

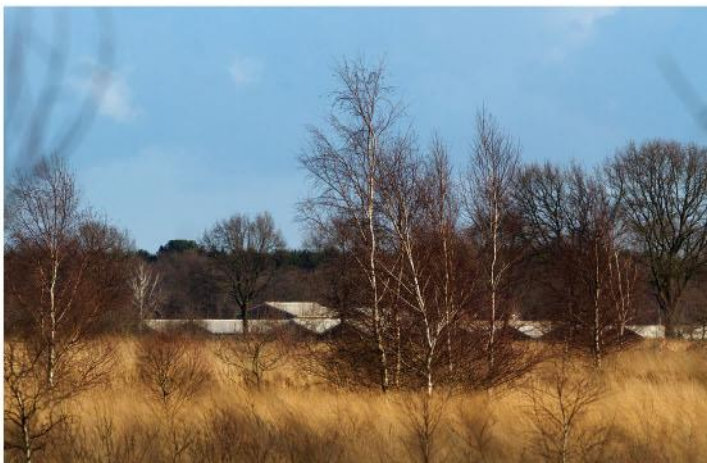


Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

# MIRT verkenning A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda

Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport  
(deel 1 versie maart 2019)

5 maart 2019 / projectnummer: 3337



# 1 Advies in het kort

De minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) wil de doorstroming en verkeersveiligheid op de A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda verbeteren. Naar de oplossing van de verkeersproblemen is een verkenning uitgevoerd en daarbij is een milieueffectrapport (MER) opgesteld.<sup>1</sup>

De Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') heeft het MER (versie oktober 2018) getoetst en concludeerde dat belangrijke informatie nog ontbrak over onder andere de verkeersproblemen (files en verkeersveiligheid) en de beschrijving en onderbouwing van de alternatieven.<sup>2</sup> De minister van IenW heeft daarom begin 2019 een nieuw MER (versie maart 2019) laten opstellen en dit rapport aan de Commissie voor advies voorgelegd. Het nu voorliggende advies gaat in op de nieuwe informatie die in dit MER<sup>3</sup> is opgenomen.

## Wat laat het MER zien?

In het MER zijn de verkeersproblemen verder uitgewerkt en is ingegaan op de bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Daarbij is gebruik gemaakt van de informatie uit de Notitie kansrijke alternatieven.<sup>4</sup> De doelstellingen van het project zijn verduidelijkt, maar niet concreet (meetbaar en toetsbaar) gemaakt. Op basis van de informatie in het MER wordt gekozen voor alternatief 3 als basis voor het voorlopig voorkeursalternatief (VVKA). Alternatief 3 is verder geoptimaliseerd. Daartoe zijn vier varianten uitgewerkt met aandacht voor doorstroming van verkeer en veiligheid. Op basis daarvan is een nieuw alternatief 3+ ontstaan dat wordt gekozen als VVKA.

De Commissie constateert dat de uitwerking van alternatief 3+ met vier varianten helder is toegelicht. De varianten zijn onderling vergeleken op verkeerseffecten. Daarbij is voor het aspect doorstroming van verkeer een lichte verbetering zichtbaar ten opzichte van de ander onderzochte alternatieven.

## Beoordeling van het nieuwe MER door de Commissie

De Commissie concludeert dat het MER nu de informatie levert die nodig is voor de keuze van een voorkeursalternatief.<sup>5</sup> Voor de effecten op milieu en verkeer zijn de verschillen tussen de alternatieven klein, zo blijkt uit het MER. Op grond van deze informatie liggen de getrokken conclusies en keuzes in het MER niet direct voor de hand vindt de Commissie. De Commissie gaat niet over de keuze van het ministerie van IenW, maar de motivatie en onderbouwing moet wel duidelijk zijn.

Op twee onderdelen kan de Commissie de gemaakte keuzes en conclusies niet volgen. Het betreft de keuze voor alternatief 3 als basis voor het VVKA en de conclusie over verkeersveiligheid van alternatief 3+. Dit wordt hierna kort toegelicht.

---

<sup>1</sup> Zie voor een uitgebreidere toelichting tekstkader op pagina 3 van dit advies.

<sup>2</sup> Voorlopig tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport (deel 1) MIRT Verkenning A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda. 10 januari 2019 / projectnummer [3337](#).

<sup>3</sup> Daar waar in dit advies wordt gesproken over het milieueffectrapport (MER) wordt bedoeld op de versie van maart 2019.

