



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Stadshavens Rotterdam

**Advies over reikwijdte en detailniveau  
van het milieueffectrapport**

28 mei 2009 / rapportnummer 2251-39





## 1. HOOFDPUNTEN VAN HET MER

De gemeente Rotterdam wil in samenwerking met het Havenbedrijf de Stadshavens herstructureren onder meer door (verouderde) bedrijventerreinen in te richten als intensieve, stedelijke woon- en werkgebieden. Dit transformatieproces is al gaande en zal zeker nog enkele tientallen jaren in beslag nemen.

Een op te stellen “Structuurvisie Stadshavens” moet de basis vormen voor de bestemmingsplannen die de herstructurering planologisch vastleggen.<sup>1</sup> De Structuurvisie heeft een planhorizon tot 2025 met een doorkijk naar 2040.

Ter onderbouwing van de besluitvorming over de Structuurvisie wordt de procedure van planmilieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.

De Commissie voor de m.e.r. (hierna ‘de Commissie’)<sup>2</sup> beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat voor het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- een verdere uitwerking van de milieu- en klimaat-ambities;
- een beschrijving van de bestaande situatie in het plangebied, gericht op het in beeld brengen van randvoorwaarden, knelpunten en (vooral) kansen;
- een overzicht van de belangrijkste keuzen die voor ieder van de tijdshorizonten (2015, 2025 en 2040) worden gemaakt in het gebied Stadshavens;
  - Deze keuzen moeten in onderling verband worden gepresenteerd in alternatieve toekomstscenario’s voor het plangebied.
  - De alternatieve scenario’s moeten een logische combinatie geven van de gewenste functieverandering en de daarbij benodigde infrastructuur.
- een beoordeling en vergelijking op de belangrijkste milieuaspecten, zoals onder meer verkeer, woon- en leefmilieu, cultuurhistorie en klimaataspecten, waarbij de beoordeling meer op hoofdlijnen is naarmate de tijdshorizon verder weg ligt;
- een beschrijving van de relatie tussen de Structuurvisie Stadshavens en andere (Structuur)visies die op dit moment in ontwikkeling zijn voor Rotterdam en de regio;
- inzicht in de doorwerking in m.e.r.-plichtige vervolgpunten en in de monitoring en terugkoppeling in het vervolgproces.

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie in meer detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen.

---

<sup>1</sup> De Structuurvisie dient om de onderlinge samenhang tussen de projecten in beeld brengen. Tevens wordt de Structuurvisie gebruikt bij het vestigen van voorkeursrecht en de verevening van bovenplanse kosten.

<sup>2</sup> Zie bijlage 1 voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie die over dit project adviseert en voor overige projectgegevens.

## 2. AMBITIES EN UITGANGSPUNTEN

### 2.1 Voorgeschiedenis

Het proces van planvorming is al enige tijd gaande. Recent is in mei 2008 een Lange termijnvisie (*Creating on the edge*) gepubliceerd en in januari 2009 zijn vier Deelgebiedsplannen opgesteld. Eerste herinrichtingsprojecten zijn al in uitvoering of afgerond.

- Geef in het MER de stand van zaken weer, alsmede de belangrijkste conclusies en aanbevelingen uit het voorafgaande plan- en besluitvormingsproces.

### 2.2 Ambities

In het MER zullen alternatieve maatregelenpakketten worden geïdentificeerd en getoetst aan de ambities voor de Stadshavens. De startnotitie geeft al een aanzet voor de beschrijving van deze ambities.

Werk in het MER (in ieder geval) de milieu- en klimaat-ambities zo concreet uit dat ze kunnen worden gebruikt om alternatieven en varianten eraan te toetsen.

