



Netherlands Commission for
Environmental Assessment

Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde, gemeente Lochem

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

2 september 2013 / rapportnummer 2816-81



1. Oordeel over het MER

Rijkswaterstaat Oost Nederland wil de capaciteit van de sluis bij Eefde uitbreiden door aanleg van een tweede sluis. Hiervoor moet een projectplan worden opgesteld en het bestemmingsplan aangepast. Ten behoeve van besluitvorming hierover door het bevoegd gezag, respectievelijk het Ministerie van I&M en de gemeenteraad van de gemeente Lochem, is een milieueffectrapport (m.e.r.) opgesteld. De Commissie voor de milieueffectrapportage¹ (Commissie m.e.r.) is van oordeel dat in het MER en de overige beschikbare stukken informatie ontbreekt die zij essentieel acht voor het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming. Het gaat om de volgende punten:

- De afweging die in het voortraject is gemaakt tussen de locaties Noord en Midden-Noord is op niet-transparante wijze en deels op grond van onjuiste argumenten gemaakt. Hierdoor lijkt een alternatief met aanzienlijk minder milieugevolgen ten onrechte buiten beeld te zijn gebleven in het MER.
- De maximale milieugevolgen van het project zijn niet in beeld gebracht.
- De milieueffecten gedurende de aanlegfase zijn niet in beeld gebracht.

Het MER geeft dan ook geen volledig beeld van de relevante milieuaspecten bij de wijze waarop het voornemen wordt ingevuld en van de milieugevolgen van het project en het daarvoor aan te passen bestemmingsplan. Daardoor kan het MER niet zijn functie vervullen om het milieubelang op een volwaardige en transparante manier mee te wegen bij de te nemen besluiten. De Commissie adviseert vóór besluitvorming over het bestemmingsplan en het projectplan een aanvulling op het MER op te stellen, waarin de omissies worden gecorrigeerd. Zij heeft hierover een gesprek gevoerd met Rijkswaterstaat, de gemeente Lochem en het Ministerie van I&M.

In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht. In hoofdstuk 3 worden aanbevelingen gedaan voor het vervolgotraject die geen betrekking hebben op essentiële tekortkomingen.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Voorgeschiedenis en alternatievenafbakening

Het project kent een lange voorgeschiedenis waarin al eerder twee fundamentele keuzes gemaakt zijn, namelijk de keuze om een tweede sluis met minimale kolkafmetingen aan te leggen (MIT-verkenning, 2007) en de keuze om deze tweede sluis op de locatie 'Noord' aan te

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via commissiemer.nl onder 'Advisering' of door in het zoekvak het projectnummer in te geven.

leggen (27 februari 2012). De keuze om de wachttijden aan te pakken door middel van een tweede sluis en de afmetingen van deze sluis is voor de Commissie op grond van de beschikbare documentatie navolgbaar.² Voor de keuze om de locatie Midden-Noord te laten vallen geldt dat echter niet. Doordat de keuze 'Noord' al als vaststaand gepresenteerd is, zijn de in het MER behandelde varianten weinig onderscheidend. De Commissie constateert dat (conform de 'Elverding-gedachte') het meer voor de hand had gelegen de m.e.r.-procedure te doorlopen ten behoeve van de keuze voor de locatie 'Noord' of 'Midden-Noord' van de sluis. Dit temeer omdat beide locaties binnen het plangebied zijn gelegen en op grond van het naar beide locaties uitgevoerde onderzoek de locatie 'Midden-Noord' vooralsnog kleinere milieueffecten lijkt te hebben.³

Uit Bijlage 1 bij het MER en de brief van de minister aan de Tweede Kamer⁴ blijkt dat twee overwegingen doorslaggevend waren bij de keuze tussen Noord en Midden-Noord:

- de meerkosten van circa €20 miljoen voor de locatie Midden Noord;
- de monumentale waarde van het te slopen gemaal.