<sup>4</sup> MIRT Verkenning A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda, Notitie kansrijke alternatieven – achtergrondinformatie analytische fase (definitief, januari 2018).

<sup>5</sup> De aanbevelingen uit het voorlopig advies zijn nog niet uitgewerkt, dit kan in de tweede fase van het MER worden opgepakt.

- Volgens het MER is de keuze voor alternatief 3 gebaseerd op een vergelijking op doelbereik. De Commissie constateert echter dat dit niet duidelijk en expliciet is onderbouwd omdat duidelijk toetsbare en meetbare doelstellingen ontbreken. Op basis van de onderling zeer beperkte verschillen zou volgens de Commissie ook een ander alternatief kunnen worden gekozen. Zij merkt daarbij op dat alternatief 3 het meest ingrijpend is voor ruimtegebruik en aanpassing van de infrastructuur.<sup>6</sup>
- De positieve effectscore van een plus (+) voor alternatief 3+ op het aspect verkeersveiligheid is volgens de Commissie niet correct. In de huidige situatie zorgt de afstropping bij Nieuwerkerk voor een verkeersveiligheidsprobleem. In alternatief 3+ wordt dit probleem weliswaar opgelost, maar in de nieuwe situatie ontstaat een nieuw potentieel knelpunt ter hoogte van het weefvak A12-A20. Dit wordt veroorzaakt door een afvallende rijkstrook, meer verkeer, meer weefbewegingen en ontbreken van een vluchtstrook. Door deze, in de ogen van de Commissie, te positieve score worden de potentiële verkeersveiligheidsknelpunten onderschat en daarmee mogelijk ook de noodzaak tot het treffen van noodzakelijke maatregelen.

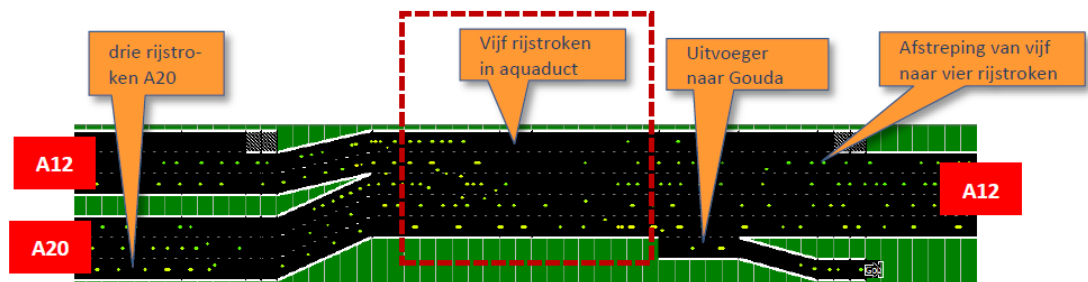
De Commissie adviseert bij de voorkeursbeslissing de keuze voor het VVKA te motiveren op basis van doelbereik. Daarnaast adviseert zij aan te geven hoe wordt omgegaan met de kanttekeningen die zijn geplaatst bij de positieve score voor verkeersveiligheid. In hoofdstuk 2 licht zij haar beoordeling van het MER en adviezen voor de besluitvorming nader toe.

---

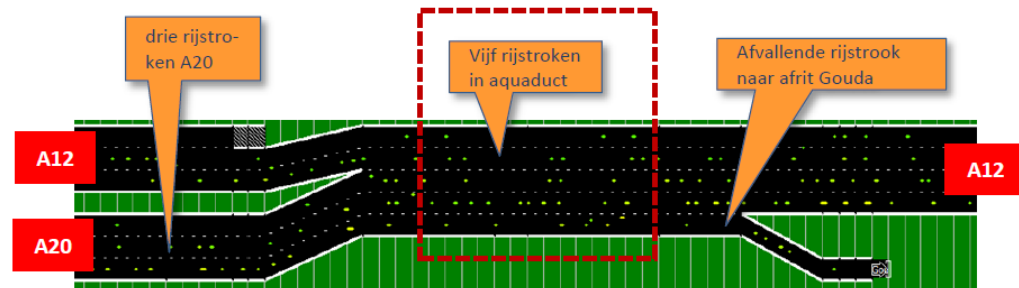
<sup>6</sup> De kostenraming is nog niet toegevoegd aan het MER, maar de inschatting in het MER is dat alternatief 3 twee keer zo duur is als alternatief 1. Deze hogere kosten worden veroorzaakt door de vervanging van de spoorviaducten. Het is niet duidelijk hoe de kosten zich verhouden tot kosten van andere alternatieven en maatregelen in bijvoorbeeld het onderliggend wegennet en aanpassing van aansluitingen.



