

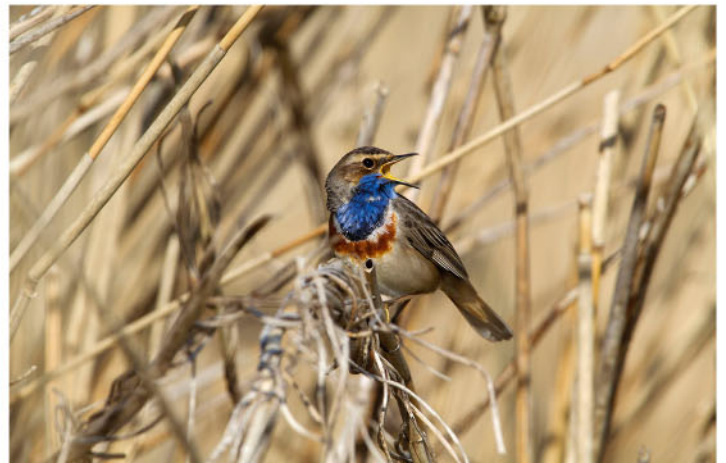


Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

# Spoorverdubbeling Heerlen–Landgraaf

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

17 juni 2019 / projectnummer: 3394



# 1 Advies over het MER in het kort

In het programma 'Eurekarail' werken verschillende partijen<sup>1</sup> samen aan verbetering van het spoorwegennet tussen Nederland, België en Duitsland. Onderdeel daarvan is uitbreiding van de spoorverbinding tussen Heerlen en Landgraaf van één naar twee sporen. De spoorverbinding wordt voornamelijk gebruikt voor personenvervoer en in mindere mate voor goederenvervoer. Voor het besluit hierover is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Provinciale Staten van Limburg hebben de Commissie gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

## Wat blijkt uit het MER?

In het MER zijn enkele varianten voor de spoorverdubbeling onderzocht. De effecten van de varianten verschillen weinig van elkaar. Het MER laat zien dat de spoorverdubbeling voornamelijk gevolgen heeft voor de geluidbelasting in de omgeving. Ondanks geluidbeperkende maatregelen zijn de effecten 'zeer negatief', omdat het aantal ernstig gehinderden langs het spoor zal toenemen. Afhankelijk van de gekozen variant kunnen er ook (licht) negatieve effecten op natuur, landschap en externe veiligheid zijn.

## Wat is advies van de Commissie?

Het MER is goed leesbaar en duidelijk van structuur. Daardoor geeft het snel inzicht in de belangrijkste effecten van de spoorverdubbeling op de omgeving. Het MER zelf is vrij beknopt, maar door het grote aantal deelrapportages is de hoeveelheid informatie groot.

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

- Het MER en de bijbehorende deelrapporten geven geen duidelijk beeld van de maximale aantallen goederentreinen, die in de huidige en toekomstige situatie op het tracé zullen rijden. Dit is van belang in verband met geluid- en trillinghinder dicht langs het spoor.
- Hoewel de spoorverdubbeling tot extra geluidhinder leidt, geeft het MER betrekkelijk weinig informatie over effectbeperkende maatregelen. Voor het besluit is het belangrijk om – los van wettelijke bepalingen – inzicht te hebben in de effectiviteit van deze maatregelen, zodat in de afweging kan worden meegenomen hoe geluidhinder voorkomen kan worden.
- Het MER wekt de indruk dat de trillinghinder niet zal toenemen, maar bij woningen dicht langs het spoor – die nu al trillingbelast zijn – zal meer trillinghinder en mogelijk ook hinder door laagfrequent geluid ontstaan. De effectbeoordeling en mogelijke maatregelen zijn onvoldoende onderbouwd. Ook voor trillingen en laagfrequent geluid geldt dat inzicht in effectbeperkende maatregelen nodig is voor de verdere besluitvorming.
- De effecten op cultuurhistorische waarden zijn te positief beoordeeld.

---

<sup>1</sup> In EurekaRail bundelen de provincie Limburg en de provincie Noord-Brabant hun krachten. EurekaRail wordt ondersteund door Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en is medegefinancierd door de Europese Unie.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over het inpassingsplan. In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar beoordeling toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.



Figuur 1: Tracé Heerlen–Landgraaf en Landgraaf–grens (bron: MER)

### **Achtergrond**

Voor de verdubbeling van de spoorverbinding tussen Heerlen en Landgraaf wordt een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) opgesteld. Voor het besluit over het PIP door Provinciale Staten van Limburg wordt een plan-m.e.r.-procedure doorlopen, omdat significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden niet op voorhand uitgesloten kunnen worden. Het MER geeft aan dat het project mogelijk ook m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig is op grond van categorie C2 (uitbreiding van een spoorweg voor spoorverkeer over lange afstand) of D2 (uitbreiding van een spoorweg in een gevoelig gebied).

