

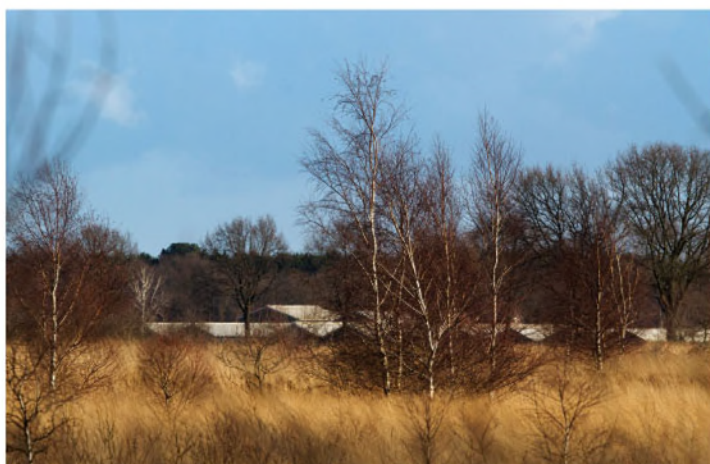


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Ontsluitingsweg Urk

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

3 augustus 2023 / projectnummer: 3739



1 Advies voor de inhoud van het MER

Provincie Flevoland, gemeente Urk en gemeente Noordoostpolder willen de ontsluiting van Urk verbeteren. Het gaat hierbij met name om het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op de Domineesweg, zonder daarbij andere wegen te overbelasten of ongeoorloofde overlast te veroorzaken voor de omgeving. Uit een eerdere verkenning zijn vier alternatieven voor de nieuwe ontsluiting naar voren gekomen. Voor het besluit over een nieuwe ontsluitingsweg wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De provincie en de twee gemeentes hebben de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna de Commissie) 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 de ontsluitingsweg het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- welke doelstellingen met een ontsluitingsweg worden beoogd;
- een overzicht van het doorlopen proces om de eerder in beeld gebrachte alternatieven/varianten te ‘trechteren’ naar de in het MER te onderzoeken alternatieven en de rol die milieuoverwegingen daarbij hebben gespeeld;
- de gevolgen van de alternatieven voor leefomgeving, milieu en natuur, en de bijdrage van de alternatieven aan de gestelde doelen;
- de totstandkoming van het voorkeursalternatief (vka) en beschrijving van de milieugevolgen en de haalbaarheid/vergunbaarheid van het vka in het kader van de Wet natuurbescherming.

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 de Nota Reikwijdte en Detailniveau (17 mei 2023). 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

Provincie Flevoland, gemeente Urk en gemeente Noordoostpolder willen de ontsluiting van Urk verbeteren. Het gaat hierbij met name om het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op de Domineesweg, zonder daarbij andere wegen te overbelasten of overlast te veroorzaken voor de omgeving. In 2018 en 2020 zijn al eerdere verkenningen gedaan. Op basis hiervan is in 2021 een bestuurlijk akkoord gesloten over een voorkeursalternatief.