Bij deze argumenten plaatst de Commissie de volgende kanttekeningen:

- Uit het document van 8 april 2011 blijkt dat de genoemde bedragen eerste ramingen betreffen met een variatiecoëfficiënt van maar liefst 50%. Het gaat dus niet om een absolute vergelijking van €69 miljoen versus €92 miljoen, maar om twee indicatieve bandbreedtes van €35–103 miljoen versus €46–138 miljoen.⁵ Bovendien is niet inzichtelijk welke posten zijn meegenomen bij de financiële berekeningen. Zo zijn er plannen om het huidige dieselgemaal om te bouwen naar een elektrisch gemaal.⁶ Niet duidelijk is hoe deze kosten zich verhouden tot de kosten van een nieuw gemaal. Ook is niet duidelijk of en in hoeverre de kosten zijn doorgerekend van aanpassingen aan de primaire waterkering, van eventuele maatregelen om vernatting in de bebouwde kom van Eefde tegen te gaan, van compenserende maatregelen voor natuur en landschap en van eventuele planvertraging door juridische procedures vanwege het meer ingrijpende karakter van de locatie Noord.
- Het dieselgemaal hoorde niet bij het oorspronkelijke complex maar is in 1970 toegevoegd. In de Monumentenomschrijving wordt dit dieselgemaal expliciet uitgesloten van de bescherming volgens de Monumentenwet, evenals de voormalige sluiswachterswo-

² Deze keuzes zijn toegelicht in een e-mail van de heer Dijkstra (RWS) aan de Commissie, dd. 15 augustus 2013

³ Kort voor het einde van de adviestermijn ontving de Commissie het rapport 'Locatieafweging extra sluis kolk Eefde' (Grontmij, 8 april 2011), waarin de beide locaties op een minder gedetailleerd ('pre-MER') niveau zijn vergeleken. Uit dit document blijkt tevens dat de overige locaties op grond van terechte overwegingen zijn afgevalen.

⁴ Kamerbrief van 27 februari 2012, kenmerk IenM/BSK-2012/27005. Fragment uit deze brief:

"Op basis van locatieonderzoek zijn er twee reële opties voor een extra sluis kolk:

1. Noord: aanleg direct ten noorden van de bestaande kolk. Dit vergt onder andere omlegging van de dijk, verwijdering van enkele bomen en verplaatsing van drie woningen. De kosten zijn € 69,1 miljoen.

2. Midden-Noord: inpassing van de nieuwe kolk in het bestaande sluis- en spui-eiland. Dit vergt de sloop van een gemaal en aanleg van een nieuw spuiwerk, naast de verplaatsing van meerdere gebouwen en woningen. De sloop van het gemaal betekent niet alleen vernietiging van kapitaal, maar ook van een monumentaal pand en spuiwerk. De kosten van dit alternatief zijn € 20 miljoen hoger dan van de locatie noord.

Op basis van deze informatie heb ik, met instemming van de regiopartijen, gekozen voor de locatie noord."

⁵ Uitgaande van een normale verdeling van de kostenschattingen rondom deze waarde betekent deze variatiecoëfficiënt dat de werkelijke waarde met een kans van ongeveer 70% binnen deze bandbreedte valt. Er is dus 30% kans dat het uiteindelijke bedrag zelfs buiten deze bandbreedte valt.

⁶ Dit is mondeling toegelicht tijdens het bezoek dat de Commissie aan de locatie bracht op 13 augustus 2013.

ning, de voorsluis, het aflatwerk uit 1979 en de recente bedieningstoren. Uit het document van 8 april 2011 blijkt dat de sluiswachterwoning en het dieselgemaal slechts “door hun bouwstijl en kleur aan de kwaliteit van het ensemble bijdragen”.