### **Waarom een advies?**

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 Provinciale Staten van Limburg – besluit over het inpassingsplan.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken, die bij het advies zijn gebruikt, zijn te vinden door op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) het nummer [3394](#) in te vullen in het zoekvak.

## **2 Toelichting op het advies**

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar beoordeling toe en geeft zij adviezen voor de 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 door Provinciale Staten van Limburg.

In de tekst wordt ook een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming – nu en in de toekomst – te verbeteren.

## 2.1 Achtergrond en doel van het project

### 2.1.1 Doelstelling en doelbereik

Het doel van de spoorverdubbeling is – volgens hoofdstuk 1 van het MER – het bijdragen aan stimulering van de economie, werkgelegenheid en kennisontwikkeling of –uitwisseling in het Euregio Maas–Rijngebied. In hoofdstuk 2 van het MER worden nut en noodzaak van de spoorverdubbeling verder toegelicht. Hieruit blijkt dat deze niet voortkomt uit een directe vraag naar meer capaciteit, maar vooral als ‘no–regret’ maatregel wordt gezien, gelet op de economische potenties in de regio en de mogelijkheid om op langere termijn betere internationale verbindingen te faciliteren.

Voorafgaand aan het MER is een maatschappelijke kosten–baten analyse (MKBA)<sup>2</sup> opgesteld voor de spoorverdubbeling. De Commissie merkt hierover het volgende op:

- Uit de MKBA blijkt dat de kosten–/batenverhouding van de spoorverdubbeling negatief is. Dit wil zeggen dat de verwachte kosten hoger zijn dan de baten, die op dit moment worden voorzien. De MKBA geeft wel aan dat deze uitkomst in het perspectief moet worden gezien van de realisatie van verdergaande ambities voor internationale spoorverbindingen tussen Duitsland en Nederland.
- In het MER is ervan uitgegaan dat station Heerlen De Kissel wordt geschrapt, terwijl de MKBA als een van de ‘baten’ benoemt dat deze halte weer kan worden bediend.<sup>3</sup>

Het bovenstaande maakt dat het doel van de spoorverdubbeling nog weinig concreet is beschreven. Feitelijk is alleen aangegeven dat er een wens is om een tweede (internationale) treindienst per uur mogelijk te maken. Het ontbreken van een concrete doelstelling betekent dat het project (en de alternatieven of varianten daarvoor) niet goed getoetst kan worden aan het ‘doelbereik’. De provincie Limburg heeft aangegeven dat momenteel een nieuwe MKBA wordt opgesteld, waarin de uitgangspunten worden geactualiseerd en geconcretiseerd.

De Commissie adviseert om bij de besluitvorming over het inpassingsplan de doelstellingen van het project concreter te beschrijven en te onderbouwen, mede op basis van de uitkomsten van de geactualiseerde MKBA. Daardoor kunnen de milieueffecten beter worden afgezet tegen het doelbereik.

### 2.1.2 Ontwikkeling van het goederenvervoer

De spoorverbinding Heerlen–Landgraaf vervult in eerste instantie een functie voor personenvervoer, maar wordt daarnaast gebruikt voor goederenvervoer. Hoewel het aantal goederentreinen in de afgelopen jaren meestal beperkt was, zorgen deze voor de grootste geluid– en trillinghinder in de omgeving. Bovendien kan het vervoer van goederen bepaalde veiligheidsrisico’s met zich meebrengen. Daarom is inzicht in het aantal goederentreinen in de huidige en toekomstige situatie van belang voor de beoordeling van de effecten.<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> MKBA Project spoorverdubbeling Heerlen–Landgraaf, Ecorys, 5 februari 2018.

<sup>3</sup> In verschillende zienswijzen wordt het nut en de noodzaak van de spoorverdubbeling en het vervallen van de halte Heerlen de Kissel ter discussie gesteld.

<sup>4</sup> In verschillende zienswijzen worden zorgen geuit over de mogelijke toename van het aantal goederentreinen en de gevolgen daarvan voor geluid– en trillinghinder en externe veiligheid.

