



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Capaciteitsuitbreiding A1 Apeldoorn – Azelo

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

21 september 2017 / projectnummer: 3004



1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER)

De minister van Infrastructuur en Milieu wil de problemen met de doorstroming en verkeersveiligheid op de A1 tussen Apeldoorn en knooppunt Azelo verminderen. Voorafgaand aan het Tracébesluit hierover zijn in een MER de milieugevolgen onderzocht. De minister heeft de Commissie voor de m.e.r.¹ gevraagd het MER te toetsen op juistheid en volledigheid.²

Voorgeschiedenis en bestuursovereenkomst

De verkeersproblematiek van de A1 staat in de regio al 15 jaar op de agenda.³ Eind 2013 heeft dit geleid tot een bestuursovereenkomst⁴. De minister heeft hierin het voorkeursalternatief vastgesteld. Het voorkeursalternatief bestaat uit verbreding van de A1 tussen Apeldoorn en Azelo en de beoogde gefaseerde aanleg (fase 1, 2018–2020 en fase 2, 2024–2028). Daarna hebben verdere uitwerkingen plaatsgevonden en is eind 2014 de m.e.r.-procedure gestart. Op onderstaande figuur is het A1-traject en de beoogde gefaseerde aanleg weergegeven.



Figuur 1, voorkeursalternatief en fasering (bron: MER A1 Apeldoorn – Azelo)

De Commissie mist in het MER een (milieu)onderbouwing van de keuze voor het bestuurlijke voorkeursalternatief en van de beoogde fasering. De Commissie beveelt daarom aan de resultaten van de verkenningsfase voor zover beschikbaar samen te vatten⁵ en toe te lichten waarom het bestuurlijke voorkeursalternatief het enige redelijkerwijs in ogenschouw te nemen tracéalternatief is, zodat dit voor belanghebbenden duidelijk wordt. De Commissie geeft

- ¹ De samenstelling en werkwijze van de werkgroep van de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) vindt u via deze link: [3004](#), of door dit nummer op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.
- ² De Commissie heeft bij haar beoordeling van het MER ook de inhoud van ruim 800 zienswijzen en adviezen op het MER en het ontwerpbesluit betrokken.
- ³ De Commissie heeft begin 2015 tijdens haar locatiebezoek begrepen dat een verkenningsfase naar diverse oplossingsrichtingen heeft plaatsgevonden.
- ⁴ Zie [hier](#) voor de bestuursovereenkomst.
- ⁵ Het is de Commissie overigens onduidelijk of deze onderbouwing beschikbaar is. De m.e.r.-procedure voor de verkenning Apeldoorn Zuid – Deventer Oost is namelijk afgebroken, zie ook <http://commissiemer.nl/advisering/afgerondeadviezen/2406>.

de minister ook in overweging alsnog een andere faseringsvariant te laten onderzoeken vanuit de gedachte om onnodige files zoveel mogelijk te voorkomen. De resultaten van het verkeersonderzoek geven hier namelijk aanleiding toe, zie verder §3.1 van dit advies. De Commissie gaat (behoudens in §3.1) in dit advies verder niet meer in op de verkenningsfase of de bestuursovereenkomst en beperkt zich in haar oordeel over het MER tot het voorkeursalternatief.

Oordeel over het MER

De Commissie adviseerde in haar NRD-advies⁶ om in het MER – los van een maximumsnelheid van 130 kilometer/uur – een variant met een lagere maximale snelheid van 100 kilometer per uur te onderzoeken. Dit biedt voordelen voor de verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid en de leefomgeving (minder geluid, fijn stof en NO₂). Deze variant is echter niet onderzocht. De Commissie blijft een dergelijk onderzoek essentieel vinden voor een goede afweging van het milieubelang door de minister.

Het MER laat zien dat de huidige geluidbelasting langs de A1 erg hoog is en dat door dit project ondanks maatregelen het aantal (ernstig) geluidgehinderden toeneemt. In het MER is niet onderzocht in hoeverre de geluidbelasting redelijkerwijs kan worden teruggedrongen. Hierdoor kan de minister hier geen rekening mee houden bij haar afwegingen over mitigerende maatregelen en de wijziging van geluidproductieplafonds.

