



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

MIRT-Verkenning A4 Burgerveen - N14

Addendum Milieueffectrapport



Colofon

Versie	
Opdrachtgever	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Auteur	
Projectnummer	0435466

1 Inleiding

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat wil de doorstroming op de A4 tussen Knooppunt Burgerveen en de aansluiting N14 verbeteren. Hiertoe is een MIRT-verkenning (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) doorlopen. De MIRT-verkenning mondt uit in een voorkeursbesluit, waarin een voorkeursalternatief gekozen wordt. De uitkomst hiervan is vastgelegd in een Ontwerp Structuurvisie. Hierbij is een plan-MER opgesteld. Beiden hebben, met de achterliggende onderzoeken, ter inzage gelegen van 24 januari 2020 tot en met 5 maart 2020. Een ieder kon hierop een zienswijze indienen.

De Minister heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) 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. Het advies is meegenomen bij het opstellen van de definitieve stukken.

Het advies over het MER en de achterliggende rapporten leidt tot enkele toelichtingen en aanpassingen. Daarom, en om het geïnteresseerden en belanghebbenden zo makkelijk mogelijk te maken de wijzigingen te vinden, is gekozen om niet het MER en de achterliggende rapporten aan te passen, maar aanpassingen gebundeld in dit addendum op te nemen. De zienswijzen die in de genoemde periode zijn ingediend, hebben overigens niet geleid tot aanpassingen van het MER of de achterliggende rapporten. Het addendum zal, samen met de definitieve Structuurvisie en de nota zienswijzen, gepubliceerd worden op www.platformparticipatie.nl.

De definitieve Structuurvisie bevat ten opzichte van de Ontwerp-Structuurvisie naar aanleiding van dit Addendum gewijzigde passages met betrekking tot stikstofdepositie.

Tot slot zijn in dit Addendum, los van de doorwerking van het advies van de Commissie voor de m.e.r., enkele ambtshalve wijzigingen in het MER benoemd.

1.1 Toetsingsadvies

De onafhankelijke Commissie voor de 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 heeft het advies voor dit project gegeven in het "Toetsingsadvies over het milieueffectrapport MIRT-Verkenning A4 Burgerveen N14" op 9 april 2020.

Wat is advies van de Commissie?

"In haar persbericht geeft de Commissie aan dat het Milieueffectrapport de milieueffecten goed in beeld brengt. De effecten op geluid zijn zorgvuldig en voldoende gedetailleerd verkend voor deze fase¹. De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER nog een aantal aandachtspunten. Deze informatie is volgens de Commissie 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 verkeersveiligheid² worden bereikt, vergeleken met de 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 de natuurregelgeving."*

1.2 Doorwerking in Structuurvisie

Naar aanleiding van dit addendum wordt de Structuurvisie ten opzicht van de Ontwerp Structuurvisie als volgt aangepast:

- *De tekst 'per saldo voor de aanleg- en gebruiksfase' in het kader op pagina 24 wordt geschrapt.*
- *In het kader op pagina 24 wordt de volgende zin toegevoegd: Op basis van het voorgaande is bij het vaststellen over de Structuurvisie voldoende zekerheid over de haalbaarheid van het voornemen. In de navolgende planuitwerking wordt het stikstofdepositie-effect van het voornemen nader onderzocht als onderdeel van het project-MER. In die fase komt hiertoe ook meer inzicht in de werkzaamheden gedurende de realisatiefase waarvan dan effecten nader beschouwd kunnen worden.*

1.3 Leeswijzer

Dit addendum volgt de opbouw van het advies van de Commissie voor de m.e.r. In de navolgende hoofdstukken wordt ingegaan op:

- Hoofdstuk 2: Afbakening MER;
- Hoofdstuk 3: Doelen en doelbereik;
- Hoofdstuk 4: Verkeersveiligheid;
- Hoofdstuk 5: Natuur;
- Hoofdstuk 6: Het vervolg;
- Hoofdstuk 7: Overige aanpassingen in het MER.

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.

² In het kader van de beantwoording m.b.t. het aspect verkeersveiligheid is relevant op te merken dat verkeersveiligheid op zichzelf geen projectdoel is. Wel is een verkeersveilig wegontwerp een uitgangspunt bij aanpassing van de weg en zijn effecten op verkeersveiligheid in het MER inzichtelijk gemaakt. Aanpassing aan het Ringvaartaquaduct en de verdiepte ligging bij Leiderdorp worden primair gedaan ten behoeve van de doorstroming en – zoals gebruikelijk – verkeersveilig ontworpen.

2 Afbakening MER

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.

De Commissie constateert dat de Ontwerp-Structuurvisie naast de maatregelen aan de A4 zelf, ook ingaat op "maatregelen op het gebied van openbaar vervoer en fiets en een werkgevers-/mobiliteitsaanpak [...] en [...] aandachtspunten in de verkeersuitwisseling tussen de A4 en het onderliggend wegennet [...]."

Vervolgens stelt de Commissie dat maatregelen die in de Structuurvisie zijn opgenomen deels wel en deels niet zijn beoordeeld. Hierbij heeft de commissie twee vragen:

- 1) De eerste is of door verbetering van het OV een rijstrook achterwege kan blijven. De Structuurvisie stelt dat niet het geval is;*
- 2) 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 dan wel aan te geven waarom dit niet kansrijk is.*

Geen extra rijstrook nodig door inzet op openbaar vervoer?

In het advies van de Commissie is aangegeven dat de effecten van openbaar vervoer en fietsmaatregelen niet zijn opgenomen in het MER. Voor de relatie tussen het voornemen (waarvoor het MER is opgesteld) en dergelijke meekoppelkansen verwijzen wij naar paragraaf 4.5 van het MER. Hierin wordt geconcludeerd dat de effecten van deze maatregelen heel beperkt zijn. Daarom worden OV- en fietsmaatregelen niet verder onderzocht als volwaardig alternatief en ook niet verder in het MER opgenomen. Er wordt wel, samen met de Provincie Zuid-Holland en een aantal betrokken gemeenten, gekeken naar fietsmaatregelen en de haalbaarheid van een eventuele Mobiliteits hub. Echter, dit gebeurt als mogelijke meekoppelkansen. Dit proces is tijdens de Verkenning gestart en krijgt een vervolg in de Planuitwerking.