Aanvullend hierop ontbreken in de afwegingsdocumenten⁷ de volgende, naar het oordeel van de Commissie, cruciale overwegingen ten aanzien van milieuaspecten:

- De gevolgen van een tweede sluis op de locatie Noord voor het landschappelijk beeld en de ruimtelijke kwaliteit zijn veel groter dan op de locatie Midden-Noord. In het document van 8 april 2011 wordt aangegeven dat het herstellen van het karakteristieke kanaallandschap met volwassen bomen en bomenrijen decennia zal duren. Het MER geeft geen inzicht in de visuele veranderingen van het voornemen op beide locaties voor omwonenden, gebruikers en bezoekers van het sluiscomplex.
- Voor het aspect externe veiligheid is alleen uitgegaan van de klassen gevaarlijke stoffen die op dit moment over het Twentekanaal vervoerd worden (klasse LF1 en LF2). Er wordt vanuit gegaan dat ook in de toekomst geen andere klassen gevaarlijke stoffen over het kanaal vervoerd worden. Er is echter geen regelgeving die vervoer van andere stofklassen uitsluit en deze aanname is dan ook volgens de Commissie onvoldoende gegrond, zeker gezien het feit dat dit in 2007 wel voorkwam (klasse LT2). Indien in de toekomst ook andere stofklassen over het kanaal vervoerd worden, verschuift het invloedsgebied externe veiligheid van 35 m naar maximaal 880 m bij klasse LT2. Bij de locatie Noord komt deze contour dan over een groter deel van de bebouwde kom van Eefde te liggen dan bij de locatie Midden-Noord.
- De aanleg van de tweede sluis zal aanzienlijke gevolgen hebben voor de geohydrologie. Hierdoor zal het grondwaterpeil stijgen aan de noordoostkant van de sluis, wat hinder kan veroorzaken in Eefde (natte kruipruimtes, kelders e.d.; zie ook par. 2.2 van dit advies), en zal het peil dalen aan de westkant. Deze effecten zullen bij de locatie Noord groter uitvallen dan bij de locatie Midden-Noord. Het is niet inzichtelijk hoe groot deze effecten en het verschil in effecten op de beide locaties kunnen zijn, of deze effecten gemitigeerd kunnen worden en zo ja, met welke maatregelen. In het ongunstigste geval kunnen de kosten van dergelijke maatregelen het kostenargument vóór de locatie Noord gedeeltelijk weer teniet doen.
- De locatie Midden-Noord heeft minder effecten op beschermde soorten (de roekenkolonie en essentiële vliegroutes van de dwergvleermuis) dan de locatie Noord.

Tenslotte merkt de Commissie op dat de informatie in het rapport van 8 april 2011 deels onjuist is en de vertaling van informatie naar +/- waardering in de overzichtstabel (Hoofdstuk 5, p. 17) en vervolgens naar de argumentatie in de Kamerbrief deels onnavolgbaar.⁸

⁷ Bijlage 1 bij het MER en het rapport ‘Locatieafweging extra sluiscolk Eefde’ van 8 april 2011.

⁸ Zo worden “huizen, erven, garages, hokken en schuren” alle gevat onder de noemer ‘woongebouwen’. In de tabel is dit weergegeven alsof bij locatie Noord sprake is van 3 woongebouwen en bij locatie Midden-Noord van 8. (Vreemd genoeg zijn bijgebouwen op locatie Noord niet apart geteld). In de Kamerbrief lijkt vervolgens (onterecht) alsof bij locatie Midden-Noord veel meer woningen moeten wijken dan bij locatie Noord.

Via dezelfde route verwordt de “voor het Twentekanaal kenmerkende” beplanting van volgroeide loofbomen, die bovendien “versterkend is voor de ensemblewaarde van de sluis” en die “over enorme lengte” moet wijken voor locatie Noord tot een simpele ‘-’ in de overzichtstabel en tot “enkele bomen” in de Kamerbrief.