De Commissie is dan ook van oordeel dat het MER nog niet compleet is en adviseert de minister te wachten met het Tracébesluit totdat bovenstaande twee punten in een aanvulling op het MER uitgewerkt zijn. Hierdoor kan dan wel met de resultaten hiervan rekening gehouden worden.

In het volgende hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe. Zij doet daarnaast in hoofdstuk 3 aanbevelingen over de gefaseerde aanleg (§3.1), geluid (§3.2), de landschappelijke gebiedsopgave (§3.3) en archeologie (§3.4). Zij wil daarmee een bijdrage leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Maximumsnelheid 100 kilometer per uur

Een variant met een lagere maximumsnelheid van 100 kilometer per uur heeft als voordeel dat de kans op congestie en onveilige situaties wordt verkleind, omdat de snelheden van het vrachtverkeer en die van het overige verkeer dichter bij elkaar komen te liggen. De A1 kent een relatief hoog percentage vrachtverkeer. Daarnaast zijn bij een lagere maximumsnelheid de effecten op de leefomgeving (geluid, fijnstof en NO₂) geringer. Daarbij blijft bij de IJsselbrug bij Deventer een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur gelden (in plaats van 130 kilometer per uur), omdat de voor een hogere maximumsnelheid benodigde aanpassing van de burg niet binnen het budget past.⁷

⁶ Zie het NRD-advies van de Commissie <http://api.commissiemer.nl/docs/mer/p30/p3004/a3004rd.pdf>.

⁷ De brug zou dan verbreed moeten worden van twee rijbanen met op elke rijbaan 3 rijstroken en een vluchtstrook naar twee rijbanen met per rijbaan 4 rijstroken en een vluchtstrook.

De Commissie adviseerde daarom – los van bestaand beleid over 130 kilometer per uur – in haar NRD-advies⁶ in het MER een ‘100 kilometer per uur-variant’ uit te laten werken en de voordelen voor de doorstroming, de verkeersveiligheid en het milieu weer te geven. Hiermee kan beoordeeld worden in hoeverre deze variant effectief en kansrijk is. Deze variant is echter niet onderzocht. De Commissie vindt een dergelijk onderzoek essentieel voor een goede afweging van het milieubelang door de minister.⁸

De Commissie adviseert de minister in een aanvulling op het MER alsnog een variant met een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur uit te laten werken, aan te geven wat de effecten hiervan zijn op doorstroming, verkeersveiligheid en milieu, en pas daarna te besluiten.

2.2 Stillere variant

Het MER laat zien dat het voorkeursalternatief niet binnen de bestaande geluidproductieplafonds (GPP's) past en maatregelen voor geluid nodig zijn. Uit het MER blijkt ook dat de huidige geluidsbelasting langs de A1 hoog is. Woningen bij Apeldoorn, Posterenk, Epse, Bathmen, Enter en Azelo ervaren (ernstige) geluidhinder. Door verbreding van de A1 neemt deze geluidhinder verder toe. In het MER zijn daarom geluidsmaatregelen voorgesteld. Ondanks de maatregelen blijkt dat het aantal (ernstig) geluidgehinderden per saldo toeneemt.

De Commissie vindt het belangrijk dat in het MER ook wordt onderzocht in hoeverre de toekomstige geluidbelasting redelijkerwijs kan worden verbeterd ten opzichte van de huidige situatie met een al hoge geluidsbelasting.^{9,10} Deze mogelijkheden zijn nu niet in beeld, waardoor de minister er geen rekening mee kan houden. Het MER-onderzoek laat daarbij ook zien dat er nog ruimte is voor andere technische en financieel doelmatige geluidsmaatregelen, deze zijn echter niet uitgewerkt.¹¹

De Commissie vindt het daarom belangrijk dat ook een stillere variant van het voorkeursalternatief wordt uitgewerkt. Werk voor deze variant aanvullend op de beschreven geluidsmaatregelen in het voorkeursalternatief in ieder geval het volgende uit:

- het gehele A1-traject van tweelaags ZOAB¹² voorzien (behoudens waar het technisch niet kan). Dit sluit ook goed aan op de bedoeling van de Wet milieubeheer om in dit kader altijd eerst bronmaatregelen te overwegen. Binnen het doelmatigheids criterium zijn er –

⁸ Veel zienswijzen wijzen er ook op dat de milieueffecten van deze variant niet in beeld gebracht zijn.