In fase 1 van de verkenning is, mede met de betrokken overheden en de omgeving, breed naar oplossingen voor de problematiek op de A4 gezocht. Naast capaciteitsuitbreidingen betreft dit mogelijke oplossingen die leiden tot minder verkeer op de A4, zoals fiets- en openbaar vervoermaatregelen. Alle verzamelde maatregelen zijn beoordeeld in factsheets die als bijlage V bij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau zijn gevoegd³. Hierbij is een inschatting gemaakt van de bijdrage van deze maatregelen aan het oplossen van de problematiek. Er is door middel van de Mobiliteitscan (een verkeersmodel) inzichtelijk gemaakt dat deze maatregelen samen hooguit leiden tot een paar honderd voertuigen minder op de A4⁴.

³ De Notitie Reikwijdte en Detailniveau met bijlagen is te raadplegen op www.a4burgerveen-n14.nl/bibliotheek/documenten-publiek.

⁴ Hierbij is nog geen rekening gehouden dat een deel van deze ruimte weer ingenomen zal worden door nieuw verkeer (de zogenaamde latente vraag) en dat deze maatregelen deels dezelfde doelgroep betreffen. Het gezamenlijk effect is hiermee kleiner dan de optelsom van het effect van de maatregelen.

Uit de factsheets blijkt het effect van de meest relevante maatregelen:

- *Nieuw treinstation Leiden Meerburg: afname < 50 mvt/uur;*
- *Busverbinding Leiden – Schiphol via A4: circa 200 mvt/etm op dit traject;*
- *Extra langeafstand fietsverbindingen: afname tot 50 mvt/uur⁵;*
- *Mobiliteits hub Hoogmade 100 – 150 mvt/uur.*

Dit effect is ten opzichte van de circa 13.000 tot 18.000 motorvoertuigen in de spits per richting in de referentie in 2030 op de A4 te marginaal om een oplossing te bieden als alternatief voor een wegverbreding. Zo is uit het MER af te leiden dat zelfs bij een volledige extra rijstrook (extra capaciteit van circa 1.700 motorvoertuigen per uur, per richting) de doorstroming op de A4 nog steeds niet optimaal is. Op een deel van het traject resteren I/C-waarden⁶ van hoger dan 0,8 en zelfs 0,9. Ook met een extra rijstrook – met een groter positief effect dan voorgenoemde maatregelen - resteert een filekans. Dus ook met een ruime inzet op openbaar vervoer en andere mobiliteitsvoorzieningen is een extra rijstrook op de A4 nodig. Er is gebleken dat alternatieven die alleen op andere vormen van mobiliteit zijn gebaseerd de problematiek, zowel qua capaciteit als qua veiligheid, op de A4 niet (voldoende) aanpakken. Dat laat nog onverlet dat ze qua ruimtelijke impact en investering (ruim) buiten de scope van het project vallen.

Voorts wordt opgemerkt dat nog verdergaande maatregelen (zoals een spoorverdubbeling) heel ingrijpend zijn, niet sneller gerealiseerd zijn en duurder zijn dan een wegverbreding. Daarnaast zal dit niet de aantallen reizigers van de A4 halen die nodig zijn voor het oplossen van de problematiek. De conclusie is daarom dat voor het oplossen van de problematiek op de A4 tussen Burgerveen en de N14 altijd een vorm van wegwitbreiding nodig zal zijn.

Rijstroken reserveren voor OV?

Het onttrekken van rijstroken aan de A4 ten behoeve van het openbaar vervoer is als oplossingsrichting niet beschouwd (en was ook geen onderdeel van de groslijst van mogelijke oplossingen). De capaciteit van de A4 neemt door het onttrekken van een rijstrook aanzienlijk af. Onder verwijzing naar de potentiële bijdrage van een busverbinding Leiden –Schiphol (eerder in deze paragraaf) valt bovendien af te leiden dat een buslijn over de A4 aanzienlijk minder vervoersbewegingen faciliteert dan auto's op een reguliere rijstrook. Een dergelijke maatregel is daarom in het MER niet nader beschouwd. De bestuurlijke keuze uit de Startbeslissing (eind 2017) om een capaciteitsuitbreiding van de A4 – in de vorm van de lange variant tussen Burgerveen en de N14 – te onderzoeken is bevestigd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (voorjaar 2019).

Milieueffecten van de overige maatregelen

De overige maatregelen op het gebied van openbaar vervoer, fiets en hubs dragen weliswaar positief bij aan een (multimodale) bereikbaarheid van de regio of optimalisatie van de doorstroming op aansluitingen, maar bieden – zoals hiervoor beschreven – niet de oplossing voor de A4 als volwaardig alternatief voor de wegverbreding. Deze maatregelen (anders dan enkele specifiek in de Structuurvisie benoemde nader te onderzoeken maatregelen op het gebied van Smart Mobility (zie hieronder)) maken daarom ook geen onderdeel uit van het voorkeursbesluit, zoals opgenomen in de Ontwerp Structuurvisie maar kunnen wel onderdeel zijn van een eventueel pakket aan meekoppelkansen in nader te maken afspraken tussen de diverse overheden.

⁵ De fiets kan maar beperkt een oplossing bieden. Het verkeer over de A4 gaat voor het grootste deel over grotere afstanden dan de actieradius van een elektrische fiets toelaat, wat maakt dat het maar voor een klein deel van de reizigers een alternatief is.

⁶ I/C-verhouding: de verhouding tussen de Intensiteit van het verkeer op de weg en de Capaciteit van de weg, als indicatie van de kans op file.

In paragraaf 4.3 van de Ontwerp Structuurvisie zijn afspraken opgenomen over de uitwerking van de overige maatregelen, waaronder het nader onderzoeken van overige maatregelen met de partners in de regio. Het is daarmee correct dat de effecten van deze maatregelen in het MER niet nader zijn beschreven als onderdeel van het voornemen. Er zijn/worden hiervoor haalbaarheidsstudies gestart; eventuele kansen worden uitgewerkt op basis van nader te sluiten bestuursovereenkomsten.