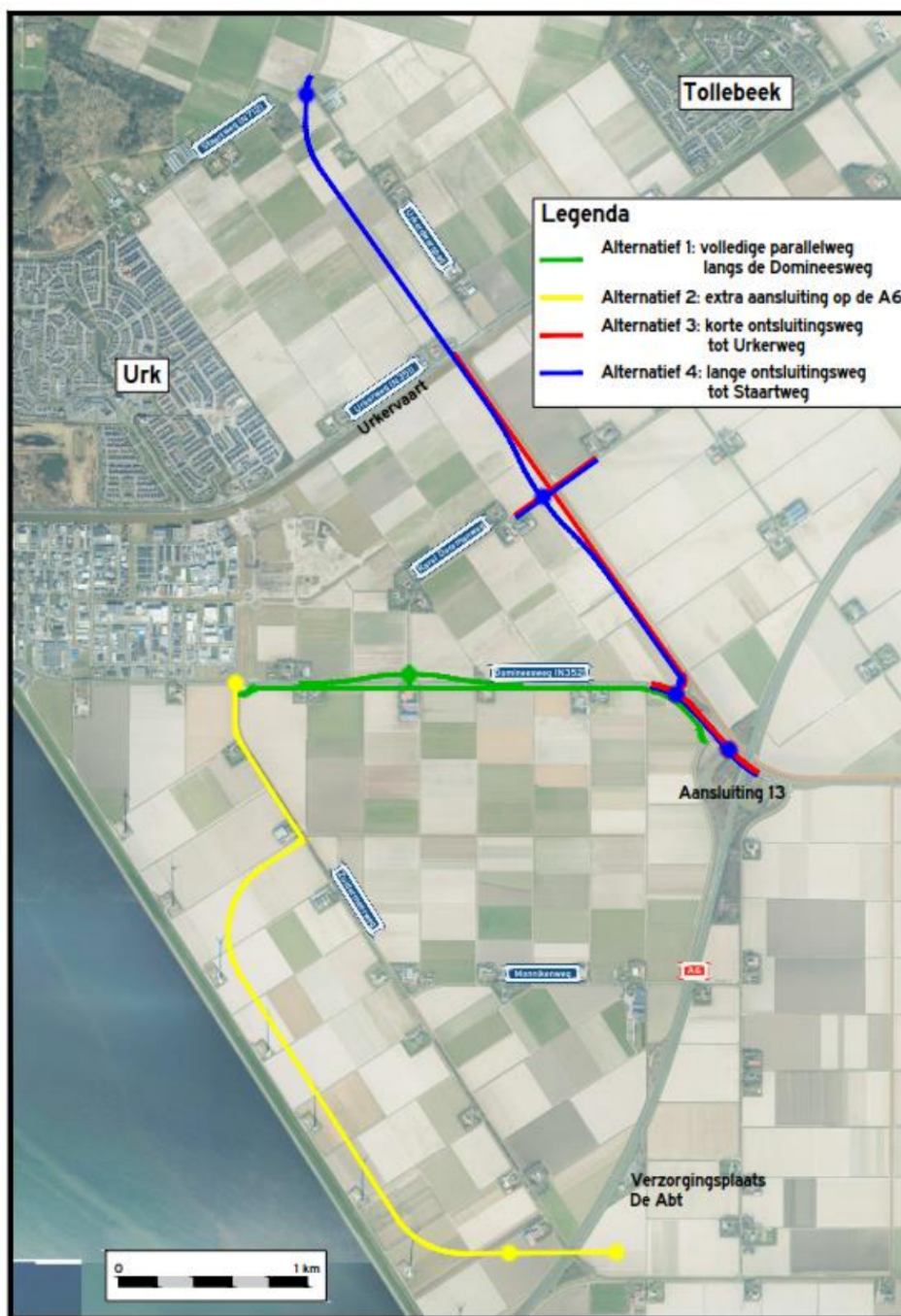
Voor aanleg van de weg wordt een projectbesluit genomen door provincie Flevoland. Om de milieu-informatie volwaardig te kunnen meewegen bij het projectbesluit wordt een MER opgesteld.

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 provincie Flevoland – besluit over de nieuwe ontsluitingsweg.

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 3739 op www.commissiener.nl in te vullen in het zoekvak.



Figuur 1: De alternatieven die in de notitie R&D worden voorgesteld (bron: notitie R&D).

2 Probleemstelling, doel, beleid en besluiten

2.1 Achtergrond, probleemstelling en doel

Doelstellingen notitie R&D

In de notitie R&D wordt aangegeven dat de hoofddoelstelling is:

- het verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming op de Domineesweg zonder daarbij andere wegen te overbelasten en ook zonder ongeoorloofde overlast te veroorzaken voor de omgeving.

