



Commissie voor de
milieueffectrapportage

A50 Ewijk–Paalgraven

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

5 juni 2024 / projectnummer: 3668



1 Advies over het MER en de aanvulling in het kort

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wil de bereikbaarheid en verkeersveiligheid op de A50 tussen Nijmegen en Eindhoven verbeteren. Vooral tussen Ewijk en Paalgraven zijn er knelpunten. De minister wil op dit traject de weg en de knooppunten aanpassen en vaststellen welke oplossing daarbij de voorkeur heeft. Voor dit besluit is een milieueffectrapport (MER) opgesteld.¹ In een voorlopig advies signaleerde de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') dat nog belangrijke informatie in dit MER ontbrak.¹ Het MER is vervolgens aangevuld met een addendum.² De minister van Infrastructuur en Waterstaat vraagt de Commissie nu te adviseren over de juistheid en de volledigheid van het MER en het addendum (hierna: 'de aanvulling') tezamen.

Wat staat in het MER en de aanvulling?

In het MER zijn twee alternatieven (alternatief 3 en 10) beschreven en op milieueffecten beoordeeld. De alternatieven verschillen in het aantal toegevoegde rijstroken.

De effectbeschrijving laat zien dat beide alternatieven negatieve tot zeer negatieve effecten hebben op de thema's leefbaarheid, natuur, landschap, cultuurhistorie, archeologie, bodem, water en duurzaamheid. In het MER staat dat een groot deel van de negatieve effecten zijn te mitigeren door het nemen van inpassingsmaatregelen en mitigerende en compenserende maatregelen.

De aanvulling op het MER richt zich specifiek op de onderwerpen waarover de Commissie in haar voorlopige advies om meer informatie vroeg:

- **Alternatieve beleidsvariant voor mobiliteitsmanagement:** de aanvulling legt uit dat deze niet is uitgewerkt, omdat dit door de regio wordt opgepakt.
- **Inzicht in resultaten deelrapporten:** de berekeningen zijn toegelicht voor lucht, geluid en verkeersveiligheid.
- **Effect mitigerende en compenserende maatregelen op natuur:** de aanvulling legt uit welke inhoudelijke en procedurele strategie is gekozen om met de toename van de stikstofdepositie om te gaan.
- **Trillingen:** er is een nader kwalitatief onderzoek uitgevoerd.
- **Duurzaamheid:** de aanvulling concentreert zich op een uitleg over CO₂ emissies.

Wat is het advies van de Commissie?

De Commissie waardeert de uitgebreide wijze waarop de aanvulling ingaat op het voorlopig toetsingsadvies. Het maakt goed duidelijk waarom bepaalde keuzes gemaakt zijn.

De Commissie constateert dat de aanvulling deels voorziet in de benodigde extra informatie. Er is nu voldoende informatie over geluid en trillingen.

De Commissie concludeert verder dat er voor deze fase voldoende milieu-informatie voor de besluitvorming beschikbaar is over natuur en over de onzekerheden daarin. Het MER geeft

¹ A50 Ewijk-Paalgraven, Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport, 19 maart 2024 / projectnummer:3668.

² Rapport MIRT-verkenning A50 Ewijk - Bankhoef - Paalgraven, Addendum PlanMER, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, RoyalHaskoningDHV, BH9661-RHD-24-03-RP-01-0001, 11 april 2024.

hiermee echter op dit moment niet de onderbouwing dat aantasting van de natuurlijke kenmerken van de nabijgelegen Natura 2000-gebieden kan worden voorkomen en bevat daarmee geen uitvoerbaar alternatief. De aanvulling maakt voldoende duidelijk dat dit onderdeel mogelijk een showstopper voor het project is.

Op een aantal wezenlijke onderwerpen ontbreekt nog essentiële informatie. De Commissie constateert dat de aanvulling voor deze punten het voorlopig toetsingsadvies niet opvolgt. Ondanks de uitgebreidheid van de uitleg acht de Commissie deze onvoldoende omdat er geen nieuwe feitelijke informatie is aangeleverd, die wel van belang is voor de besluitvorming. Het advies blijft daarmee onveranderd.

