is nodig om te kunnen beoordelen of die zou kunnen leiden tot een anders samengesteld verkeersalternatief.

<p>De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming in een aanvulling op het MER duidelijk te maken of het doel van het project voldoende wordt bereikt zonder ook de problematiek van de geparkeerde vrachtwagens langs de snelweg en de beleving van de weg aan te pakken.</p>

2.2 Smart Mobility

Het MER en de onderliggende rapporten werken maatregelen op het gebied van Smart Mobility uit in drie stappen:

1. een verkenning van de mogelijk in te zetten groepen van maatregelen;
2. een selectie van de in te zetten maatregelen en koppeling van de maatregelen aan één van de drie uit te werken alternatieven;
3. de vertaling van mogelijke effecten van de maatregelen in ‘modelparameters’, zoals de (vermindering van) de intensiteit van bepaalde stromen en de (vergroting van) de capaciteit van wegvakken en invoegpunten.

De Commissie waardeert de aandacht die er is voor Smart Mobility, en ziet in deze eerste toepassing in een MIRT-verkenning aanleiding om hier diepgaand op in te gaan. De Commissie constateert in dit verband allereerst het volgende:

- in het MER ontbreekt een koppeling tussen de mogelijke Smart Mobility maatregelen en de vier oorzaken van de doorstromings- en verkeersveiligheidsproblematiek;
- de focus in de onderzochte maatregelen lag op 'het verkeer' als geheel, terwijl veel Smart Mobility maatregelen juist gericht zijn op verschillende doelgroepen of segmenten. Zo gaat het MER niet in op maatregelen als het reguleren van vrachtverkeer of mogelijk het prioriteren van (inter)nationaal vrachtverkeer. Omdat de veiligheid en het aandeel van het vrachtverkeer als oorzaak van de problematiek is geschetst (zie de vorige paragraaf), was een aparte benadering van deze doelgroep toepasselijk geweest.

De Commissie constateert verder dat alternatief 1 (Smart Mobility) als onvoldoende probleemoplossend is aangemerkt, terwijl het projectdoel niet is gekwantificeerd ("een substantiële afname van de verlieskosten als gevolg van files, in vergelijking met de referentiesituatie"). Uit het MER blijkt ook dat de alternatieven 2 en 3, vergeleken met alternatief 1, op de korte termijn tot meer doelbereik leiden, maar dat het verschil met alternatief 1 op de langere termijn, vanwege verkeersaantrekkende werking als gevolg van de betere doorstroming, minder groot is.

De Commissie verwacht evenwel niet dat een betere koppeling tussen maatregelen en de probleemorzaken ertoe leidt dat alternatief 1 de andere alternatieven dichter nadert qua probleemoplossend vermogen.

Wel beveelt de Commissie aan om meer informatie te geven over de mate waarin mogelijke Smart Mobility maatregelen er toe kunnen bijdragen om eerdergenoemde oorzaken van de veiligheids- en doorstromingsproblematiek weg te nemen. Reden hiervoor is ten eerste dat de ambitie voor Smart Mobility op de A67 hoog is. Dit vraagt om een zichtbare analyse van de optimale bijdrage van Smart Mobility maatregelen aan het doelbereik, ook al omdat voldoende kennis beschikbaar is over de effectiviteit van een aantal van die maatregelen. Hierbij kan worden gedacht aan een werkgeversaanpak (bij grote bedrijven als ASML en de High Tech Campus), slimme doseer- en regelstrategieën voor het onderliggend wegennet en de aanleg van snelfietsroutes.

Informatie over de mate waarin Smart Mobility maatregelen de geschetste deelproblemen kunnen oplossen, kan bovendien nog in de planuitwerkingsfase worden gebruikt voor een optimale samenstelling van maatregelen in het voorkeursalternatief. Nu is in het MER een voorkeursalternatief samengesteld waarbij een van de vaste pakketten maatregelen uit de drie alternatieven het uitgangspunt was.