Daarnaast gelden twee subdoelstellingen:

- de gemeente Urk ziet graag dat een oplossing wordt aangedragen waarbij het verkeer binnen de bebouwde kom een betere verdeling krijgt. De nieuw aan te leggen Michiel de Ruyterallee krijgt immers naast verkeer uit de Zeeheldenwijk ook verkeer vanaf het noorden van de Urkervaart te verwerken. De gemeente ziet dit als ongewenst en wil dat verkeer ook door een nieuw aan te leggen ontsluitingsweg laten verwerken;
- de gemeente Noordoostpolder ziet graag dat een nieuwe ontsluitingsweg ook voorziet in het verbeteren van de bereikbaarheid van de dorpen Tollebeek en Espel en het voltooiën/verbeteren van de ringstructuur.

Verkenningfase

Op basis van deze doelstellingen zijn in 2018–2021 verkennende onderzoeken uitgevoerd.¹ Hierbij zijn in eerste instantie een korte termijn-oplossing met extra ontsluiting van het bedrijventerrein 'Port of Urk' en twee lange termijnoplossingen met respectievelijk korte en lange randweg beoordeeld. Daarna zijn 7 schetsuitwerkingen voor opwaardering van de Domineesweg uitgewerkt, 1 schetsontwerp voor een 'oostelijke randweg' en 1 schetsontwerp voor een ontsluiting van het bedrijventerrein 'Port of Urk'.

Als reactie op de uitkomst van dit onderzoek hebben de portefeuillehouders van de provincie Flevoland en gemeenten Urk en Noordoostpolder tijdens een bestuurlijk overleg op 18 juli 2018 een voorkeur uitgesproken voor een randweg.

In 2020 is een nadere verkenningstudie uitgevoerd met als doel om de verschillende mogelijkheden voor een randweg op integrale en navolgbare wijze te beoordelen. Voor dit rapport zijn in eerste instantie dertig oplossingen bekeken. Daarna zijn vier varianten² beoordeeld. Naast de korte en lange randweg en de opwaardering van de Domineesweg is een nieuw alternatief ingebracht bestaande uit een verbinding via 'Port of Urk' naar een nieuwe aansluiting op de A6. Op basis van dit rapport is de lange randweg als voorkeursvariant benoemd.

In deze eerdere onderzoeksfasen zijn de onderzochte tracés voornamelijk beoordeeld op verkeerskundig doelbereik.

¹ 'Onderzoek naar robuuste verkeersontsluiting van Urk', Sweco, 29 juni 2018 en 'Verkenningstudie Randweg Urk', Movares Nederland B.V., 2 december 2020.

² Bij wegenprojecten is het gebruikelijk om te spreken van 'alternatieven' wanneer het gaat om verschillende tracés, van 'varianten' wanneer het gaat om inpassingen en detaillering van een bepaald tracé. Er kunnen dus verschillende varianten van een alternatief worden onderzocht.

Op basis van bovengenoemde doelstellingen en eerdere onderzoeken in het (pre)Verkenningstraject kan de Commissie de keuze voor de vier in de notitie R&D gepresenteerde alternatieven niet duidelijk afleiden.

Dit komt doordat:

- de doelstellingen een heel verschillend karakter hebben en mogelijk kunnen conflicteren;
- de doelstellingen niet gekwantificeerd zijn;
- de alternatieven vooral verkeerskundig en niet op milieugevolgen zijn beoordeeld.

Doelstellingen meetbaar maken/aanscherpen

De Commissie adviseert allereerst de doelstellingen zo veel mogelijk te concretiseren en kwantificeren en streefwaardes te stellen. Veiligheid kan bijvoorbeeld worden afgeleid aan de hand van het aantal en soort conflictpunten, de 'verdeling over de invalswegen' is te koppelen aan intensiteiten of verhoudingen. Een 'betere bereikbaarheid' van Espel en Tollebeek kan bijvoorbeeld worden uitgedrukt in reistijd naar de Ketelbrug en/of Emmeloord. Geef ook aan welke 'andere wegen' niet overbelast mogen worden en wanneer overlast voor de omgeving als 'ongeoorloofd' wordt beschouwd.