De Commissie constateert dat het MER en de deelrapportages over geluid en trillingen geen consistent beeld geven over de aantallen goederentreinen. In het MER is aangegeven dat in de toekomstige situatie het huidige aantal goederentreinen wordt gefaciliteerd. Het huidige aantal goederentreinen is in het MER niet aangegeven. Uit de deelrapportages geluid en trillingen blijkt echter dat voor de toekomstige situatie (zowel in referentiesituatie als bij realisatie van het project) wordt uitgegaan van aanzienlijke grotere aantallen goederentreinen dan in de huidige situatie.<sup>5</sup> Het is daardoor onduidelijk hoe de effectbeoordeling moet worden geïnterpreteerd.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER meer duidelijkheid te geven over de maximale aantallen goederentreinen in de huidige situatie, de referentiesituatie en de plansituatie en de wijze waarop dit in de effectbeoordeling is meegenomen.

## 2.2 Geluidhinder

### **Beoordeling van de effecten geluid**

In paragraaf 7.1 van het MER zijn de effecten van de varianten voor de spoorverdubbeling beschreven en beoordeeld. Voor de onderbouwing hiervan wordt verwezen naar het Deelrapport Geluid.<sup>6</sup> In het MER en het bijbehorende deelrapport zijn de effecten beoordeeld op grond van het aantal ernstig gehinderden, het geluidbelast oppervlak en het aantal ernstig slaapverstoorden. Het totaal aantal gehinderden en slaapverstoorden (dat wil zeggen inclusief de aantallen, die niet als 'ernstig' worden beoordeeld) zijn niet als criteria gebruikt. Deze aantallen zullen in absolute zin veel groter zijn. Op de conclusie dat de effecten van de spoorverdubbeling 'zeer negatief' zijn, zal dit naar verwachting geen invloed hebben.

### **Mitigerende maatregelen geluid**

Omdat de spoorverdubbeling leidt tot 'zeer negatieve' effecten op ernstig geluidhinderden en geluidbelast oppervlak, is in het MER ingegaan op mogelijke mitigerende maatregelen. Daarbij is een systematiek gehanteerd, waarbij alleen in geval van overschrijding van geluidproductieplafonds (GPP's) maatregelen worden genomen, en dan louter op die locaties waar deze volgens de Regeling geluid milieubeheer 'doelmatig' zijn. Met inbegrip van deze maatregelen zijn de effecten echter nog steeds als 'zeer negatief' beoordeeld. Ook onder wettelijke normen kunnen immers negatieve effecten op de gezondheid optreden.<sup>7</sup>

In het MER zijn geen maatregelen onderzocht om deze negatieve effecten van het plan verder te beperken. Andere mitigerende maatregelen dan de genoemde raildempers zijn alleen in algemene zin beschreven in paragraaf 7.1.2. van het MER.

Omdat geluidhinder en slaapverstoring kunnen leiden tot gezondheidsproblemen bij mensen die dicht langs het spoor wonen, is de Commissie van mening dat het MER – los van de toetsing aan de GPP's en toepassing van het doelmatigheidscriterium – inzicht dient te bieden in de mogelijkheden om de geluidhinder voor omwonenden verdergaand te beperken of te voorkomen. De effectiviteit van het toepassen van raildempers op andere locaties, het plaatsen van geluidschermen en/of maatregelen aan woningen zelf is niet onderzocht. Deze informatie is essentieel voor de besluitvorming. Een MER is immers bij uitstek bedoeld om

<sup>5</sup> Dit is af te leiden uit tabel 4.2 in het Deelrapport Geluid en tabel 2.5 in het Deelrapport Trillingen.

<sup>6</sup> MER Heerlen-grens, deelrapport Geluid, 14 december 2018.

<sup>7</sup> Om deze reden heeft de WHO (World Health Organization) richtlijnen voor geluidhinder opgesteld.

'milieuvriendelijke opties' in beeld te brengen. Op basis van de effectiviteit van de maatregelen kunnen Provinciale Staten vervolgens afwegen welke maatregelen genomen moeten worden.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER;

- na te gaan welke maatregelen getroffen kunnen worden om de geluidbelasting bij woningen te mitigeren, ook wanneer deze belasting onder de wettelijke normen blijft;
- de effectiviteit van deze maatregelen (de mate waarin geluidhinder kan worden teruggedrongen) te beschrijven.

## 2.3 Trillinghinder

### Beoordeling van de effecten

In paragraaf 7.4 van het MER zijn de effecten op trillinghinder beschreven en beoordeeld. Daarbij is – op basis van de Beleidsregel Trillinghinder Spoor (BTS) – een studiegebied van 100 meter aan weerszijden van het spoor aangehouden. De effecten zijn uitgebreid onderzocht en de resultaten daarvan zijn gedocumenteerd in het Deelrapport Trillingen (bijlage bij het MER). De beoordeling van de effecten is gebaseerd op de procentuele toename van het aantal gehinderden binnen de genoemde zone. Omdat dit percentage (2,6%) lager is dan 5% wordt het effect van de toename van trillinghinder als neutraal beoordeeld.