⁹ Dit gezien de al hoge huidige geluidbelasting in woonwijken langs de snelweg én de bedoeling van milieueffectrapportage. Dat betekent dat het MER ook inzicht biedt in milieuvriendelijke(r) oplossingen (los van minimale eisen en grenswaarden) voor te maken afwegingen en onderbouwingen bij het Tracébesluit én bij de hoogte van de nieuwe GPP's.

¹⁰ De Commissie constateert dat bij recente m.e.r.-trajecten voor andere (rijk)swegen zoals de A8/A9 <http://commissie-mer.nl/advisering/lopendeadvisering/2977> en de ring Utrecht <http://commissiemer.nl/advisering/afgerondeadviezen/2505> het Rijk in het MER wel stillere varianten zijn onderzocht. Het betrof hier overigens niet alleen onderzoek naar wettelijk doelmatige maatregelen, maar ook naar bovendoelmatige maatregelen.

¹¹ Uit het geluidsonderzoek (rapport ‘Geluid Specifiek’) blijkt dat maar een klein deel van de in totaal beschikbare budgetpunten voor geluidsmaatregelen besteed wordt aan stiller asfalt of afschermende maatregelen, mede door de gekozen clusterindeling.

¹² Zeer open asfalt beton met een extra geluidsabsorberende werking.

over het hele traject bezien – ook voldoende reductiepunten beschikbaar om dit toe te passen;^{13,14}

- een (doelmatige) schermmaatregel bij Lochem aanvullend op het voorgestelde tweelaags ZOAB op dit wegvak. Deze maatregel heeft immers een positief effect op de geluidsbelasting van alle woningen langs dit gedeelte van de A1 en niet alleen van de in de bijlage genoemde twee woningen;¹⁵
- het geluidreducerende effect van een maximumsnelheid van 100 kilometer per uur in combinatie met de hierboven genoemde maatregelen.

Laat het positieve effect hiervan op het aantal (ernstig) geluidgehinderden zien voor zowel de situatie met en zonder een maximumsnelheid van 100 km/u. Geef ook aan in hoeverre met deze variant GPP's verlaagd kunnen worden om het effect voor de toekomst zeker te stellen.

De Commissie geeft in overweging in deze variant ook rekening te houden met zienswijzen van bewoners en adviezen van aanliggende gemeenten. De hierin genoemde geluidsknelpunten en –oplossingen kunnen in deze variant verwerkt worden met verdere positieve gevolgen voor leefomgeving en landschap. Het betreft bijvoorbeeld:

- verlengde geluidschermen bij verzorgingsplaatsen om geluidshinder door optrekkende vrachtwagens te voorkomen;¹⁶
- de geluidswal bij bedrijventerrein A1 en de N348 bij Deventer (het zogenaamde Vista-ontwerp);
- het burgerparticipatie-ontwerp van de geluidsmuur bij Bathmen.¹⁷

De Commissie merkt hierbij op dat artikel 11.29, tweede lid, Wet milieubeheer de basis biedt om ook financieel niet doelmatige geluidbeperkende maatregelen in de afwegingen bij het Tracébesluit te betrekken.

De Commissie adviseert de minister in een aanvulling op het MER een stillere variant van het voorkeursalternatief uit te laten werken, waarin de effecten van de verschillende geluidmaatregelen worden onderzocht, en pas daarna te besluiten.

3. Aanbevelingen verdere besluitvorming

De Commissie wil met de aanbevelingen een bijdrage leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming. De onderwerpen in dit hoofdstuk houden geen verband met de eerder in dit advies geadviseerde aanvulling op het MER.

¹³ Het geluidsonderzoek bij het MER laat deze reductiepunten zien. Door de gekozen clusterindeling en stapsgewijze werkwijze komt deze variant niet naar voren in de aanpak van het geluidsonderzoek in het MER.

¹⁴ De gemeente Deventer geeft in haar advies over het ontwerp-Tracébesluit aan dat eerder door Rijkswaterstaat zou zijn toegezegd dat het gehele A1-traject met dubbellaags ZOAB zal worden uitgevoerd.

¹⁵ Zie pagina 66 van het rapport 'Geluid Specifiek'.

¹⁶ Dit effect is in het MER en de geluidberekeningen niet zichtbaar gemaakt, waardoor er hier geen rekening mee gehouden is. Verlengde geluidschermen zouden hier soelaas kunnen bieden.