Aanvullende maatregelen die wel deel uitmaken van de planstudie voor de A4 (deze liggen fysiek binnen de scope van het project) en mogelijk van het navolgende Tracébesluit⁷ zijn:

- Een zo optimaal mogelijke verdeling van verkeer over de hoofd- en parallelrijbanen op basis van actuele reistijden geplaatst op dynamische bewegwijzering boven de weg en/of in-car;
- Gedragsbeïnvloeding; inzetten op mobiliteitsmanagement en daarmee de werkgeversaankpak in de regio als handvatten voor vraagsturing, met name gekoppeld aan de bouwfase van het Ringvaartaquaduct.

Deze maatregelen worden in de navolgende planstudiefase nader uitgewerkt. Ze dragen bij aan het doelbereik, maar niet aan de onderscheidende milieueffecten. Deze maatregelen vragen geen extra ruimte (waarvoor effecten beschouwd moeten worden) en betreffen effecten op een detailniveau dat te gedetailleerd is voor een verkenning. Het gaat meer om 'finetuning' van de verkeersstromen over de hoofd- en parallelrijbaan en de tijdelijke sturing van verkeersstromen en het gebruik in de realisatiefase.

De verdere uitwerking van bovengenoemde onderwerpen vindt in een separaat proces plaats. Voor dit proces wordt een Intentieovereenkomst en daarna mogelijk een Bestuursovereenkomst opgesteld. Andere overheden dan de Rijksoverheid pakken deze maatregelen die als meekoppelkans bij het project tot stand zijn gekomen op. Het Rijk ondersteunt deze initiatieven.

Conclusie

- De beschrijvingen en effectbeoordelingen in het MER en de Ontwerp Structuurvisie voor wat betreft fiets en OV sluiten op elkaar aan;
- Op basis van voorgaande beschrijving is er geen aanleiding voor nader onderzoek voorafgaand aan het vaststellen van de Structuurvisie;
- Naar aanleiding van dit deel van het advies van de Commissie zijn er geen aanpassingen nodig in het MER af de achterliggende rapporten;
- Het Rijk ondersteunt de andere overheden in de nadere uitwerking van de gesignaleerde meekoppelkansen.

⁷ Ten gevolge van de aankomende Omgevingswet is mogelijk sprake van een uitwerking in een Projectbesluit, in plaats van een Tracébesluit.

3 Doelen en doelbereik

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.

Kwantificering van de doelstelling

De doelstelling voor de Verkenning is beschreven in de Startbeslissing en Notitie Reikwijdte en Detailniveau en richt zich op het verbeteren van de doorstroming.

"De doelstelling van deze MIRT-Verkenning is het verbeteren van de verkeersdoorstroming (verminderen voertuigverliesuren/economische verlieskosten) op de A4 tussen Knooppunt Burgerveen en de N14 en daarmee het verbeteren van de bereikbaarheid van diverse (economisch belangrijke) locaties in de Randstad. Het verbeteren van de verkeersdoorstroming op de A4 bij Leiden zal minder overbelasting van het onderliggend wegennet bij congestie en incidenten als positief effect hebben."

Bij het formuleren van de doelstelling is rekening gehouden met de toen reeds beschikbare analyses over de (verslechterde) doorstroming in het toekomstjaar 2030, waaronder de verkeersprognoses en verkeersdrukke (I/C verhoudingen) in het jaar 2030.

Gedurende de Verkenning zijn er bij het Ringvaartaquaduct en de verdiepte ligging bij Leiderdorp bestaande aandachtspunten op het gebied van de verkeersveiligheid geconstateerd die – als gevolg van de capaciteitsuitbreiding – opgelost worden als onderdeel van het voorkeursalternatief. De oplossingen die bij het Ringvaartaquaduct en de verdiepte ligging bij Leiderdorp zijn gekozen om de doorstroming te verbeteren zijn verkeersveilig ontworpen en leiden daarmee op die locaties – als neveneffect – tot een verbetering van de verkeersveiligheid.

Zoals de Commissie stelt zijn de doelen niet nader kwantitatief gemaakt.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)⁸ is opgenomen: "De streefwaarde voor het hoofdwegennet is dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits (...)". Dit is de enige kwantitatieve doelstelling voor rijkswegen, waaronder de A4. Maar dit wil niet zeggen dat alle congestie tot een reistijdfactor 1,5 geaccepteerd is. Ook bij een lagere reistijdfactor kan er aanleiding zijn de doorstroming te willen verbeteren. Er zijn hierbij meer criteria, zoals de verhouding tussen de verkeersintensiteit (I) en de wegcapaciteit (C) en het totale aantal voertuigverliesuren die de onderbouwing kunnen aanvullen. Tevens hoeft bereikbaarheid niet altijd bepalend te zijn voor het doelbereik. Veiligheid, leefbaarheid, robuustheid, ontlasting van onderliggende wegen, etc. zijn andere mogelijke factoren in de beleidsafweging.

⁸ Ministerie van Infrastructuur en Milieu, maart 2012

Omdat er meer is dan de reistijdfactor is de doelstelling voor de A4 uitgebreider beschreven. Voor A4 Burgerveen geldt bovendien dat alleen deze factor geen kapstok biedt voor dit project, doordat de norm niet overschreden wordt⁹. De enige kwantitatieve, vooraf bepaalde norm die er is, is niet bruikbaar. Daarom is de bereikbaarheidsdoelstelling voor het project uitgebreider beschreven dan het sec moeten voldoen aan een kwantitatieve norm. Het project levert een bijdrage aan de verbetering van de verkeersdoorstroming en dat is zichtbaar in zaken als I/C verhouding, de afname van voertuigverliesuren en de positieve ratio uit de MKBA. Juist op het gebied van verkeersveiligheid zijn gedurende de MIRT-Verkenning aanvullende maatregelen aan de scope van het project toegevoegd die nodig zijn om een capaciteitsverruiming te realiseren; het vervangen van het Ringvaartaquaduct en de extra rijstroken in de verdiepte ligging bij Leiderdorp.

