



Commissie voor de
milieueffectrapportage

MIRT-Verkenning A4 Burgerveen-N14

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

9 april 2020 / projectnummer: 3431



1 Advies over het MER in het kort

De minister van Infrastructuur en Waterstaat wil de doorstroming op de A4 tussen knooppunt Burgerveen en de N14 verbeteren. Daarvoor wordt voorgesteld om de weg te verbreden en knooppunten aan te passen (figuur 1). Om rekening te kunnen houden met de milieugevolgen is voorafgaand aan het besluit over het voorkeursalternatief een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De minister heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Wat blijkt uit het MER?

In het MER zijn twee alternatieven met ieder twee varianten onderzocht. Alternatief A gaat uit van de uitbreiding van de hoofdrijbaan met één rijstrook over het gehele tracé tussen knooppunt Burgerveen en de aansluiting op de N14 (zie figuur 1), zonder aanpassingen aan de parallelstructuur. Alternatief B is een aanvulling op alternatief A, waarbij de afsplitsing en samenvoeging van de parallelstructuur worden verlegd tot aan de noordzijde van de verdiepte ligging, om daarmee rijstrookwisselingen in de verdiepte ligging te voorkomen. De varianten gaan in op de ligging van het te realiseren aquaduct.

Het MER laat zien dat, alhoewel de weg in een gevoelig gebied ligt wat betreft landschap en natuur, de ruimtelijke impact van de onderzochte maatregelen beperkt is. Ook zijn de effecten op luchtkwaliteit en geluid gering. Alternatief B scoort volgens het MER iets beter op verkeersveiligheid. De verkenning laat zien dat de verkeersintensiteiten in de toekomst aanzienlijk toenemen, en daarmee ook de vertragingen op de A4 en in de regio. Het voorkeursalternatief geeft weliswaar een grote verbetering ten opzichte van de situatie 'niets doen' maar laat ten opzichte van de situatie in 2014 een verslechtering van de doorstroming zien.

Wat is advies van de Commissie?

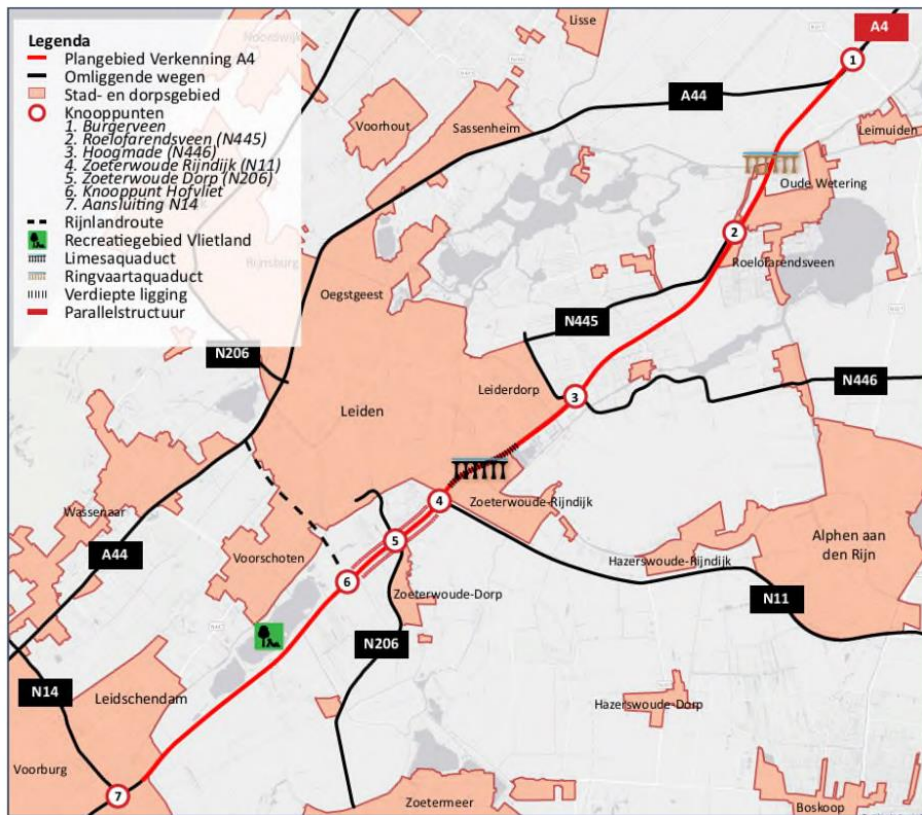
De effecten op geluid zijn zorgvuldig en voldoende gedetailleerd verkend voor deze fase¹.