Bij de aanzetten die de startnotitie geeft, wil de Commissie twee kanttekeningen plaatsen:

1. In de startnotitie staat dat, waar nodig en mogelijk, de Stad en Milieubenedering wordt toegepast. Een complicerende factor is dat in het havengebied cumulatie van diverse hinderbronnen optreedt en er waarschijnlijk dus weinig ruimte voor uitruil of compensatie is. Bovendien, als de ambitie inderdaad is om een aantrekkelijk en hoogwaardig woonmilieu te realiseren, dan is er eerder aanleiding om onder de normen te blijven, dan de normen te verruimen.<sup>3</sup> Daarom adviseert de Commissie in het MER uit te werken:

- welke ambitieniveau wordt nagestreefd en welke indicator wordt gebruikt om vast te stellen of voor geluid, lucht en externe veiligheid inderdaad sprake is van een gezonde en kwalitatief hoogwaardige woon- en leefomgeving (in de verschillende fasen van ontwikkeling)<sup>4</sup>;
- hoe en wanneer bij het eventueel toepassen van de Stad en Milieubenedering het daarbij behorende 'open planproces' wordt ingepast in het proces van planvoorbereiding.

2. De ambities voor natuur en biodiversiteit zijn nog wat versnipperd ondergebracht in losse projecten<sup>5</sup>. De Commissie adviseert een visie op de groenblauwe structuur te ontwikkelen.

---

<sup>3</sup> Tenzij duidelijk wordt gemaakt dat het een tijdelijke situatie is.

<sup>4</sup> Het Havenbedrijf werkt aan een strategie voor borging van duurzame ontwikkeling, die de basis vormt voor concrete projecten (de duurzaamheidsstrategie). Dit kan bijvoorbeeld van belang zijn bij het omgaan van de onzekerheid hoe industrielaawaai en externe veiligheid zich ontwikkelen. Die ontwikkeling hangt voor een deel af van de termijn waarop bedrijven verhuizen naar een andere locatie. Zolang deze bedrijven in het gebied aanwezig zijn, moet de duurzaamheidsstrategie in oplossingen voorzien. Het MER dient de wijze van borging bij concrete projecten aan de hand van deze strategie inzichtelijk te maken.

<sup>5</sup> Dakpark, verbindingen naar groene zones.

## 2.3 Randvoorwaarden en uitgangspunten

Bij het ontwikkelen van plannen voor de herinrichting van de Stadshavens moet rekening worden gehouden met:

- randvoorwaarden vanwege de huidige situatie in het plangebied;
- projecten waarover reeds concrete en bindende afspraken zijn gemaakt;
- randvoorwaarden uit wet- en regelgeving en vastgelegd beleid.

### **Huidige situatie**

Geef in het MER een beschrijving van het plangebied gericht op het in beeld brengen van randvoorwaarden, knelpunten en kansen.

Ga in op:

- deelgebieden waar de bestaande inrichting als een gegeven moet worden beschouwd en gebieden die in de planperiode voor transformatie in aanmerking komen;
- belemmeringen en (milieu)knelpunten die opgelost moeten worden om bepaalde gewenste transformaties mogelijk te maken;
- bestaande hindercontouren voor lucht, geluid en externe veiligheid en de mogelijkheden om die te verkleinen;
- knelpunten in de verkeersafwikkeling voor de verschillende verkeerssoorten, zowel voor wat betreft het lokale verkeer als het regionale verkeer, tegen de achtergrond van de verkeersstructuur in een groter gebied dan alleen het plangebied;
- reeds bestaande tekorten op het gebied van winkels, scholen, maatschappelijke dienstverlening, openbaar vervoer en groenstructuur;
- gebieden waar de ruimtelijke kwaliteit het behouden waard<sup>6</sup> is, dan wel verbetering behoeft;
- locaties waar door klimaatverandering adaptatiemaatregelen nodig zijn;
- mogelijkheden voor het gebruik van restwarmte of andere vormen van duurzame energieopwekking.

Vertaal knelpunten, waar mogelijk, in kansen voor ontwikkeling.

