



Commissie voor de
milieueffectrapportage

MIRT-Verkenning A67 Leenderheide – Zaarderheiken

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

22 februari 2018 / projectnummer: 3269



1. Hoofdpunten van het MER

De minister van Infrastructuur en Waterstaat wil de problemen van doorstroming en verkeersveiligheid op de A67 tussen de knooppunten Leenderheide en Zaarderheiken aanpakken. Hoe dit gebeurt, wordt in een Structuurvisie vastgelegd. Ter ondersteuning daarvan wordt een Plan-milieueffectrapport (MER) opgesteld. De minister heeft de Commissie voor de m.e.r.¹ gevraagd om advies te geven over wat in het MER moet worden onderzocht.

SmartWayz.NL

Het project is onderdeel van het programma SmartwayZ.NL, dat bereikbaarheidsproblemen in de regio Zuid-Nederland moet onderzoeken en oplossen. Onderdeel daarvan is het inzetten van slimme en innovatieve manieren in plaats van extra asfalt, om de bereikbaarheid in de toekomst te garanderen (ook wel **Smart Mobility**). Het is het eerste infrastructuurproject waar zo uitvoerig naar maatregelen op het gebied van Smart Mobility wordt gekeken.

NRD

De Notitie Reikwijdte en detailniveau² (NRD) is een helder en compact geschreven document, dat uitnodigt om breder te verkennen dan uitsluitend wegverbredingen en nieuwe constructies. Met illustraties en kaarten wordt de tekst nog verder verduidelijkt. Uit de NRD blijkt duidelijk dat het verkeer doorstromingsproblemen heeft bij de oprit Geldrop in de richting van Eindhoven en dat dit wordt verergerd door 'treintjes' van vrachtwagens. Verder is duidelijk dat de weg zowel een belangrijke regionale als internationale (tussen België en Duitsland) verbinding is.

Aandachtspunten

Om het milieubelang volwaardig mee te wegen in de besluitvorming over de Structuurvisie geeft de Commissie de volgende aandachtspunten mee voor het op te stellen MER:

- Geef aan wat de concrete problemen zijn en waar en wanneer deze zich voordoen. Geef vervolgens aan tot welke doelstellingen deze problemen hebben geleid. Maak ook duidelijk of naast verkeerkundige problemen ook ruimtelijke problemen, zoals de beleving van de weg door de weggebruikers, de toerit en inrichting van de verzorgingsplaatsen langs de snelweg en (ecologische en recreatieve) barrières moeten worden opgelost.
- Maak duidelijk hoe dit project zich verhoudt tot andere projecten in de omgeving, zoals de opwaardering van de N279 en de N69, omdat een ingreep op de A67 invloed kan hebben op andere schakels van het wegennet en vice versa.
- Maak bij het beoordelingskader onderscheid tussen doelbereik (in hoeverre wordt het probleem opgelost) en effecten (gevolgen voor de omgeving).
- Zoek aanvullend op de NRD verder naar mogelijke maatregelen op het gebied van Smart Mobility, zoals het gericht sturen van berichten aan groepen weggebruikers en het gebruik van mobiele data.

¹ De samenstelling en werkwijze van de werkgroep van de Commissie m.e.r. en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, via de link [3269](#) of door dit nummer op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

² MIRT Verkenning A67 Leenderheide – Zaarderheiken, Notitie reikwijdte en detailniveau, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 6 december 2017.

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 de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de NRD. Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar haar mening in de NRD voldoende aan de orde komen.

2. Achtergrond, probleemstelling en doel

2.1 Achtergrond, probleemstelling en doel

Achtergrond en probleemstelling

Hoofdstuk 3 van de NRD geeft een beschrijving van de problemen waarvoor een oplossing moet worden gevonden. Daarvoor is gekeken naar het gebruik van de weg, de gebruikers en de knelpunten ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid. De NRD geeft echter niet duidelijk aan of het nu gaat om een doorstromingsprobleem en/of een verkeersveiligheidsprobleem. En als van een verkeersveiligheidsprobleem sprake is, waar deze problemen zich vooral voordoen.

Het gebrek in doorstroming lijkt zich te beperken tot de ochtendspits tussen Geldrop en Leenderheide, in de richting van Eindhoven. Het probleem van verkeersveiligheid lijkt, naast ongelukken die ontstaan door invoegend verkeer, vooral gekoppeld aan de overnachtende vrachtwagens langs de snelweg.

