



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Maritieme servicehaven Noordelijk Flevoland

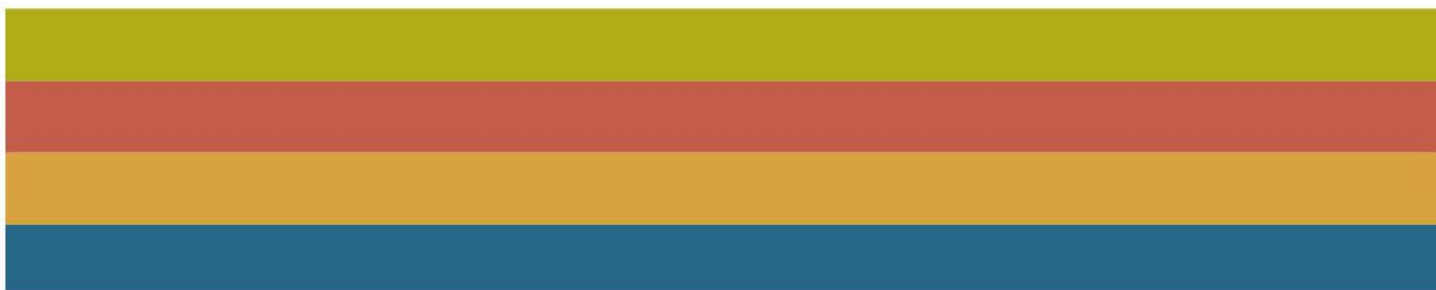
Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

26 april 2021 / projectnummer: 3459



35 JAAR

onafhankelijk en deskundig advies



1 Advies over het MER in het kort

De provincie Flevoland wil bij Urk een nieuwe haven realiseren en heeft hiervoor een provinciaal inpassingsplan (PIP) opgesteld.¹ De beoogde Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF) omvat een haventerrein van circa 10 hectare en een aanlegkade. Deze komen tussen de bestaande dijk en een nieuw aan te leggen golfbreker te liggen. Vanaf de bestaande vaarroute langs Urk wordt een toegangseul aangelegd. De haven biedt ruimte voor maritieme en industriële bedrijvigheid in aanvulling op de bestaande haven van Urk. Voor het besluit over het PIP is een milieueffectrapport (MER)² opgesteld. De provincie heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Het PIP en het MER actualiseren de in 2017 vastgestelde versies.³ De Raad van State heeft het vorige PIP in december 2019 vernietigd omdat negatieve gevolgen voor Natura 2000-gebieden als gevolg van stikstofneerslag niet uitgesloten konden worden. Het besluitvormingstraject wordt daarom opnieuw doorlopen.

Wat blijkt uit het MER?

Om bij Urk een nieuwe haven te realiseren zijn drie mogelijke locaties onderzocht. Er is gekozen voor de meest zuidelijke locatie omdat binnen de hindercontour van de voorgestelde locatie een beperkt aantal woningen ligt. Ook is deze locatie goed te ontsluiten voor verkeer. Vervolgens zijn twee inrichtingsalternatieven onderzocht. De alternatieven onderscheiden zich alleen in effecten op bestaande landschappelijke waarden. Het alternatief met een U-vormige kade sluit minder goed aan op bestaande landschappelijke structuren dan de inrichting met een L-vormige kade.

De haven en de vaargeul liggen in Natura 2000-gebied. Dat leidt tot ruimtebeslag en verstoring van deze beschermde natuur in het IJsselmeer. Omdat het plangebied zelf geen bijzondere natuurwaarde heeft blijven deze effecten beperkt. Effecten van extra stikstofdepositie op het IJsselmeer en andere beschermde natuurgebieden zijn – volgens het MER – verwaarloosbaar.

Omdat tijdens het opstellen van het MER de besluitvorming over het naastliggende bedrijventerrein Port of Urk heeft plaatsgevonden, is per milieuaspect de situatie met en zonder Port of Urk beschouwd. Dit laat de cumulatieve effecten van beide projecten zien.

Wat is het advies van de Commissie?