Maak ook duidelijk hoe zwaar de verschillende doelstellingen wegen ten opzichte van elkaar, zowel in de verkenning als in het MER. Omdat de verschillende doelstellingen mogelijk conflicteren is het belangrijk dat positieve en negatieve scores niet tegen elkaar worden 'weggestreept'.

Het MER is niet alleen bedoeld om te laten zien of alternatieven aan wettelijke (milieu)randvoorwaarden voldoen, maar ook in hoeverre nagestreefde doelen ermee worden gerealiseerd. Laat dus in het MER zien in hoeverre de (gekwantificeerde) doelen met ieder van de onderzochte alternatieven worden bereikt.

2.2 Beleidskader en te nemen besluiten

Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant is voor het besluit over de ontsluitingsweg Urk en of het plan kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Ga daarbij in ieder geval in op:

- het omgevingsbeleid: Nationale Omgevingsvisie, Omgevingsvisie Flevoland Straks, omgevingsverordening provincie Flevoland; Omgevingsvisie Urk en de relevante bestemmingsplannen, en indien mogelijk ook de in ontwikkeling zijnde Omgevingsvisie Noordoostpolder. Geef aan hoe het project rekening houdt met de geest van de op 1 januari 2024 in werking tredende Omgevingswet (samenhang en integraliteit, meer aandacht voor duurzaamheid en gezondheid);
- de Wet geluidhinder, in het kader van vast te stellen geluidmaatregelen. Met de komst van de Omgevingswet en het Besluit Activiteiten Leefomgeving (BAL) zal hier een en ander in veranderen (zoals geluidproductieplafonds (GPP));
- richtlijn trillingen in woningen (SBR-richtlijn B);
- beleid en wetgeving over water (waaronder KRW, landschap, recreatie en natuur (gebieds- en soortenbescherming). Betrek ook de actuele ontwikkelingen in beleid, wet- en regelgeving onder andere ten aanzien van stikstofdepositie;
- nationaal, provinciaal, gemeentelijk en regionaal verkeersbeleid;
- ambities van rijk, provincie en gemeentes ten aanzien van luchtkwaliteit.

De procedure voor de milieueffectrapportage wordt doorlopen voor het vaststellen van een projectbesluit in het kader van de Omgevingswet. 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 planning is.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1 Uitwerking tracéalternatieven (fase 1)

In de notitie R&D worden vier alternatieven voorgesteld. Het is van belang eventuele andere reële alternatieven te beschouwen wanneer deze mogelijk minder milieugevolgen hebben dan de vier in de notitie R&D voorgestelde alternatieven. Hieronder kunnen ook alternatieven zijn die minder (auto)verkeer genereren, zoals een alternatief gericht op verbetering van het openbaar vervoer of andere vervoerswijzen. Een alternatief kan dus ook een combinatie van verschillende oplossingen zijn. De Commissie adviseert na te gaan of de trechtering uit de verkenningsfase ook uitmondt in deze vier alternatieven wanneer wordt uitgegaan van de gekwantificeerde en gewogen doelstellingen (zie paragraaf 2.1 van dit advies). Hierbij kunnen de verkeerscijfers die in de verkenningsfase zijn gebruikt opnieuw gebruikt worden.

Kijk daarnaast of andere (al dan niet gewijzigde) beleidskaders potentieel grote beperkingen ten aanzien van bepaalde alternatieven of varianten kunnen opwerpen. Het gaat dan met name om het aspect stikstofdepositie (in de gebruiksfase). Op basis van de Wet natuurbescherming en de actuele jurisprudentie moet gekeken worden naar de stikstofdepositie binnen een straal van 25 km. Uitgaande van deze straal zouden bepaalde alternatieven te maken kunnen krijgen met de voor stikstofdepositie gevoelige Natura 2000-gebieden, met name Wieden, Weerribben en de Veluwe.

Beschrijf welke alternatieven volgen uit de (gekwantificeerde) doelstellingen en beperkingen op grond van beleid.

