



Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

# Bereikbaarheid Wageningen, Campusroute

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

24 juni 2020 / projectnummer: 3282



# 1 Advies over het MER in het kort

De provincie Gelderland wil de bereikbaarheid van Wageningen, in het bijzonder van Wageningen Campus en het 'Business and Science Park', verbeteren. Dit is een randvoorwaarde voor het gewenste vestigingsklimaat in de regio FoodValley en het benutten en vergroten van de potentie van Wageningen. De bereikbaarheid staat nu al onder druk. De provincie voorziet dat de druk groter wordt als gevolg van geplande woningbouw- en bedrijventerreinontwikkelingen in en nabij Wageningen. Om de bereikbaarheid te verbeteren, wil de provincie een nieuwe route naar de Campus aanleggen of bestaande wegen aanpassen. Voor het in beeld brengen van de milieueffecten daarvan is een MER opgesteld. Daarin is nog geen keuze gemaakt voor een voorkeursalternatief. Gedeputeerde Staten hebben de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd te adviseren of het voorlopige MER de juiste en volledige informatie bevat om die keuze te kunnen maken.

Nadat Gedeputeerde Staten een voorkeursalternatief hebben gekozen, zullen zij de Commissie om advies vragen over het definitieve MER, waarin het voorkeursalternatief is uitgewerkt.

## **Wat blijkt uit het voorlopige MER?**

Het MER onderzoekt twee alternatieven, namelijk het Alternatief Bestaande Route (ABR) en de Campusroute. Van de Campusroute zijn zes varianten uitgewerkt, mede naar aanleiding van inbreng van belanghebbenden.

Geen van de onderzochte alternatieven en varianten voldoet aan alle doelstellingen, maar hebben alle een positief effect op de doorstroming van autoverkeer.

Vooral de effecten op de natuur (Dassenbos en toename van stikstofdepositie op beschermde natuur) zijn bij de Campusroute veel negatiever dan bij het ABR.

## **Wat is advies van de Commissie?**

In het MER zijn uitvoerige en goede onderzoeken gedaan. De doelstellingen zijn goed beschreven en meetbaar gemaakt aan de hand van kwantitatieve criteria. De alternatieven en varianten zijn in principe goed met elkaar te vergelijken door een breed beoordelingskader. Door de grote hoeveelheid en soms op verschillende manieren en plekken weergegeven informatie, is het echter lastig om de essentie van het onderzoek te doorgronden. Ook de samenvatting is erg lang en geeft niet in een oogopslag de effecten van de alternatieven en varianten weer.

**De Commissie signaleert bij de toetsing van het voorlopige MER een aantal tekortkomingen. Zij acht deze informatie essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief en het inpassingsplan. Het gaat om de volgende punten:**

- Een onderbouwing waarom andere opties zijn afgevallen of waarom geen maatregelen denkbaar zijn om toch aan de doelstellingen te voldoen.
- De beschrijving van de leefomgevingskwaliteit van de onderzochte opties per deelgebied. Ga daarbij in ieder geval in op de wijziging in geluidbelasting en concentratie stikstofoxide, en onderbouw conclusies over de effecten op de levensduur van bewoners.
- Op hoofdlijnen inzicht geven in de effecten op beschermde natuur.
- 3D-visualisaties van vier wegsegmenten in de varianten van de Campusroute.



## 2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling. Deze adviezen 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 over het voorkeursalternatief.

### 2.1 Te onderzoeken alternatieven

Voorafgaand aan de NRD-fase zijn meerdere alternatieven beoordeeld. Op basis daarvan en in overleg met de gemeente hebben Gedeputeerde Staten in 2017 besloten alleen varianten van de Campusroute te beschouwen. De Commissie meent dat het proces van trechtering van wezenlijk belang is voor het vervolg van de procedure. Als dit proces niet zorgvuldig is doorlopen of beschreven, blijft de discussie over waarom bepaalde alternatieven niet verder onderzocht zijn terugkeren.

Uit het MER blijkt dat de trechtering van alternatieven<sup>1</sup> om te komen tot een voorkeursalternatief opnieuw is uitgevoerd aan de hand van de doelstellingen van het project en met nieuwe modelgegevens als invoer. Dit heeft ertoe geleid dat het (versoerde) Alternatief Bestaande Route (ABR) is toegevoegd als te onderzoeken alternatief.

