

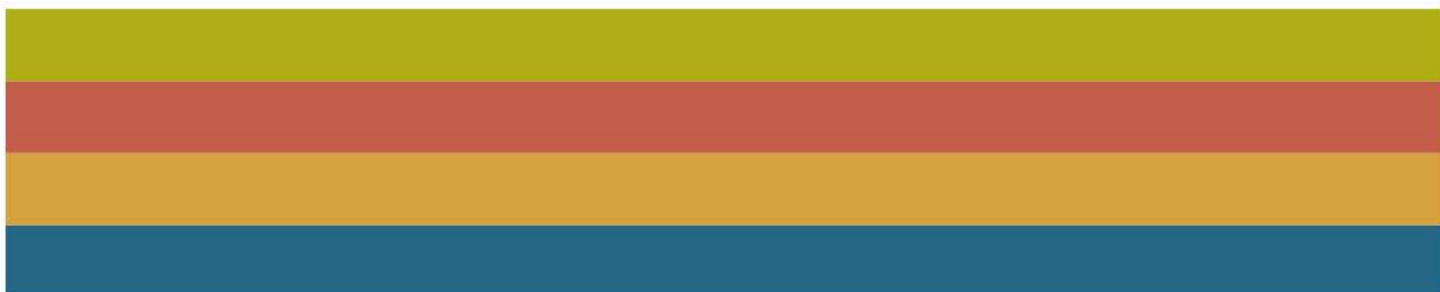
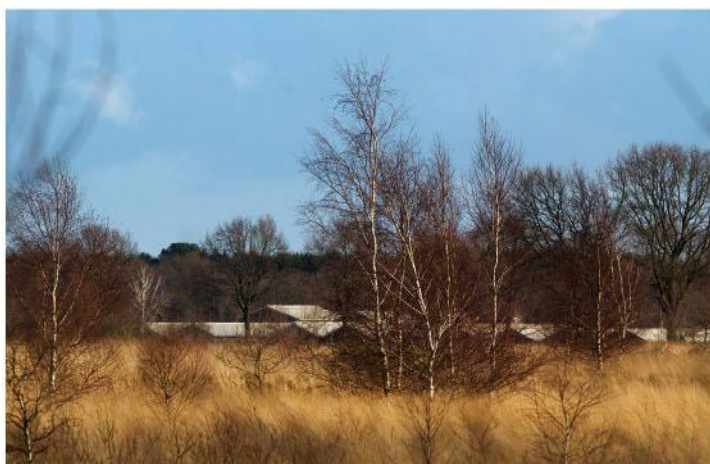


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Boordvoorziening Kanaal Almelo– De Haandrik

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

5 juni 2025 / projectnummer: 3888



1 Advies voor de inhoud van het MER

De provincie Overijssel wil de kades langs het kanaal Almelo–De Haandrik versterken of vervangen. Voor het besluit hierover wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De provincie heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd te adviseren over de inhoud van het op te stellen MER.

Essentiële informatie voor het MER

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in het besluit over het versterken van de kaden het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- Licht toe hoe het project aansluit op de (geplande) toekomstvisie voor het kanaal.
- Geef helder het nut en de noodzaak van de kadeversterking aan.
- Maak een hydrologische systeemanalyse, en ga in op de samenhang tussen bodem en water langs het kanaal en het achterland.
- Betrek omwonenden actief bij de opzet van het MER en de totstandkoming van het monitorings- en evaluatieprogramma.
- Onderzoek bij het bepalen van de effecten voor geluid en trillingen of een aangescherpte normstelling nodig is.
- Stel een monitorings- en evaluatieprogramma op. Maak daarbij onderscheid tussen het monitoren van de geohydrologische situatie, het monitoren van geluid en trillingen op gebouwniveau tijdens de uitvoering en het monitoren van potentiële effecten (schade, scheefstand) op bebouwing langs het kanaal.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. Ze bouwt in haar advies voort op notitie reikwijdte en detailniveau. Ze herhaalt slechts punten die al in de notitie R&D aan de orde komen als dat voor een goed begrip van het advies nodig is of als ze voorstelt de aanpak op onderdelen aan te passen.