3.2 Voorkeurstracé (fase 2)

Werk in het MER het voorkeurstracé concreet en navolgbaar uit. Houd daarbij rekening met de geformuleerde doelen en beleid. Beschrijf zowel de aanleg- als gebruiksfase). Geef aan wat de vormgeving en inrichting van de weg wordt (bijvoorbeeld breedte, aantal rijstroken per baan, et cetera).

4 Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

4.1 Referentie

Geef een duidelijke afbakening van het plangebied en van het studiegebied. Beschrijf de bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkelingen. De referentiesituatie voor de te verwachten milieueffecten bestaat uit de bestaande situatie met de autonome ontwikkeling. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige milieutoestand zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Autonome ontwikkelingen in het studiegebied zijn in ieder geval

- Woningbouw Urk: Zeeheldenwijk en eventuele overige;
- Woningbouw gemeente Noordoostpolder;
- De ontwikkeling van bedrijventerrein Port of Urk;
- De ontwikkeling van bedrijventerrein Tollebeek;
- De ontwikkeling van de Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland.

Ga daarnaast in op andere mogelijke/waarschijnlijke ontwikkelingen waaronder de Lelylijn en eventueel de nieuw te realiseren 380 kV–hoogspanningsverbindingen Vierverlaten–Ens en Diemen–Ens. Beschrijf zo nodig de milieugevolgen (zie volgende paragrafen) in een scenario met en zonder deze ontwikkelingen en geef aan waarom al dan niet voor deze scenariobenadering is gekozen.

4.2 Effectbepaling

Het MER moet de milieueffecten van de alternatieven en varianten beschrijven en vervolgens de effecten van de uitwerking van het voorkeurstracé (inclusief de varianten daarop) voor zowel de aanleg– als gebruiksfase. Zoals in de notitie R&D aangegeven vraagt deze getrapte beoordeling om twee beoordelingskaders: MER fase 1 (voor de tracékeuze) kan volstaan met een minder gedetailleerd beoordelingskader dan voor de uitwerking van het voorkeurstracé in MER fase 2. Geef voor beide fasen duidelijk aan hoe getoetst en vergeleken zal worden. Geef bij de effectbepaling ook inzicht in de milieueffecten van de weg op de te ontwikkelen Zeeheldenwijk. Geef aan wat de bandbreedtes zijn voor streef- en grenswaarden van het milieubeleid.

De Commissie adviseert bovendien om bij de beoordeling van de alternatieven en varianten onderscheid te maken tussen het doelbereik enerzijds en de milieueffecten (effecten van de activiteiten op de omgeving) anderzijds. Daarmee wordt duidelijk welke rol milieueffecten hebben gespeeld bij de totstandkoming van de voorkeursvariant naast de toets op doelbereik (en haalbaarheid/maakbaarheid). Geef deze los van elkaar weer. Gebruik eenduidige en, zo veel als mogelijk, kwantificeerbare toetsingscriteria.

Vergelijk de milieueffecten van alternatieven en varianten onderling, én met de referentiesituatie. Het detailniveau van de milieueffectschattingen moet zodanig zijn dat de effecten van de voorkeursvariant en daaruit af te leiden conclusies afdoende kunnen worden onderbouwd. Ga in het MER bij nadelige effecten in op mogelijke optimalisatie van de variant en mitigerende maatregelen en breng daarvan de effecten in beeld.

Onderbouw voor de verschillende milieuaspecten de begrenzing van het gehanteerde studiegebied. Voor sommige milieuaspecten (bijvoorbeeld stikstofdepositie) kunnen de effecten zich ruim buiten het directe plangebied voordoen.