### **Autonome ontwikkeling**

- Geef aan welke projecten al in uitvoering, of in een zo ver gevorderd stadium van besluitvorming zijn, dat ze als onderdeel van de autonome ontwikkeling kunnen worden beschouwd. Doe dit zowel binnen het projectgebied als - voor zover relevant - in de Rotterdamse regio als geheel.
- Geef aan hoe daardoor de hiervoor beschreven huidige situatie verandert.
- Ontwikkel op deze wijze een referentiesituatie die kan worden gebruikt om de effecten van alternatieven (zie hoofdstuk 3 van dit advies) tegen af te zetten.

### **Beleidskader**

Geef in het MER aan welke randvoorwaarden uit beleidskaders en uit wet- en regelgeving van invloed zijn op het voornemen. Beschrijf welke consequenties dat heeft voor de plannen in het Stadshavengebied.

Ga, voor zover relevant voor het MER, in op het advies van de waterbeheerders in het kader van de Watertoets.

---

<sup>6</sup> Besteed met name aandacht aan het cultureel erfgoed van de haven (structuur en gebouwen) en de mogelijkheden om dit te benutten en te versterken.

### 3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

#### 3.1 Voornemen

De transformatie van de Stadshaven houdt een ingrijpende verandering in op vele fronten. De diverse projecten worden geclusterd in vijf ontwikkelingsrichtingen:

- *Re-inventing Deltatechnology*: ontwikkelen en etaleren van kennis op het gebied van energietransitie en deltatechnologie
- *Volume & value*: intensiveren van containeroverslag en distributiefunctie
- *Crossing borders*: nieuwe routes en woningen tegen de achtergrond van het industriële havenerfgoed
- *Floating communities*: realiseren van een substantiële hoeveelheid drijvend wonen en werken
- *Sustainable mobility*: inzet op een groter aandeel duurzaam transport voor personen en goederen.

De startnotitie geeft al een aanzet voor het bouwprogramma (in aantallen woningen en bedrijfsvloeroppervlak) voor de periode tot 2015, 2025 en 2040. Ook beschrijft de startnotitie 14 concrete uitvoeringsprojecten voor de periode tot 2015.

Een onderbouwing van nut en noodzaak van het programma moet in het MER nog worden gegeven.

#### 3.2 Alternatieven

##### **Alternatieve scenario's**

De startnotitie bevat een voorstel om een best-case en een worst-case scenario te ontwikkelen als alternatieven in het MER. Het is echter onduidelijk op welke aspecten wordt bepaald of iets 'best' of 'worst case' is.

De Commissie denkt dat het beter hanteerbaar is om in het MER alternatieve scenario's te ontwikkelen met toenemende mate van ingrijpendheid van verandering (van minimaal tot maximaal). De basisvariabele is daarbij de mate waarin en snelheid waarmee huidige havenbestemmingen vrijkomen voor andere bestemmingen. Dat zou corresponderen met een toenemend ambitieniveau en eventueel tevens een steeds verdere tijdshorizon.

Geef aan welke aanvullende milieu- en duurzaamheidsmaatregelen de scenario's bevatten. Ga in op de fasering en de tijdelijke situaties<sup>7</sup>.

##### **Relatie met infrastructurele voorzieningen**

De alternatieve scenario's moeten een logische combinatie geven van de gewenste functieverandering en de daarbij benodigde infrastructuur.<sup>8</sup>

Beschrijf de invloed de geplande functieveranderingen op het draagvlak voor verschillende openbaar vervoervoorzieningen.

Onderbouw de te maken systeemkeuzen (metro, tram, waterbus en reguliere bussen) in het openbaar vervoer in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen.

Geef aan of het draagvlak toereikend is.

Indien bepaalde systemen door te hoge investerings- of exploitatiekosten niet kunnen worden gerealiseerd, geef dan aan hoe sterk het autogebruik toeneemt en wat de consequenties zijn voor congestie en reistijden.

---

<sup>7</sup> Ook gezien vanuit het oogpunt van hinder.

<sup>8</sup> De laatste is in een infrastructureel reeds overbelast gebied en ook gegeven de ruimtelijke barrières door de aanwezigheid van het water geen eenvoudige opgave.