Figuur 1: overzicht plan- en studiegebied (bron: Milieueffectrapport MIRT-Verkenning A20 Nieuwerkerk aan den IJssel-Gouda, deel 1 ten behoeve van voorlopig voorkeursalternatief. (versie oktober 2018).



Figuur 16-2: Variant 3 schematisch weergegeven (rijrichting van links naar rechts)



Figuur 16-3: Variant 4 schematisch weergegeven (rijrichting van links naar rechts)

Figuur 2: schematische weergaven varianten 3 en 4 van alternatief 3+ (bron: Milieueffectrapport MIRT Verkenning A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda, deel 1 ten behoeve van voorlopig voorkeursalternatief. (versie maart 2019).

#### Achtergrond

De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan het tracébesluit. Voor het vaststellen van een tracébesluit moet een project-MER worden opgesteld. Het MER is opgesteld in twee delen. Deel 1 is bedoeld voor de keuze van de voorkeursbeslissing door de minister. Deze voorkeursbeslissing is geen formeel besluitvormingsmoment, maar een tussenmoment in de voorbereiding van het tracébesluit.

*Het MER-deel 1 heeft een globaal karakter en is gericht op de afweging van alternatieven. Het voorkeursalternatief zal later verder worden uitgewerkt in het MER deel 2 en het tracébesluit. Dit MER deel 2 zal vervolgens ook aan de Commissie ter toetsing worden voorgelegd.*

*De minister heeft de Commissie m.e.r. gevraagd het MER deel 1 te beoordelen, de Commissie heeft hierover een voorlopig tussentijds toetsingsadvies uitgebracht.<sup>7</sup> Op basis van het voorlopig toetsingsadvies heeft het ministerie het MER aangepast en in januari 2019 opnieuw ter toetsing aan de Commissie voorgelegd. Het nu voorliggende tussentijds toetsingsadvies gaat in op dit nieuwe MER en de nieuwe informatie die daarin is opgenomen. Voor een compleet beeld van de beoordeling van de Commissie moet naar de inhoud van beide adviezen worden gekeken.*

*Het MER beschrijft drie alternatieven. Deze gaan allen uit van een verbreding van de A20 van 2x2 naar 2x3 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Moordrecht. In alternatief 2 wordt de toerit Gouda richting Den Haag/Rotterdam afgesloten. Verkeer vanuit Gouda moet gebruik maken van de N451 en de N457 om op de A12 en A20 te komen. In alternatief 3 wordt de verbreding van de A20 doorgetrokken tussen Moordrecht en het knooppunt Gouwe. Om dit mogelijk te maken moeten ook spoorviaducten worden vervangen (zie voor ook figuur 1 op pagina 3).*

*In het MER zijn voor alternatief 3 een viertal varianten onderzocht. De varianten verschillen van elkaar op het punt waar de afstropping van drie naar twee rijstroken op de A20 en van vijf naar vier rijstroken op de A12-A20 plaatsvindt. Voor het onderzoek naar de effecten op doorstroming en verkeersveiligheid zijn de varianten 3 en 4 nader onderzocht (zie figuur 2 voor een schematische weergave).*

#### **Waarom een advies?**

*De onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage is bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van milieueffectrapporten. 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 tracébesluit.*

*De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer 3337 op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) in te vullen in het zoekvak.*

---

<sup>7</sup> Voorlopig tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport (deel 1) MIRT Verkenning A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda. 10 januari 2019 / projectnummer 3337.

## 2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk geeft de Commissie een toelichting op haar oordeel. Zij gaat daarbij in op de nieuwe informatie die het MER geeft op de onderdelen probleemanalyse (paragraaf 2.1), doelstelling en keuze voor alternatief 3 als basis voor het VVKA (paragraaf 2.2). Tot slot gaat zij in op de effecten verkeersveiligheid zoals onderzocht voor alternatief 3+.

### 2.1 Probleemanalyse verkeer

De bereikbaarheidsproblemen in het studiegebied zijn complex. Dit wordt veroorzaakt door de samenhang van het hoofdwegennet, onderliggend wegennet, ruimtelijke ordening en fysieke barrières zoals het kanaal, Gouwe-aquaduct en spoorlijnen.