De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER verder een aantal tekortkomingen. Deze informatie is essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over het voorkeursalternatief voor de A4 tussen Burgerveen en de N14. Het gaat om de volgende punten:

- de milieueffecten van alle overige maatregelen, met name voor openbaar vervoer, zodat MER en structuurvisie op elkaar aansluiten;
- in hoeverre doelen voor doorstroming en verkeersveiligheid worden bereikt, vergeleken met situatie 'niets doen' en met de situatie 'nu';
- de beoordeling van het aspect verkeersveiligheid, zowel voor de referentiesituatie als voor de alternatieven;
- de natuureffecten zijn niet voldoende beschreven voor zowel aanlegfase als de eindfase. Hierbij gaat het vooral om effecten op weidevogelgebieden dichtbij de weg(-en) en om stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden Coepelduynen en Meijendel-Berkheide afkomstig van bouwwerkzaamheden en omrijdend verkeer. Hierdoor is onduidelijk of het plan wel uitvoerbaar is binnen natuurregeling.

¹ Verschillende zienswijzen vragen om een specifieke uitwerking van lokale maatregelen zoals geluidsschermen. Dit detailniveau komt verder aan bod in de volgende fase: de uitwerking van het voorkeursalternatief. Het resultaat wordt vastgelegd in een tracé- of projectbesluit.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over het voorkeursalternatief voor de aanpassingen aan A4 tussen Burgerveen en de N14. In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.



Figuur 1 – Het plangebied van de A4 tussen knooppunt Burgerveen en de N14 (Bron: MER).

Achtergrond

De minister wil de doorstroming op een deel van de A4 verbeteren, dit wordt onderzocht in een MIRT-verkenning (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). De MIRT-verkenning mondt uit in een voorkeursbesluit waarin een voorkeursalternatief gekozen wordt. Dit uitkomst hiervan wordt vastgelegd in een structuurvisie, het plan-MER is daarvoor opgesteld. Dit voorkeursalternatief wordt daarna verder uitgewerkt en hier wordt een project-MER voor opgesteld. De uitkomst hiervan wordt vastgelegd in een tracé- of projectbesluit. Een m.e.r.-procedure is in dit geval nodig omdat één alternatief een verbreding van meer dan één rijstrook per rijrichting bevat.

Waarom een advies?

Minister heeft de Commissie gevraagd om advies te geven over de juistheid en volledigheid van het milieueffectrapport dat is opgesteld voor het besluit over het voorkeursalternatief voor de aanpassingen aan de A4 Burgerveen-N14.

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, in dit geval de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Het bevoegd gezag – in dit geval ook de minister van Infrastructuur en Waterstaat – besluit over de aanpassingen aan de A4 Burgerveen-N14.

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 3431 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

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 door de minister.

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

2.1 Afbakening MER

In de ontwerp-structuurvisie staat dat naast de maatregelen aan de A4 zelf, ook is gekeken *“naar maatregelen op het gebied van ov en fiets en een werkgevers-/mobiliteitsaanpak [...] en [...] aandachtspunten in de verkeersuitwisseling tussen de A4 en het onderliggend wegennet [...]”* (pagina 6)

Maatregelen die in de structuurvisie zijn opgenomen zijn deels wel en deels niet beoordeeld. Met betrekking tot de uitbreiding van de A4 is dit vooral relevant voor twee vragen. De eerste is of door verbetering van het OV een rijstrook achterwege kan blijven. De structuurvisie stelt dat niet het geval is. De tweede vraag is of het wenselijk en kansrijk is om één of meerdere stroken te reserveren voor het OV. Hierover worden geen uitspraken gedaan, zodat de Commissie niet kan beoordelen of dit onderzocht is. De Commissie adviseert om dit voor de besluitvorming inzichtelijk te maken danwel aan te geven waarom dit niet kansrijk is.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan het vaststellen van de structuurvisie voor de A4 tussen Burgerveen en de N14, ook de milieueffecten van alle overige maatregelen te beschrijven, zodat het MER en de structuurvisie op elkaar aansluiten.