Volgens de Commissie is een voor de hand liggend alternatief, namelijk een alternatief waarbij de busbaan tot weg voor alle verkeer wordt omgebouwd, niet meegenomen in de trechtering, terwijl die op basis van de nieuwe verkeersgegevens mogelijk wel een oplossing kan bieden. Als blijkt dat de doorstroming van het verkeer dan sterk verbetert, kan de bus meerijden met het verkeer en is geen aparte busbaan meer nodig.

Ook zijn sommige alternatieven afgefallen vanwege te hoge kosten. Het is onduidelijk of dat terecht is<sup>2</sup>.

Afgezien van het ABR, onderzoekt het MER niet of alternatieven geoptimaliseerd en/of versoerd kunnen worden, zodat ze beter of geheel zouden voldoen aan de doelstellingen. Het is van belang om een goed beeld te krijgen welke alternatieven/varianten aan de doelen kunnen voldoen, ook omdat uit het MER blijkt dat de negatieve milieueffecten van de Campusroute groot zijn en andere alternatieven hierop wellicht beter scoren.

Een voorbeeld is het niet-verdiept aanleggen van het 'Ruggengraat-alternatief'. Dit alternatief is afgefallen omdat het niet voldoet aan de doelstelling voor fietsoversteekbaarheid, terwijl niet is gekeken of dit met oversteekvoorzieningen voor de fiets of circulatiemaatregelen wel het geval is.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming over het voorkeursalternatief, te onderbouwen op grond van doelbereik, voldoen aan randvoorwaarden en mogelijke optimalisaties waarom alternatieven zijn afgefallen.

<sup>1</sup> Voorafgaand aan een MER, wordt een selectie gemaakt van in het MER te onderzoeken alternatieven. Dit wordt 'trechtering' van alternatieven genoemd.

<sup>2</sup> Kosten kunnen nooit een reden zijn om alternatieven vooraf al af te laten vallen, tenzij de kosten exorbitant hoog zijn. In de besluitvorming, als het MER af is, kunnen alternatieven wel gemotiveerd afvallen vanwege kosten. Uit het MER blijkt dat sommige alternatieven in de trechtering afgefallen zijn omdat kosten meer dan 14 miljoen euro bedragen, terwijl uit aanvullende informatie blijkt dat in het MER onderzochte varianten duurder zijn dan eerder – vanwege kosten – afgefallen alternatieven. Dit is inconsistent.

## 2.2 Doelbereik

Het MER laat zien dat geen van de onderzochte alternatieven/varianten het beoogde doel volledig bereikt, maar maakt niet duidelijk in hoeverre dit bijna het geval is. Daar waar mogelijk wordt een harde kwantitatieve grens gehanteerd, waarboven een alternatief wel of niet voldoet. Bijvoorbeeld bij 'doorstroming' geldt als harde grens dat de reistijd in de spits maximaal 50% hoger mag zijn dan de gemiddelde reistijd. Dat betekent dat een marginaal verschil (47% meer versus 51% meer) uitmaakt of een alternatief met '+' of '-' wordt beoordeeld, terwijl het absolute verschil minimaal is<sup>3</sup>. Ook blijkt dat het gebruikte model al een grotere foutmarge heeft dan de gepresenteerde verschillen en afwijkingen<sup>4</sup>. Scoringstabellen zouden 'bijna' of 'net niet voldoen' beter moeten weergeven, omdat dit een heel ander beeld geeft over het al dan niet bereiken van de doelstellingen.

Ook geeft het MER soms het doelbereik en de effectbeschrijving aan de hand van dezelfde indicatoren maar met een verschillend scoringssysteem weer, hetgeen het onoverzichtelijk en moeilijk leesbaar maakt. Zo staat in de samenvatting<sup>5</sup> dat het ABR en de Campusvarianten positief scoren op doorstroming, negatief op redundantie, wisselend op compartimentering en het ABR negatief op veerkracht en de Campusvarianten positief. Maar in het overzicht of de doelstellingen worden bereikt<sup>6</sup> staat dat het ABR (net) niet voldoet op al deze doelen<sup>7</sup> en de Campusvarianten bijna allemaal wel.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER voorafgaand aan de besluitvorming over het voorkeursalternatief te beschrijven in welke mate de varianten doelen bereiken en de conclusies daarover helder weer te geven.