Onderbouw de keuze van de rekenregels/-modellen en van de gegevens waarmee de gevolgen van het voornemen voor verkeer, stikstofdepositie, geluid en lucht worden bepaald. Ga ook in op de onzekerheden in deze bepaling. Onderscheid daarbij onzekerheden in de kwaliteit van de gegevens (bron, ouderdom, betrouwbaarheid, en dergelijke) en in de gehanteerde rekenregels/-modellen (afleiding en bandbreedte van kritische parameterwaarden, modelkalibratie en dergelijke). Vertaal dit zo mogelijk in een bandbreedte voor de genoemde gevolgen en geef aan wat dit betekent voor de vergelijking van de alternatieven. Eenvoudiger berekeningen volstaan wanneer hiermee keuzes tussen alternatieven en conclusies voldoende onderbouwd kunnen worden.

4.3 Verkeer

Geef in het MER aan in hoeverre de doelen gehaald worden met de verschillende te onderzoeken alternatieven. Gebruik hiervoor de analyse van de verkeerssituatie (paragraaf 3.1 van dit advies), de doelstellingen (paragraaf 2.1 van dit advies) en de beschrijving van de voorgenomen activiteit (hoofdstuk 3 van dit advies).

Maak een duidelijk onderscheid tussen doelbereik (verkeersveiligheid/doorstroming, bereikbaarheid en verdeling verkeer) en (input voor) de berekening van de milieueffecten, zoals geluid, emissies, verstoring en gezondheid). Beperk de beschrijving van de verkeersveiligheid niet tot alleen de Domineesweg, maar betrek hierin ook de verkeersveiligheid op de overige hoofdwegen en fietsroutes. Beschrijf wat de verkeerseffecten zijn in Urk en wat dit betekent voor het overige mobiliteitssysteem (fiets, openbaar vervoer, wegennet).

4.4 Leefomgeving en gezondheid

Geluid

Het MER dient inzicht te geven in de geluidbelasting als gevolg van de alternatieven en varianten (exclusief en inclusief maatregelen) ter plaatse van de bewoonde gebieden en natuurgebieden na realisatie. Betrek hierbij ook de toekomstige woongebieden zoals de Zeeheldenwijk in Urk en de beoogde woonwijk aan de zuidwestkant van Tollebeek.

Gebruik voor het bepalen van het percentage (ernstig) gehinderden de dosis-effectrelaties, die in de Regeling geluid milieubeheer worden gegeven. Geef absolute aantallen woningen, het aantal woningen per geluidbelastingsklasse en het aantal woningen met maatgevende veranderingen in de geluidbelasting en slaapverstoring (met en zonder toepassing van maatregelen). Geef ook de contouren voor het door geluid belast oppervlak lager dan 50 dB (en hoger dan 40 dB) aan bij de bewoonde gebieden en recreatiegebieden. Benoem mogelijke geluidreducerende maatregelen voor plaatsen waar na realisatie van de rondweg de geluidbelasting hoger is dan de voorkeursgrenswaarde.

Geef inzicht in de effecten van deze maatregelen ten opzichte van de op hoofdlijnen berekende geluidscontouren.

Trillingen

Onderzoek de effecten van trillinghinder bij het passeren van zwaar verkeer ter plaatse van bestaande en geplande woningen en woongebieden. Breng de trillingniveaus kwantitatief in beeld en vergelijk deze met de streefwaarden uit SBR-richtlijn B.

Luchtkwaliteit

Om de alternatieven onderling en met de referentiesituatie te kunnen vergelijken is het noodzakelijk om de effecten op de luchtconcentraties van fijn stof (PM_{10} en $PM_{2,5}$) en NO_2 te beschrijven, ook onder de grenswaarden. Geef hierbij expliciet aan met welke ontwikkelingen wat betreft voertuigemissies (elektrificatie) en overige verduurzaming van wegtransport, waaronder vrachtverkeer, wordt gerekend. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van berekeningen die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2016. Geef aan bij hoeveel bestaande woningen de luchtkwaliteit verandert (verslechtert of verbetert), hoe groot de verandering is. Geef ook inzicht in de mate waarin het effect van de alternatieven op de luchtkwaliteit beperkingen oplevert voor toekomstige woningbouwmogelijkheden.