Het MER heeft op een goed leesbare manier de informatie uit het MER van 2017 geactualiseerd en aangevuld. Daarbij is duidelijk aangegeven welke informatie is overgenomen en welke informatie is toegevoegd. De locatiekeuze voor de haven is bijvoorbeeld opnieuw onderbouwd.

¹ AnteaGroup, 2021. *Inpassingsplan Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland 2021*. Omdat de haven het gemeentelijk belang overstijgt stelt de provincie een inpassingsplan op.

² AnteaGroup, 2021. *Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland 2021 Milieueffectrapport*.

³ Zie ook eerdere adviezen van de Commissie: <https://commissiemer.nl/adviezen/3115>.

De aanleg en het gebruik van de haven leveren een bijdrage aan de stikstofdepositie op beschermde natuurgebieden. De conclusie dat deze extra stikstofneerslag de natuur niet negatief beïnvloedt, vindt de Commissie onvoldoende onderbouwd. De extra depositie door de aanleg en het gebruik van de haven is weliswaar heel gering, maar de kwaliteit van veel natuurgebieden staat door een langdurig hoge stikstofdepositie al ernstig onder druk. Ook kleine toenames kunnen daarom de natuurdoelen in beschermde natuurgebieden verder buiten bereik brengen, al dan niet in combinatie met alle andere stikstofbronnen. **De Commissie signaleert dat op dit punt nog informatie ontbreekt in het MER en dat deze informatie essentieel is voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over de MSNF.** De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over de MSNF.

Verder beveelt de Commissie aan om voor een aantal onderwerpen informatie verder uit te werken in voorbereiding op de realisatie van de haven. Het gaat dan om de omgang met prehistorisch landschap in de diepe bodem, het oplossen van het verkeersknelpunt op de Domineesweg richting de A6 en het concreet maken van duurzaamheidsambities.

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



Afbeelding 1 Globale ligging van de haven ten zuiden van Urk met de mogelijke ontsluitingsroutes (rode lijn) en vaargeulen (blauwe arcering) (bron: MER)

Aanleiding MER

De gemeenten Urk en Noordoostpolder willen bij Urk een nieuwe buitendijkse haven aanleggen. Een consortium van zeven maritieme bedrijven, Flevo Port, is met beide gemeenten en de provincie Flevoland een proces gestart voor de realisatie van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. Om de haven te kunnen realiseren wordt een provinciaal inpassingsplan opgesteld. Voor het besluit over het PIP moet een project-MER opgesteld worden vanwege de beoogde aanleg van de haven voor schepen van meer dan 1350 ton (categorie C4). Een plan-MER is vereist vanwege de ontgronding om de vaargeul aan te leggen (categorie D29,2) en omdat een passende beoordeling nodig is. Daarom is besloten een gecombineerd plan-/project-MER op te stellen.

Gedeputeerde Staten van de provincie Flevoland zijn initiatiefnemer voor het PIP. Provinciale Staten van deze provincie zijn het bevoegd gezag.

Voortraject

In juli 2017 heeft Provinciale Staten van Flevoland een eerdere versie van het PIP vastgesteld, inclusief een daarbij horend MER. In een beroepsprocedure is dit besluit in december 2019 vernietigd vanwege de rechtsgevolgen van de zogenaamde PAS-uitspraak⁴. De provincie heeft vervolgens besloten om het PIP en het MER te actualiseren en opnieuw in procedure te brengen. Hiervoor is ook de notitie reikwijdte en detailniveau geactualiseerd. De Commissie heeft in 2020 geadviseerd over de inhoud van het MER.⁵

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 provincie Flevoland – besluit over de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland.

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 3549 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 provincie Flevoland.

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

2.1 Stikstofdepositie

De gevolgen voor Natura 2000-gebieden zijn beschreven in twee Passende beoordelingen waarvan zich er één specifiek richt op de gevolgen van stikstofdepositie.⁶ In deze paragraaf gaat de Commissie nader in op de gevolgen van stikstofdepositie. De overige gevolgen op beschermde natuurwaarden acht ze correct omschreven.

Uitgangspunten

Allereerst zijn de uitgangspunten in de aanleg- en gebruiksfase beschreven op grond waarvan de additionele stikstofdepositie door de MSNF in AERIUS-calculator is berekend.