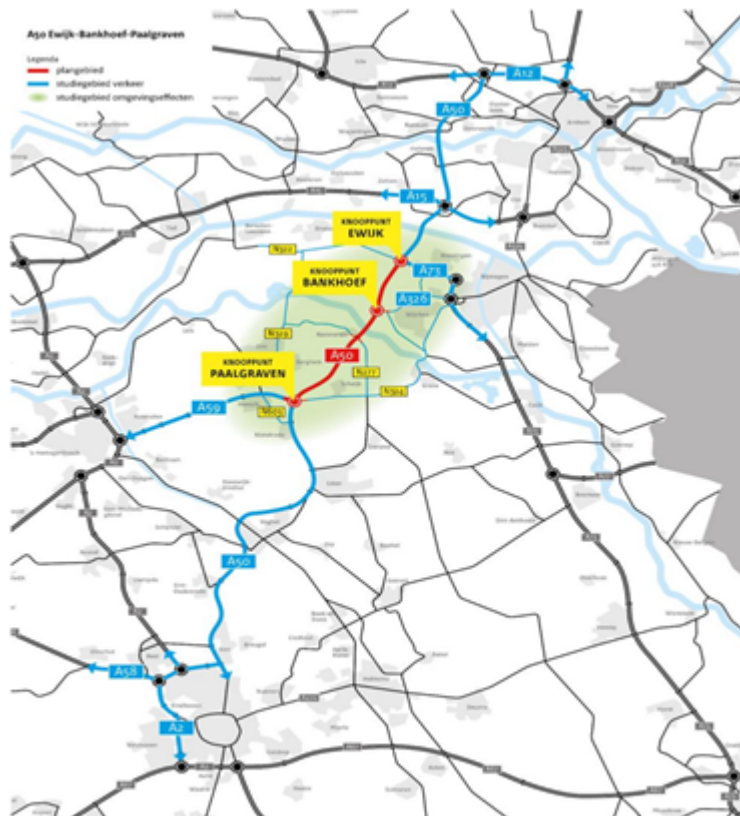
Er is voor gekozen om in het MER en/of de aanvulling geen alternatief voor mobiliteitsmanagement uit te werken of om dit bijvoorbeeld als variant bij de alternatieven op te nemen. Daardoor geeft het rapport geen inzicht in welke bijdrage niet-infrastructurele maatregelen kunnen leveren. De extra uitleg die de aanvulling geeft, doet niet af aan het feit dat daarmee belangrijke informatie ontbreekt om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen.

Ook voor het onderwerp verkeersveiligheid blijft het voorlopige advies onveranderd staan. Hier is ook verschil in interpretatie van de informatie in het MER.³ Dit geldt bijvoorbeeld voor de conclusie in het MER dat de verkeersveiligheid verbetert, terwijl het MER tegelijkertijd constateert dat de veiligheid in het studiegebied achter uitgaat.

Een deel van de opmerkingen van de Commissie is het gevolg van eerder gemaakte keuzes in het uitwerken van de MIRT-systematiek. Ze adviseert om in de toekomst bij andere activiteiten in de bestaande aanpak van trechters van oplossingen en reikwijdte ook alternatieve maatregelen mee te nemen, die vaak bestaan uit een pakket aan niet-infrastructurele maatregelen. Bestuurders krijgen hierdoor een completer beeld, meer keuzevrijheid en rijkere beslisinformatie.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.

³ De aanvulling geeft soms subjectieve interpretaties van feiten. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de interpretatie van Betalen naar gebruik en de beoordeling van CO₂.



Figuur 1 Plan- en studiegebied MIRT-verkenning A50 Ewijk - Bankhoef - Paalgraven (bron: MER).

Aanleiding MER

In het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) worden bereikbaarheidsopgaves, die door Rijk en regio samen onderkend zijn, uitgevoerd. Elk MIRT-project doorloopt na de startbeslissing een aantal stappen: verkenning, planuitwerking en realisatie, inclusief de bijbehorende beslismomenten. Dit project doorloopt nu de verkenning. De verkenning bestaat uit twee fases. In de analysefase zijn de kansrijke oplossingen gedefinieerd. In de beoordelingsfase worden deze oplossingen verder onderzocht, in de vorm van alternatieven. Dit leidt tot de keuze voor een voorkeursalternatief. Dit MER wordt opgesteld voor het besluit over het voorkeursalternatief, de voorkeursbeslissing.