In het MER van oktober 2018 was de probleemanalyse volgens de Commissie nog niet compleet. De Commissie constateert dat de probleemanalyse nu verder is uitgewerkt op basis van de informatie uit de Notitie kansrijke alternatieven<sup>8</sup>. De analyse gaat in op de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen. Daarmee is de probleemanalyse nu van voldoende kwaliteit. De problemen die uit deze analyse naar voren komen, onderstrepen de noodzaak voor verbetering van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

De potentiële maatregelen uit de Notitie kansrijke alternatieven zijn in de aanvulling toegelicht. En uitgelegd is hoe van een 'long list' tot een 'short list' aan maatregelen is gekomen. Deze 'short list' bevat met name infrastructurele maatregelen die in het MER zijn onderzocht. De aanvulling beschrijft helder de doorlopen stappen en de keuzes die daarin zijn gemaakt en hoe is gekomen tot de samenstelling van de drie alternatieven die in het MER deel 1 zijn onderzocht.

### 2.2 Keuze voor alternatief 3 als basis voor het VVKA

Het MER deel 1 heeft een globaal karakter en is gericht op alternatievenafweging.<sup>9</sup> Op basis van de beoordeling van doelbereik en effecten is er een voorkeur voor alternatief 3 als basis voor het voorlopig voorkeursalternatief uitgesproken (VVKA).

De Commissie merkt op dat deze voorkeur niet duidelijk wordt onderbouwd op basis van de vergelijking ten aanzien van het doelbereik. Dit komt doordat het doelbereik niet concreet, toetsbaar en meetbaar, wordt gemaakt. Daardoor is niet duidelijk waarom alternatief 3 duidelijk positiever scoort op doelbereik dan andere alternatieven.

De optimalisatie van alternatief 3 leidt tot een nieuw alternatief 3+. Dit alternatief leidt wel tot een (beperkte) verbetering op doorstroming, maar ook hier ontbreekt een expliciete toets aan doelbereik.

#### **Toets op doelbereik**

De doelstellingen van het project zijn 'verbeteren van de doorstroming' en 'verkeersveiligheid'. Het MER licht de doelstellingen bereikbaarheid en verkeersveiligheid

<sup>8</sup> MIRT Verkenning A20 Nieuwerker aan den IJssel – Gouda, Notitie kansrijke alternatieven – achtergrondinformatie analytische fase (definitief, januari 2018).

<sup>9</sup> Het MER kent twee fases, dit advies gaat over het MER van de eerste fase.



nader toe. Hieruit blijkt dat de betrouwbaarheid van de reistijd en de verkeersveiligheid moet verbeteren. De doelstellingen zijn evenwel niet concreter gemaakt.<sup>10</sup> *Robuustheid* is toegelicht als indicator, de indicator *toekomstvastheid* is niet nader uitgewerkt.

Gevolg van het ontbreken van een feitelijke toets van de alternatieven aan doelbereik is dat niet duidelijk wordt in welke mate de alternatieven voldoen aan de doelen en bijdragen aan het oplossen van de problemen. Wel zijn de alternatieven met elkaar vergeleken op verkeerseffecten, daarbij is ook alternatief 3+ meegenomen. Aan de hand van deze vergelijking licht de Commissie toe waarom zij van mening is dat het niet duidelijk is waarom alternatief 3 is gekozen als basis voor het voorkeursalternatief. De verschillen zijn namelijk minimaal en alternatief 3 komt hier niet overduidelijk als beste uit, terwijl deze als fysieke ingreep wel het meest ingrijpend is voor ruimtegebruik en aanpassing van de infrastructuur.

Voor de verschillende criteria op thema verkeer en vervoer wordt hierna toegelicht hoe de alternatieven zich tot elkaar verhouden.