## 2.3 Gezondheid

### Algemeen

Door aanleg van de Campusroute neemt het autoverkeer over bepaalde routes (vooral Mansholtlaan, Kierkamperweg en Nijenoordallee) af. Daarmee verbetert daar de leefomgevingskwaliteit van bewoners. Langs de nieuwe weg en andere bestaande routes (vooral Churchillweg en van Balverenweg) verslechteren deze. Het middelen van toe- en afnames van milieukwaliteit en gezondheidssituatie in het totale plangebied geeft geen volledig beeld van de blootstelling en gezondheidseffecten. Door de toe- of afname en omvang (aantal woningen/inwoners) van de blootstelling en gezondheidseffecten in de verschillende deelgebieden langs deze routes in beeld te brengen, ontstaat inzicht in de verschillen tussen varianten en alternatieven. Die informatie ondersteunt de keuze voor een voorkeursalternatief.

<sup>3</sup> Uit tabel 5.1, 5.2, 8.8 en 8.9 van het MER blijkt dat het om verschillen van 1 tot enkele minuten gaat op een reistijd van 6 tot 12 minuten.

<sup>4</sup> Zie de bijlage 'Beschrijving verkeersmodel'.

<sup>5</sup> Zie de overzichtstabel op pag. 43 van de samenvatting, deze lijkt over doelen te gaan maar gaat over effecten.

<sup>6</sup> Zie pag. 40 van de samenvatting.

<sup>7</sup> Zie ook pag. 12 van de samenvatting, waarin vermeld staat dat het ABR op een aantal trajecten niet aan de doelstelling voor doorstroming voldoet.

## Geluid

Het MER bevat veel nuttige informatie over de geluidbelasting, het geschatte aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden. Ook zijn kaarten met geluidcontouren opgenomen<sup>8</sup>. Op deze kaarten zijn echter de woningen niet duidelijk aangegeven. Een overzichtstabel in de bijlage van het MER geeft alleen de blootstelling en het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden voor het hele plangebied weer. Zo maakt het MER niet duidelijk hoe hoog de geluidbelasting ter plaatse van woningen is en hoe groot de toe- of afname is in geluidbelasting, aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden in de verschillende deelgebieden langs bestaande routes en langs de nieuwe route. Deze informatie is nodig om de verschillen tussen varianten en alternatieven te beoordelen en daarmee voor het besluit over het voorkeursalternatief.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER voorafgaand aan de besluitvorming over het voorkeursalternatief kwantitatief te beschrijven hoe groot de toe- of afname is in geluidbelasting en het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden in de verschillende deelgebieden.

## Lucht

In het MER is ook veel informatie verzameld over de luchtkwaliteit. Hierbij is ook de luchtconcentratie en de toe- of afname in concentratie ter plaatse van woningen op kaarten en in tabellen weergegeven<sup>9</sup>. Maar de resultaten zijn alleen voor het hele plangebied aangegeven. Het MER concludeert dat de toe- of afname in fijn stofconcentratie zeer gering is ( $< 0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) en in  $\text{NO}_2$ -luchtconcentratie (stikstofdioxide) gering ( $< 1,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Het MER beoordeelt de luchtkwaliteit voor de verschillende varianten als neutraal, omdat de concentratieveranderingen beperkt zijn.

Uit de kaarten blijkt dat er woningen zijn met een relatief grotere toe- of afname tussen 0,9 en  $1,3 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{NO}_2$ . Uit de tabellen is echter niet op te maken om hoeveel woningen met een relatief grotere toename of afname, in welk deelgebied, dit gaat. Op deze manier kan niet beoordeeld worden of de score neutraal voor alle varianten gerechtvaardigd is.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER voorafgaand aan de besluitvorming over het voorkeursalternatief het aantal woningen met een relatief grotere toe- of afname in de concentratie  $\text{NO}_2$  in de verschillende deelgebieden te beschrijven en hiermee de score 'neutraal' te onderbouwen of aan te passen.

## Levensduur

De verkorting van levensduur is gebaseerd op de veranderingen in luchtkwaliteit. Voor levensduurverkorting zijn geen kwantitatieve beoordelingscriteria, zodat het lastig is aan verschillen in levensduurverkorting betekenis te geven. Het MER beoordeelt echter een zeer geringe levensduurverkorting van 0,02 dag (0,5 uur) als negatief en 0,1 dag (2,4 uur) als zeer negatief. Vrijwel alle varianten krijgen nu een (zeer) negatieve score. Dit geeft een vertekend beeld, omdat de veranderingen in luchtconcentraties waar deze levensduurverkorting op is gebaseerd in het MER als niet relevant worden beschouwd. De (zeer) negatieve scores komen dan ook niet overeen met de neutrale scores voor verandering van luchtkwaliteit voor de verschillende varianten. De Commissie adviseert de scores voor levensduurverkorting te

<sup>8</sup> Zie bijlage 10, pag. 392, van het MER.