Licht

Beschrijf in het MER de effecten van de hoeveelheid lichtemissie en lichtintensiteit in de omgeving. Geef aan wat hiervan de gevolgen zijn voor de omgevingsbeleving (lichthinder) en welke maatregelen mogelijk en realistisch zijn.

Gezondheid

Ga in het MER in op de gezondheidseffecten. Betrek hierbij niet alleen geluid en lucht en geef weer wat de gezondheidseffecten zijn, ook onder de normen. Ga ook in op effecten zoals uitzicht, beleving, groen, bereikbaarheid en barrièrewerking. Geef aan hoe de weg bijdraagt aan gezondheidsbevordering. Breng daarnaast de eventuele cumulatieve (gezondheids-)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen in beeld. Geef aan welke meekoppelkansen ontstaan bij de bevordering van gezondheid onder de bevolking van Urk, Espel en Tollebeek.

4.5 Natuur, bodem en water

Gevolgen voor Natura 2000-gebieden

Beschrijf de gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000-gebieden, ook rekening houdend met externe werking en cumulatie. Stikstofdepositie is een belangrijke oorzaak voor de achteruitgang van de biodiversiteit in Nederland. Beschrijf in het MER met behulp van AERIUS de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden tot 25 kilometer van de emissiebron. Dit betekent dat de weg een effect kan hebben op de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, waaronder Wieden, Weerribben en de Veluwe. Breng ook in beeld of en hoe additionele stikstofdepositie kan worden voorkomen met brongerichte en/of salderingsmaatregelen. De notitie R&D geeft aan dat een Passende Beoordeling wordt opgesteld. Neem deze als bijlage op in het MER en vat die samen in het hoofddocument.

Gevolgen voor het Natuurnetwerk Nederland

Beschrijf de gevolgen voor de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN (beheertypen en daarmee verbonden doelsoorten, de ecologische samenhang en de kwaliteit als gevolg van externe werking (geluid, licht, veranderingen in de grondwaterstand. Doorloop bij eventuele aantasting de stappen zoals beschreven in de Omgevingsverordening Flevoland. Indien compensatie aan de orde is dient de wijze waarop dit gebeurt (en waar) in het MER te worden beschreven

Gevolgen voor beschermde soorten

Ga specifiek in op geluid- en lichtverstoring³, oppervlakteverlies, versnippering van leefgebied en additionele sterfte (sterfte door verkeer als gevolg van barrièrewerking) op in het beoordelingskader. Indien negatieve niet kunnen worden uitgesloten, geef dan aan welke mitigerende maatregelen worden genomen om verslechtering van de staat van instandhouding van (met name te noemen) soorten te voorkomen. Denk daarbij aan afscherming van licht en geluid die eventuele aantasting kunnen beperken of voorkomen. Als er sprake is van barrièrewerking op soorten door aanleg van de randweg, resulterend in hogere sterfte onder passerende dieren, geef dan aan welke mitigerende maatregelen worden overwogen zoals bijvoorbeeld faunapassages.

Gevolgen voor bodem en water

Beschrijf in het MER de bodemopbouw ter plaatse van de alternatieven en varianten. Geef aan of er sprake is van bodemverontreiniging en/of problemen met zoute kwel. Beschrijf de invloed van de alternatieven op het oppervlaktewater- en het grondwatersysteem. Het gaat hierbij om veranderingen in verhard oppervlak, en mogelijke veranderingen in grondwaterstroming, grondwaterstanden en eventuele zoute kwel.

Geef aan hoe de toename aan verhard oppervlak in het plangebied wordt gecompenseerd door middel van extra waterberging voor oppervlaktewater. Beschrijf de gevolgen van aanleg en gebruik van de weg op de oppervlaktewaterkwaliteit. Geef aan hoe de wateropgave een plaats krijgt bij de ontwikkeling en duurzame inrichting van het plan- en studiegebied (KRW-opgave).

Verder is het van belang om in te gaan op mogelijke geohydrologische gevolgen van grondverzet in de uitvoering van het project. Denk hierbij specifiek aan kunstwerken die nodig zijn.