2.2 Doelen en doelbereik

De doelstellingen voor doorstroming en verkeersveiligheid² zijn niet kwantitatief gemaakt waardoor uit het MER niet blijkt in hoeverre de doelstelling bereikt wordt. Dit geldt zowel voor de A4, als voor het overige hoofdwegennetwerk en het onderliggend wegennetwerk.³

Daarnaast constateert de Commissie dat de presentatie van de verkeersaspecten niet altijd een duidelijk beeld geeft. Als voorbeeld: in de ontwerp-structuurvisie en in het MER (tabel op blz. 68, MER) is ten opzichte van de referentiesituatie in 2030 voor alternatief B voor het verkeer op de A4 een aanzienlijke afname van voertuigverliesuren gepresenteerd (-93%) en voor verkeer op het overige hoofdwegennet een toename (+17%). De afname van 93% heeft betrekking op het verschil tussen index 267 (referentie) en index 20 (alternatief B), terwijl feitelijk verschil tussen deze *indexcijfers* 67% bedraagt (367 voor de referentie versus 120 voor alternatief B (Figuur 2 en achtergrondrapport verkeer, pagina 37

² Volgens de ontwerp-structuurvisie is verkeersveiligheid onderdeel van de doelstelling, in het MER is echter alleen doorstroming het doel.

³ Verschillende zienswijzen uiten zorgen over de effecten van het voorkeursalternatief op het onderliggend wegennetwerk.

en 57). Dat betekent dat de feitelijke afname van voertuigverliesuren op het deel van de A4 niet 93% is, maar 67%.

	2014	2030 referentie	2030 projectsituatie	Verskil met referentiesituatie
Index voertuigverliesuren A4 N14 – Burgerveen	100	367	120	-67%
Index voertuigverliesuren overig hoofdwegennet	100	203	220	9%

Figuur 2 – Ontwikkeling congestie studiegebied in situatie met project in alternatief B (Bron: achtergrondrapport verkeer, Flow4, p57)

Maar ten opzichte van de *situatie in 2014* laat alternatief B een sterke toename van voertuigverliesuren zien: 20% voor verkeer op de A4 en 120% voor verkeer op het overig hoofdwegennet (Figuur 2 en achtergrondrapport verkeer). Ten opzichte van ‘niets doen’ betekenen de plannen een verbetering voor de toekomst, maar ten opzichte van de situatie in 2014 (huidige situatie) neemt de congestie alsnog toe. Deze congestie komt grotendeels door het extra verkeer dat wordt verwacht vanwege de verbreding van de A4 en de autonome groei in verkeersaanbod.

Kortom, de doelen en het doelbereik zijn in het MER niet duidelijk gepresenteerd, bovendien is door de presentatie van cijfers het uiteindelijke effect op de doorstroming moeilijk te doorgronden.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan het vaststellen van de structuurvisie voor de A4 tussen Burgerveen en de N14, de toekomstige doorstroming en verkeersveiligheid helderder te presenteren en duidelijk te maken in hoeverre hiermee de doelen binnen bereik komen (het zogenaamde doelbereik), zowel voor de A4, het overig hoofdwegennet en het onderliggend wegennet.

2.3 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid wordt op twee manieren beoordeeld: kwantitatief en kwalitatief. Het resultaat hiervan is opgenomen in de tabel op pagina 76 van het MER. De Commissie vraagt zich daarbij af hoe in de referentiesituatie – met een aanzienlijke toename van het verkeer en een ongewijzigde weginrichting– het gebundelde verkeersveiligheidsniveau (kwantitatief en kwalitatief) als ‘neutraal’ kan worden beoordeeld.