⁴ Uitspraak van de Raad van State op 19 mei 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:1603).

⁵ Commissie m.e.r., 9 juli 2020. *Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland. Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport.*

⁶ Bijlage 8 bij het MER. *Passende beoordeling stikstofdepositie Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (MSNF) op Natura 2000-gebieden.* Sweco, 23 februari 2021.

Het valt de Commissie op dat voor de aanlegfase is aangenomen dat alle werktuigen in stageklasse IV en alle vrachtwagens in Euroklasse 6 vallen⁷. Deze klassen leiden tot relatief weinig uitstoot. Het is echter niet duidelijk hoe dit uitgangspunt is vertaald naar de regels van het PIP of anderszins is geborgd.

Beoordeling van het effect van extra stikstofdepositie

Uit de berekeningen blijkt dat zowel de aanleg- als de gebruiksfase in 24 Natura 2000-gebieden leidt tot een toename van 0,01 tot 0,02 mol N/ha/jaar. De gevolgen hiervan zijn per Natura 2000-gebied 'passend' beoordeeld. Eerst is de huidige kwaliteit van habitattypen en leefgebieden van soorten beschreven. Vervolgens is nagegaan of additionele stikstofdepositie het halen van de instandhoudingsdoelstellingen in de weg kan staan. In het MER wordt geconcludeerd dat aantasting van de natuurlijke kenmerken van alle Natura 2000-gebieden is uitgesloten omdat:

- de maximale bijdrage van 0,01 of 0,02 mol N/ha/jaar dermate beperkt is dat dit met wetenschappelijke zekerheid geen verruigende en/of andere verzurende of vermestende werking zou hebben; én
- de meteorologische afwijking rondom de huidige gemiddelde achtergronddepositie ruimschoots binnen onzekerheidsmarge valt.

De Commissie volgt dit betoog niet. De verzurende en vermestende werking als gevolg van stikstofdepositie wordt immers door een groot aantal bronnen veroorzaakt zonder dat de effecten naar de bron herleid kunnen worden. De overbelaste situatie is daarmee een gegeven. Een verwijzing naar een geringe hoeveelheid additionele depositie en naar onzekerheidsmarges kan niet volstaan voor zover habitattypen en leefgebieden van soorten (mede) door verzuring en vermesting in een zeer slechte staat verkeren. Voorbeelden daarvan zijn:

- Veenmosrietlanden in de Wieden en Weerribben kennen een overwegend matige overbelasting, waarbij er over een relatief klein areaal een sterke overbelasting is. In 2030 zal sprake blijven van een matige overbelasting, waarbij het areaal met een sterke overschrijding van meer dan tweemaal de KDW⁸ beperkt is afgenomen. Stikstofdepositie blijft voor dit habitatype dan een belangrijk knelpunt.⁹
- Oude eikenbossen (habitatype H9190) op de Veluwe, die door langjarig te hoge stikstofdepositie ernstig verzuurd zijn en waarbij er weinig of geen beheerinstrumenten beschikbaar zijn om onomkeerbare schade door stikstofdepositie, al dan niet in combinatie met andere drukfactoren zoals verdroging, te voorkomen.
- Het leefgebied van de tapuit en de draaihals is stikstofgevoelig waarbij de KDW langjarig wordt overschreden. Dit biedt een negatief toekomstbeeld voor de tapuit. De draaihals is uiterst gevoelig voor stikstofdepositie wat duurzame hervestiging in de weg kan staan.¹⁰

Deze voorbeelden onderstrepen dat elke toename – hoe gering ook – in samenhang met alle andere bronnen, een risico kan vormen voor het halen van de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Ook kleine toenames kunnen daarom de natuurdoelen in beschermde natuurgebieden verder buiten bereik brengen, al dan niet in combinatie met alle

⁷ Stageklassen zijn emissienormen voor mobiele werktuigen en zijn afhankelijk van bouwjaar en vermogen; Euroklassen zijn emissienormen voor voertuigen.

⁸ Kritische Depositie Waarde.

⁹ Gebiedsanalyses Provincie Overijssel 2017.