In de Startbeslissing is aangegeven om welke redenen dit project is opgestart, als onderdeel van een bredere beleidsmatige doelstelling. Het doel van het project is een betere doorstroming en daarmee een betere bereikbaarheid op de A4. Dit is uitgedrukt in de doelstelling om een reductie van voertuigverliesuren te bereiken. De exacte hoeveelheid waarmee is niet verder gekwantificeerd, maar onderdeel van een bredere beleidsafweging. Een bredere afweging in het MIRT heeft ertoe geleid dat de problematiek hier wordt aangepakt. Elke verbetering is hier wenselijk en wordt breed gedragen in de regio. Het project heeft bij de invulling van haar opdracht met de gebruikelijke onderzoeken voor beslisinformatie voor de Minister gezorgd. Op basis hiervan heeft zij de keuze voor het Voorkeursalternatief gemaakt.

Meer capaciteit toevoegen (door middel van wegverbreding) zorgt voor meer en een betere afwikkeling van verkeer door het verhogen van de verkeersprestaties (zeker in combinatie met de verschillende maatregelen voor de verbetering van de verkeersveiligheid). Qua kosten/baten heeft dat een flink positief resultaat. Niettemin is en blijft de A4 een drukke weg. Er zit een limiet aan het aantal rijstroken wat naast elkaar gelegd kan worden: je kunt blijven verbreden, maar het is een politieke afweging hoe ver je daarin wil gaan. Dat is ook de reden waarom naast de verbreding ook met de partners in de regio ingezet wordt op een mobiliteitsaanpak/werkgeversaanpak zowel tijdens de aanlegfase (als er grote hinder is) als meer structureel. Hiermee is een start gemaakt en dit wordt in de komende fase verder vormgegeven.

Tot slot wordt opgemerkt dat uit de reactie van de Commissie niet blijkt dat er in het MER (milieu)informatie mist om te beoordelen of projectdoelen gehaald worden. De reactie raakt vooral het politieke afwegingskader en de te maken beleidsafweging op basis van deze informatie.

Conclusie

- Op basis van voorgaande beschrijving is er geen aanleiding voor nader onderzoek voorafgaand aan het vaststellen van de Structuurvisie;
- Het MER bevat de benodigde informatie om het doelbereik te kunnen beoordelen;
- Van de beperkte beschikbaarheid van kwantitatieve kaders om het doelbereik te toetsen wordt kennisgenomen bij het vaststellen van de Structuurvisie.

⁹ Tussen de N14 en de N11 in het jaar 2030 in de ochtendspits deze factor 1,5. Er is in het plangebied geen sprake van normoverschrijding.

Indexcijfers verkeersaspecten

De Commissie constateert dat de indexcijfers (red. voor voertuigverliesuren) in het achtergrondrapport verkeer en het MER niet overeenkomen.

De verbetering van de doorstroming, zoals opgenomen in het achtergrondrapport verkeer, zijn correct. Abusievelijk zijn in het hoofdrapport MER andere percentages opgenomen voor de vergelijking met de referentie. De indexcijfers in het MER zijn wel correct weergegeven.

Tabel 3-1 Verandering voertuigverliesuren t.o.v. referentie (jaar 2030)

Tabeltekst	Hoofdrapport (niet-correcte weergave)	Achtergrondrapport (correcte weergave)
A4 Burgerveen – N14	- 93%	- 67%
Overige hoofdwegenet	+ 9%	+17%

Ondanks de verschillen geven de gewijzigde percentages ten behoeve van de besluitvorming geen wezenlijk andere informatie. Op de A4 Burgerveen – N14 is een substantiële afname van voertuigverliesuren. Op de overige hoofdwegen is er een beperkte toename van voertuigverliesuren.

Zowel de afname als de toename is beperkt kleiner dan opgenomen in het hoofdrapport MER.

De constatering van de Commissie dat het aantal voertuigverliesuren op de A4 tussen Burgerveen en de N14 in 2030 (inclusief het planvoornemen) nog steeds hoger is dan in 2014 klopt en is inzichtelijk gemaakt in het achtergrondrapport verkeer. In het hoofdrapport wordt – ,zoals gebruikelijk, – de vergelijking gemaakt met de referentiesituatie en niet met de huidige situatie. De constatering van de Commissie voor de m.e.r. is daarmee niet relevant. Het projectdoel gaat daarmee ook uit van een verbetering ten opzichte van de referentiesituatie en niet ten opzichte van de huidige situatie (zie ook 'kwantificering van de doelstellingen', eerder in dit hoofdstuk).

Conclusie

- Dit addendum corrigeert met tabel 3-1 de tabel 6.6 in het MER met betrekking tot de verandering van het aantal voertuigverliesuren t.o.v. de referentie. De conclusies op dit aspect worden hiermee niet wezenlijk anders;
- Naar aanleiding van dit deel van het advies van de Commissie zijn er geen aanpassingen nodig in de Structuurvisie of de achtergrondrapporten bij het MER;
- Van de aanpassing van tabel 3-1 in het MER wordt kennis genomen bij het vaststellen van de Structuurvisie.

Anders presenteren

Met de correctie, zoals opgenomen in tabel 3-1 van dit Addendum en de toelichting in hoofdstuk 4 van dit addendum, wordt ervan uitgegaan dat invulling is gegeven aan het helderder presenteren van het doelbereik.

4 Verkeersveiligheid

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.

Beoordeling referentiesituatie

De Commissie vraagt zich (...) af hoe (...) de referentiesituatie – met een aanzienlijke toename van het verkeer en een ongewijzigde weginrichting- het gebundelde verkeersveiligheidsniveau (kwantitatief en kwalitatief) als 'neutraal' kan worden beoordeeld.

Zoals gebruikelijk in een MER worden de alternatieven beoordeeld ten opzichte van de referentie (het toekomstjaar 2030, zonder aanpassingen). De referentie scoort hiermee per definitie neutraal. Bovendien zijn de projectdoelen gesteld ten opzichte van de referentie niet ten opzichte van de huidige situatie (zie hiervoor ook hoofdstuk 3).

Voorts is in het achtergrondrapport verkeersveiligheid de ontwikkeling van het verkeer en de verkeersveiligheid tussen de huidige situatie en de referentie inzichtelijk gemaakt als onderdeel van de probleemschets.