### **Aandachtspunten bij het beschrijven van de scenario's**

- Concentreer het MER op de afwegingen die op het niveau van het havengebied moeten plaatsvinden en de toon zetten voor de uitwerking in bestemmingsplannen, maar koppel ook terug naar ontwikkelingen in de Rotterdamse regio.<sup>9</sup>
- Geef per scenario voor ieder van de tijdshorizonten (2015, 2025 en 2040) de belangrijkste keuzes<sup>10</sup>. Geef duidelijk aan op welke onderdelen de scenario's verschillen.
- Als de haalbaarheid van bepaalde belangrijke keuzen nog onzeker is, verdient het aanbeveling alternatieve oplossingen en terugvalopties te bespreken<sup>11</sup>, liefst in de vorm van varianten op de scenario's.
- Zorg dat de (grotere) keuzes waaruit de alternatieve scenario's zijn opgebouwd ook individueel kunnen worden beoordeeld. Besteed ook aandacht aan de onderlinge verwevenheid: welke keuzes kunnen wel of niet los worden gezien, welke sluiten elkaar uit?
- Geef aan welke veronderstellingen worden gemaakt over toepassing van de Stad en Milieubenadering-aanpak.
- Breng vooral de dilemma's rond de belangrijkste keuzen helder in beeld.

## **4. MILIEUBEOORDELINGSKADER**

### **4.1 Algemeen**

#### **Integrale of milieu-insteek**

In de startnotitie staat dat het MER zich vooral zal richten op de milieuaspecten van de beoordeling, dat wil zeggen de planet-aspecten binnen de drie duurzaamheidspijlers: people, planet en profit. Daarom beperkt dit advies zich daartoe.

Echter niet alleen negatieve 'planet'effecten, maar ook de afwegingen tussen de drie pijlers kunnen aanleiding zijn tot optimalisering van de alternatieven. De Commissie adviseert daarom het plan-m.e.r.-proces en het structuurvisieproces goed op elkaar af te stemmen.

Door in het m.e.r.-proces al aan te geven op welke punten er afwegingen te verwachten zijn tussen milieumambities enerzijds en economische of sociale ambities anderzijds kunnen de milieu-inzichten doorwerken in het integrale afwegingsproces in de structuurvisie.

#### **Effectbepaling**

De effecten worden vooral bepaald op basis van bestaande milieu-informatie met behulp van deskundigenoordeel. Deze werkwijze past in dit type MER, maar stelt hoge eisen aan de onderbouwing en navolgbaarheid van de beoordelingen. Daarbij is onder meer van belang dat beoordelingschaal helder is.

In de startnotitie wordt aangegeven dat de effecten op een driepuntsschaal (+, 0, -) worden uitgedrukt. Als ten opzichte van de autonome ontwikkeling wordt gescoord, zullen naar verwachting (gezien de ambities van het plan) veel scores van de alternatieven positief zijn.

---

<sup>9</sup> Leg in ieder geval de relatie naar het project Rotterdam Vooruit.

<sup>10</sup> De startnotitie maakt daarbij een relevant onderscheid in keuzes voor: concrete ingrepen, reserveringen, procesafspraken (wat als..) en agenderingen. Zie ook de kwesties/keuzes voor de Structuurvisie, zoals genoemd in paragraaf 2.4 en 3.4 van de startnotitie).

<sup>11</sup> Bij voorbeeld voor de aanleg van nieuwe metrolijnen en het realiseren van een nieuwe oeververbinding.

De Commissie beveelt aan om een schaal en referentie te kiezen die optimaal discrimineren én de mogelijkheid open te houden effecten in meerdere dimensies te meten (kwantitatief, kwalitatief, ordinaal).

Het MER zal waarschijnlijk meer dan één beoordelingstabel bevatten. De effectbeoordeling voor de korte en middellange termijn zal op meer kwantitatieve gegevens gebaseerd kunnen zijn dan de tabel voor 2040.

In het MER moet ook ingegaan worden op milieueffecten die kunnen optreden ten gevolge van tijdelijke situaties. Gezien de looptijd van de transformatie is tijdelijk immers mogelijk een relatief begrip.