- Op basis van de vergelijking van **reistijden** (tabel 16.1 MER) blijkt dat alternatief 1 en 3 in de ochtend en avondspits op de A20 exact gelijk scoren. Alternatief 3+ geeft alleen in de ochtendspits in de richting Utrecht één minuut verbetering. Ook alternatief 2 scoort daar bijna gelijk aan 1 en 3, en in de ochtendspits zelfs iets beter dan alternatief 3.
- De vergelijking van de **reistijdfactoren** (tabel 16.2 MER) kan worden gezien als toetsing aan de NOMO-norm<sup>11</sup>. Hierbij is te zien dat alternatieven 1, 2, 3 en 3+ vrijwel identiek scoren. In alternatief 2, 3 en 3+ zijn er in de ochtend- en avondspits tezamen 3 trajecten waar de reistijdfactor boven de 1,5 ligt. Dit is vergelijkbaar met de referentiesituatie. Alleen in alternatief 1 zijn er dat meer, namelijk 4 trajecten.
- In de vergelijking van de **voertuigverliesuren** (tabel 16.3 MER) scoort alternatief 3 beter dan alternatief 1 met respectievelijk 66% en 60% winst voor alle motorvoertuigen. Beide alternatieven laten aldus een (zeer) gunstig effect zien. Alternatief 3+ scoort nog beter, met 85% winst.  
Alternatief 2 scoort in deze vergelijking als één na beste na 3+ en dus beter dan alternatief 1 en 3. Het projectgebied dat daarbij is gehanteerd bevat de parallelstructuur en onderliggende wegen rond Gouda. (zie figuur 16.4 uit het MER, hierop is het projectgebied met blauwe wegen aangegeven.) De Commissie merkt op dat deze conclusie niet in lijn is met de opmerking dat alternatief 2 grote gevolgen zou hebben voor de verkeersafwikkeling op de snelwegen en het onderliggend wegennet (paragraaf 6.12. pagina 98 en 99 van het MER).
- De vergelijking van de **IC-verhoudingen**<sup>12</sup> is volgens de Commissie in deze situatie minder relevant, omdat de analyses met, en gegevens uit het dynamische model een beter inzicht geven. Bovendien is hierbij sprake van een grote overlap met de andere indicatoren. Immers een hoge (ongunstige) IC-verhouding betekent een grotere kans op verstoring, met langere reistijden, slechtere reistijdfactor en meer verliesuren.
- Tot slot is in het nieuwe MER gekeken naar de **doorstroomsnelheid** van het verkeer voor alternatief 3 en 3+ met variant 3 en 4 (figuur 16-5, MER). In het MER van oktober 2018 zijn de alternatieven ook op doorstroomsnelheid vergeleken (figuur 5-4 en 5-5). In de ochtendspits scoort alternatief 1 in de richting Gouda daarbij het beste. En ten opzichte

---

<sup>10</sup> Het achtergrondrapport Verkeersveiligheid motiveert (zie pagina 9/10) waarom deze doelstelling niet SMART (specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden) is te maken. Het achtergronddocument Verkeer gaat niet nader in op de vraag hoe het doel SMART te maken.

<sup>11</sup> NoMo staat voor Nota Mobiliteit, daarin is de NoMo-norm opgenomen als criterium voor de reistijdfactoren op Rijkswegen.

<sup>12</sup> Verhouding intensiteit van het verkeer versus capaciteit van de weg.

van de referentie was er vanaf toerit 17 Nieuwerkerk voor geen van de alternatieven een verbetering zichtbaar.

In alternatief 3 is een terugval in snelheid te zien op het wegvak tussen de toerit Moordrecht en de versmalling van 3 naar 2 rijstroken voor knooppunt Gouwe. De snelheid zakt daar van 100 naar circa 50 km/uur. In 3+ gebeurt dit niet en blijft de snelheid rond de 100 km. Echter, in alle andere alternatieven en ook de referentie is dat ook het geval (figuur 5-5 van het MER).

## Conclusie

Op basis van de kwantitatieve effectvergelijking op doorstroming van verkeer zoals hiervoor toegelicht komt alternatief 3 niet nadrukkelijk als beste uit de vergelijking. Het is daarom niet goed navolgbaar waarom alternatief 3 op doelbereik is gekozen als basis voor het voorlopig voorkeursalternatief.

Alternatief 3+ scoort in de vergelijking met andere alternatieven alleen op het criterium verliesuren wel duidelijk beter. De vraag of de optimalisatie van één van de andere alternatieven tot een beter alternatief had kunnen leiden blijft met de keuze voor alternatief 3 onbeantwoord. En daarmee wordt ook geen antwoord gegeven op de vraag of een minder ingrijpend alternatief met minder ruimtegebruik, minder aanpassingen aan de infrastructuur en beperktere kosten<sup>13</sup> ook aan de doelstellingen voldoet.

De Commissie adviseert voorafgaand aan de voorkeursbeslissing duidelijker te motiveren waarom alternatief 3 is gekozen als basis voor het VVKA.

## 2.3 Effecten verkeersveiligheid

De Commissie concludeerde in haar voorlopig advies dat de (eind)beoordeling van de verkeersveiligheid in het MER onvoldoende navolgbaar was. Zij adviseerde de effecten op verkeersveiligheid van alternatief 3+ nader te beschrijven.