De Commissie constateert op grond van het bovenstaande dat onduidelijk is of bij de afwegingen ten aanzien van de locatie alle relevante milieuovertuigingen een volwaardige rol hebben kunnen spelen. Volgens het rapport van 8 april 2011 lijkt bij een eerste vergelijking de locatie Midden-Noord (veel) kleinere milieueffecten te hebben dan locatie Noord. De Commissie is daarom van oordeel dat een alternatief uitgaande van de locatie Midden-Noord ten onrechte in het MER buiten beschouwing is gebleven.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER ten behoeve van het projectplan de milieueffecten van de locatie Midden-Noord en Noord onderling te vergelijken op juiste en navolgbare wijze.

2.2 Maximale milieugevolgen

Het is niet duidelijk of de maximale milieugevolgen van aanleg van een tweede sluis in het MER zijn beschreven. Dit heeft verschillende oorzaken:

- De prognoses voor de ontwikkeling van de scheepvaart zijn onvoldoende onderbouwd;
- Mogelijk vervoer van gevaarlijke stoffen heeft onvoldoende aandacht gekregen;
- De geohydrologische modellering is niet transparant en er lijken verkeerde aannames te zijn gedaan;
- Bij sommige berekeningen is uitgegaan van een optimaal ontwerp vanuit milieuoogpunt.

Prognoses ontwikkeling scheepvaart

In het MER worden verschillende getallen gehanteerd ten aanzien van de toename van scheepvaart.⁹ De effectberekeningen zijn echter gebaseerd op de (huidige) verkeersintensiteit van maximaal 15.000 scheepvaartbewegingen per jaar.¹⁰ Dit getal is gebaseerd op het GE-scenario en representeert een 'worst-case'-scenario (vanuit milieuoogpunt).¹¹ Het is echter niet navolgbaar welke aannames zijn gedaan om het GE-scenario te vertalen naar de ontwikkeling van economie en scheepvaart in deze specifieke regio.

Daarnaast lijkt het aannemelijk dat het verkorten van de wachttijden bij Eefde en de overige wijzigingen aan het regionaal vaarwegenstelsel die plaatsvinden en gepland zijn een toename van scheepvaartverkeer tot gevolg hebben. Het is niet inzichtelijk of, en zo ja, hoe deze

⁹ Zo worden in paragraaf 5.4 de getallen 13.845 scheepsbewegingen per jaar in de huidige situatie en 13.679 in 2020 zowel in de autonome situatie als met capaciteitsvergroting genoemd; in paragraaf 5.5 is het aantal scheepvaartbewegingen in de autonome situatie in 2020 14.494 (in 2023 15.152) en met 2^e sluis 14.227.

¹⁰ Gezien het scheepvaartbeleid van zowel Rijk als provincie acht de Commissie het waarschijnlijk dat de verkeersintensiteit op het Twentekanaal in de nabije toekomst zal groeien boven de 15.000 scheepvaartbewegingen per jaar. Dit heeft consequenties voor de dimensionering van aanpalende kanalen en, in combinatie met de voorziene toename van recreatievaart, mogelijk ook voor de afmetingen van de sluis.

¹¹ Dit is toegelicht in een e-mail van de heer Dijkstra (RWS) aan de Commissie, dd. 15 augustus 2013.

facilitering van het scheepvaartverkeer in de prognoses is verwerkt.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER de prognoses ten aanzien van de scheepvaart en het feit dat dit als 'worst-case-scenario' (uit milieuoogpunt) beschouwd kan worden te onderbouwen aan de hand van een beschouwing van de economische ontwikkeling van de regio, het voornemen en overige aanpassingen aan het regionaal vaarwegenstelsel.

Externe veiligheid

Voor het aspect externe veiligheid is geen rekening gehouden met vervoer van andere klassen van gevaarlijke stoffen over het Twentekanaal dan in de huidige situatie. In het MER zou tenminste onderbouwd moeten zijn waarom (op basis van regelgeving, beleid of fysieke belemmerende factoren) vervoer van andere klassen van gevaarlijke stoffen in de toekomst is uitgesloten. Indien dit niet is uitgesloten dan dient in het MER rekening gehouden te worden met een worst-case scenario waarin dit vervoer wel plaatsvindt.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER te onderbouwen waarom vervoer van andere klassen gevaarlijke stoffen dan LF1 en LF2 is uitgesloten, dan wel een beeld te geven van de milieueffecten indien dit vervoer wel plaatsvindt.