<sup>9</sup> Zie de figuren 10.3 en 10.4 en de tabellen 10-7, 10-8 en 10-9 in het MER.



koppelen aan significante verschillen en deze in lijn te brengen met de scores voor luchtkwaliteit.

In het MER wordt de totale levensduurverkorting (toe- en afname uitgemiddeld) in het hele plangebied beschouwd. De beschouwing van de toe- en afname in levensduurverkorting per deelgebied levert meer inzicht in de verschillen in varianten op. De als zeer negatief beoordeelde variant 6 bijvoorbeeld heeft in bepaalde deelgebieden een afname in levensduurverkorting tot gevolg. Het MER moet inzichtelijk maken bij hoeveel woningen/inwoners en waar significante verschillen optreden.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER voorafgaand aan de besluitvorming over het voorkeursalternatief inzicht te geven in de toe- en afname in levensduurverkorting in de verschillende deelgebieden, de scores nader te onderbouwen en de beoordeling van de veranderingen in luchtconcentraties en levensduurverkorting in overeenstemming met elkaar te brengen.

## 2.4 Natuur

Het MER geeft goed inzicht in de effecten op de relevante aspecten ten aanzien van natuur (geluid, ruimtebeslag, verstoring, barrièrewerking en versnippering). Het alternatief Campusroute scoort daarop beduidend negatiever dan ABR, omdat de Campusroute het open gebied boven Wageningen doorsnijdt en door het Dassenbos loopt.

### **Natura 2000-gebieden**

Het MER beschrijft dat voor de verwachte toename van stikstofdepositie binnen de nabijgelegen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden een Passende beoordeling pas in het aangevulde MER, nadat besloten is over het voorkeursalternatief, zal plaatsvinden. Het is juist dat alleen voor het voorkeursalternatief een Passende beoordeling hoeft te worden gemaakt. De Commissie Hordijk<sup>10</sup> heeft onlangs geconstateerd dat er onzekerheden<sup>11</sup> zijn in AERIUS-berekeningen en beveelt aan om het afstandscriterium<sup>12</sup> voor wegen te laten vervallen, omdat niet te beargumenteren is waarom voor stallen geen afstandscriterium geldt en voor wegen wel. Dit zou voor dit plan kunnen betekenen dat de stikstofdepositie hoger uitvalt dan nu uit berekeningen zou blijken.

Het maximale planeffect binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden is bij de Campusroute aanzienlijk hoger dan bij het ABR. Het MER benoemt daarom de vraag of een ADC-toets voor de Campusroute succesvol doorlopen kan worden, maar geeft daar nog geen inzicht in. Het indicatief beantwoorden van die vraag is volgens de Commissie belangrijk voor de besluitvorming, omdat dan duidelijk wordt of de Campusroute uitvoerbaar is volgens de vereisten van de Wet natuurbescherming.

<sup>10</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-landbouw-natuur-en-voedselkwaliteit/documenten/rapporten/2020/06/15/meer-meten-robuuster-rekenen> (15 juni 2020).

<sup>11</sup> De Commissie Hordijk heeft opgemerkt dat de onzekerheid van extra depositie op Natura 2000-gebieden bij de gehanteerde ruimtelijke schaal (hexagonen ter grootte van een hectare) vele malen hoger is dan de beoordelingsdrempel.

<sup>12</sup> Pagina 14 uit Meer Meten, Robuuster Rekenen: "Wat betreft de rol van depositie: op 20 km van de bron is grofweg slechts 30% van de uitgestoten ammoniak neergeslagen. Voor stikstofoxiden is dit zo'n 10%." (Commissie Hordijk, pagina 14)

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming over het voorkeursalternatief, inzicht te geven of aantasting van natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden voorkomen kan worden en zo niet, een indicatie of een eventuele ADC-toets met succes doorlopen kan worden.

### **Beschermde soorten**

Een vergelijkbare doorkijk is nodig ten aanzien van mitigatie en compensatie voor beschermde soorten. Het MER besteedt daar ruim aandacht aan, maar benoemt ook twee risico's.

In de eerste plaats stelt het MER de vraag of de Campusroute vanuit de vereisten van de Wet natuurbescherming uitvoerbaar is, omdat het ABR een alternatief vormt met minder negatieve effecten.

Verder is volgens het MER niet op voorhand aan te geven of ook maatregelen buiten het plangebied genomen kunnen worden. Beide vragen zijn naar het oordeel van de Commissie belangrijk voor de besluitvorming over het voorkeursalternatief, omdat daarmee inzicht over de (on)uitvoerbaarheid van de alternatieven/varianten ontstaat<sup>13</sup>.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER voorafgaand aan de besluitvorming over het voorkeursalternatief inzicht te geven in het te verwachten proces van ontheffingverlening, daarover in contact te treden met bevoegd gezag en een indicatie te geven van de toe te passen mitigatie/compensatie.