Maak in het MER duidelijk wat de concrete problemen zijn en waar en wanneer deze zich voordoen. Maak hiervoor gebruik van de inzichten die in de zogenoemde ‘analytische fase’ zijn opgedaan. Geef aan tot welke doelstellingen deze problemen hebben geleid. Dit is nodig om in het MER te kunnen beoordelen of de verschillende alternatieven aan de doelstelling voldoen.

Ruimtelijk problemen (wegbeeld en landschappelijke inpassing)

Daar komt bij dat uit de analyse blijkt dat de A67 geen consistent wegbeeld heeft, omdat de weginrichting zelf een lappendeken aan smallere en bredere vluchtstroken en middenbermen is en de linker- en rechterraai in breedte en indeling verschillen. Ook is er verschil tussen het Brabantse en Limburgse deel van de A67. Bovendien wordt de weg als ‘saai’ ervaren.

De NRD gaat verder niet in op onderwerpen als het wegontwerp, het bredere landschappelijke ontwerp, de netwerkverbindingen en de recreatieve verbindingen. In de tijd dat de weg is aangelegd was nog weinig aandacht voor natuur en natuurgerichte recreatie. De weg doorsnijdt landschappelijke en ecologische structuren, zoals bossen, heidegebieden en beekdalen. Deze gebieden hebben een belangrijke recreatieve waarde, met name voor het dichtbevolkte gebied ten oosten van Eindhoven. De NRD geeft een ruimtelijke noch functionele analyse van deze doorsnijdingen en de barrières die deze eventueel opwerpen voor natuur en recreanten.

Maak in het MER duidelijk of en in hoeverre het project naast verkeerskundige ook ruimtelijke problemen, zowel ten aanzien van de wegbeleving door de verschillende groepen weggebruikers als de beleving van de weg vanuit het aanliggende (dorps-)landschappen, beoogt op te lossen. Als uit de probleemanalyse blijkt dat dergelijke problemen aanwezig zijn, biedt een eventuele aanpassing van de A67 een kans om deze te adresseren.

Breder verband

Om ervoor te zorgen dat de gekozen oplossing toekomstbestendig is, moet de problematiek ook in groter verband worden bekeken. Het is duidelijk dat een verbetering van de doorstroming ertoe leidt dat meer verkeer gebruik zal maken van de A67. Dit betekent dat moet worden gekeken naar alle verkeersstromen en de samenhang met de verkeersstromen op het onderliggende wegennet. Het gaat om een totaalnetwerk, waarbij een ingreep op de A67 gevolgen kan hebben voor alle andere schakels. Zo kan worden verwacht dat verkeer vanuit Heeze in plaats van de A2 voortaan de A67 naar Eindhoven zal nemen. Dat geldt ook andersom: ingrepen op het onderliggende en aansluitende wegennet kunnen ook een grote invloed hebben op problemen en oplossingen op de A67. Denk aan de recente aanleg van de A74 en de voorgenomen opwaardering van zowel de N69 als de N279.

Breng daarom in het MER de relatie tussen de A67 en het onderliggende/aansluitende wegennet en vice versa duidelijk in beeld. Vergeet hierbij het fietsnetwerk niet.

2.2 Beleidskader

Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant is voor de Structuurvisie en of het voornemen kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen.

Te nemen besluit(en)

De m.e.r.-procedure wordt doorlopen voor de Structuurvisie waarin de voorkeursoplossing wordt vastgelegd. Daarnaast zullen andere besluiten genomen worden voor de realisatie van het voornemen. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de tijdsplanning is.

3. Verkenning van alternatieven

3.1 Alternatieven

Uit de NRD blijkt dat is gekozen voor drie clusters van maatregelen die kunnen leiden tot alternatieven:

- Alleen Smart Mobility maatregelen.
- Een weefvak tussen Geldrop en Leenderheide met enkele ondersteunende 'no regret' Smart Mobility maatregelen.
- Capaciteitsuitbreiding van de A67 met enkele ondersteunende 'no regret' Smart Mobility maatregelen.

Deze clusters zijn een resultaat van de zogenoemde analytische fase. Beschrijf in het MER hoe de afwegingen in de analytische fase tot deze clusters hebben geleid en waarom bepaalde overwogen maatregelen zijn afgevallen. Geef aan in hoeverre de gestelde doelen de uiteindelijke keuze en afbakening van de alternatieven hebben bepaald.

Ga in op de niet m.e.r.-plichtige ontwikkelingen die de Structuurvisie mogelijk maakt voor zover deze onderdelen aanzienlijke milieugevolgen hebben, al dan niet in cumulatie met de eventuele aanpassingen aan de A67.