¹⁰ Nijssen M., Versluijs R., van den Bremer L. & Sierdsema H. 2019. Soortenherstelprogramma beheerplan Natura 2000 Veluwe: Ecologisch profiel en analyse knelpunten vogelsoorten. Sovon-rapport 2019/76. Stichting Bargerveen & Sovon Vogelonderzoek Nederland, Nijmegen.

andere stikstofbronnen. De verwijzing naar geringe hoeveelheden en onzekerheidsmarges is een onvoldoende onderbouwing van de conclusie dat aantasting van de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden is uitgesloten.

Cumulatie met Port of Urk

De Passende beoordeling voor stikstofdepositie bevat een lijst van projecten waarmee cumulatie op kan treden.¹¹ Deze lijst is gebaseerd op verleende vergunningen. Het MER noemt in de paragraaf over cumulatie een zestal relevante plannen in en rond het IJsselmeer. Wat opvalt is dat geen van deze plannen genoemd wordt in de Passende beoordeling. Dit geldt ook voor het bedrijventerrein Port of Urk.¹² Dit toekomstige bedrijventerrein ligt direct naast de MSNF en gaat de komende jaren gerealiseerd worden.

Samenvattend

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER in een Passende beoordeling, voorafgaand aan besluitvorming, te laten zien dat de aanleg en het gebruik van de MSNF afzonderlijk en in cumulatie (waaronder Port of Urk) niet leiden tot negatieve effecten door stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, door:

- te onderbouwen dat (per saldo) geen toename van stikstofdepositie plaats vindt op daarvoor gevoelige Natura 2000-gebieden; of
- te onderbouwen dat de zeer geringe toename het halen van de instandhoudingsdoelstellingen niet in de weg staat.

Het is essentieel dat duidelijk is hoe de uitgangspunten voor de stikstofberekeningen doorwerken in de regels van het PIP of anderszins zijn geborgd.

2.2 Archeologie

Voorkom onvoorziene aantasting van prehistorisch landschap

De archeologische onderzoeken laten zien dat in de diepe ondergrond gave prehistorische landschappen aanwezig zijn. Het achtergrondrapport gaat er van uit dat een maximale verdieping van de waterbodem met 2,5 meter niet leidt tot aantasting.¹³ Echter, wanneer bij de aanleg van de haven toch werkzaamheden plaatsvinden die een diepte bereiken van 6 meter beneden NAP, kan dit archeologisch waardevolle landschap wel aangetast worden. Denk bijvoorbeeld aan het aanbrengen van dam- of diepwanden of andere funderingspalen voor de kade zelf of bebouwing op de kade. Het MER gaat niet in op dergelijke werkzaamheden die tot eventuele aantasting kunnen leiden. Daardoor ontbreekt ook wat dit betekent voor eventueel vervolgonderzoek en maatregelen. Zo gaat het PIP niet in op de wijze van aanleg in relatie tot bescherming van het diepliggende archeologische landschap.

De Commissie beveelt daarom aan ervoor te zorgen dat passend onderzoek plaats vindt bij werkzaamheden die tot roering van de diepe bodem kunnen leiden. Omdat het om een onderwaterlocatie gaat, kan bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) advies worden ingewonnen over wat bij het te realiseren technisch ontwerp als passend kan worden beschouwd. Laat ook zien hoe tijdens de uitvoering wordt gehandeld bij eventuele

¹¹ Tabel 28.1 in Bijlage 8 bij het MER.

¹² Het bestemmingsplan Port of Urk is op 18 februari 2021 vastgesteld door de gemeenteraad van Urk. Op 1 april 2021 is het besluit gepubliceerd (<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2021-100804.html>).

¹³ Zie paragraaf 5.1 van Bijlage 8 *Archeologisch bureauonderzoek* bij het MER.

archeologische (toevals-)vondsten. Suggesties hoe met (toevals)vondsten om te gaan zijn te vinden op de website van de RCE.¹⁴

Archeologisch onderzoek vaargeulen bij vervolgbesluiten

Ter plaatse van de toekomstige haven zijn mogelijke archeologische resten in de waterbodem, denk aan scheepswrakken, in een zogenaamde 'opwaterfase' van het archeologisch onderzoek in kaart gebracht. Een dergelijk opwater-onderzoek op de locaties van de beoogde vaargeulen is echter niet opgenomen in het MER. Rijkswaterstaat geeft in haar reactie op de NRD aan dat voor de aanleg van de vaargeul naar de toekomstige haven nog vervolgbesluiten nodig zijn, zoals een ontgrondingsvergunning.¹⁵ De planregels in het PIP vereisen in dat kader dat daarbij de juiste onderzoeken en afwegingen plaats gaan vinden. Oftewel: ondanks dat de informatie in het MER zelf erg summier is, is de bescherming van archeologische waarden in de besluitvorming voldoende geborgd.