Ook heeft de Commissie vraagtekens bij de gehanteerde methodiek. Uit het achtergrondrapport verkeersveiligheid blijkt dat op basis van de kwantitatieve analyse – waarbij wordt uitgegaan van landelijke, gemiddelde risicocijfers – beide alternatieven als licht negatief (HWN omgeving) en negatief (A4) moeten worden beoordeeld (zie tabel 5.4 uit het betreffende achtergrondrapport). Vervolgens wordt op basis van de kwalitatieve analyse de aanname gedaan, dat beide alternatieven leiden tot een afname van ongevallen, met als eindresultaat dat alternatief A als licht positief en alternatief B als positief wordt beoordeeld. Door de gemiddelde risicocijfers te corrigeren op basis van aannamen, wordt impliciet gesteld dat de situatie in de beide alternatieven veiliger is dan gemiddeld. De Commissie ziet geen onderbouwing voor deze veronderstelling en is daarom van oordeel dat de beoordeling op dit aspect niet juist is.

De Commissie merkt op de aanpassingen van de verdiepte ligging bij Leiden en van het Ringvaartquaduct het grootste effect hebben op de verkeersveiligheid. De verbreding van de

weg dient vooral de doorstroming. Meer verkeer creëert echter meer conflictsituaties en leidt daardoor tot meer ongevallen.

Bovenstaande leidt ertoe dat de Commissie vindt dat het MER een te rooskleurig beeld geeft van de verbetering van de verkeersveiligheid. Daarbij is de eindsituatie negatiever dan de huidige verkeersveiligheidssituatie, terwijl een verbetering van de verkeersveiligheid in de ontwerp-structuurvisie onderdeel van de doelstelling is (zie ook paragraaf 2.2).

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan het vaststellen van de structuurvisie voor de A4 tussen Burgerveen en de N14, de beoordeling en de presentatie van het aspect verkeersveiligheid aan te passen, zowel voor de referentiesituatie als voor de alternatieven.

2.4 Natuur

Effect op weidevogelgebieden niet in beeld

De effecten op de natuur worden in een deelrapport geanalyseerd, zowel voor soorten als voor bosopstanden en beschermde gebieden. Bij de laatste valt op dat het rapport, behalve recreatiegebied Vlietland, de natuurreservaten (binnen het Natuurnetwerk Nederland) direct langs de A4 niet met naam noemt, evenals hun ecologische toestand. Voor de beschermde weidevogelgebieden, buiten het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en in eigendom van agrariërs, geldt dat laatste ook⁴. Ze zijn niet aangegeven op de kaart waarnaar de tekst verwijst (figuur 4.1). Kortom: het geboden inzicht in de aanwezigheid van beschermde natuur(gebieden) mist nog ecologische duiding.

Dit klemmt wanneer er ook effecten op die gebieden optreden. De Commissie constateert dat dit aan de orde is bij de weidevogelgebieden langs de A4. Het deelrapport geeft aan dat de contour van de verstoring door geluidshinder en visuele verstoring door het wegverkeer zich plaatselijk verder zal uitstrekken in de reservaten/weidevogelgebieden. Een bredere strook langs de weg kan daardoor minder geschikt worden als broedbiotoop voor deze bedreigde vogelgroep. Het rapport geeft geen dekkend beeld van de extra verstoring, ook niet in de bijlagen 3 en 4. Voor het weidevogelreservaat Westeinde langs de A4, mogelijk het gebied met de hoogste dichtheid en broedsucces, stelt het rapport dat geen effecten optreden, omdat de wegas niet verschuift. De weg komt door de aanleg van een extra baan echter wel degelijk dichterbij het weidevogelgebied te liggen. Bovendien neemt de verkeersintensiteit toe. Het MER laat niet zien hoeveel reservaat hiermee minder geschikt wordt en hoeveel broedparen van weidevogels hierdoor mogelijk geraakt worden.⁵

In de verdere, algemene conclusies wordt de impact op de weidevogelpopulatie gerelativeerd door te stellen dat het project 'geen direct ruimtebeslag heeft binnen de beschermde

⁴ Omdat dit gebieden zijn met ook een agrarische functie en alleen vrijwillige natuurbeheerovereenkomsten, kan de aanwezigheid en het reproductiesucces van weidevogels hier nogal verschillen. Ze kunnen ook verschillen ten opzichte van de weidevogelreservaten (NNN) langs de A4 Burgerveen-N14. Inzicht hierin kan mogelijke effecten op een bepaalde locatie relativeren of juist aanleiding zijn voor extra aandacht. De weidevogelinventarisaties van provincie Zuid-Holland bieden dit inzicht: ze geven aan waar zich broedparen van verschillende weidevogelsoorten bevinden en geven soms ook een indicatie van het broedsucces.