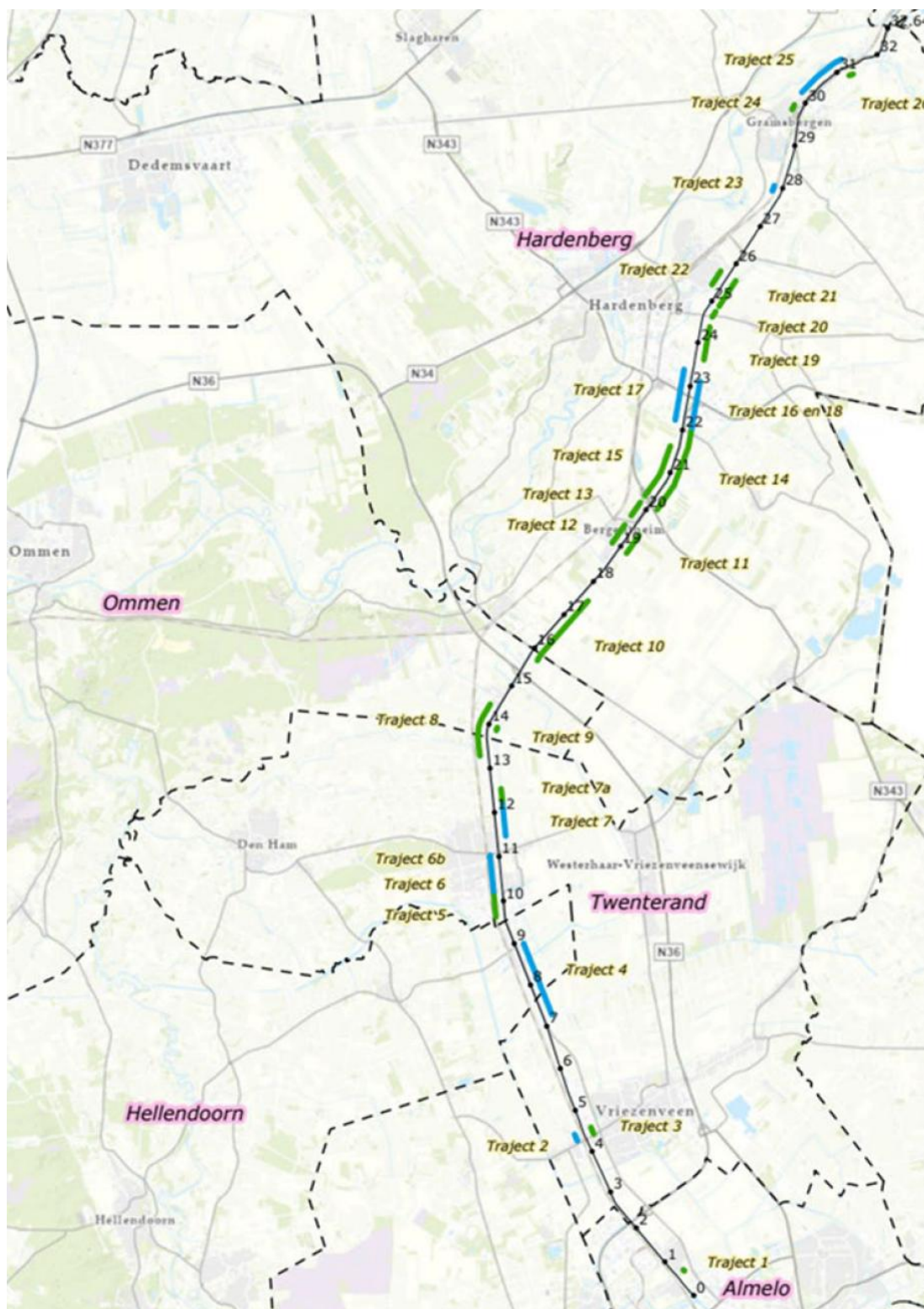
Aanleiding MER

Uit onderzoeken blijkt dat 11 kilometer van de kades (de zogenaamde boordvoorzieningen) van Kanaal Almelo–De Haandrik een slechte staat heeft. De provincie Overijssel wil deze boordvoorzieningen daarom versterken of vervangen. Hiervoor wordt een projectprocedure gevolgd, waarna de Gedeputeerde Staten van Overijssel een projectbesluit nemen. Om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen bij de besluitvorming wordt een milieueffectrapport opgesteld.