## 4.2 Aandachtspunten per milieuaspect

Per milieuaspect gelden in aanvulling op hetgeen in de startnotitie staat, de volgende aandachtspunten.

### **Verkeer en bereikbaarheid**

- Geef per scenario de ontwikkeling in de verkeersproductie (locaal en regionaal georiënteerd).
- Geef de verdeling in modaliteiten.
- Ga in op de veranderingen in intensiteiten en bereikbaarheid (reistijd, betrouwbaarheid); alsmede op de knelpunten (locaal, regionaal/hoofdwegen) die ontstaan.
- Geef aan hoe de knelpunten worden aangepakt (met welke infrastructuur en vervoerdiensten) en wat dat betekent voor de intensiteiten, de bereikbaarheid en het aandeel langzaam verkeer en openbaar vervoer<sup>12</sup>. Geef aan welke maatregelen tot het project kunnen worden gerekend en welke in andere kaders zullen worden uitgewerkt. Laat daarbij dus samenhangen tussen projecten zien.
- Maak onderscheid in de effectbeschrijving naar tijdshorizon. Voor de termijn tot en met 2020 kunnen kwantitatieve resultaten worden verkregen, voor de periode 2020-2040 volstaan onderbouwde trends.
- Ga niet alleen in op het personenvervoer, maar ook op het vervoer van goederen, zowel over land als over water.

### **Woon- en leefmilieu (lucht, geluid, externe veiligheid, gezondheid)**

De effecten voor lucht, geluid en externe veiligheid kunnen worden beschreven conform het voorstel op pagina 21 en 22 van de startnotitie.

- Mede vanwege de cumulatie van hinder en de eventuele toepassing van de Stad en Milieubenadering verdient het aanbeveling aanvullend een beschouwing over gezondheid te geven.
- Ga ook in op hittestress en vluchtmogelijkheden bij calamiteiten.

### **Landschap en Cultuurhistorie**

- Geef een objectieve waardering van de cultuurhistorische betekenis van het plangebied op hoofdlijnen (structuurniveau). Doe dit aan de hand van de beleefde, fysieke en inhoudelijke kwaliteiten van structuren en patronen, alsmede grote elementen (kenmerkende gebouwen en ensembles).

---

<sup>12</sup> Houd rekening met het gegeven dat de vele barrières in het gebied en de dooradering met water een belemmering zijn voor langzaam verkeer en openbaar vervoer. Denk daarbij ook aan het voor- en natransport naar de openbaar vervoerhaltes.



- Geef in het MER aan in hoeverre de ontwikkelingen gebruik kunnen maken van deze kwaliteiten (behoud en ontwikkeling) dan wel hieraan afbreuk doen (aantasting en verlies).

### **Energie**

Volgens de startnotitie wordt in het MER op basis van kentallen nagegaan in welke richting de CO<sub>2</sub>-emissie zich ontwikkelt en in welke mate de ambities van de gemeente op dit punt worden gerealiseerd. De Commissie adviseert:

- het energieverbruik en de bijbehorende emissie per sector apart herkenbaar in beeld te brengen en de effecten van aannamen expliciet te maken;
- in te gaan op verandering in warmtelozing naar lucht (hitte-eilanden) en water.

### **Bodem**

De effecten voor bodem kunnen worden beschreven conform het voorstel op pagina 22 in de startnotitie

### **Water**

Behalve een *goede stedelijke waterhuishouding* en een *goede waterkwaliteit* schaaft de startnotitie *hoogwaterveiligheid* en *anticipatie op hogere waterstanden* ook onder het aspect “water”.

- De Commissie adviseert het aspect ‘hoog water’ een aparte vermelding te geven in de beoordelingstabel.

### **Ruimtelijke kwaliteit**

- Kijk bij het analyseren van wijzigingen in de ruimtelijke hoofdstructuur, niet alleen naar het slechten van barrières (binnen de Stadshavens en met zijn omgeving), maar ook naar veranderingen in de ruimtelijk-visuele kenmerken.
- Maak inzichtelijk of een bepaalde, en zo ja welke, beeldkwaliteit wordt nagestreefd in de diverse planonderdelen en in hoeverre dit beperking oplegt aan het ruimtegebruik.