Deze voorkeursbeslissing wordt in de plan- en studiefase verder uitgewerkt. Het resultaat daarvan wordt vastgelegd in een Projectbesluit. Voor het Projectbesluit wordt een project-MER opgesteld.

Een MER is in dit geval nodig omdat enkele alternatieven maatregelen bevatten om een weg van vier of meer rijstroken te wijzigen (J1). Ook is vooraf niet uit te sluiten dat de aanpassingen aan de A50 een significant negatieve invloed zullen hebben op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden zoals Rijntakken en Veluwe. Daarom moet een Passende beoordeling worden gemaakt, hetgeen verplicht tot het opstellen van een plan-MER.

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, 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. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag - in dit geval de minister van Infrastructuur en Waterstaat - besluit over het MIRT A50 Ewijk - Paalgraven.

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 staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer 3668 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 ook aan waar de aanvulling op het MER nog niet voldoende is. Deze constatering is opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is deze informatie essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming door de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

2.1 Mobiliteitsmanagement

Uit het voorlopig toetsingsadvies:

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER alsnog een volwaardige variant voor mobiliteitsmanagement uit te werken. Breng hiervan de milieueffecten in beeld en zet deze helder op een rij. Geef daarbij aan wat de effecten van aanvullende mobiliteitsmaatregelen zijn op doelbereik, milieu en leefomgeving (inclusief brede welvaart). Toets dit ook in het MKBA. Geef daarbij aan in hoeverre dit aanvullende onderzoek gevolgen heeft voor het voorkeursalternatief. Deze informatie moet expliciet beschikbaar zijn bij de besluitvorming. Beschrijf ook de maatregelen die genomen worden door de regio en een directe relatie hebben met deze verkenning en MER. Geef aan wat de effecten van de weg hierop zijn en op de meekoppelkansen.

Alternatieve beleidsvarianten

De aanvulling beschrijft de keuze om in dit project geen alternatieve beleidsvariant uit te werken met andere maatregelen dan de uitbreiding van een weg. Voor dergelijke maatregelen wordt verwezen naar de Strategische Mobiliteitsagenda, onder leiding van de provincies Gelderland en Noord-Brabant.⁴ Omdat in dit proces nog geen besluiten zijn genomen over concreet uitgewerkte maatregelen, worden deze maatregelen niet verder in de effectbeschrijving meegenomen.

De Commissie vindt onderzoek naar de bijdrage van andere, niet-infrastructurele maatregelen en naar de effecten van uitvoering van het totaalpakket essentiële informatie voor de besluitvorming. Bestuurders kunnen daarmee beoordelen of de oplossingen opwegen tegen de negatieve milieueffecten, lokaal en in het gehele studiegebied. De Commissie denkt bij dit onderzoek aan de niet-infrastructurele maatregelen opgenomen in de Strategische Mobiliteitsagenda en aan de Rijksmaatregelen, die in het MIRT-onderzoek⁵ A50 Knooppunt Ewijk – Bankhoef – Paalgraven zijn beschreven.

⁴ De aanvulling geeft overigens wel een goed overzicht van de verschillende, mogelijke maatregelen in deze Mobiliteitsagenda en wat daarvan de stand van zaken is.

⁵ MIRT-onderzoek A50 Knooppunt Ewijk – Bankhoef – Paalgraven Corridor Nijmegen–Eindhoven, Eindrapportage, Provincie Gelderland, 1 oktober 2019.

De Commissie merkt op dat haar eerdere adviezen over de inhoud van de NRD en haar toetsingsadvies hierover niet zijn opgevolgd. Ze maakt uit de aanvulling op dat de minister dit advies niet opvolgt.

De Commissie vindt de aanvullende informatie onvoldoende om te kunnen concluderen dat een onderzoek naar andere mobiliteitsmaatregelen niet zinvol is. Ze blijft daarom bij haar eerdere adviezen waarin ze stelt en uitlegt dat dit belangrijke informatie is die beschikbaar moet zijn voor bestuurders om zo keuzevrijheid te waarborgen.