Verhouding kwalitatieve en kwantitatieve beoordeling verkeersveiligheid

De Commissie stelt dat door de gemiddelde risicocijfers (red: uit de kwantitatieve analyse) te corrigeren op basis van aannamen (red; uit de kwalitatieve analyse), impliciet wordt 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.

Er kan juist gesteld worden dat de huidige situatie en de referentiesituatie onveiliger zijn dan uit de kwantitatieve analyse op basis van generieke kentallen blijkt, en daarmee sprake is van een ruimere verbetering van de verkeersveiligheid door het voornemen (zie ook tabellen 4-1 en 4-2). De alternatieven leiden er toe dat in de toekomst de A4 in het plangebied een meer gemiddeld risicoprofiel krijgt. Op de A4 zijn twee specifieke locaties waarvoor een kwantitatieve analyse op basis van generieke kentallen niet het juiste beeld geeft. Deze locaties zijn zo specifiek dat er geen kentallen voor verkeersveiligheid beschikbaar zijn. Om die reden is een combinatie van methoden gehanteerd.

Het betreft de locaties:

- Verdiepte ligging Leiderdorp, in zuidelijke richting. Hier is sprake van het verlaten van een verdiepte ligging, een uitvoegstrook en een afstropping op de hoofdrijbaan;
- Ringvaartaquaduct, in zuidelijke richting. Hier is sprake van een scheidingswand tussen de rijstroken van één rijrichting.

Er is daarom gekozen voor twee aanvullende benaderingen.

- De kwantitatieve methode geeft inzicht in de mate waarin de verkeersveiligheid verandert door de verandering van de verkeersintensiteit in het plan- en studiegebied;
- De kwalitatieve methode geeft inzicht in het effect van het oplossen van specifieke bestaande verkeersveiligheidsaandachtspunten, waarvoor in de kwantitatieve methode geen kentallen beschikbaar zijn.

Op de genoemde locaties wordt in de alternatieven door een andere weginrichting het risico op ongevallen aanzienlijk verlaagd, door het wegnemen van een risicovolle inrichting van de weg. Dat deze locaties niet passen in de kentallen wordt aangetoond in onderstaande tabel. Aanvullend op de informatie uit het MER, wordt hierin de vergelijking nader onderbouwd op basis van geregistreerde en berekende slachtofferongevallen¹⁰. Deze geeft het gemiddelde aantal slachtofferongevallen volgens kentallen en het aantal slachtofferongevallen op deze locaties weer.

Tabel 4-1 Ongevallen huidige situatie per kilometer¹¹

Locatie	Bron	Toelichting	Aantal slachtoffers/ km/ jaar
Gemiddeld aantal ongevallen traject Burgerveen – N14	Achtergrondrapport verkeersveiligheid. Kwantitatieve analyse verkeersveiligheid	26 berekende slachtofferongevallen in beide richtingen samen = 13 slachtofferongevallen per richting (over 25 km) = 0,5 slachtofferongevallen per km	0,5
Feitelijke situatie A4 Ringvaartaquaduct (in zuidelijke richting)	Bestand geregistreerde Ongevallen in Nederland (BRON)	4 geregistreerde slachtofferongevallen in periode 2014 -2019 over 0,5 km (km 20.7 – 21.2) = 1.3 slachtofferongevallen per jaar per km	1.3
Feitelijke situatie A4 Leiderdorp (in zuidelijke richting)	Bestand geregistreerde Ongevallen in Nederland (BRON)	37 geregistreerde slachtofferongevallen in periode 2014 -2019 over 2,2 km (km 31,8 – 33,0) = 2,8 slachtofferongevallen per jaar per km	2,8

Dat een negatieve beoordeling zeker niet op zijn plaats is, wordt duidelijk als de toename van het aantal slachtofferongevallen in het plangebied (door meer verkeer) naast de voorziene afname op voorgenoemde risicolocaties (door wegnemen van de risico's) wordt weergegeven. Onder de tabel is een toelichting opgenomen op de verandering van het aantal slachtofferongevallen.

Tabel 4-2 Verandering aantal slachtofferongevallen

Locatie	Verandering aantal slachtofferongevallen	Oorzaak
Traject Burgerveen – N14 (25 km, noord- en zuidwaarts)	+ 3,7	Toename verkeer
A4 Ringvaartaquaduct (0,5 km, in zuidelijke richting)	- 0,4	Wegnemen risicolocatie
A4 Leiderdorp (2,2 km, in zuidelijke richting)	- 5,0	Wegnemen risicolocatie

¹⁰ In het MER en het achtergrondrapport Verkeersveiligheid is bij de kwalitatieve beoordeling gebruik gemaakt van geregistreerde ongevallen, terwijl de kwantitatieve analyse heeft plaatsgevonden voor slachtofferongevallen.

¹¹ Vanwege het indicatieve karakter van de berekening zijn alle getallen in deze beschouwing afgerond op 1 decimaal achter de komma.

Uit tabel 5.1 van het achtergrondrapport verkeersveiligheid is af te leiden dat het voornemen voor de A4 leidt tot een toename met circa 3,7 letselongevallen per jaar op basis van een kwantitatieve analyse op basis van de toename van verkeer op de A4. Er is een groei van 36,9 naar 40,6 letselongevallen voorzien door de groei van het verkeer.

Anderzijds worden de aandachtspunten bij het Ringvaartaquaduct en de samenloop van risicofactoren bij de verdiepte ligging Leiderdorp opgelost en neemt het aantal ongevallen op deze locaties significant af.

De berekende toename van slachtofferongevallen voor de hele A4 is 3,7 slachtofferongevallen. Hier staat tegenover dat bij Leiderdorp en het Ringvaartaquaduct een verbetering te verwachten is.

Bij Leiderdorp zijn in de periode 2014 – 2019 over een lengte van 2,2 kilometer gemiddeld 6,1 slachtofferongevallen per jaar geregistreerd. Op basis van kentallen is op dit wegvak 1,1 slachtofferongeval per jaar te verwachten. Het wegnemen van de onveilige combinatie van een afstropping op de hoofdrijbaan en een uitvoeger kort na de verdiepte ligging in het voornemen brengt de veiligheid hier terug naar een gemiddeld risico (0,5 slachtofferongevallen km/jaar).