3.2 Smart Mobility

Smart Mobility is een verzamelnaam voor allerlei nieuwe technieken en instrumenten om reis- en rijgedrag te beïnvloeden. In het kader van grote renovatieprojecten van wegen is al enige ervaring opgedaan met zulke maatregelen, zoals het sturen van berichten naar groepen weggebruikers die frequent een bepaald punt passeren. Maak een analyse van de effectiviteit van deze maatregelen. Besteed bij het definiëren van de maatregelen ook aandacht aan het gedrag van weggebruikers. Zo zal bijvoorbeeld routeinformatie in Geldrop over de vertraging op de A67 weinig effect hebben: weggebruikers uit Geldrop hebben maar beperkt last van de file en zullen zich minder makkelijk laten sturen.

De Commissie waardeert dat dit het eerste infrastructuurproject is waarin zo uitvoerig naar maatregelen op het gebied van Smart Mobility wordt gekeken. De maatregelen worden zelfs als apart cluster onderzocht. Dit laatste heeft wel als risico dat de maatregelen onvoldoende oplossing voor de problemen lijken op te leveren, en daarom ook in combinatie met andere maatregelen al snel als niet doelmatig worden beschouwd. Daarom geeft de Commissie de volgende aandachtspunten mee:

- Ten eerste wordt Smart Mobility nu over het algemeen niet gezien als DE oplossing maar als een onderdeel van een oplossing, waarbij sprake is van een gebiedsgerichte aanpak van het netwerk van hoofdweg en onderliggend netwerk.
- Ten tweede kan een Smart Mobility maatregel afzonderlijk matig scoren maar als onderdeel van een groter pakket van maatregelen wel effectief zijn.
- Houd tot slot ook rekening met de snelheid van de ontwikkelingen op dit gebied: over vijf jaar is waarschijnlijk veel meer mogelijk met Smart Mobility.

3.3 Referentie

In paragraaf 6.3 van de NRD is de referentiesituatie beschreven. In de omgeving van de A67 vinden echter veel ontwikkelingen plaats die hierin niet zijn opgenomen. Denk bijvoorbeeld aan de vele ontwikkelingen rond Venlo.

Voor belanghebbenden is het van belang als eerst de huidige, feitelijke situatie in beeld wordt gebracht en vervolgens pas te schetsen wat de invloed is van autonome ontwikkelingen waarover al besloten is.

4. Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

4.1 Algemeen

Maak bij de beoordeling van de alternatieven onderscheid tussen doelrealisaties (oplossend vermogen van de alternatieven) en milieueffecten (effecten van de alternatieven op de omgeving). Toets aan de doelen zoals deze zijn geformuleerd op basis van de probleemanalyse. In het beoordelingskader op blz. 26 van de NRD is dat gedaan door in lichtblauw aan te geven welke indicatoren scoren op doelbereik. Het valt daarbij echter op dat onderdelen van doorstroming, maar ook bereikbaarheid en netwerkeffect geen onderdeel van doelbereik zijn. Gelet op de ruime doelbeschrijving zou dat echter voor de hand liggen.

Beoordeel de doelen zodanig dat het doelbereik van de alternatieven en varianten zo concreet en kwantitatief mogelijk kan worden getoetst. De milieueffecten van de alternatieven moeten onderling, én met de referentie(s) worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin de positieve en negatieve effecten van de alternatieven verschillen. Geef ook inzicht in effecten waar de alternatieven dezelfde score hebben, zodat de impact van het project ook in die zin helder is. Werk ook de absolute effectscores en verschillen tussen de alternatieven uit en geef inzicht in de mate waarin voldaan wordt aan wettelijke eisen.

Het detailniveau van de milieueffectedoelstellingen moet zodanig zijn dat keuzes tussen alternatieven en conclusies, bijvoorbeeld ten aanzien van het kunnen voldoen aan wettelijke eisen, afdoende kunnen worden onderbouwd. Geef aan welke aannames zijn gedaan bij de effectbepaling, welke onzekerheden in de effectbepaling een rol spelen, hoe groot deze onzekerheden bij benadering zijn, en in welke mate terugvalopties (maatregelen 'achter de hand') beschikbaar zijn, mochten de effecten na realisatie groter zijn dan waar van tevoren van uitgegaan is.

4.2 Natuur

4.2.1 Algemeen

Geef een kenschets van de in het studiegebied aanwezige natuur. Het MER moet duidelijk maken welke gevolgen het plan kan hebben voor natuurgebieden en beschermde soorten. Geef van zowel de natuurwaarden binnen als buiten het plangebied de status aan (in ieder

geval Natura 2000-gebieden, Natuurnetwerk Brabant (NNB) en Goudgroene natuurzone Limburg). Geef aan of het plan natuureffecten kan hebben, zoals vernietiging, stikstofdepositie, barrièrewerking, verstoring of verdroging.