¹⁷ <https://www.bvbbathmen.nl/>.

3.1 Faseringsvariant met mogelijk verkeers- en milieuvoordelen

In het MER zijn de verkeerskundige effecten overzichtelijk in beeld gebracht voor zowel de eindfase, tussenfase als de aanlegfase. De toepassing van het NRM 2016¹⁸ heeft ervoor gezorgd dat er nu een actueel en betrouwbaar beeld van de huidige en toekomstige verkeerssituatie beschikbaar is.

Het MER toont aan dat na uitvoering van het gehele project de slechte doorstroming op de A1 tussen Apeldoorn en Azelo volledig zal zijn opgelost. De Commissie constateert dat in de autonome situatie het wegvak Rijssen – Azelo in de ochtendspits noch de avondspits enige problemen kent met de verkeersafwikkeling. Verkeerskundige noodzaak van verbreding op dit wegvak is dan ook niet aanwezig.

Voor de tussenfase laat het MER zien dat na verbreding van Twello–Deventer en Deventer oost–Rijssen (fase 1) zowel in de ochtendspits als de avondspits een aantal wegvakken nog steeds een slechte tot zeer slechte afwikkeling heeft. Dit roept de vraag op welke effecten er ontstaan op de wegvakken die zijn aangeduid als ‘groen’ (geen congestie) maar waarvan de gebruikers het effect gaan ervaren van het rode wegvak (stilstand) dat zij als het ware tegenmoet rijden. Zo zal bijvoorbeeld het wegvak Deventer–Deventer oost feitelijk niet ‘groen’ zijn, maar ook daar zal het verkeer stilstaan. De vraag is dan wat de werkelijke waarde is van deze eerste fase. Hierdoor concludeert de Commissie dat de gekozen fasering niet optimaal lijkt vanuit de doelstelling van minimale vertraging en optimale doorstroming.

De Commissie is van mening dat met een aanvullende simulatie, zoals zij eerder ook adviseerde⁶, duidelijk wordt in hoeverre met een andere fasering verkeerskundig filevorming zoveel mogelijk voorkomen kan worden. Een zinvolle faseringsvariant is om geheel westelijk bij Apeldoorn te beginnen en zo uit te bouwen tot Markelo, en andere weggedeelten (Markelo–Rijssen) pas in de tweede fase aan te pakken. De Commissie merkt op dat ook een (tijdelijke) verlaging van de maximumsnelheid naar 100 kilometer/uur bijdraagt aan minder filevorming tijdens de fasering, zie ook §2.1 van dit advies. De Commissie schat in dat vanuit milieu bezien (iets minder luchtverontreiniging) de positieve effecten van een andere fasering beperkt zijn. Zij vindt daarom niet dat het MER op dit punt tekort schiet. De Commissie geeft de minister wel in overweging alsnog een faseringsvariant te laten onderzoeken vanuit de gedachte om onnodige files zoveel mogelijk te voorkomen.

3.2 Geluidonderzoek

De Commissie plaatst enkele kanttekeningen bij het uitgevoerde geluidonderzoek, waarmee zij wil bijdragen aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming:

- maak voor de locaties waar om landschappelijke redenen (financieel–doelmatige) geluidschermen verlaagd worden, verkort worden, of achterwege blijven per locatie nog kort de

¹⁸ Het Nieuw Regionaal Model 2016. Rijkswaterstaat is de eigenaar en beheerder van het NRM en daarmee ook verantwoordelijk voor de kwaliteit ervan. De kwaliteit wordt cyclisch op orde gehouden door jaarlijkse actualisatie: de verkeersmodellen gebruiken invoerdata die jaarlijks worden geactualiseerd. Het betreft de actualisaties van het wegennet, OV-systemen, sociaal economische ontwikkelingen, vracht, beleidsuitgangspunten en geüpdatete versies van de modelsoftware. Met dit nieuwe, actuelere, basisjaar sluiten de verkeersprognoses weer optimaal aan op de actuele inzichten en vormen ze een robuuste basis voor besluitvorming.

voor die locatie gemaakte (landschappelijke) afweging zichtbaar, bijvoorbeeld voor de locatie Apeldoorn Zuid;¹⁹