Ook bij het Ringvaartaquaduct is een afname van het aantal slachtofferongevallen te verwachten. Hier zijn in 6 jaar gemiddeld 0,7 ongevallen op een traject van 0,5 km geregistreerd. Op een halve kilometer zijn op basis van het gemiddeld berekende risicocijfer 0,3 slachtofferongevallen te verwachten. Aanpassing van het aquaduct leidt hier naar verwachting tot een daling van 0,4 slachtofferongevallen per jaar¹².

De stellingen van de Commissie dat “het MER een te rooskleurig beeld geeft van de verbetering van de verkeersveiligheid” en “meer verkeer (red. bij het Ringvaartaquaduct en de verdiepte ligging Leiden) (...) leidt tot meer ongevallen”, worden op basis van voorgaande niet onderschreven. Uit tabel 5.2 en 5.3 van het achtergrondrapport verkeersveiligheid blijkt eerder een verbetering van de verkeersveiligheid ten opzichte van de referentiesituatie.

Met voorgaande analyse is nader inzichtelijk gemaakt dat de kwalitatieve (voor de risicolocaties) en kwantitatieve analyse (op basis van de verkeersprestatie) elkaar aanvullen. Dat de Commissie vindt dat de beoordeling van het verkeersveiligheidseffect een te rooskleurig beeld geeft van het voornemen wordt op basis van bovenstaande niet onderschreven.

Er is inzichtelijk gemaakt dat ondanks een toename van het aantal ongevallen door de toename van verkeer op de A4, het effect ten opzichte van de referentiesituatie in 2030 op de verkeersveiligheid niet negatief of zelfs licht positief is¹³.

¹² Het aantal geregistreerde slachtofferongevallen lijkt op deze locatie bovendien relatief laag ten opzichte van het aantal geregistreerde ongevallen. Dat op deze locatie een factor 3 hoger dan de aansluitende kilometers en het wegvak met het aquaduct in noordelijke richting (Achtergrondrapport verkeersveiligheid, figuur 27)

¹³ Dit staat los van de afname van de verkeersveiligheid bij ‘niets doen’. Dit effect is uitvoerig beschreven in het achtergrondrapport verkeersveiligheid, maar maakt geen onderdeel uit van de beoordeling van de alternatieven die plaatsvindt voor de referentiesituatie in het jaar 2030.

Conclusie

- De aanvullende vergelijking op basis van slachtofferongevallen in het plangebied in tabel 4-2 van dit addendum op het MER geeft invulling aan de door de Commissie voor de m.e.r. gevraagde verduidelijking van de informatie met betrekking tot verkeersveiligheid;
- Er wordt daarmee van uitgegaan dat in voldoende mate invulling is gegeven aan de beoordeling en presentatie van de benodigde gegevens ter vaststelling van de Structuurvisie;
- Bij de vaststelling van de Structuurvisie wordt kennis genomen van de nadere vergelijking op het gebied van verkeersveiligheid;
- Er is geen aanleiding voor aanvullende vergelijkingen met de huidige situatie.

5 Natuur

5.1 Effecten op weidevogelgebied

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.

De Commissie stelt dat de natuurresevaten (binnen het Natuurnetwerk Nederland) direct langs de A4 niet met naam worden genoemd en evenmin hun ecologische toestand.

De stelling van de Commissie dat de aanwezigheid van de natuurgebieden nog ecologische duiding mist, wordt niet onderschreven. Voor de toetsing aan het Natuurnetwerk Nederland zijn de omvang, verbindende functie en de kwaliteit relevant, waarbij de natuurdoeltypen relevante informatie geven. Deze informatie is opgenomen in het achtergrondrapport Natuur (zie onder andere figuur 4-2, en ook bijlage 3).

De Commissie stelt dat ook de beschermde weidevogelgebieden, buiten het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en in eigendom van agrariërs ecologische duiding missen. En dat ze niet zijn aangegeven op de kaart waarnaar de tekst verwijst (figuur 4.1).

Mogelijk is verwarring ontstaan door de opgenomen titels bij enkele figuren. Zo is figuur 4-2 een overzicht van de natuurdoeltypen en geen overzicht van weidevogelgebieden. Echter in de zin met de verwijzing naar figuur 4-1 is alleen aangegeven dat figuur 4-1 de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland weergeeft. Bij weidevogelgebieden wordt niet verwezen naar figuur 4-1. De informatie over de ligging van de weidevogelgebieden is aanwezig in het natuurrapport, in bijvoorbeeld bijlage 4 en op detailniveau in figuur 4-5. De beoordeling heeft plaats gevonden voor alle weidevogelgebieden, ongeacht de eigendomssituatie.

De Commissie stelt dat het MER niet laat zien hoeveel reserlaat door de verstoring minder geschikt wordt en hoeveel broedparen van weidevogels hierdoor mogelijk geraakt worden. (...) 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.

De stelling van de Commissie dat het MER niet laat zien hoeveel reserlaat (er wordt weidevogelgebied bedoeld) minder geschikt wordt, wordt niet onderschreven. Er is bepaald welke omvang het gebied heeft waar sprake is van een toename aan verstoring. Voor dit gebied kan ervan worden uitgegaan dat hier sprake zal zijn van een afname van de broedvogeldichtheid, gezien de bekende relatie tussen toename van geluidverstoring en afname van broedvogeldichtheid. Een dergelijke beoordeling is passend in een verkennende studie bij een Structuurvisie en geeft een indicatie van het effect op de soorten in de

weidevogelgebieden¹⁴. Door het in beeld brengen van de oppervlakte met een toename aan verstoring is het duidelijk dat er lokaal verslechtering zal optreden.

Het effect op de vogelweidegebieden is niet relevant in de keuze tussen de alternatieven en varianten, omdat de alternatieven ter plaatse qua ruimtebeslag en verkeersintensiteit niet onderscheidend zijn. In de navolgende planstudie wordt het effect op beschermde soorten (die in de weidevogelgebieden aanwezig kunnen zijn) nader beschouwd.