4.2.2 Beschermde natuurgebieden

Natura 2000-gebieden

De A67 grenst direct aan, of doorkruist de Natura 2000-gebieden Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux, Strabrechtse Heide & Beuven en Deurnsche Peel & Mariapeel. Geef aan of er sprake kan zijn van significante gevolgen voor deze en andere Natura 2000-gebieden.

Beschrijf daartoe in het MER:

- de instandhoudingsdoelstellingen;
- de oppervlakte van habitattypen en leefgebieden van beschermde soorten die verloren gaat;
- de effecten van eventuele toename van barrièrewerking door uitbreiding van de weg of toename van de verkeersintensiteit;
- de veranderingen in verstoring van deze gebieden door geluid en licht;
- de door de alternatieven veroorzaakte (toename van de) depositie op deze natuurgebieden, en de gevolgen hiervan voor de voorkomende habitattypen en leefgebieden.

Ga na of ook andere (door externe werking ontstane) effecten kunnen optreden, en breng die in beeld. Beoordeel of de geconstateerde effecten strijdig kunnen zijn met de Wet Natuurbescherming. Beschrijf bij eventuele significante effecten welke mitigerende maatregelen genomen kunnen worden om binnen de kaders van de Wet Natuurbescherming te blijven. Als dit laatste niet mogelijk is, geef dan aan of het project met succes de zogenoemde ADC-toets zou kunnen doorlopen.³

NNB en Goudgroene natuurzone Limburg

Beschrijf voor de NNB-gebieden en de Goudgroene natuurzone de daarvoor geldende 'wezenlijke kenmerken en waarden'. Onderzoek welke gevolgen het initiatief op deze actuele en potentiële kenmerken en waarden heeft. Voor beide gebiedscategorieën geldt een 'nee-tenzij'-regime. Breng ook ecologische verbindingzones in beeld. Geef in het MER aan in hoeverre deze wezenlijke kenmerken van de gebieden worden aangetast of vernietigd. Ga specifiek in op de gevolgen van areaalverlies, fysieke doorsnijding/barrièrewerking en verstoring. Bepaal ook de toename van stikstofdepositie in de voor vermesting en verzuring gevoelige natuurgebieden in deze gebieden. Beschrijf bij eventuele gevolgen welke mitigerende en compenserende maatregelen genomen kunnen worden.

³ Dit houdt op grond van artikel 2.8, vierde lid, Wet natuurbescherming 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?

4.2.3 Soortenbescherming

Breng op hoofdlijnen de verspreiding van beschermde soorten in het plangebied in beeld, bijvoorbeeld aan de hand van bestaande gegevens. Beschrijf de meest waardevolle/kwetsbare soorten, waar zij voorkomen en welk beschermingsregime voor de betreffende soort geldt. Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen voor relevante soorten en bepaal het risico op overtreding van verbodsbepalingen in het kader van de Wet natuurbescherming, zoals het verbod op het verstoren van een vaste rust- of verblijfplaats. Ga, voor zover relevant, in op de risico's voor de staat van instandhouding van beschermde soorten tijdens aanleg en gebruik.

Beschrijf (mitigerende) maatregelen die aantasting kunnen beperken of voorkomen.

4.3 Woon- en leefmilieu

4.3.1 Lucht

Om de alternatieven onderling en met de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het noodzakelijk om de effecten op de luchtconcentraties van fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en NO₂ te beschrijven, ook onder de grenswaarden.

4.3.2 Geluid

Breng voor zowel de referentiesituatie als voor de alternatieven de geluidbelasting in beeld. Daarbij adviseert de Commissie naast de geluidbelasting op gevoelige bestemmingen ook de effecten op natuur- en recreatiegebieden in beeld te brengen.

Geef aan of de alternatieven aan de geluidproductieplafonds (GPP) van de A67 kunnen voldoen.

4.3.3 Gezondheid

Uit het beoordelingskader van de tabel op blz. 26 van de NRD volgt dat een gezondheidseffectscreening zal worden gedaan. Hanteer hierbij kleinere klassen voor luchtkwaliteit en geluid, zodat verschillen inzichtelijk kunnen worden gemaakt.