## **2.5 Landschap**

Het MER geeft een goede analyse van de bestaande landschappelijke waarden en een goed inzicht in de gevolgen op die waarden van vooral de Campusroute.

De landschappelijke ambitie in het MER is enerzijds het beschermen van die bestaande waarden en anderzijds in het ontwerpproces op zoek te gaan naar nieuwe landschappelijke waarden door een landschapsinclusief routeontwerp<sup>14</sup>. Het MER stelt dat na het vaststellen van het VKA het landschapsinclusief ontwerp wordt gemaakt op basis van 3D-visualisaties.

De Commissie vindt dit een gemis als niet in dit stadium visualisaties gemaakt worden. Binnen de Campusroute zijn namelijk een aantal wegsegmenten te onderscheiden met belangrijke ruimtelijke keuzes. Die segmenten zijn:

- de aansluiting met de Nijenoord Allee;
- de doorsnijding van het Dassenbos;
- de 50 km en 80 km bocht;
- de aansluiting met de Mansholtlaan en de positie daarin van de historische boerderij De Born.

Voor de aansluiting met de Nijenoord Allee zijn drie mogelijkheden: via de Mondriaanlaan, doorsnijding van Park Noordwest of doorsnijding van Blauwe Bergen.

<sup>13</sup> De Commissie merkt in dit verband op dat aan natuurcompensatie of mitigatie hoge kosten verbonden kunnen zijn. Mochten de kosten een hard criterium zijn voor de besluitvorming (zie par. 2.1 van dit advies), dan is de informatie over compensatie/mitigatie des te relevanter.

<sup>14</sup> Visuele hinder kan voorkomen worden door noodzakelijke inrichtingsmaatregelen zoals geluidschermen, maatregelen gericht op het optimaal inpassen van de weg in het landschap door middel van landschapselementen en ook het behouden van het open karakter van het landschap ten noorden van het Dassenbos.



Het Dassenbos wordt door een drietal varianten aan de oostelijke rand doorsneden en drie zorgen voor een meer centrale doorsnijding van het natuurgebied. Buiten de bebouwde kom zijn twee duidelijk onderscheidende verschillen (het 80 km-wegontwerp met een ruime bocht en het 50 km-wegontwerp met een veel kleinere bocht). Bij de aansluiting op de Mansholtlaan zijn twee belangrijke keuzes die landschappelijk een kleinere of grotere invloed hebben op de omgeving (het tracé tussen de historische boerderij de Born en de gebouwen van de WUR door of het tracé aan de noordkant langs de historische boerderij – de boerderij ligt hier dan tussen twee wegen).

Het is niet noodzakelijk om het gehele tracé voor alle zes varianten van de Campusroute voor de keuze voor het voorkeursalternatief uit te werken, maar het volstaat met het visualiseren van de vier hierboven omschreven wegsegmenten. Zo maakt het MER duidelijk wat het effect is van de verschillende mogelijkheden en gevolgen voor het landschap en kan een beter onderbouwde keuze worden gemaakt voor een voorkeursalternatief.

|   |
|---|
| <p>De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming over het voorkeursalternatief, 3D-visualisaties te maken van keuzemogelijkheden in de Campusroute om de landschappelijke effecten zichtbaar te maken.</p> |
|---|

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens tussentijdse 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:

drs. Wibe Altenburg

Eric van der Burg (voorzitter)

ir. Tilly Fast

ir. Joep Lax

ing. Caspar Slijpen

mr. drs. Annemarie Wagenmakers (secretaris)

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

Provinciaal inpassingsplan.

### **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 C1.2 of D1.2, "de aanleg of wijziging van een autoweg". Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom is een gecombineerd plan-/project-MER opgesteld.

### **Bevoegd gezag besluit**

Provinciale Staten van de provincie Gelderland.

### **Initiatiefnemer besluit**

Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland.

### **Bevoegd gezag m.e.r.-procedure**

Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland.

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

Gedeputeerde Staten besluiten eerst over het voorkeursalternatief en vullen daarna het MER aan. Het MER en het ontwerp-besluit zijn op dit moment nog niet ter visie gegaan.

Wel heeft de Commissie in deze fase kennis genomen van twee spontane reacties. Ze heeft deze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

### **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 [3282](#) 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)