⁵ In de zienswijzen van de gemeenten Zoeterwoude en Leidschendam-Voorburg wordt ook gewezen op de toenemende ecologische barrièrewerking door de weg als gevolg van dezelfde mechanismen. Zij roepen daarom op om in de uitwerking van het plan ook de ecologische verbindingen te herstellen en doen daarvoor concrete suggesties. De Commissie onderschrijft dit pleidooi.

gebieden, waardoor compensatie niet aan de orde is.' Naar het oordeel van de Commissie moet eerst worden vastgesteld welke verslechtering en verbetering er optreedt in de beschermde gebieden, zie de vorige alinea. Vervolgens kan men nagaan of deze verslechtering vermijdbaar is en, zo niet, welke compensatie er nodig en mogelijk is.⁶

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan het vaststellen van de structuurvisie voor de A4 tussen Burgerveen en de N14, de effecten op weidevogels en weidevogelgebieden te beschrijven en te voorzien van een ecologische duiding zoals hierboven aangegeven.

Effecten aanlegfase nog niet in beeld

Bij het duiden van de verslechtering in de natuurgebieden is een aandachtspunt dat het MER de aanlegfase buiten beschouwing laat. In de aanlegfase zou een werkterrein of tijdelijke ontsluitingsweg een extra impact kunnen hebben op verstoringsgevoelige vogels. Geef daarom op gepast detailniveau de grenzen, tijd, ruimte en activiteiten van de aanlegfase aan, in relatie tot deze gevoelige natuur. De situering van werkterreinen kan ook voor het bepalen van de stikstofeffecten op natuur van belang zijn, aangezien juist in de aanlegfase de belasting van gevoelige natuurgebieden lijkt toe te nemen (zie alinea hieronder).

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan het vaststellen van de structuurvisie voor de A4 tussen Burgerveen en de N14, aan te geven of de reikwijdte van de werkterreinen en de verstoringszone rondom die werkterreinen zich kunnen uitstrekken tot de gevoelige natuurgebieden (zie vorige alinea). Als dat het geval is, dienen de effecten hiervan te worden beschreven.

Stikstof

Het MER behandelt de stikstofeffecten van het project op gevoelige natuurgebieden in het MER summier: in tabel 3.2 van het deelrapport natuur zijn deze aangegeven als 'niet relevant'. In een bijlage van de ontwerp-structuurvisie zijn de stikstofeffecten wel nader beschouwd. Volgens de bijlage stijgt –ten opzichte van de referentiesituatie– de depositie van stikstof op Natura2000-gebieden tijdens de aanlegfase en daalt deze tijdens de gebruiksfase. In de bijlage van de ontwerp-structuurvisie worden de effecten van de aanlegfase en de gebruiksfase met elkaar 'gesaldeerd'.

De effecten vinden echter in de tijd ná elkaar plaats (eerst een toename van depositie, daarna een afname van depositie). Tijdens de aanlegfase rijdt het verkeer naar verwachting om via de A44. Dit leidt tot een tijdelijke extra belasting op de Natura 2000-gebieden Coepelduynen en Meijndel-Berkheide. Dat betekent dat niet op voorhand duidelijk is hoe de latere afname de effecten van de toename kan voorkomen.

Uit het MER en de bijlagen bij de ontwerp-structuurvisie blijkt onvoldoende wat het effect is van de toenemende belasting op gevoelige gebieden. Het MER geeft hiermee vooralsnog niet de volledige onderbouwing dat aantasting van de natuurlijke kenmerken van de nabijgelegen Natura 2000-gebieden kan worden voorkomen.