Rol van de Commissie voor de milieueffectrapportage

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 Gedeputeerde Staten van Overijssel – besluit over de aanpak van de boordvoorzieningen.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer 3888 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.



Figuur 1: Overzicht van Kanaal Almelo – De Haandrik. Groen zijn de trajecten die binnen dit project versterkt of vervangen worden (blauw is al eerder vervangen). Bron: Notitie R&D.

2 Nut, noodzaak en samenhang met toekomstvisie

2.1 Aanleiding en samenhang met toekomstvisie

Een complex project in een complexe omgeving

Het kanaal Almelo–De Haandrik is aangelegd tussen 1851 en 1858. Door de afgraving van turf uit de aangrenzende veengebieden is het kanaal hoger komen te liggen dan de omliggende polders. Het kanaal is in de afgelopen decennia geschikt gemaakt voor steeds grotere schepen. Daarna zijn langs het kanaal op diverse plaatsen schades aan gebouwen opgetreden. Dat heeft geleid tot onrust en zorgen bij bewoners. Naar de oorzaken van de opgetreden schades is uitvoerig onderzoek gedaan. Dit onderzoek wijst erop dat de schades samenhangen met de fragiele geohydrologische situatie langs het kanaal en de aanwezigheid van veen onder funderingen. Onder experts is er geen eenduidig inzicht in de precieze mechanismen die tot de schades leiden. De Commissie benadrukt dat ze is gevraagd om de notitie R&D te beoordelen en niet ingaat op eventuele schadeoorzaken. Tegelijkertijd is de Commissie zich bewust van de technische en maatschappelijke complexiteit. Tegen deze achtergrond is dit advies geschreven.

Het is belangrijk om duidelijk te zijn over het doel en daarmee over de reikwijdte van de voorgestelde ingrepen. In de notitie R&D is aangegeven dat de boordvoorzieningen van het kanaal niet overal meer sterk en stabiel zijn. De meest urgente trajecten hebben een totale lengte van 11 kilometer. De Commissie begrijpt uit een ontvangen toelichting¹ dat het sterkte- en stabiliteitstekort van de boordvoorzieningen geen oorzaak is van de opgetreden schades aan gebouwen langs het kanaal. Uit uitgevoerde onderzoeken² blijkt dat de schades verband houden met de fragiele geohydrologische situatie langs het kanaal (zie tekstkader hierboven). De Commissie beveelt aan om dit onderscheid in het MER duidelijk te maken.

Samenhang met toekomstvisie

De provincie Overijssel is naast de aanpak van de boordvoorzieningen ook bezig met het opstellen van een toekomstvisie voor het kanaal. Deze toekomstvisie kan belangrijke consequenties hebben voor de kansrijkheid van versterkingsalternatieven in dit project. Ter illustratie: bij een kleinere vereiste diepte van het kanaal wordt een onderwatertalud of een bestorting tegen de bestaande boordvoorzieningen wellicht een kansrijk alternatief. Mogelijk behoren dan zelfs natuurvriendelijke oevers, als alternatief voor harde beschoeiingen, tot de mogelijkheden. Gelet op de potentiële betekenis van de toekomstvisie voor de kansrijkheid van versterkingsalternatieven en het voorkeursalternatief, adviseert de Commissie:

- Te onderbouwen waarom niet eerst de toekomstvisie vastgesteld wordt en daarna pas besloten wordt over de aanpassing van de boordvoorzieningen.
- Toe te lichten hoe wordt geborgd dat de huidige aanpak van 11 kilometer boordvoorziening aansluit bij mogelijke toekomstige plannen voor het kanaal.
- De toekomstvisie in het MER als mogelijk scenario bij de referentiesituatie op te nemen.³

¹ Op 17 maart 2025 bezocht de Commissie kanaal Almelo – De Haandrik en sprak het met vertegenwoordigers van de provincie Overijssel en opstellers van de notitie R&D.

² Zoals onderzoek door Deltares en onderzoek van een expertgroep.

³ Inmiddels is meer bekend over de [inhoud van de toekomstvisie](#). Als Provinciale Staten van Overijssel bij het opstellen van het MER over de visie besloten hebben, neem de toekomstvisie dan op als autonome ontwikkeling in de referentiesituatie.