Ten slotte geldt dat sommige Smart Mobility maatregelen nog niet op grote schaal zijn toegepast, waardoor de effectiviteit van deze maatregelen onzeker is. Een voorbeeld hiervan is 'talking traffic' waarbij voertuigen onderling communiceren en bijvoorbeeld snelheden op elkaar afstemmen. De Commissie beveelt aan om deze maatregelen toch te beschrijven en mogelijk te betrekken bij de uiteindelijke samenstelling van het voorkeursalternatief. Door toepassing en monitoring van maatregelen, ook al is het effect ervan nog onzeker, kan immers ervaring worden opgedaan waarvan in andere projecten gebruik kan worden gemaakt kunnen immers de onzekerheid over de effectiviteit wegnemen. Toepassing van zulke maatregelen

past bovendien bij het doel van SmartwayZ.NL om op de A67 tussen Eindhoven en Venlo (en op de A58) de slimste snelweg van Europa te realiseren.³

- De Commissie beveelt, gelet op het hoge ambitieniveau op het gebied van Smart Mobility, aan om:
 - het project te gebruiken om inzicht te bieden in de effectiviteit van Smart Mobility maatregelen die op dit moment nog onzeker is;
 - in de planuitwerkingsfase te laten zien in welke mate Smart Mobility maatregelen de geschetste deelproblemen kunnen oplossen, zodat een optimale samenstelling van deze maatregelen kan worden gezocht.

2.3 Geluidproductieplafonds

In het MER is niet getoetst aan de geldende geluidproductieplafonds (GPP's) langs de A67. Als gevolg daarvan zijn mogelijke maatregelen om te blijven voldoen aan de GPP's, niet beschreven. Deze maatregelen zullen per alternatief verschillen. Alleen als maatregelen niet doelmatig zijn, kunnen de GPP's worden verhoogd.

Hiervoor is het nodig dat duidelijk wordt of en zo ja, waar in de verschillende alternatieven overschrijdingen van GPP's in de toekomst kunnen optreden. In zulke gevallen moet in het MER onderzocht worden met welke maatregelen deze overschrijdingen voorkomen kunnen worden, en wat de geluidseffecten daarvan zullen zijn op omliggende leefomgeving en natuur, zodat deze betrokken kunnen worden bij afwegingen over de nieuwe hoogte van plafonds en het (latere) tracébesluit. Omdat in elk geval doelmatige maatregelen moeten worden genomen, is het nodig te onderzoeken welke doelmatige maatregelen de meeste geluidswinst opleveren.

In de huidige situatie is daarnaast sprake van een saneringssituatie (geluidbelastingen tot zelfs boven 70 dB) bij een aantal woningen langs de A67. Een mogelijke wijziging van GPP's in het geluidregister is dan alleen mogelijk als de mogelijkheid van sanering is onderzocht (gekoppelde sanering). Omdat uit het MER niet duidelijk wordt of GPP's moeten worden gewijzigd, wordt ook niet inzichtelijk gemaakt of maatregelen moeten worden getroffen. Zoals gezegd zullen de mogelijk te treffen maatregelen per alternatief verschillen. De Commissie vindt dat deze informatie in het MER moet worden onderzocht, omdat de maatregelen zelf ook milieueffecten kunnen hebben. Zo zullen mogelijke (verhoogde) geluidschermen effect hebben op landschap.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming in een aanvulling op het MER de toetsing aan de huidige GPP's langs de A67 op te nemen. Als wijzigingen van de GPP's aan de orde kunnen zijn, geef dan een schets van de aard van de maatregelen die deze overschrijdingen kunnen voorkomen en welke effecten deze maatregelen hebben. Geef tot slot inzicht in de samenhang met en de gevolgen van nog te treffen saneringsmaatregelen.

³ Zie: <https://www.brabant.nl/dossiers/dossiers-op-thema/verkeer-en-vervoer/slimme-mobiliteit/smartwayz>.