4.4 Landschap

Ga in op de betekenis van de veranderingen in het landschap voor het huidige gebruik en het toekomstige gebruik. Betrek in de effectbeschrijving ook de verandering in de beleving van de weg én het landschap door de weggebruikers en de beleving van de weg vanuit het landschap, inclusief vanuit de dorpslandschappen. Ga daarbij in op de visueel-ruimtelijke kenmerken en de belevingswaarde van het huidige plan- en studiegebied en de effecten van het voornemen hierop. Maak zoveel mogelijk gebruik van kaartmateriaal, 3D-beelden en foto's waarmee de karakteristieke beslotenheid dan wel openheid, ruimtelijke structuren van de verkaveling, zichtlijnen en de belangrijkste beeld dragers worden vastgelegd.

De weg- en landschapsbeleving zijn cruciaal voor de verkeersveiligheid en worden vaak over het hoofd gezien. Een weggebruiker die zich op een logische en vanzelfsprekende wijze kan oriënteren op basis van ruimtelijke kenmerken is een veiliger weggebruiker. Besteed hierbij ook aandacht aan een logische en vanzelfsprekende toeleiding naar en inrichting van de verzorgingsplaatsen.

Geef op basis hiervan een beschrijving en beoordeling van de effecten van het voornemen en van de manier waarop deze effecten door fysieke inpassing van de weg kunnen worden gemitigeerd of gecompenseerd.

4.5 Ruimtelijke kwaliteit

Geef helder aan op basis van welke criteria de 'gebruikswaarde', 'belevingswaarde' en 'toekomstwaarde' worden bepaald. Maak de criteria gebiedsspecifiek. Neem een ruim gebied om de ruimtelijke kwaliteit te beschouwen. Zorg voor een eenvoudige heldere ruimtelijke analysekaart van weg en wijde omgeving en gebruik die als basis voor bovenstaande criteria (en in de communicatie).

5. Overige aspecten

Voor de onderdelen 'vergelijking van alternatieven', 'leemten in milieu-informatie' en 'samenvatting van het MER' heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

5.1 Onzekerheden en evaluatieprogramma

Houd bij de vergelijking van de alternatieven en bij de toetsing van de alternatieven aan (project-) doelen en wettelijke grenswaarden expliciet rekening met de onzekerheden in effectbepalingen.⁴ Geef daarvoor in het MER inzicht in:

- de waarschijnlijkheid dat effecten optreden, d.w.z. het realiteitsgehalte van de verschillende effectscenario's (best-case en worst-case);
- het belang van de onzekerheden in effectbepalingen voor de significantie van verschillen tussen alternatieven, en daarmee voor de vergelijking van alternatieven;

⁴ Effectbepalingen voor de toekomst zijn inherent onzeker. Het zijn veelal de best mogelijke benaderingen op basis van in de praktijk ontwikkelde en getoetste modellen. De onzekerheden in de uitkomsten van modellen moeten wel worden onderkend. Schijnzekerheden leveren immers ondoelmatige keuzes en maatregelen op. Effecten kunnen in werkelijkheid meevallen, dan zijn te veel maatregelen getroffen. Effecten kunnen tegenvallen, dan zijn te weinig maatregelen genomen.

- op welke wijze en wanneer na realisering van het initiatief de daadwerkelijke effecten ge-evalueerd worden, bijvoorbeeld via een oplevertoets, en welke maatregelen 'achter de hand' beschikbaar zijn als (project-)doelen en grenswaarden in de praktijk niet gehaald worden.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Hoe adviseert de Commissie?

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep geeft aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de Commissie een locatiebezoek afgelegd. Meer informatie over de werkwijze van de Commissie vindt u op:

<http://www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie>

Wie zit er in de werkgroep?

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

Jan Jaap de Graeff (voorzitter)

Jan van der Grift

Gijs Hoevenaars (secretaris)

Hans Huizer

Reinoud Kleijberg

Joep Lax

Wat is het besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld?

Structuurvisie.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor alle activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, moet in Nederland een milieueffectrapport worden opgesteld. De bijlagen C en D bij het Besluit m.e.r. <http://www.commissiemer.nl/regelgeving/besluitmer> geven aan wanneer dit het geval is. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit D1.1 en vanwege de Passende beoordeling die nodig is vanwege mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden.

Wie besluit over MIRT-Verkenning A67 Leenderheide – Zaarderheiken?

De minister van Infrastructuur en Waterstaat is bevoegd gezag.

Wie neemt het initiatief?

De minister van Infrastructuur en Waterstaat.

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

De Commissie is door de minister 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.

Bezoekadres

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

Postadres

Postbus 2345
3500 GH Utrecht

t 030-2347666

e mer@eia.nl

w commissiemer.nl