2.2 Noodzaak voor versterking kaden

Sterkte en stabiliteit

Gelet op de kwetsbare situatie rond het kanaal, is het van belang dat over de noodzaak van de voorgenomen versterking van de boordvoorzieningen geen twijfel bestaat. Bij de onderbouwing van de noodzaak van versterking plaatst de Commissie de volgende kanttekeningen:

- De noodzaak van versterking is gebaseerd op het resultaat van een veiligheidstoetsing. Het is echter onduidelijk wat de aanleiding en de juridische grondslag van deze toetsing zijn. Het is de Commissie onduidelijk of de toetsing is uitgevoerd in het kader van de zorgplicht of onderzoeksplicht uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl).
- De bij de toetsing gehanteerde betrouwbaarheidseisen ('Consequence of Reliability Classes') zijn bedoeld voor het ontwerp van *nieuwe* constructies. Voor de beoordeling van *bestaande* constructies gelden minder strenge eisen.⁴
- In de beoordeling van de bestaande boordvoorzieningen is geen rekening gehouden met de bewezen sterkte van de boordvoorzieningen. Dat kan leiden tot een substantiële onderschatting van hun sterkte en stabiliteit. Bestaande boordvoorzieningen hebben hun ontwerpbelastingen namelijk vaak al meermalen gekeerd. Zonder duidelijke tekenen van zwakte is het aan te bevelen de lat voor afkeur van een bestaande boordvoorziening relatief hoog te leggen.

De Commissie adviseert om de aanleiding en grondslag van de veiligheidstoetsing nader toe te lichten, evenals de daarbij gehanteerde technische uitgangspunten. De Commissie beveelt aan om in de onderbouwing van de veiligheidsopgave kritisch te reflecteren op de ervaringen met de boordvoorzieningen vanuit het beheer en onderhoud ('bewezen sterkte/zwakte').

2.3 Beleidskader

Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant is voor de aanpak van de boordvoorzieningen en of het project kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Ga daarbij in ieder geval in op:

- Provinciale omgevingsvisie.
- Regionaal waterprogramma.
- Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl).
- Provinciale waterveiligheidsnormen (IPO-normen), zie ook paragraaf 4.3 van dit advies.

2.4 Te nemen besluit(en)

De procedure voor de milieueffectrapportage wordt doorlopen voor het nemen van een projectbesluit. Daarnaast zullen andere besluiten genomen worden voor de realisatie van het voornemen. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de tijdsplanning is.

⁴ Het betreft de betrouwbaarheidseisen uit NEN 8700.

3 Onderzoek meekoppelkansen

De notitie R&D benoemt verschillende varianten voor het versterken of vervangen van de boordvoorzieningen. Deze beperken zich tot verschillende technische oplossingsrichtingen en uitvoeringstechnieken. De Commissie adviseert om in het MER ook in te gaan op meekoppelkansen. Onderzoek bijvoorbeeld of er:

- Mogelijkheden zijn om schades langs het kanaal door verzakkingen of excessieve kwel te verminderen of te voorkomen; door de waterdoorlatendheid van de boordvoorzieningen locatiespecifiek te optimaliseren.
- Mogelijkheden zijn om nadelige effecten te mitigeren door aangepast waterbeheer.
- Kansen zijn het project te combineren met opgaven voor natuurontwikkeling of klimaatadaptatie.
- Kansen zijn om schades aan gebouwen te verminderen, door het beperken van bodemtrillingen door wegverkeer⁵.

4 Bestaande situatie en milieugevolgen

4.1 Bestaande milieusituatie en referentie

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied. Werk hierbij van grof naar fijn door te beginnen bij het (geo)hydrologisch systeem van een kanaal met een hoger peil dan de omgeving. Beschrijf de mogelijke invloed daarvan op veenvoorkomens en veenafbraak. Zoom vervolgens in op de gebieden en ga na welke plaatsen kwetsbaar zijn voor veranderingen in kwel en zetting als het gevolg van het project.

Beschrijf ook de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling, als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Breng daarbij nadrukkelijk ook de problematiek in beeld die zonder dit project te verwachten is. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige milieutoestand zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Ga bij beschrijving van deze ontwikkeling uit van te verwachten veranderingen in de huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten. Betrek daarbij ook de (nog op te stellen) toekomstvisie, zie daarvoor paragraaf 2.1 van dit advies.