4.6 Landschap en erfgoed

Beschrijf voor het studiegebied systematisch de aanwezige landschappelijke en archeologische waarden. Maak duidelijk welke waarden door het voornemen worden beïnvloed. Beschrijf hoe de beleving van het landschap verandert als gevolg van de alternatieven. Geef in het MER aan welke bijdrage de verschillende alternatieven en varianten van het voorkeursalternatief hebben aan de ruimtelijke kwaliteit.

³ Voor de effecten op de natuur moeten in het MER de 42 dB(A)- en 47 dB(A)-contouren rond de weg in beeld worden gebracht omdat daarboven verstoringseffecten voor vogels kunnen optreden: 47 dB(A) wordt aangehouden als verstoringsgrens voor vogels in open landschappen en 42 dB(A) voor vogels van gesloten en halfopen landschappen. Boven deze grenzen kan verstoring optreden. Deze contouren moeten zich baseren op een 24-uurs gemiddelde geluidbelasting in dB(A) exclusief wegging voor de avond- en nachtperiode.

Maak hierbij gebruik van visualisaties. Maak de weergaves vanaf relevante gezichtspunten van bewoners en gebruikers van het gebied vanaf maaiveld.

Beschrijf in hoeverre de alternatieven ingrijpen in de oorspronkelijke geplande opzet van het cultuurlandschap van de Noordoostpolder, met de vaste kavelmaten, dorpenring, afstanden tussen boerderijen en clusters van voormalige arbeiderswoningen.

4.7 Duurzaamheid en klimaat

Breng in het MER in beeld wat de alternatieven betekenen voor CO₂-uitstoot en voor de mobiliteitstransitie. Ga in op de toekomstbestendigheid van de verschillende alternatieven in het licht van de duurzaamheids- en klimaatdoelstellingen. Ga daarnaast in op de mogelijkheden voor CO₂-reductie bij grondverzet, asfalt en beton (bij kunstwerken).

Neem in het MER een materialen-, grondstoffen- en energiebalans op en beschrijf de mogelijkheden voor hergebruik, recycling, terugwinning, of energiewinning. Geef aan op welke wijze het hergebruik van grondstoffen en materialen bij realisatie wordt geregistreerd. In de aanlegfase gaat het om bijvoorbeeld het beperken van de energie-inhoud van het te gebruiken materiaal en het energieverbruik van het in te zetten materieel. In de gebruiksfase gaat het onder andere om de energievraag van de wegsystemen zoals verlichting en verkeersgeleiding en -informatie.

5 Overige onderwerpen

5.1 Leemten in milieu-informatie, evaluatie en monitoring

Laat zien over welke milieuaspecten er onvoldoende informatie is door gebrek aan gegevens en waarvoor de effectschattingen erg onzeker zijn. 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 er informatie nog onbekend is die zo belangrijk is voor de besluitvorming dat de uitvoering van het project onzeker wordt, geef dan in het MER al een (aanzet voor) een monitoringprogramma en geef aan hoe dit zal worden gebruikt.

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 een 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 realiseren van de weg en de alternatieven en varianten daarvoor. Ga ook in op 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:

drs. Geertje Korf (secretaris)

ir. Joep Lax

Marja van der Tas (voorzitter)

ing. Rob Vogel

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport wordt opgesteld

Vaststellen van het projectbesluit

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. Bijlage V van het Omgevingsbesluit onder de Omgevingswet, de opvolger van bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage, geeft aan om welke activiteiten het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit “aanleg van een autoweg” (J1). Voor het projectbesluit geldt een m.e.r.-plicht. Mogelijk is ook een MER nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom wordt een gecombineerd plan-/project-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

College van Gedeputeerde Staten van Provincie Flevoland

Initiatiefnemer besluit

Provinciale Staten van Provincie Flevoland

Bevoegd gezag m.e.r.-procedure

College van Gedeputeerde Staten van Provincie 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 gebruikt?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3739](#) 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