- het Geluid hoofdrapport maakt niet precies duidelijk bij hoeveel woningen (saneringsobjecten en niet-saneringsobjecten) de toetswaarde niet wordt gehaald. In de rapporten zijn namelijk verschillende aantallen genoemd.²⁰ De Commissie adviseert dit punt te verduidelijken;
- in de toelichting van het Tracébesluit (pagina 60–61) is beschreven dat ingevolge artikel 11.36, tweede lid Wet milieubeheer, tijdens de aanlegwerkzaamheden een vrijstelling van het naleven van GPP's geldt. Daarbij is aangegeven dat het niet de bedoeling is dat deze vrijstelling voor de wegvakken van fase 2 al geldt tijdens de aanleg van fase 1. Dit blijkt echter niet uit artikel 7 van het Tracébesluit.²¹ De Commissie beveelt aan om Tracébesluit en de toelichting met elkaar in overeenstemming te brengen.

Tot slot signaleert de Commissie dat bij het geluidsonderzoek gebruik is gemaakt van de (wettelijk toegestane) aftrek voor toekomstig stillere banden.²² De in 2012 voorspelde reductie van bandengeluid is tot nu toe nog niet opgetreden.²³ De Commissie wijst erop dat hierdoor de in het MER weergegeven geluidsniveaus in de huidige en toekomstige situatie een onderschatting van naar verwachting 1 tot 2 dB zijn van de werkelijk optredende geluidsniveaus en daarmee zorgen voor een onderschatting van het aantal (ernstig) geluidgehinderden in het MER.²⁴ De Commissie beveelt aan hier rekening mee te houden bij de besluitvorming in de afweging van geluidmaatregelen (denk aan mogelijke extra geluidmaatregelen achter de hand indien uit de landelijke geluidmonitor ook de komende jaren de voorspelde reductie niet blijkt) en bij de communicatie met omwonenden.

3.3 Landschappelijke gebiedsopgave

Uit het MER blijkt dat de effecten op landschap, cultuurhistorie en archeologie kunnen worden beperkt door de structuur van het omringende landschap te versterken. Het MER geeft bijvoorbeeld aan dat de aanwezigheid van de A1 in het landschap verminderd wordt door de beplantingsstructuren qua vorm en richting meer aan bij het omringende landschap dan bij de A1 te laten aansluiten.

¹⁹ Deze afweging is namelijk niet in het MER opgenomen en veel zienswijzen stellen hier vragen over. Uit het niet bij de stukken beschikbare (door de Commissie bij Rijkswaterstaat opgevraagde) separate rapport BD2624-N2017-054 'Landschappelijke onderbouwings plaatsing geluidschermen A1 Apeldoorn' (mei 2017) blijkt dat de Parkway-kwaliteit van de A1 voor de weggebruiker en de uitgangspunten van de inpassingsvisie van het Landschapsplan van de A1 voor dit project leidend zijn. Schermen blijven daarom soms achterwege of worden verlaagd. In deze afweging is de effectiviteit van de geluidmaatregel voor omwonenden niet betrokken.

²⁰ In het Geluid hoofdrapport is geconcludeerd dat wijziging van de geluidproductieplafonds ertoe leidt dat bij 9 woningen de toetswaarde niet wordt gehaald. Deze 9 woningen zouden betrekking hebben op zowel niet-saneringsobjecten als saneringsobjecten. Evenwel staat in dat rapport eveneens dat bij 13 saneringswoningen de saneringsstreefwaarde niet wordt gehaald. In bijlage 1 worden 17 woningen genoemd waarbij de toetswaarde niet wordt gehaald

²¹ Dat voor fase 2 niet meteen een vrijstelling geldt, zou volgens de toelichting geregeld worden door artikel 7 van het Tracébesluit. De Commissie ziet dit niet in artikel 7 van het Tracébesluit geregeld. Het Tracébesluit behelst immers met artikel 7, lid 4, in samenhang met artikel 11.36, tweede lid Wet milieubeheer, ook al een vrijstelling van het naleven van GPP's op trajecten voor fase 2, waar pas na 2024 werkzaamheden zullen plaatsvinden.

²² Deze aftrek is opgenomen in artikel 5.11 van het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012 (RMG2012).

²³ Het RIVM geeft in haar jaarlijkse monitoringsrapportage aan dat deze aftrek een belangrijke reden is dat geluidsmetingen langs snelwegen verschillen met berekeningen (lees de metingen zijn hoger dan berekend) Zie bijvoorbeeld de Geluidmonitor 2015 van het RIVM op <http://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/2016-0090.pdf>.