Conclusie

- Op basis van voorgaande beschrijving is er geen aanleiding voor nader onderzoek vooraf aan het vaststellen van de Structuurvisie;
- Naar aanleiding van dit deel van het advies van de Commissie zijn er geen aanpassingen aan de (Ontwerp) Structuurvisie, het MER of de achterliggende stukken.

5.2 Effecten in de aanlegfase

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 verstoringzone 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.

De Commissie mist in het MER een beschrijving van de effecten van werkterreinen en tijdelijke wegen op natuur.

In het MER is niet expliciet ingegaan op werkterreinen en tijdelijke ontsluitingswegen in natuurgebieden. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat in de realisatiefase door werkterreinen en daarnaartoe leidende wegen fysiek aantasting van natuurterreinen aan de orde is. Ondanks dat de werkterreinen in deze fase nog niet bekend zijn, is al wel zeker dat werkterreinen in natuurgebieden uit te sluiten zijn. Er zijn voldoende mogelijkheden voor werkterreinen in de omgeving. Denk hierbij aan de locaties van de huidige werkterreinen van de Rijnlandroute bij knooppunt Hofvliet, werkterrein van Rijkswaterstaat, nog niet ingevuld bedrijventerrein, etc. De alternatieven zijn op dit aspect bovendien niet onderscheidend.

Wel is er melding gemaakt van overige effecten in de realisatiefase op een in deze fase passend detailniveau. In de volgende fase worden effect beperkende maatregelen verkend om tijdelijke verstoring te beperken. Ook dit is echter niet relevant in de keuze tussen de alternatieven en varianten omdat deze mogelijkheden niet onderscheidend zijn. Met betrekking tot stikstof in de aanlegfase wordt verwezen naar paragraaf 5.3 van dit Addendum.

¹⁴ Hierbij opgemerkt dat juist ook de omvang/begrenzing van de weidevogelgebieden beschermd is en niet het aantal nesten.

Conclusie

- Op basis van voorgaande beschrijving is er geen aanleiding voor nader onderzoek vooraf aan het vaststellen van de Structuurvisie.
- Met de conclusie dat werkwegen en werkterreinen niet in natuurgebieden aangelegd worden gaan we ervan uit dat tegemoet gekomen is aan de zorg van de Commissie voor de m.e,r,.
- Naar aanleiding van dit deel van het advies van de Commissie zijn er geen aanpassingen aan de (Ontwerp) Structuurvisie, het MER of de achtergrondrapporten.

5.3**Stikstof**

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.

De Commissie geeft aan dat de conclusie dat aantasting van de natuurlijke kenmerken van de nabijgelegen Natura 2000-gebieden (Coepelduynen en Meijendel-Berkheide) kan worden voorkomen niet volledig onderbouwd is.

Uit de bijlage stikstofdepositie (Rapport stikstofdepositie voorkeursalternatief)¹⁵ bij de Ontwerp Structuurvisie is op te maken dat de depositie van stikstof op Natura 2000-gebieden stijgt tijdens de aanlegfase -ten opzichte van de referentiesituatie- en daalt tijdens de gebruiksfase. In de aanlegfase zal – zoals de Commissie ook aangeeft – een deel van het verkeer wat normaal over de A4 rijdt, over de A44 rijden. Het stikstofeffect daarvan is berekend.

De term salderen is in deze bijlage ongelukkig toegepast. Er is natuurlijk eerst sprake van een toename van stikstofdepositie die wordt opgevolgd door een afname van stikstofdepositie. Het mogelijk effect van de toename aan depositie is – zonder rekening te houden met de latere afname – ecologisch beoordeeld. Het betreft een toename waarbij ecologisch gezien een significant negatief effect uit te sluiten is;

- Het effect is tijdelijk gedurende de bouwfase,
- Het effect is zeer beperkt, de maximale berekende depositietoename is 0,09 respectievelijk 0,24 mol/ha/jaar voor Coepelduynen en Meijendel-Berkheide,
- Een deel van de stikstoftoename spoelt uit in deze droge biotopen
- Er vindt voortdurend buffering plaats door zandverstuiving in de duinsystemen.

Daardoor leidt de tijdelijke, beperkte toename niet tot een wezenlijke en onomkeerbare verandering in abiotische condities en daarmee niet tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van de Natura-2000 gebieden.

Uit voorgaande blijkt dat geen negatief effect te verwachten is ten gevolge van de tijdelijke verandering van verkeersstromen in de realisatiefase. Voorts wordt opgemerkt dat in het Rapport stikstofdepositie voorkeursalternatief is aangetoond dat na de realisatiefase sprake is van een vermindering van de depositie op Natura 2000-gebieden Coepelduynen en Meijendel-Berkheide.

Er is geen sprake van de aantasting van natuurlijke kenmerken van de nabijgelegen

¹⁵ Verkenning A4 Burgerveen – N14, Rapport stikstofdepositie voorkeursalternatief, FLOW4, 29-11-2019

Natura 2000-gebieden. Daarmee past het voorkeursalternatief binnen de kaders van de Wet natuurbescherming, want de Wet natuurbescherming staat de uitvoering van dit project niet in de weg.

Op basis van het voorgaande is bij het vaststellen over de Structuurvisie voldoende zekerheid over de haalbaarheid van het voornemen op dit moment en met de huidige beschikbare kaders en gegevens. In de navolgende planuitwerking wordt het stikstofdepositie-effect van het voornemen uiteraard nader onderzocht als onderdeel van het project-MER. In die fase komt hiertoe ook meer inzicht in de werkzaamheden gedurende de realisatiefase, waarvan dan effecten nader beschouwd kunnen worden.

Conclusie

- Op basis van voorgaande beschrijving is aannemelijk dat het voornemen past binnen het kader van de Wet natuurbescherming, onderdeel gebiedsbescherming. Er is geen aanleiding voor nader onderzoek vooraf aan het vaststellen van de Structuurvisie;
- Bij het vaststellen van de Structuurvisie dient de tekst 'per saldo' in het kader van de Ontwerp Structuurvisie op pagina 24 geschrapt;
- Voorgaande beoordeling vervang tevens de beoordeling 'verzuring en vermisting door atmosferische depositie op pagina 19 van het achtergrondrapport Natuur.