Geohydrologie

Het is niet duidelijk met welke belemmeringen voor grondwaterstromen rekening is gehouden bij berekeningen voor de referentiesituatie en toekomstige situatie. Het gaat om

- effecten van de huidige sluis, aanwezige kwelschermen en de in- en overlaatconstructie ten westen van de huidige sluis;
- de uitvoering van de nieuwe sluis (wel of geen kwelschermen¹² /langsschermen, verwijderen of behouden van damwanden en de diepte tot waar deze worden aangebracht).

Een kleiner doorstroombaar oppervlak zal de verandering in grondwaterpeilen in de omgeving vergroten. Bovendien is het modelleren van de bestaande situatie van belang, daar de ligging van de bestaande belemmeringen van invloed is op de locaties waar de grootste veranderingen in de grondwaterstanden zullen optreden.

Daarnaast lijkt in het geohydrologische model een onjuiste aanname te zijn gedaan voor de doorlatendheid (k -waarde in m/dag) voor de Formatie van Boxtel.¹³ Een berekening uitgaande van een meer realistische waarde voor de doorlatendheid zal waarschijnlijk uitkomen op (veel) grotere gevolgen.

¹² Volgens het geohydrologisch onderzoek uit januari 2013 zijn geen kwelschermen nodig; tijdens het locatiebezoek van de Commissie werd echter toegelicht dat dit wel het geval is.

¹³ In de lijst van de modelschematisatie (Tabel B5.1, Bijlage 5: Modelbeschrijving) wordt een maximum gegeven van 3,2 m/dag. Dit komt overeen met de waarde die is aangegeven in Tabel 2.1 (Overzicht van de geohydrologische formaties en parameters) op p. 9 van het Geohydrologisch onderzoek. Hier wordt een doorlaatvermogen van 80 m²/dag voor de Formatie van Boxtel aangehouden; uit de aangehouden dikte van de Formatie van 3,1 m volgt dan een doorlatendheid van $80/3,1 = 2,58$ m/dag. Dit komt ook overeen met uit literatuur bekende waarden voor de doorlatendheid van fijn, leemhoudend zand. In Tabel B5.1 van Bijlage 5 (Modelbeschrijving) wordt echter als gemiddelde waarde 20,3 m/dag vermeld. Aangezien deze lijst de invoer van de gegevens in het model weergeeft lijkt waarschijnlijk dat in de modellering van het gemiddelde is uitgegaan.

Ook worden volgens het MER de geohydrologische effecten gereduceerd door een voedende werking van de Eefse beek. Het is onduidelijk of dit de verlagingen (west) dan wel de verhogingen van de grondwaterspiegel (oost) betreft. Niet duidelijk is of en met welke omvang van deze voeding gerekend is.

In het MER ontbreekt een beschouwing van de vernatting en verdroging in de omgeving die het voornemen op beide locaties kan veroorzaken en de maatregelen waarmee deze gevolgen voorkomen kunnen worden. In het geohydrologisch onderzoek wordt enigszins ingegaan op mogelijke maatregelen bij verdroging, maar nauwelijks op vernatting.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER de geohydrologische modellering voor de Noord en Noord-Midden oplossing te onderbouwen en op navolgbare wijze inzicht te geven in de maximale milieugevolgen. Indien blijkt dat aanleg van een tweede sluis belangrijke vernatting of verdroging kan veroorzaken in de bebouwde kom en/of landbouwgebied, dient ook inzicht te worden gegeven in mogelijke mitigerende maatregelen, de effectiviteit van deze maatregelen en het moment dat deze maatregelen ingezet worden.