²⁴ Ook diverse zienswijzen wijzen hierop, bijvoorbeeld uit Bathmen.

De opgave om de landschappelijke structuur verder te versterken buiten de projectgrenzen moet door de gemeenten en provincies opgepakt worden in gebiedsopgaven voor de realisatie van de A1. De Commissie beveelt aan bij de besluitvorming uit te leggen hoe deze landschappelijke gebiedsopgave zeker gesteld wordt, zodat de in het MER beschreven positieve effecten op het landschap inderdaad optreden.

3.4 Archeologie

Uit het MER blijkt dat op het traject Apeldoorn – Deventer op veel locaties verbreding plaatsvindt binnen gebieden met een middelhoge tot hoge archeologische verwachting. Gezien de verkenningsfase en de vervolgens gemaakte keuze in de bestuursovereenkomst om geen andere tracé-alternatieven in overweging te nemen, is archeologie niet van belang voor de keuze tussen eventuele tracés. Vanwege de grote lengte van de verbreding is de kans op het verstoren van archeologische waarden wel groot. Dit is in het MER zeer negatief (--) beoordeeld. De Commissie beveelt daarom aan nog na te gaan in hoeverre er ruimte is in het ontwerp en bij de aanlegwijze om verstoring van archeologische waarden toch zoveel mogelijk te voorkomen of te mitigeren,²⁵ zodat hier bij het vervolgtraject rekening mee gehouden kan worden.

Het ontwerp-Tracébesluit geeft aan dat Provincie en gemeenten (namens hen de regio-archeologen) worden meegenomen in het vervolgtraject, zodat regionale/lokale archeologische belangen worden gehoord en, waar noodzakelijk, worden meegenomen in de besluiten. Het valt de Commissie op dat de beoogde omgang met archeologie bij de aanlegwerkzaamheden (vervolgonderzoek, eventuele archeologische begeleiding) niet beschreven is.²⁶ De Commissie beveelt aan dit alsnog te beschrijven (vervolgonderzoek, eventuele archeologische begeleiding), zowel wat betreft organisatie (wie is verantwoordelijk voor wat) als proces (op welke momenten speelt archeologie bij de vervolgitwerking en tijdens de aanleg een rol). Een praktisch voorbeeld hiervan is de aansturing van het veldonderzoek. Hiervoor is het belangrijk duidelijkheid te scheppen over:

- 1) de precieze oppervlakte van het te onderzoeken gebied;
- 2) wanneer een vrijstellingsbevoegdheid geldt;
- 3) op welke punten het bureauonderzoek aangescherpt moet worden ter bepaling van verder te onderzoeken gebied.

²⁵ Het MER (hoofdtypekst) geeft zonder onderbouwing aan dat geen mitigerende maatregelen mogelijk zijn. In de samenvatting van het MER worden daarentegen wel enkele maatregelen genoemd.

²⁶ Het advies van de gemeenten Apeldoorn en Voorst en dat van de gemeenten Rijssen-Holten, Hof van Twente, Wierden, Almelo en Borne op het ontwerp –Tracébesluit bevatten kritische kanttekeningen bij het uitgevoerde archeologische bureauonderzoek en geven aan dat belangrijke bij de gemeenten bekende archeologische informatie ten onrechte niet bij het MER betrokken is. De gemeenten vragen om meer en andere aandacht voor archeologie.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Hoe toetst de Commissie?

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het milieueffectrapport de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. De werkgroep bezoekt hierbij ook het gebied waar milieugevolgen kunnen optreden. 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:

Jade Gundelach

Sjoerd Harkema (secretaris)

Sjef Jansen

Marinus Kooiman

Ben Peters

Tom Smit (voorzitter)

Paul van Vugt

Wat is het besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld?

Tracébesluit

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 C 1.2, de aanleg van een auto-snelweg.

Wie besluit over Capaciteitsuitbreiding A1, Apeldoorn – Azelo?

De minister van Infrastructuur en Milieu is bevoegd gezag.

Wie neemt het initiatief?

Rijkswaterstaat.

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

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 16 augustus 2017 van het bevoegd gezag heeft ontvangen, gelezen en voor zover relevant voor het milieueffectrapport in haar advies verwerkt.

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 [3004](#) 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