De Commissie is van mening dat dit mogelijk een te rooskleurig beeld van de werkelijkheid geeft. Dat binnen het relatief grote studiegebied (met een groot aantal bewoners) procentueel slechts een beperkt aantal bewoners meer gehinderd wordt, wil niet zeggen dat geen relevante toename van trillinghinder plaatsvindt. Langs een groot deel van het traject staan immers meerdere woningen dicht langs het spoor. Bij deze woningen kan wel degelijk sprake zijn van een belangrijke toename van de hinder, net zoals het aantal (ernstig) geluidgehinderden toeneemt.

In het MER en de deelrapportage trillingen is geen aandacht besteed aan laagfrequent geluid door trillingen. Een toename van trillingen kan ook leiden tot een toename van de hinder door laagfrequent geluid.

De Commissie vindt de conclusie dat de spoorverdubbeling niet leidt tot toename van trillinghinder onvoldoende onderbouwd. Zij adviseert om in een aanvulling op het MER de effectbeoordeling aan te passen en onderscheid te maken tussen woningen dicht bij het spoor en woningen verder van het spoor. Ga daarbij ook in op de gevolgen voor laagfrequent geluid.

### Mitigerende maatregelen trillingen

In het MER is aangegeven dat de BTS niet van toepassing is, omdat voor de voorgenomen spoorverdubbeling geen Tracébesluit nodig is. In de huidige situatie treden echter al voelbare trillingsniveaus op in woningen dicht langs het spoor. Zoals hierboven is aangegeven, zal deze situatie door het project verslechteren. Bovendien worden de richtwaarden uit de SBR B richtlijn<sup>8</sup> in de toekomstige situatie wel overschreden.

<sup>8</sup> SBR-richtlijn 'Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen'. Onderdeel B van deze richtlijn richt zich op hinder voor personen in gebouwen.

Omdat trillinghinder en laagfrequent geluid kunnen leiden tot gezondheidsproblemen bij mensen, die dicht langs het spoor wonen, is de Commissie van mening dat het MER inzicht dient te bieden in de mogelijkheden om de trillinghinder en hinder door laagfrequent geluid voor omwonenden te voorkomen of verdergaand te beperken. Deze informatie is essentieel voor de besluitvorming. Een MER is immers bij uitstek bedoeld om 'milieuvriendelijke opties' in beeld te brengen. De aanlegfase van het project biedt de kans om effectbeperkende maatregelen te nemen. Maatregelen nemen in een bestaande situatie is veel complexer kostbaarder. Op basis van de effectiviteit van de maatregelen kunnen Provinciale Staten afwegen welke maatregelen genomen moeten worden.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER;

- na te gaan welke maatregelen getroffen kunnen worden om trillinghinder bij woningen dicht langs het spoor te mitigeren;
- de effectiviteit van deze maatregelen (de mate waarin trillinghinder kan worden terug gedrongen) te beschrijven.

## 2.4 Natuur, landschap en cultuurhistorie

### 2.4.1 Natuur

Uit het MER blijkt dat de effecten van de spoorverdubbeling op (beschermde) gebieden en natuurwaarden beperkt zijn. Desondanks worden de effecten beoordeeld als negatief, omdat mogelijk verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming overtreden worden. Dit houdt met name verband met de aanwezigheid van beschermde soorten zoals de Hazelworm, dicht langs het spoor. Uit het MER blijkt dat er uit voorzorg onderzoek wordt uitgevoerd om meer zekerheid te krijgen over het leefgebied van deze soorten in het plangebied en mogelijke effecten op de populatie te voorkomen.

Het Nationaal natuurnetwerk (NNN) wordt ter hoogte van het Kisselsbos doorsneden, maar het spoortracé maakt zelf geen deel uit van het natuurnetwerk, ook niet na de verdubbeling. Tijdens het locatiebezoek<sup>9</sup> viel op dat rond dit tracé al enige technische voorzieningen zijn gerealiseerd om versnippering van het natuurnetwerk door de railinfrastructuur en het treinverkeer te beperken. Ecologisch zijn deze voorzieningen echter nog niet ingericht: een stobbenwal of structuurrijke begroeiing ontbreekt. Daarnaast viel op dat op verschillende plekken herbiciden zijn toegepast.

De Commissie geeft in overweging om de uitvoering van het project aan te grijpen om – met enkele relatief eenvoudige maatregelen – te zorgen voor een optimale ecologische inrichting en beheer van het spoortracé en de spoordijk, binnen de technische randvoorwaarden die daarvoor gelden. Dit is met name van belang bij de doorsnijding van het natuurnetwerk en kan daar helpen om de al aanwezige versnippering én de lichte toename daarvan door het project te voorkomen.