4.2 Bodem en water

Werking geohydrologisch systeem

Om de effecten van het initiatief goed te kunnen duiden is het nodig om goed te begrijpen hoe het hydrologisch systeem functioneert. Dat kan niet zonder terug te grijpen naar hoe deze hydrologische situatie tot stand is gekomen. Het kanaal ligt hoger dan de omgeving. Het veen in het achterland is tot dichtbij het kanaal weggegraven en de waterpeilen zijn

⁵ Dit kan bijvoorbeeld door een limitering van voertuiggewicht, rijnsnelheid en het elimineren van verkeersdrempels.

verlaagd. Vervolgens is het kanaal meerdere malen verbreed en verdiept. Daardoor is de ruimte tussen het kanaal en de infrastructuur (wegen, leidingen) en woningen erg smal.

Het is van belang om goed te begrijpen hoe kanaal en omgeving met elkaar samenhangen. Er bestaat onder verschillende deskundigen nog geen eenduidig beeld over de kern van de werking van het systeem⁶. Wellicht functioneert het systeem als gevolg van de heterogeniteit van de ondergrond op de ene plaats anders dan op een andere, en zijn maatwerkoplossingen binnen het project nodig.

Het versterken van de boordvoorzieningen kan de fragiele bodem- en watersituatie beïnvloeden en daarmee zowel positieve als negatieve invloeden hebben. Het is in deze situatie enerzijds nodig om de effecten van de versterking van de boordvoorzieningen te beschouwen op een hoger schaalniveau. Daarbij biedt de werking van het hydrologische systeem kansen en risico's. Anderzijds is het ook nodig dit heel kleinschalig te beschouwen, waarbij recht gedaan wordt aan de heterogene opbouw en de hydrologische werking van bestaande en nieuwe boordvoorzieningen in relatie tot zettings- en stabiliteitsproblemen. Maak daarom duidelijk welke metingen en onderzoeken gedaan worden voorafgaand aan de werkzaamheden om de lokale situatie te doorgronden. Er moet inzicht zijn in de ligging van kwetsbare veenlagen nabij woningen en andere gebouwen, en er moet een beeld zijn of het kanaal op de betreffende locatie in verbinding staat met het (schijn)grondwater. Een eenduidige, gestructureerde werkwijze met daarbinnen mogelijkheden tot maatwerk is onmisbaar.

Een systematische analyse van alle nu beschikbare meetresultaten van grondwaterstanden (en dan met name gericht op de verschillen tussen kanaalpeil en grondwater dicht langs het kanaal) en veenvoorkomens is hierbij essentieel. Niet in alle gevallen zal er een eenduidige interpretatie van de situatie mogelijk zijn. Houd dan rekening met meerdere mogelijkheden en hanteer het voorzorgprincipe bij maatregelen.

Beschrijf de mogelijk in te zetten maatregelen om de oevers te versterken. Ga hierbij in op de (on)mogelijkheden om de boordvoorzieningen meer of minder waterdoorlatend te maken. Relateer dat aan de beschrijving van de kwelsituatie en zettingsrisico's in de huidige situatie. Geef aan of de maatregelen leiden tot een kweltoename of -afname en tot een verlaging (en dus zettingsrisico's) of verhoging van de grondwaterstand (met mogelijk wateroverlast).

Effectbeoordeling

Ga, in aanvulling op hetgeen in de notitie R&D al is beschreven, na of de effecten consequenties hebben voor de wateraanvoer vanuit het kanaal naar de omgeving, met name in droge perioden.

Als (mogelijk) negatieve effecten worden vastgesteld, onderzoek dan of die te mitigeren zijn. Kijk hierbij breder dan alleen naar de uitvoering van de boordvoorzieningen en haar directe omgeving⁷. Als de kern van het probleem ligt bij het laaggelegen achterland, overweeg dan ook in hoeverre aanpassingen in het watersysteem aldaar nadelige effecten kunnen voorkomen of mitigeren.

⁶ Zie Rapport Begeleidingsteam d.d. 15-09-2021 (par 3.3).