2.3 Verkeer en infrastructuur

Capaciteit Domineesweg naar A6 mogelijk knelpunt

Uit het verkeersonderzoek¹⁶ blijkt dat de toename als gevolg van de MSNF van de verkeersbelasting beperkt is tot 1% op de Domineesweg richting de A6 in het jaar 2031. Het onderzoek laat zien dat de wegvakken en kruispunten in Urk (ten westen van de Karel Doormanweg) het verkeersaanbod steeds goed en veilig kunnen verwerken.

Het MER gaat ook in op de capaciteit van de Domineesweg vanaf Urk tot aan de A6 (ten oosten van de Karel Doormanweg). De Domineesweg is een gebiedsontsluitingsweg met vrijliggende fietspaden. De provincie stelt de capaciteit van deze weg op 20.000 mvt/etmaal¹⁷, maar bij aanwezigheid van landbouwverkeer op de hoofdrijbaan acht zij vanuit veiligheidsoverwegingen de aanvaardbare capaciteit 12.000 mvt/etmaal. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat reeds in de referentiesituatie en in de drie planscenario's de wegbelasting op dit deel van de Domineesweg de norm van 12.000 mvt/etmaal aanzienlijk overschrijdt. Dit kan tot verkeersonveiligheid leiden.

Het MER gaat hier nu niet op in, en ook niet op de gevolgen hiervan voor de doorstroming van de MSNF in samenhang met de nabijgelegen ontwikkelingen Zeeheldenwijk en Port of Urk. In het scenario waarin alle plannen in de directe omgeving (MSNF, de woonwijk Zeeheldenwijk en bedrijventerrein Port of Urk) gerealiseerd gaan worden is de verkeersgroei op de Domineesweg naar de A6 immers veel groter. Het MER benoemt wel dat de gemeente Urk en de provincie Flevoland al mogelijke oplossingen voor dit huidige verkeersknelpunt laten onderzoeken. Er is een verkenning uitgevoerd naar een nieuwe ontsluitingsweg of randweg voor Urk, maar hier zijn nog geen concrete afspraken over gemaakt.¹² Om deze reden is hier in de modellen nog geen rekening mee gehouden.¹⁸

De Commissie beveelt daarom aan om te laten zien hoe een dergelijke randweg kan bijdragen aan het oplossen van de verwachte verkeersknelpunten en wat dit betekent voor de

¹⁴ <https://www.cultureelerfgoed.nl/onderwerpen/archeologische-vondsten-melden/toevalsvondsten>.

¹⁵ Zie bladzijde 4 van Bijlage 26 bij de Toelichting op het PIP *Nota van beantwoording NRD en NvU*.

¹⁶ Bijlage 20 *Verkeersonderzoek* bij het MER.

¹⁷ Motorvoertuigen per etmaal.

¹⁸ Zie hoofdstuk 8 in Bijlage 20 bij het MER.

(cumulatieve) effecten van de haven. Dit kan bijvoorbeeld met een gevoeligheidsanalyse. Met een dergelijke analyse komen mogelijke knelpunten tijdig in beeld zodat daarmee in de uitwerking van de plannen voor de haven en voor een eventuele randweg rekening kan worden gehouden.

Aansluiting op Domineesweg nabij Westwal

Voor het kruispunt dat de MSNF ontsluit op Domineesweg nabij de Westwal is nog geen kruispunttype bepaald. De toelichting in het PIP geeft aan dat een voorrangskruispunt niet de voorkeur verdient in verband met de verkeersveiligheid. Het MER geeft geen antwoord op de vraag is of het mogelijk is om de ontsluitingsweg voor de MSNF te combineren met het huidige T-kruispunt Domineesweg – Westwal, bijvoorbeeld via een kort stuk parallelweg naar een rotondeoplossing. Op deze manier is het niet nodig om een extra kruispunt aan te leggen.