Om de spoorverdubbeling mogelijk te maken, zal langs het spoor op veel plaatsen begroeiing verwijderd moeten worden, teneinde daar te kunnen werken. Struwelen en (bloemrijke)

<sup>9</sup> De Commissie heeft op 6 mei 2019 een bezoek gebracht aan het plangebied en een toelichting van het bevoegd gezag en de initiatiefnemer gekregen.

ruigtevegetaties kunnen daardoor abrupt verdwijnen. Deze verandering werkt sterk door op (vaak algemene) struweelvogels en andere dieren die hier leven. Ook leidt het verwijderen van begroeiing tot een grotere zichtbaarheid van de spoorlijn vanuit de directe omgeving, waardoor de hinderbeleving kan toenemen.

De Commissie adviseert om, in het verlengde van de aanbeveling hierboven, actief structuurrijke vegetaties (struwelen, ruigten) terug te brengen rond het spoor.

## 2.4.2 Landschap en cultuurhistorie

In paragraaf 7.10 van het MER zijn de effecten van het project voor landschap, stedelijke en ruimtelijke kwaliteit beschreven en beoordeeld. De varianten voor de spoorverdubbeling zijn beoordeeld op de criteria ruimtelijke samenhang, landschappelijke waarde en cultuurhistorische waarde. Hieruit blijkt dat er (kleine) verschillen zijn tussen de varianten, omdat op verschillende locaties langs het spoor telkens andere landschapselementen aangetast kunnen worden in de verschillende varianten (zoals het straatprofiel van de Mijnspoorweg en de bomenlaan in de Leenstraat).

De Commissie is van mening dat de effecten op een aantal punten te positief zijn beoordeeld:

- In paragraaf 7.10.3 worden onder de kop 'beïnvloeding cultuurhistorische waarde' de oude onderdoorgangen besproken als cultuurhistorisch waardevol. De tekst suggereert dat er in de referentiesituatie (lees: bij het niet uitvoeren van het project) aantasting van deze onderdoorgangen zal plaatsvinden. Deze aantasting zal echter juist plaatsvinden door uitvoering van het project. De effecten moeten dus besproken worden onder de verschillende varianten. Vervolgens wordt de suggestie gewekt dat de cultuurhistorische waarden teruggebracht kunnen worden door renovatie/vervanging. Een zorgvuldig ontwerp en 'herkenbare' opbouw zijn waardevol, maar dit voorkomt niet dat cultuurhistorische waarden verloren gaan. Hierdoor zijn de effecten op cultuurhistorische waarden te positief beoordeeld.
- De beoordeling van de effecten op de cultuurhistorische waarden van de Leenstraat is onvolledig. In het MER staat dat het verdwijnen van groen aan de randen van de wijk geen effect heeft op de waarde van het beschermd dorps- en stadsgezicht, omdat het geen rol speelt in de definitie van dit stads- en dorpsgezicht. Dit argument kan in juridische zin van belang zijn, maar dit betekent niet dat die effecten er niet zijn. Ook los van de juridische context van de beschermingsstatus moeten de effecten van het verdwijnen van groen in beeld gebracht worden.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER de beoordeling van de effecten op cultuurhistorische waarden aan te passen op basis van voornoemde opmerkingen.

In paragraaf 7.6 de effecten op archeologische waarden beschreven. Alle varianten worden beoordeeld als licht negatief, vanwege de (geringe) doorsnijding van gebieden met archeologische (verwachtings)waarden. De Commissie vindt deze conclusie voldoende onderbouwd.<sup>10</sup>

<sup>10</sup> In de zienswijze van de gemeente Landgraaf wordt de mogelijke kruising van de Via Belgica met de spoorlijn aangekaart. Deze kruising bevindt zich echter buiten het plangebied en is daarom voor de besluitvorming niet relevant.



## **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:

drs. Roeland During  
ing. Hans van Leeuwen  
drs. Pieter Jongejans (secretaris)  
drs. Allard van Leerdam  
ir. Harry Webers (voorzitter)

### **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 C02, D02.2, "uitbreiding of wijziging van een spoorweg". Een MER is ook nodig omdat eventuele effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom is een plan-MER opgesteld.

### **Bevoegd gezag besluit**

Provinciale Staten van Limburg.

### **Initiatiefnemer besluit**

Het College van Gedeputeerde Staten van Limburg.

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

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag tot en met 10 mei 2019 heeft toegestuurd. Ze heeft ze 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 [3394](#) 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)