2.4 Natuur

In het MER en de bijbehorende documenten⁴ is veel informatie over de effecten van de alternatieven op de natuurwaarden beschikbaar. Voor deze fase, waarin het voorkeursalternatief wordt gekozen, is het voldoende om de alternatieven op hoofdlijnen te onderzoeken en te vergelijken op de uitvoerbaarheid binnen de kaders van de natuurbeschermingsregelgeving. Het MER geeft hiervoor op drie onderdelen echter nog onvoldoende informatie. Het gaat om de volgende onderdelen:

- **Stikstof:** Het project is in het kader van het Programma Aanpak Stikstofdepositie (PAS) aangemerkt als prioritair project. In het MER en bijbehorende documenten is niet getoetst of onderbouwd dat in het PAS voor het project voldoende ruimte is gereserveerd. In de Passende beoordeling staat: “ (...) zonder nadere informatie over de toedeling van depositieruimte en daadwerkelijke uitgifte daarvan, kan niet worden getoetst of de voor de A67 gereserveerde ontwikkelingsruimte voldoende is voor het project. Om deze reden zijn bij de inhoudelijke analyse de effecten als gevolg van stikstofdepositie verder buiten beschouwing gebleven”. Op dit punt blijft dus onzekerheid over de uitvoerbaarheid van het voorkeursalternatief bestaan.
- **Boomleeuwerik:** het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux is onder meer aangewezen voor een drietal broedvogelsoorten, waaronder de boomleeuwerik. Deze soort heeft in dit gebied te maken met een licht negatieve trend (in afwijking van de landelijke positieve trend), waarvan de oorzaak niet goed bekend is. De Passende beoordeling geeft aan dat de draagkracht van het gebied groter is dan het aantal broedparen dat er nu aanwezig is, en dat daarom geen knelpunten bestaan. Het is echter niet duidelijk waarop de laatste stelling is gebaseerd, en waarom het aantal broedparen achterblijft bij de draagkracht. Daarom is een significant effect op de boomleeuwerik, op basis van de informatie die in de Passende beoordeling is gegeven, niet uitgesloten.
- **Beschermde soorten:** Het onderzoek naar beschermde soorten is zeer summier. De verspreiding van beschermde soorten in het studiegebied is niet soortspecifiek uitgewerkt, zodat niet duidelijk is waar zich welke soorten bevinden. Ook is de informatie in het MER niet consistent.⁵ De risico's van ruimtebeslag en de toename van barrièrewerking als gevolg van het project zijn vervolgens niet beoordeeld vanuit de geschiktheid van het gebied voor kritische en voor infrastructuur gevoelige soorten zoals de das en vlermuizen. Hoewel deze effecten in de praktijk meestal met maatregelen kunnen worden gemitigeerd, is onvoldoende informatie beschikbaar om te kunnen concluderen dat dit ook hier het geval is.

⁴ De ontwerpstructuurvisie, de achtergrondrapporten voor natuur en stikstofdepositie en de Passende beoordeling van het voorkeursalternatief.

⁵ In het rapport staat tegelijkertijd dat vlermuizen niet en wel in het gebied aanwezig zijn. Zie bijvoorbeeld Natuurtoets blz. 39: “Gezien de aard van het gebied is het waarschijnlijk dat vlermuizen in het gebied aanwezig zijn en leefgebied hebben.” Natuurtoets tabel 6.3: “De aangrenzende zone in het NNB ná herbegrenzing krijgt te maken met nieuwe verstoring door geluid en licht. Dit betreft met name leefgebied van vogels, kleine zoogdieren en vlermuizen in de bos- en heidegebieden, maar lokaal ook leefgebied in beekdalen (waaronder Kleine Dommel bij knooppunt Geldrop).” Gezien het kleinschalige en gevarieerde karakter van het landschap rond de A67, met name in het westelijke deel, acht de Commissie het ook waarschijnlijk dat hier geschikt leefgebied voor vlermuizen aanwezig is.

De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming het MER aan te vullen met informatie over de beschikbaarheid van ontwikkelingsruimte in het PAS, de boomleeuwrik en beschermde soorten, om de effecten van alternatieven te onderzoeken en te vergelijken en te kunnen toetsen op de uitvoerbaarheid binnen de kaders van de natuurbeschermingsregelgeving.