Betalen naar gebruik

De Commissie merkt het volgende op. In de aanvulling staat op pagina 5 bij de *Gevoeligheidsanalyse Betalen naar Gebruik*: “Hieruit blijkt dat het effect van Betalen naar Gebruik op de situatie in 2040 zeer gering is”. In de alinea ervoor staat echter juist dat “Betalen naar Gebruik op etmaalniveau binnen het projectgebied leidt tot een afname van zo’n 5% verkeer”. De Commissie is het niet eens met de kwalificatie dat een afname van 5% zeer gering is. Dat er als gevolg van minder wegverkeer een verschuiving naar de spits optreedt, laat juist zien dat Betalen naar Gebruik wel degelijk effect sorteert. Er staan als gevolg van deze maatregelen andere mensen in de file. De beoordeling dient volgens de Commissie plaats te vinden op basis van het effect op de (totale) reistijd in het studiegebied en niet alleen op de ontwikkelingsniveaus (verhouding intensiteit versus capaciteit) op de A50.

2.2 Inzicht in resultaten deelrapporten

Uit het voorlopig toetsingsadvies:

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER de relevante informatie uit de deelrapporten in het MER op te nemen. Pas de verschillende scores in het hoofdrapport voor sommige aspecten aan, zorg voor een betere onderbouwing en een compleet, navolgbaar en expliciet overzicht. Dit is van belang om een gewogen besluit te kunnen nemen.

Verkeersveiligheid

Het MER en de aanvulling stellen dat de verkeersveiligheid op het traject zelf door allerlei ingrepen verbetert. De Commissie begrijpt dat dit voor de weg zelf geldt. Ze wijst erop dat de toename van het verkeersvolume ook tot meer ongelukken in het studiegebied leidt. Bij de reistijdeffecten en CO₂-emissies vindt wel de beoordeling plaats op basis van de effecten voor het gehele studie- en invloedsgebied. Het MER en de aanvulling maken niet duidelijk waarom voor de beoordeling van de verkeersveiligheid een ander schaalniveau is gehanteerd. De effecten op de verkeersveiligheid in het hele studiegebied, ruimer dan de weg zelf dus, zijn nu niet in beeld. Dit is relevant, omdat:

- het aantal voertuigkilometers in het studiegebied met 40% toeneemt;
- het positieve effect (lager risico) te klein is om het negatieve effect van de hogere verkeersprestatie te compenseren en
- als gevolg daarvan het aantal ongevallen en slachtoffers per saldo toeneemt.

De Commissie wijst erop dat uit het MER en de aanvulling blijkt dat de verkeersveiligheid in het hele studiegebied uiteindelijk afneemt. Dit komt door de toename van de totale hoeveelheid wegverkeer.

De Commissie beveelt aan om de beoordeling verkeersveiligheid expliciet te splitsen in risico (bijvoorbeeld per gereden kilometer) en het totale effect op de verkeersveiligheid. Dan sluiten ook MKBA en MER goed op elkaar aan. Ze beveelt aan dit ook in het project-MER goed uit te werken.

De Commissie constateert dat de conclusie, dat de verkeersveiligheid in een groter gebied achteruit gaat, onvoldoende duidelijk uit het MER naar voren komt. Het eerdere advies blijft daarmee staan.

Luchtkwaliteit

In de aanvulling is een hoofdstuk over luchtkwaliteit opgenomen. Hierin is nog een keer de tabel uit het oorspronkelijk MER opgenomen met de melding dat de resultaten passen binnen de beoordelingscriteria. De Commissie wijst er net als in haar voorlopig Toetsingsadvies op dat deze beoordelingscriteria niet adequaat zijn. De negatieve effecten van de woningen waar achteruitgang van de luchtkwaliteit wordt geconstateerd, worden hierin niet mee gewogen. De toegekende positieve score is daarmee niet navolgbaar. Het aantal woningen waar een toename van de luchtverontreiniging optreedt is groter dan het aantal huizen met een afname.

De gemiddelde verandering van de concentraties NO₂ in het projectgebied is 0,0 ug/m³. Dat er op enkele plekken een verbetering optreedt rechtvaardigt naar het oordeel van de commissie geen positieve beoordeling, omdat er op meer plekken een verslechtering optreedt.

Geluid

De aanvulling doet geen harde uitspraak over het halen van stand-still voor geluid. Dat is gezien de fase van het project ook te begrijpen. De Commissie constateert verder dat de (zeer) negatieve score nu voldoende duidelijk uit de stukken naar voren komt. Dit is van belang voor bestuurders en omwonenden.