⁶ Een vollediger overzicht van de milieueffecten kan ook invloed hebben op de Passende beoordeling.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan het vaststellen van de structuurvisie voor de A4 tussen Burgerveen en de N14, te laten zien dat het voorkeursalternatief past binnen de kaders van de Wet natuurbescherming.

2.5 Aanbevelingen voor het vervolg

De Commissie heeft enkele aanbevelingen voor het vervolg (project-MER).

Beoordelingskader

Het beoordelingskader (pagina 12 van het MER) maakt gebruik van een 7-puntsschaal. De Commissie merkt op dat enerzijds slechts een beperkt deel van de schaal wordt benut (tussen – en +) en anderzijds dat de schaal per beoordelingscriterium waarop wordt beoordeeld niet is gedefinieerd⁷.

Voor bijvoorbeeld landschap lijkt een relatieve schaal gehanteerd (het ene alternatief scoort 'beter' dan het ander), wat ervoor kan zorgen dat kleine verschillen worden uitvergroot. Tegelijkertijd maakt dit het lastiger om de thema's onderling te vergelijken.

De Commissie beveelt daarom aan in het vervolg (project-MER) het beoordelingskader zo te kiezen dat de volledige schaal wordt benut en schaalovergangen zijn gedefinieerd.

Landschap, cultuurhistorie, archeologie en ruimtelijke kwaliteit

De Commissie verwacht op basis van het MER en achtergrondrapport Landschap, Cultuurhistorie en Archeologie dat de effecten op deze thema's beperkt tot zeer beperkt zijn. De Commissie merkt echter wel op dat zowel de gehanteerde structuur, beschrijvingen als methodiek, slecht navolgbaar^{8,9} en op onderdelen slordig en/of onvolledig is.

De Commissie beveelt daarom aan voor het vervolg (project-MER)¹⁰ een meer navolgbare methodiek en gestructureerde werkwijze te hanteren.

⁷ Een voorbeeld gaat over het aquaduct: Volgens de ontwerp-structuurvisie (Paragraaf 4.2) en bijlage 2 bij de ontwerp-structuurvisie zijn de effecten van het aquaduct Oost op het ruimtegebruik milieu sterk negatief (– –) beoordeeld terwijl op blz. 20 van de ontwerp-structuurvisie en in het MER van het groen-blauwe milieu alleen bodem en ruimtelijke kwaliteit ruimtegebruik als negatief (–) wordt beoordeeld.

⁸ Zie bijvoorbeeld onder paragraaf 4.2.1: het effect bij de West-variant is 'beperkt' terwijl er bij de Oost-variant 'weinig' effecten zijn. Dit terwijl uit de tabel blijkt dat de Oost-variant slechter scoort dan West. Blijkbaar is 'weinig effect' erger dan een 'beperkt effect'.

⁹ Zie bijvoorbeeld de verschillend gebruik van terminologie en beoordelingen: negatieve impact op "gebruikswaarde" (MER, blz. 108) door beperkingen in de bedrijfsvoering terwijl "Ruimtebeslag" sterk negatief wordt genoemd (Ontwerp-structuurvisie (blz. 31)). Dit is gebaseerd op bijlage 2 (blz. 8), waar sprake is van een sterk negatief effect (– –) op het "functioneel ruimtegebruik". Hoe de termen zich tot elkaar verhouden wordt niet verder uitgelegd.

¹⁰ Diverse zienswijzen wijzen daarbij op het belang van een goede landschappelijke inpassing (o.a. bij Vlietland) en de effecten hiervan op de openheid (Groene Hart). Dit zijn naar mening van de Commissie onderwerpen die goed passen bij de planuitwerkingsfase.

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. Diederik Bel

Eric van der Burg (voorzitter)

ing. Peter Kroeze

drs. Allard van Leerdam

Marianne Schuerhoff MSc (secretaris)

ir. Paul van Vugt

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Structuurvisie A4 Burgerveen-N14.

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 C1.3 "De aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg." over een tracélengte van tien kilometer of meer. Een MER kan nodig zijn omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom is een plan-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Initiatiefnemer besluit

Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

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 12 maart 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.commissierner.nl projectnummer [3431](#) in te vullen in het zoekvak.

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

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