2.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Voor de keuze van het voorkeursalternatief moet inzichtelijk zijn of de verschillen in effecten voor landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden voor de alternatieven onderscheidend zijn. Het MER, en met name hoofdstuk 5 van het achtergrondrapport 'overige aspecten', brengt de referentiesituatie voor landschap goed in beeld. Het MER beperkt zich verder voornamelijk tot het in beeld brengen van het ruimtebeslag van de alternatieven.

Daarbij doen zich twee problemen voor. Het is ten eerste niet duidelijk wat dit ruimtebeslag voor de genoemde waarden betekent. Dit wordt mede veroorzaakt door het niet systematisch toepassen van de beoordelingscriteria die zijn weergegeven in hoofdstuk 5. Zo blijven de effecten op de landschapsstructuur, aanplantingen, houtwallen en watergangen onbesproken. Dit geldt ook voor de effecten op structuren, lijnen en punten. Bij de effecten op archeologie is niet duidelijk of de effecten alleen betrekking hebben op ondergrondse verwachtingswaarden of ook de bovengronds zichtbare archeologische relictten of monumenten. De benadering van alleen ruimtebeslag is hiervoor te grofstoffelijk.

Ten tweede is het MER noch het achtergronddocument volledig als het gaat om de effecten van elementen uit de alternatieven. Zo worden in alternatief 1 over het volledige traject pechhavens voorzien, waarvan de effecten niet in beeld zijn gebracht. Dit geldt ook voor het verlengen van in- en uitvoegstroken.

Ook gaat het MER niet in op de effecten van de verbreding van het stuk A73 naar het zuiden, onder vermelding dat de extra rijstrook in de buitenberm wordt gerealiseerd.

Om de effecten voor landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden te kunnen duiden, is ook het landschapsbeleid van de provincie en van de gemeentes nodig. Dit beleid is in algemene termen besproken, maar niet specifiek voor dit gebied. Hierdoor is onduidelijk wat de beleidsmatige status van de waarden is van de aardkundige en cultuurhistorische gebiedsdelen waar effecten zijn voorzien.

Tot slot valt op dat de passage over mitigatie en of compensatie niet strookt met het uitgangspunt om daar in deze fase nog niet op in te gaan, om de verschillen tussen de alternatieven zo onderscheidend mogelijk te maken.⁶

Gelet op het voorgaande is het voor de Commissie op basis van de informatie in het MER niet mogelijk om te beoordelen of de verschillen in effecten voor landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden onderscheidend zijn voor de keuze van het voorkeursalternatief.

⁶ Zie blz. 31 van het MER.

De Commissie adviseert daarom om voorafgaand aan de besluitvorming de informatie over landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden in het MER op de volgende punten aan te vullen:

- een inhoudelijke duiding van de effecten die uit de GIS-analyses voortvloeien;
- de beleving van het landschap vanuit de omgeving;
- de effecten van de verbreding van het stuk A73 naar het zuiden en van de aansluitingsvarianten bij Geldrop;
- een duiding van de effecten zonder op mitigatie en compensatie in te gaan, om (net als bij andere effecten) de verschillen tussen de alternatieven zo onderscheidend mogelijk te maken;
- het landschapsbeleid van de provincie en van de gemeentes, zodat duidelijk is welke waarden in het gebied aanwezig zijn en welke effecten de alternatieven daarop kunnen hebben.

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:

ir. Jan Jaap de Graeff (voorzitter)

drs. Roel During

mr.drs. Gijs Hoevenaars (secretaris)

ir. Hans Huizer

drs. Reinoud Kleijberg

ir. Joep Lax

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Structuurvisie.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit D1.1 (de wijziging of uitbreiding van een auto(snel)weg) en vanwege de Passende beoordeling die nodig is vanwege mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden. Daarom is een plan-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Initiatiefnemer besluit

Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Bevoegd gezag m.e.r.-procedure

Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

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

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

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 [3269](#) 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