### **Intensief ruimtegebruik**

Vanwege de rol die intensivering speelt in de Stad en Milieuafwegingen, is het inderdaad zinvol veranderingen op dit punt in het MER in beeld te brengen.

### **Natuur**

- Beschouw niet alleen het totaal oppervlak aan groen, maar vooral ook de omvang van individuele gebieden, de (mede)gebruiksfuncties van het groen en de ligging ten opzichte van andere functies om de ecologische potentie van groengebieden in te kunnen schatten.
- Houd daarbij ook rekening met de verbindingen tussen groengebieden onderling en met de omgeving (verbindingen en stapstenen).

## **5. UITVOERING, MONITORING EN EVALUATIE**

Geef in het MER een overzicht van de consequenties voor de vervolgbesluitvorming in de vorm van randvoorwaarden, uitgangspunten en/of onderzoeksopgaven. Ga met name in op de doorwerking bij m.e.r.-plichtige activiteiten.

Geef ook aan hoe tussentijdse monitoring en terugkoppeling naar de oorspronkelijke ambities in het proces van uitvoering zijn ingebed.

## **6. VORM EN PRESENTATIE**

- Neem in het MER ten minste één (recente) kaart met schaal aanduiding op waarop alle in het MER gebruikte topografische namen goed leesbaar zijn aangeven.
- Gebruik in ieder geval voor verkeer en bereikbaarheid kaarten waarop de ligging van de Stadshavens in de grotere verkeersstructuur voldoende duidelijk is.
- Visualiseer doelbereik en de effectbeoordeling zo veel mogelijk in bijvoorbeeld radardiagrammen, staafdiagrammen, 'taartpunten' e.d.

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goed inzicht geven in de belangrijkste keuzen die op dit moment voorliggen.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens**

**Initiatiefnemer:** college van burgemeester en wethouders van Rotterdam in samenwerking met het Havenbedrijf

**Bevoegd gezag:** gemeenteraad van Rotterdam

**Besluit:** vaststellen van een Structuurvisie

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:**  
plan-m.e.r. vanwege kaderstelling voor categorie C11.1 en D11.1

**Activiteit:** herstructureren van het gebied Stadshavens

**Procedurele gegevens:**

aankondiging start procedure in De Echo van: 20 mei 2009

advies aanvraag: 8 april 2009

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht op: 28 mei 2009

**Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

drs. D.J.F. Bel

dr. ir. G. Blom (voorzitter)

drs. M. van Eck (werkgroepsecretaris)

ing. R.P.M. Jansen

prof. dr. H.J. Meurs

dr. M.J.F. van Pelt

**Werkwijze Commissie bij advies reikwijdte en detailniveau:**

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de concept-notitie reikwijdte en detailniveau, of een vergelijkbaar door het bevoegde gezag toegezonden startdocument (in dit geval een Startnotitie) als uitgangspunt.

**Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Gebiedsplan concept januari 2009, Merwehaven-Vierhavens, Pionieren aan de Maas
- Gebiedsplan concept januari 2009, Waalhaven-Eemhaven, De nieuwe voorkant van de haven
- Gebiedsplan concept januari 2009, Rijnhaven-Maashaven, Showcase van de Rotterdamse Stadshavens
- Gebiedsplan concept januari 2009, RDM-terrein, Research, Design & Manufacturing
- Stadshavens Rotterdam 1600 ha, uitvoeringsprogramma 2007-2015

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvangen.

## Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport Stadshavens Rotterdam

De gemeente Rotterdam wil in samenwerking met het Havenbedrijf het gebied Stadshavens herstructureren. Het is de bedoeling dat er bijvoorbeeld meer woningen in het gebied komen.

Ter onderbouwing van de besluitvorming over de Structuurvisie wordt de procedure van planmilieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.

ISBN: 978-90-421-2732-6



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

w [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