De Commissie beveelt aan om bij verdere uitwerking van het PIP te onderzoeken hoe de aansluiting op de Domineesweg het beste vorm kan krijgen. Denk daarbij aan:

- in hoeverre ontsluiting van de MSNF te combineren is met het bestaande kruispunt Domineesweg–Westwal en of hier bijvoorbeeld een rotonde mogelijk is; en
- wat de mogelijkheden zijn voor het opheffen van de verschillende in- en uitritten op de Domineesweg ten westen en oosten van de Westwal om tot een eenduidig verkeersbeeld op de Domineesweg te komen.

Vergelijk vervolgens de voor- en nadelen van de verschillende ontsluitingsmogelijkheden zodat tot een onderbouwde keuze gekomen kan worden.

2.4 Duurzaamheid

Invulling van ambities

Het aspect duurzaamheid krijgt weinig aandacht in het MER. Het MER beperkt zich tot de bijdrage van de haven aan de (duurzame) werkgelegenheid in de regio. Daarnaast worden suggesties gedaan over een meer duurzame aanleg, inrichting en gebruik. De uiteindelijk invulling hiervan wordt overgelaten aan de markt waarbij de provincie zich beperkt tot een stimulerende of faciliterende rol.¹⁹ De positieve score (groen) in het MER is daardoor met onzekerheden omgeven. Ook het PIP beperkt zich tot optionele mogelijkheden en bevat geen expliciete maatregelen voor duurzaamheid in de planregels.²⁰ Wel is bij elke functie een wijzigingsbevoegdheid voor (onder andere) duurzaamheid opgenomen.

De Commissie beveelt aan om de duurzaamheidsambities voorafgaand aan de realisatie van de haven verder uit werken. Ga daarbij ook in op afspraken of doelen die uit landelijk, regionaal of gemeentelijk beleid volgen en een plek moeten krijgen, zoals de Duurzaamheidsvisie Urk 2030 en de Regionale Energiestrategie voor Flevoland. Door de ambities tijdig concreet te maken kan hier bij de voorbereiding van de realisatie al rekening mee gehouden worden.

¹⁹ Zie bladzijde 166 van het MER.

²⁰ Zie bladzijde 116 van het PIP: 'De uiteindelijke invulling wordt overgelaten aan de markt. Wel wordt duurzaamheid gestimuleerd door de wijze van aanbesteding. Gedacht wordt aan: ...'. Waarna een achttal mogelijkheden wordt benoemd.

Samenwerken aan duurzaamheid

Een verdere en concrete uitwerking van duurzaamheidsambities vraagt om samenwerking tussen alle partijen, waarbij de provincie vooral kaders kan stellen voor betrokken aannemers (aanleg) en bedrijven (gebruik). De MSNF zal in de praktijk samen met het binnendijkse bedrijventerrein Port of Urk als één "systeem" gaan functioneren. Afstemming met de gemeente Urk en de (toekomstige) bedrijven op het bedrijventerrein Port of Urk is cruciaal om duurzaamheidsambities van de provincie, de gemeente en de toekomstige bedrijven te kunnen realiseren.

De Commissie beveelt daarom aan om voorafgaand aan de uitgifte van percelen in de haven aan deze samenwerking vorm te geven.

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:

dr. Robert Maarten van Heeringen
drs. Aletta Lüchtenborg (secretaris)
ing. Ben Peters
drs. Marieke van Rhijn (voorzitter)
ing. Rob Vogel
drs. Frank Wijnants
drs. Gerrit de Zoeten

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Provinciaal Inpassingsplan

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteiten C4, “de aanleg van een haven voor de binnenscheepvaart” en D29.2 “de winning van mineralen door afbaggering van de zee-, meer-, of rivierbodem dan wel de wijziging of uitbreiding daarvan”. Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom is een gecombineerd plan-/project-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

Provinciale Staten van Flevoland

Initiatiefnemer besluit

Gedeputeerde Staten van Flevoland

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 [3459](#) 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