6 Aanbevelingen voor het vervolg

6.1 **Beoordelingskader**

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

Deze aanbeveling wordt betrokken in de afwegingen bij het beoordelingskader voor het project-MER. Het volledig benutten van de schaal mag hierbij geen doel op zich zijn. Dit zou ertoe kunnen leiden dat beperkte positieve of negatieve effecten worden uitvergroot. Met de huidige beoordeling wordt inzichtelijk dat de effecten van het voornemen relatief beperkt zijn, maar ook dat het doelbereik (zie ook hoofdstuk 3) nog niet maximaal is.

6.2 **Landshap, cultuurhistorie, archeologie en ruimtelijke kwaliteit**

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

Deze aanbeveling wordt betrokken in de afwegingen bij het beoordelingskader in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het project-MER.

7 Overige aanpassingen Milieueffectrapport

Ambtshalve bevat dit Addendum de volgende wijzigingen in het Milieueffectrapport, naast de wijzigingen via het Addendum vanwege het advies van de Commissie voor de m.e.r.;

- Uit het MER en het achtergrondrapport water blijkt niet eenduidig dat het voornemen alleen het beheergebied van het Hoogheemraadschap Rijnland betreft en niet het Hoogheemraadschap Delfland. Figuren en teksten die ligging in het beheergebied van Hoogheemraadschap Delfland kunnen suggereren dienen zo gesteld dat alleen ligging in het beheergebied van Hoogheemraadschap Rijnland blijkt;
- In het MER zijn de effecten op Archeologie beoordeeld op basis van de gemeentelijke verwachtingskaarten en is in de bijlage archeologische verplichting op basis van deze verwachtingskaarten ook een vervolgadvis gegeven. In de gemeente Leidschendam-Voorburg wijken de vrijstellingen voor archeologie conform de verwachtingskaart (2013) echter af van die in het vigerende bestemmingsplan Landelijk gebied (2012). Dit is aanleiding om in de vervolgfase (planuitwerking) met de betreffende gemeente nadere afspraken te maken over het te hanteren kader voor vervolgonderzoek. Deze constatering heeft geen gevolgen voor de effectbeoordeling archeologie in het opgestelde MER.

Bijlage A Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage

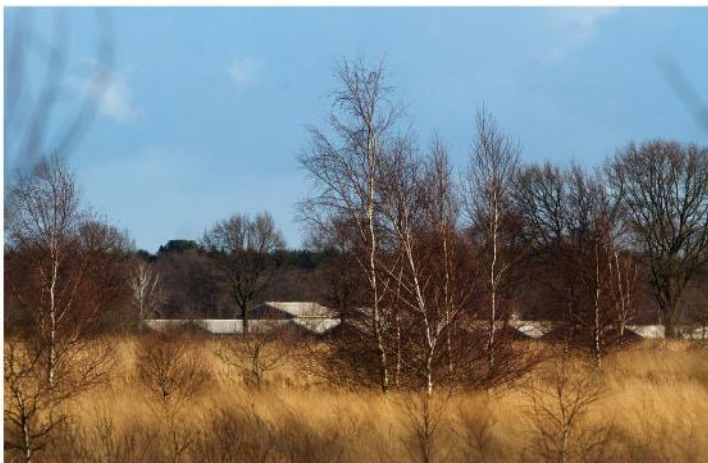


Commissie voor de
milieueffectrapportage

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?

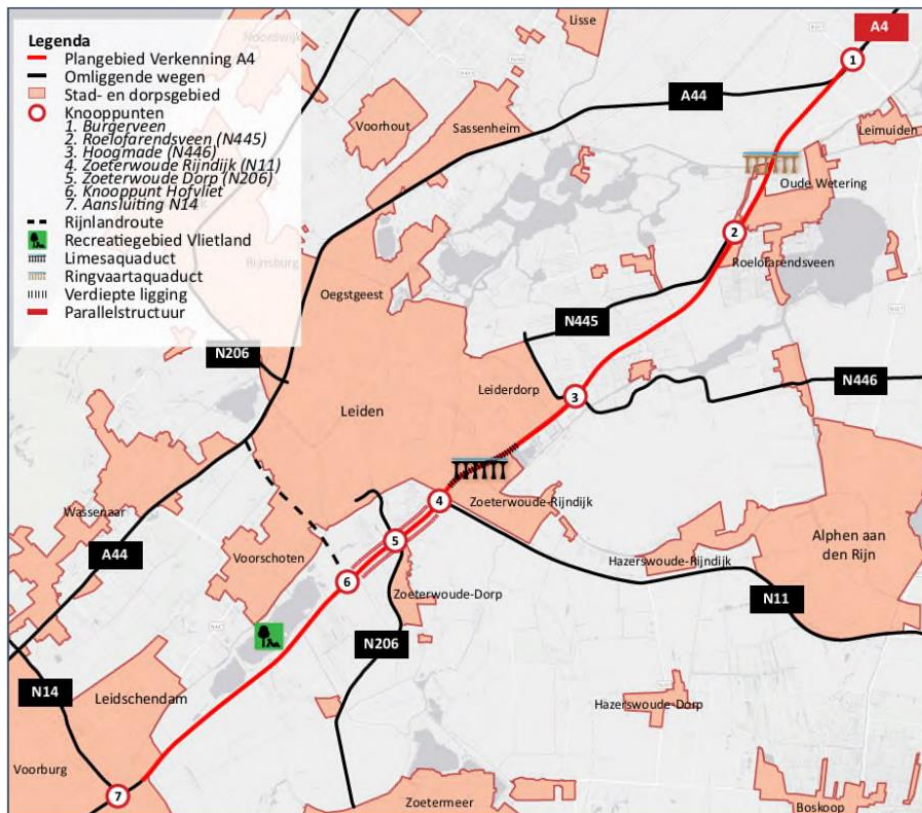
De effecten op geluid zijn zorgvuldig en voldoende gedetailleerd verkend voor deze fase¹.

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 Meijndel-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:

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.

Dit is een uitgave van

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

juni 2020 | WN20620KK150