⁷ Gedacht wordt aan het al of niet waterdoorlatend maken van de boordvoorzieningen. Overweeg ook gerichte acties om de grondwaterstand naast het kanaal te verhogen, bijvoorbeeld door actieve infiltratie van kanaalwater direct achter de boordvoorziening.

4.3 Waterveiligheid

Bij doorbraak van een kade overstroomt de dieper gelegen polder. Het is onduidelijk of de kades IPO-genormeerde, regionale keringen zijn. De Commissie adviseert om dit te verduidelijken. Geef aan, indien de kades zijn aangewezen als regionale keringen, welke IPO-normen van toepassing zijn en zorg ervoor dat de oplossingen voldoen aan deze normen.

4.4 Geluid en trillingen

Kwantitatieve analyse en betrouwbaarheid

Een kwantitatieve analyse van de milieueffecten door geluid en trillingen vormt een goed uitgangspunt voor het bepalen van de impact. Daarbij moet niet alleen de intensiteit van de effecten worden onderzocht, maar ook de tijdsperiode waarin hinder optreedt. Vooral bij de analyse van trillingen is een zorgvuldige beoordeling van de betrouwbaarheid van de berekeningen essentieel. De onzekerheden in de invoerdata moeten expliciet worden benoemd en bij twijfel aan de veilige kant worden meegenomen in het eindresultaat.

De Commissie beveelt aan om deze analyse per relevante woning uit te voeren. Onderzoek daarbij niet alleen de invloed van het inbrengen van damwanden, maar ook de impact van zwaar bouwverkeer op de omgeving.

Normstelling en beoordelingscriteria

De beoordeling van de geluidsniveaus volgens het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) is een geschikte methode. Gezien de voorgeschiedenis van het project en de gevoeligheid in de omgeving kan het echter wenselijk zijn om voor de combinatie van geluid en trillingen een strengere benadering te hanteren.

De toepassing van de normstelling SBR-A (Schade aan bouwwerken) en SBR-B (Hinder voor personen in gebouwen) is een logisch uitgangspunt. De ruime marges binnen deze normen maken het echter noodzakelijk om een gerichte benadering te hanteren.

- Bij de beoordeling van hinder voor personen (SBR-B) adviseert de Commissie om de strengste normering (A1-waarden) als referentie-uitgangspunt te nemen. Overschrijding van deze waarden leidt niet alleen tot overlast en onrust bij bewoners, maar kan ook leiden tot een verhoogd risico op schade. Een alternatieve referentie zou kunnen zijn de trillingsniveaus van verkeer, waarbij het verschil in grenswaarden tussen continue en herhaald voorkomende trillingen (circa 6 dB strenger) wordt meegenomen in de beoordeling.
- De norm voor gebouwen (SBR-A) hanteert een kleine acceptabele kans op schade (ordegrootte 1% of minder). Dit is echter van toepassing voor een gemiddelde Nederlandse woning of gebouw. In dit specifieke gebied is echter sprake van verhoogde schadegevoeligheid. Deze verhoogde schadegevoeligheid zou gecompenseerd moeten worden door uit te gaan van een evenredig (lagere) grenswaarde. De Commissie adviseert om een aanvullende risicoanalyse te maken waarin per woning of gebouw de reële kans op schade wordt bepaald en daar het criterium op af te stemmen.

Uitvoering en beheersmaatregelen

Vanwege de relatief hoge schadegevoeligheid voor trillingen van de langs het kanaal aanwezige woningen en andere gebouwen, adviseert de Commissie om de richtafstand voor trillingsberekeningen te vergroten. De voorgestelde 50 meter is daartoe waarschijnlijk ontoereikend. De Commissie acht een minimale afstand van 200 meter meer op zijn plaats.

4.5 Sociale effecten

Gegeven de geschiedenis en sociale impact van eerdere ingrepen in en aan het kanaal adviseert de Commissie om omwonenden actief te betrekken bij de opzet van het MER en de opzet en uitvoering van het monitoringsprogramma. De Commissie geeft ter overweging mee om ook sociale effecten te onderzoeken. Inspiratie hiervoor kan opgedaan worden in een handreiking⁸ hierover van de Commissie.

4.6 Monitoring en evaluatie

Gelet op de technische en maatschappelijke complexiteit, de fragiele geohydrologische situatie en de onduidelijkheid over de precieze schademechanismen is monitoring essentieel voor het beheersen van de kansen op ongewenste effecten.