Het onderzoek naar de effecten op verkeersveiligheid is uitgebreid en spitst zich toe op het wegvak knooppunt Gouwe – afrit Gouda. Op dat wegvak komen de A20 en A12 bij elkaar en moet het verkeer weven. Aan het einde gaat de A12 terug van 5 naar 4 rijstroken, dit is uitgewerkt in twee varianten (variant 3 en 4).<sup>14</sup>

Bij het oorspronkelijke alternatief 3 in het MER is bij de afstropping sprake van een verzwaring van de rijtaak (voor de weggebruiker) en dit leidt tot een relatief groot risico voor de verkeersveiligheid.<sup>15</sup> Bij Alternatief 3+ is deze afstropping niet meer aanwezig.

In de verkeersveiligheidsanalyse van alternatief 3 wordt per richting/beweging een analyse gemaakt. De uiteindelijke conclusie is dat alternatief 3+ in de richting Utrecht positief scoort (+) ten opzichte van de referentie.

<sup>13</sup> Hoewel kosten geen milieueffect betreft of onderdeel is van de doelstellingen adviseert de Commissie ook dit aspect te betrekken bij de onderbouwing.

<sup>14</sup> Variant 3 waarbij de meest rechtse strook overgaat in de afrit Gouda (een zogenaamde ‘afvallende rijstrook’) en variant 4 waarbij de meest linkse rijstrook wordt afgestreept ter hoogte van de afrit Gouda en het verkeer op deze strook moet invoegen op de naastgelegen strook (zie figuur 2 op pagina 2 van dit advies).

<sup>15</sup> Dit oordeel is ingegeven door een rijstrookbeëindiging, direct na twee opéénvolgende tegengestelde horizontale bogen (S-bocht) in een krappe boog, een V-max van 130 km/uur en de filekiem in de spitsperioden.



De Commissie is van mening dat de score voor verkeersveiligheid in alternatief 3+ (variant 3) te positief is beoordeeld. Hoewel een filekiem wordt voorkomen, wordt op een plek waar ook thans al sprake is van een (beperkte) ongevallenconcentratie, de situatie complexer en risicovoller. Dit wordt veroorzaakt door meer (tegengestelde) weefmanoeuvres, een afvallende rijstrook, een toename van verkeer met mogelijk meer en grotere snelheidsverschillen, een afwijkend wegbeeld (door de donkere onderdoorgang onder het aquaduct) en een smal wegprofiel (door het opheffen van de vluchtstrook in het aquaduct). De Commissie is van mening dat dit per saldo tot een vergelijkbaar veiligheidsrisico leidt als in de referentiesituatie, met een afstropping van 3 naar 2 rijstroken in een 'vrije-veld' situatie.

De Commissie adviseert om bij de keuze van het voorkeursalternatief de kritische kanttekeningen die zij plaatst bij de positieve beoordeling van de verkeersveiligheid te betrekken.
--

Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de OTB-fase/MER deel 2 adviseert de Commissie verder onderzoek te doen naar de effecten op de verkeersveiligheid. Geef daarbij aan welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren.

## **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. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. 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 Bakker

ing. Peter Kroeze

drs. Roel Meeuwsen (secretaris)

ing. Wouter Schik

mr. Tom Smit (voorzitter)

ir. Paul van Vugt

### **Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld**

Het milieueffectrapport wordt opgesteld voor het tracébesluit. De aanpak is opgeknipt in twee delen. Een MER deel 1 gericht op de voorkeursbeslissing van de minister van IenW en een MER deel 2 gericht op het vaststellen van het tracébesluit. Dit advies gaat over het MER deel 1.

### **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 om de activiteit C01.2, de aanleg van een autosnelweg of autoweg. Of het gaat om de activiteit D01.1, de wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracé-lengte van 5 kilometer of meer.

### **Bevoegd gezag besluit(en)**

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. In deze fase van de m.e.r.-procedure was er overigens sprake van een informele inspraakronde.

### **Gesprekken met belanghebbenden tijdens adviestraject**

Niet van toepassing.

### **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](http://www.commissiemer.nl) projectnummer [3337](#) in te vullen in het zoekvak.

**Commissie voor de milieueffectrapportage**  
A. v. Schendelstraat 760  
3511 MK Utrecht

t 030-2347666  
e [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)  
w [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl)