Bodem en water

Er ontbreekt een (vlekken)kaart met mogelijke locaties voor compensatie van de natuur- en wateropgave. De Commissie beveelt aan deze informatie in het vervolgproces alsnog in het project-MER op te nemen.

2.3 Effect mitigerende en compenserende maatregelen op natuur

Uit het voorlopig toetsingsadvies:

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER te onderzoeken of de negatieve milieueffecten voldoende kunnen worden beperkt met mitigerende en compenserende maatregelen. Geef voor stikstof een beschouwing of het project via het doorlopen van een ADC-toets haalbaar is. Geef voor verkeersveiligheid inzicht in mitigerende maatregelen om toch de hoofddoelstelling hiervoor te halen. Beschrijf ook het effect van deze maatregelen. Beschrijf in hoeverre de conclusies over mitigerende en compenserende maatregelen consequenties hebben voor de keuze van alternatieven en voor de uitvoerbaarheid van het project.

Als gevolg van het project zal er sprake zijn van extra depositie op reeds overbelaste Natura 2000-gebieden, waaronder Veluwe en Rijntakken.⁶ Mitigerende en maatregelen zijn waarschijnlijk onvoldoende om deze effecten weg te nemen. Naar verwachting dient dit project daarom een ADC-toets⁷ te doorlopen.

Voor een deel gaat het om negatieve effecten op *prioritaire* habitats. In deze gevallen kunnen alleen motieven op het gebied van (verkeers)veiligheid, gezondheid en milieu geldige redenen van groot openbaar belang zijn om de voorgenomen activiteit uit te voeren. Als die er niet of onvoldoende zijn kan alleen de Europese Commissie toestemming geven voor het project. De aanvulling stelt: *“Het kerndoel van het project is namelijk het verbeteren van de doorstroming én het verbeteren van de verkeersveiligheid, waarbij de veiligheidsknelpunten niet dermate acuut zijn dat hiervoor op korte termijn maatregelen voor hoeven worden getroffen.* En vervolgens: *“Voor het project A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven bestaat de mogelijkheid dat de Europese Commissie om advies gevraagd moet worden.”* Voor de besluitvorming is dit belangrijke informatie.

De aanvulling gaat uitgebreid in op de ADC-toets en op de te volgen stappen. De keuze is om eerst na te gaan of externe saldering mogelijk is. Daarna wordt onderzocht of er dan nog effecten op *prioritaire* habitats over zijn. Voor niet-prioritaire habitats is een ADC-toets vervolgens eenvoudiger omdat dan ook sociaal-economische motieven (zoals woningnood, economie en werkgelegenheid) mogen gelden als dwingende reden van groot openbaar belang. De Commissie begrijpt de keuze voor deze strategie en onderschrijft ook de conclusie dat de uitkomst daarvan op dit moment nog onzeker is.

De Commissie concludeert dat er voor deze fase voldoende milieu-informatie voor de besluitvorming beschikbaar is over natuur en over de onzekerheden daarin. Het MER geeft hiermee op dit moment daarom niet de onderbouwing dat aantasting van de natuurlijke kenmerken van de nabijgelegen Natura 2000-gebieden kan worden voorkomen. De Aanvulling maakt voldoende duidelijk dat dit onderdeel mogelijk een showstopper voor het project is. Duidelijk is dat het MER op dit moment geen uitvoerbare alternatieven bevat.

Hoewel het MER en de aanvulling nog steeds geen zekerheid geven over de uitvoerbaarheid van het project vanwege de effecten op Natura 2000-gebieden is er nu wel een voldoende volledig en kloppend beeld van de procedurele risico's op dat vlak. De Commissie beveelt aan deze conclusie ook in de inleiding en/of de conclusies te vermelden, zodat beslisinformatie transparant en eenvoudig is te vinden.

Aanvullend zijn nog de volgende procedurele risico's relevant voor besluitvorming:

- Uit jurisprudentie blijkt dat maatregelen alleen als mitigerende maatregelen kunnen worden meegenomen, als deze niet al nodig zijn voor de verbetering of het behoud van het gebied of het voorkomen van verslechtering of versterking van het gebied.⁸
- Het compenseren van extra stikstofdepositie op overbelaste habitats met een zeer lange ontwikkelingstijd (zoals H9190 Oude eikenbossen op de Veluwe) waarvoor ook

⁶ Zie ook de Natuurdoelanalyse Veluwe, Eindconcept Provincie Gelderland (57), 5 juni 2023.