De Commissie acht het verstandig om onderscheid te maken tussen in elk geval de volgende typen monitoring:

- Voorbereidende metingen.
- Monitoring van effecten op geohydrologie.
- Monitoring van effecten op kwetsbare gebouwen.
- Monitoring van geluid en trillingen.

Licht vervolgens per type monitoring toe:

- Wanneer en hoe lang wordt gemonitord.
- Waar en met welke ruimtelijke dichtheid wordt gemonitord.
- Hoe de monitoringsgegevens worden gebruikt om risico's te mitigeren.

Voor zowel de effecten op geohydrologie als de effecten op kwetsbare gebouwen is een goede nulmeting van belang. Monitoring dient niet alleen tijdens de bouwfase plaats te vinden maar ook na afloop van de werkzaamheden enige tijd gecontinueerd te worden, omdat de effecten van veranderingen in de geohydrologische situatie niet direct merkbaar hoeven te zijn.

Gelet op ruimtelijke variaties in de ondergrond en de verschillen tussen gebouwen, is het raadzaam om fijnmazig (op objectniveau) te monitoren (elk type monitoring). De monitoringsgegevens kunnen worden gebruikt om risico's te mitigeren door de uitvoering bij te stellen of het ontwerp te optimaliseren, en om eventuele schadeclaims goed te kunnen

⁸ De handreiking Sociale effecten in milieueffectrapportage is te raadplegen via:
<https://commissiemer.nl/documenten/00000487.pdf>.

afhandelen, Geef aan wanneer risicobeheersingsmaatregelen getroffen worden (interventieniveaus) en geef aan waaruit deze maatregelen dan bestaan.

Geluid- en trillingsmonitoring en bijsturing tijdens de werkzaamheden

Het uitgangspunt van monitoring van trillingen is bijzonder belangrijk. Het is daarbij essentieel dat bij dreigende normoverschrijdingen tijdens de werkzaamheden tijdig kan worden ingegrepen door het aanpassen van instellingen (zoals energie of trilfrequentie) of het wisselen van werkmateriaal. Real-time uitlezing en bewaking met alarmsystemen zijn hierbij essentieel, zodat direct en effectief kan worden bijgestuurd.

5 Overige onderwerpen

5.1 Leemten in milieu-informatie

Laat zien over welke milieuaspecten er onvoldoende informatie is door gebrek aan gegevens. Spits dit toe op milieuaspecten die in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat de consequenties van het tekort beoordeeld kunnen worden. Geef ook aan of dat wat ontbreekt op korte termijn kan worden ingevuld. Als het niet mogelijk is om alle relevante details tot op huisniveau mee te nemen en in het MER te beschrijven, dan volstaat het om aan te geven hoe detailinformatie verkregen en verwerkt wordt.

5.2 Vorm en presentatie

De vergelijking van de alternatieven verdient bijzondere aandacht. Presenteer de vergelijking bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Zorg voor:

- een zo beknopt mogelijk MER, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal, met duidelijke legenda.

5.3 Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de voorgenomen activiteit en de alternatieven daarvoor;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de kadeversterking en de alternatieven, de onzekerheden en leemten in kennis die daarbij aan de orde zijn;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het voorkeursalternatief.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Advies van de Commissie over het op te stellen MER

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep geeft aan welke onderwerpen naar zijn mening moeten worden behandeld in het MER en met welke diepgang. 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:

Wouter Berendsen MSc (secretaris)

Harry Boukes

mr. drs. Peter Glas (voorzitter)

dr. ir. Ruben Jongejan

Hans J.A. van Leeuwen BSc

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport wordt opgesteld

Projectbesluit.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor projecten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een milieueffectrapport (MER) vereist zijn. Uit [Bijlage V van het Omgevingsbesluit](#) onder de Omgevingswet volgt om welke projecten het gaat. Voor dit project wordt een project-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

Gedeputeerde Staten van Overijssel.

Initiatiefnemer besluit

Provinciale Staten van Overijssel.

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

De Commissie heeft alle door het bevoegd gezag toegestuurde (relevante) zienswijzen en adviezen gelezen en verwerkt.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft gebruikt?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3888](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e info@commissiener.nl
w commissiener.nl