Ontwerp

Bij het berekenen van de milieueffecten (met name geluid en luchtkwaliteit) is uitgegaan van een relatief gunstig ontwerp. Indien deze uitgangspunten (bijv. ten aanzien van de uitvoering en bediening van de 2e sluis) niet worden geborgd bij de DBFM-aanbesteding (zie paragraaf 3.1) dient in het MER de meest ongunstig mogelijke uitvoering in de modellen worden door-gerekend om de maximale milieueffecten van het project inzichtelijk te maken.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER een beeld te geven van de milieueffecten in het 'worst-case-scenario' voor wat betreft ontwerp en uitvoering.

2.3 Aanlegfase

De duur en de milieugevolgen van de aanlegfase zijn niet in het MER beschreven. De Commissie veronderstelt dat alle aan- en afvoer van materiaal over water kan plaatsvinden. Niet duidelijk is of en hoe dit geborgd wordt (de randvoorwaarden die aan de aannemer worden meegegeven). Ook is niet duidelijk wat de aanleg zal betekenen voor het scheepvaartverkeer in de regio, hoe lang de aanleg zal duren, of er bemaling wordt toegepast gedurende de aanleg en wat de gevolgen hiervan zijn.

De Commissie adviseert in de aanvulling op het MER de milieueffecten tijdens de aanleg in beeld te brengen. Voor zover hierbij onzekerheden bestaan ten aanzien van aard en omvang van effecten kan een scenariobenadering worden toegepast.¹⁴

¹⁴ Zie ook de factsheet 'Omgaan met onzekerheden' op www.commissiemer.nl

3. Overige opmerkingen met aanbevelingen

De opmerkingen in het verdere advies hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen. De Commissie hoopt met onderstaande aanbevelingen een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

3.1 Aanbesteding en uitvoering

Vanwege de DBFM-aanbesteding zal een groot deel van de details in de uitvoering nog bepaald worden. Hierdoor zijn bepaalde effecten van het in werking zijn van de tweede sluis nog niet inzichtelijk. Dit geldt bijvoorbeeld voor effecten op het landschap en de ruimtelijke kwaliteit, maar ook voor geluid en voor effecten op de grondwaterstand. De ambities ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid, zoals verwoord in het ambitiedocument van 1 maart 2013, zijn ook in grote mate afhankelijk van de uitvoeringswijze.

- De Commissie beveelt aan bij besluitvorming duidelijk te maken welke randvoorwaarden ten aanzien van ambities en effecten worden gesteld bij de aanbesteding van het werk.

3.2 Huidige situatie

In het MER is wel een beschrijving opgenomen van de huidige situatie, maar er ontbreekt een overzicht van de milieueffecten in de huidige situatie. Door gebrek aan inzicht in de ontwikkeling van de milieusituatie in de autonome situatie en na realisatie van de tweede sluis kan niet worden vastgesteld welke aanknopingspunten voor verbetering er zijn. Zo zijn de ongevallskansen (nautische veiligheid) in de autonome situatie al hoog.

- De Commissie beveelt aan een knelpuntenanalyse te maken van de huidige situatie. Deze kan ook benut worden bij de te maken keuzes omtrent locatie en randvoorwaarden bij uitvoering.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat Oost Nederland Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM),
Bevoegd gezag: Gemeenteraad van de gemeente Lochem, Gedeputeerde Staten van de Provincie Gelderland

Besluit: vaststellen of wijzigen van een bestemmingsplan, vaststellen van een projectplan
Categorie Besluit m.e.r.: C 3.1; plan-m.e.r. vanwege kaderstelling voor categorie C 3.1;
Activiteit: aanpassing en uitbreiding van een sluiscomplex

Procedurele gegevens:

kennisgeving MER in Staatscourant van: 19 juni 2013
ter inzage legging MER: 20 juni tot en met 31 juli 2013
aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 19 juni 2013
voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 2 september 2013

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

Dhr. ir. J.J. Bakker
mw. ir. T.B.J. Bremer
dhr. ir. J.H. de Jong
mw. drs. G. Korf (werkgroepsecretaris)
dhr. dr.ir. F. Schokking
dhr. ir. J. van der Vlist (voorzitter)

Halverwege de adviestermijn heeft de heer Bakker zich teruggetrokken uit de werkgroep wegens gebleken betrokkenheid van zijn werkgever bij het project.