⁷ A: zijn er alternatieven? D: zijn er dwingende redenen van groot openbaar belang? C: worden nodige compenserende maatregelen getroffen waardoor de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.

⁸ Hoe een maatregel kan worden aangemerkt, zal moeten blijken in een nadere gebiedsanalyse per Natura 2000-gebied waarin de benodigde instandhoudings- en passende maatregelen worden benoemd. Zolang deze gebiedsanalyses niet beschikbaar zijn, is niet duidelijk welke maatregelen nog beschikbaar zijn als mitigerende maatregel.

nog geen herstelstrategieën beschikbaar zijn, is binnen redelijke grenzen niet mogelijk. De aanvulling verwoordt dit echter als “zeer uitdagend”.

2.4 Trillingen

Uit het voorlopig toetsingsadvies:

De Commissie adviseert om de trillingen in het MER te kwantificeren. Het kan vanwege de relatief korte afstand tot de weg en het grote aandeel vrachtverkeer een relevant omgevingsaspect zijn. Dit geldt vooral in de nabijheid van oneffenheden.

Het aanvullende onderzoek naar trillingen is kwalitatief uitgevoerd en baseert zich op de afstand tussen de verbreding van de A50 en toename van het aantal woningen binnen de invloedssfeer van 50 meter. In de aanvulling staat dat als gevolg van de wegverbreding bij 18 woningen de trilling-belasting toeneemt. Dit leidt tot een negatieve beoordeling. Voor het niveau van dit plan-MER is het aspect trillingen ondanks het kwalitatieve karakter naar het oordeel van de Commissie nu voldoende onderzocht. Ze beveelt daarbij aan trillingen in de volgende fase kwantitatief te onderzoeken.⁹

2.5 Duurzaamheid: CO₂ emissies

De aanvulling neemt op correcte wijze het gehele studiegebied mee. Ook de onderbouwing is goed navolgbaar. De conclusie in de aanvulling is dat het een ‘bescheiden’ toename is van CO₂-emissies, uitgedrukt in percentages (tussen de 0,4% en 1,4% ten opzichte van de referentiesituatie). De toegekende score is nul. Dit is conform de toelichting bij het beoordelingskader (hoofdrapport MER), dat stelt dat wijzigingen van -5% tot +5% CO₂-uitstoot de score nul krijgen.

De Commissie constateert echter dat er in absolute zin sprake is van een significante toename van de CO₂-emissies. Ter aanvulling: de maatschappelijke kosten van de (extra) CO₂-emissies bedragen, zoals aangegeven in de MKBA, tussen de €111 miljoen en €407 miljoen (contante waarde 2029), ofwel 28% tot wel 85% van de investeringskosten. Dit betekent naar de mening van de Commissie dat de score voor de CO₂ uitstoot in de beoordelingstabel een min zou moeten zijn.

⁹ Daarbij geeft de Commissie voor het vervolg nog het volgende mee. De Aanvulling stelt: “Anderzijds is de fundatie van de Maasbrugpijlers en de landhoofden zo zwaar, dat dit de verhoogde kans op trillingsemissie van de dilataties of uitzetvoegen neutraliseert.” Het is niet correct om zonder verder onderzoek te stellen. De afstand is dusdanig kort en aanstoting kan groot zijn (VW van > 30 ton) dat dit nog maar de vraag is.

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. 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:

ir. Eric van der Aa
drs. Simone Filippini (voorzitter)
drs. Tjeerd Gorter (secretaris)
drs. Wim Korver
ing. Wim van der Maarl
Margo Meeuwissen MSc

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Voorkeursbesluit A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven, vast te leggen in een structuurvisie.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor projecten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een milieueffectrapport (MER) vereist zijn. Uit [Bijlage V van het Omgevingsbesluit](#) onder de Omgevingswet volgt om welke projecten het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om het project J1, Wegen: “De verlegging of verbreding van een bestaande weg met twee rijstroken of minder tot een weg met vier of meer rijstroken die betrekking heeft op een ononderbroken tracé-lengte van 10 km of meer.” Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom wordt een plan-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

De minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Initiatiefnemer besluit

De minister van Infrastructuur en Waterstaat.

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

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3668](#) 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