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Omdat de Commissie niet is geraadpleegd bij de voorbereiding op het MER heeft ze op 13 augustus 2013 de locatie bezocht om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Hoofddocument Uitbreiding Sluis Eefde, Grontmij, 14 mei 2013
- Ontwerp projectplan 2^e Sluis Eefde, 14 mei 2013
- Toekenning ontheffing van de verbodsbepalingen, 26 juni 2013
- Ontwerp-Bestemmingsplan Sluis Eefde, 14 mei 2013
- Toekenning ontheffing verplaatsen roeken, 14 mei 2013
- Geohydrologisch onderzoek, aanleg tweede sluis Eefde, Grontmij, 28 maart 2013
- Verkennend bodemonderzoek, Grontmij, 12 maart 2013
- Deelrapport natuur uitbreiding sluis bij Eefde, Grontmij, 11 maart 2013
- Sluis Eefde, onderdeel luchtkwaliteit onderzoek, Grontmij, 11 maart 2013
- Activiteitenplan aanvraag Ffwet verplaatsen roeken uitbreiding sluis bij Eefde
- Geohydrologisch onderzoek, aanleg tweede sluis Eefde, Grontmij, 28 maart 2013
- Archeologisch onderzoek Twentekanal en Sluis Eefde, inventariserend veldonderzoek d.m.v. boringen, Grontmij, 8 maart 2013
- Uitbreiding Sluis Eefde, ambitiedocument, BiermanHenketArchitecten, 1 maart 2013
- Geohydrologisch onderzoek, aanleg tweede sluis Eefde, Grontmij, 22 januari 2013
- Sluis Eefde, onderdeel Akoestisch onderzoek, Grontmij, 10 december 2012
- Sluis Eefde, onderdeel externe veiligheid, Grontmij, 4 december 2012
- Capaciteitsvergroting sluis Eefde en verruiming Twentekanal, Regionale batenstudie, Ecorys, 4 december 2012
- Aanvullend natuuronderzoek Sluis Eefde, Grontmij, 10 oktober 2012
- Verruiming Twentekanal, Maatschappelijke kosten-batenanalyse, Ecorys, 21 september 2012
- Verkenning natuuronderzoek verruiming Twentekanaal, Oriënterend onderzoek naar beschermde soorten en EHS-gebieden langs enkele trajecten van de Twentekanaal, Grontmij, 13 september 2012
- Voortoets effecten uitbreiding capaciteit Sluis Eefde, Grontmij, 16 april 2012
- Locatieafweging extra sluiskolk Eefde, Verruiming Twentekanal fase 2 - Capaciteits-uitbreiding Sluis Eefde, Grontmij, 8 april 2011
- Roekenbeschermingsplan Sluis Eefde, Grontmij, 1 november 2011, met addendum 21 december 2012
- Samenvatting onderbouwing voorkeursalternatief Capaciteitsvergroting Sluis Eefde en verruiming Twentekanal, Grontmij, mei 2011
- Onderbouwing voorkeursalternatief Capaciteitsverruiming sluis Eefde en verruiming Twentekanal, Grontmij, 25 mei 2011
- Locatieafweging extra sluiskolk Eefde, 8 april 2011
- Rapport Sluiscomplex Eefde, Cultuurhistorische verkenning, BiermanHenketArchitecten, 24 maart 2011
- MKBA Verruiming Twentekanal, ten behoeve van de scope van de planstudie TWKE, Rigo Research en Advies BV, 19 november 2008
- MIT verkenning capaciteitsverruiming Sluis Eefde, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, juni 2007
- Benutting Sluis Eefde, Rijkswaterstaat Oost-Nederland, 1 september 2006

De Commissie heeft kennis genomen van zes zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 1 augustus 2013 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

VOORLOPIG

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde, gemeente Lochem



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

