

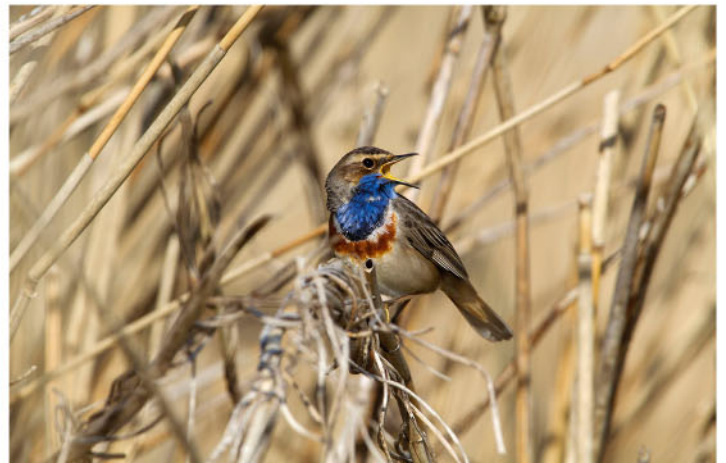


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Bestemmingsplan Port of Urk – binnendijsks bedrijventerrein

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

11 januari 2021 / projectnummer: 3519



1 Advies over het MER in het kort

De gemeente Urk wil een nieuw bedrijventerrein realiseren aan de zuidkant van Urk. Dit maakt deel uit van de ontwikkeling Port of Urk. Het terrein moet ruimte bieden voor groei van het visserijcluster en de maritieme sector en voor bedrijven uit Urk die willen uitbreiden. Voor het besluit over het bestemmingsplan is een milieueffectrapport (MER) opgesteld.¹ De gemeente heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Wat blijkt uit het MER?

Voor de inrichting van het bedrijventerrein zijn twee alternatieven onderzocht. Het duurzame alternatief verschilt van het basisalternatief in energiegebruik en klimaatbestendigheid. Zo sluit het duurzame alternatief gasaansluitingen uit en biedt het meer ruimte voor waterberging en een groene inrichting. Dit alternatief is in het MER positief beoordeeld op het aspect klimaat en duurzaamheid en de criteria waterkwantiteit en groen.

In beide alternatieven neemt de hoeveelheid verkeer toe. Ook wordt het lastiger om het gebied, en de rest van Urk, te bereiken, omdat de infrastructuur ontoereikend is voor de nieuwe situatie. In die situatie is rekening gehouden met extra verkeer door de toekomstige Zeeheldenwijk en de gewenste Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland (hierna 'MSNF').

Het MER laat zien dat door het bedrijventerrein de geluidsbelasting op een viertal woningen langs de Domineesweg gaat toenemen, zowel door het verkeer als door de bedrijven zelf. Beschermende maatregelen zoals geluidschermen zijn door de beperkte ruimte niet mogelijk.

Wat is het advies van de Commissie?

Het MER bevat beknopte beschrijvingen van de effecten waarbij sporadisch is gebruik gemaakt van afbeeldingen en situatieschetsen. Een situatieschets met straatnamen of andere locatiegegevens en beschrijving van de beoogde inrichting ontbreekt, zoals de water-, groen- en verkeerstructuur en de gewenste clusters van bedrijven. Verder is het MER niet goed navolgbaar omdat het de bijlagen over verschillende onderwerpen, zoals die over geluid en verkeer, niet goed samenvat.

De Commissie signaleert bij de toetsing van de informatie in het MER een aantal tekortkomingen. Zij acht deze informatie essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over het bedrijventerrein Port of Urk. Het gaat om de volgende punten:

Onderbouwing locatiekeuze en samenhang met de MSNF

- In het MER ontbreekt een onderbouwing van de locatie voor het bedrijventerrein. Nu is niet duidelijk of ook andere locaties zijn onderzocht en of daarbij aandacht is besteed aan de gevolgen voor het leefmilieu.
- Het MER bevat geen toelichting op de relatie tussen het bedrijventerrein en de MSNF. Niet duidelijk is of haven en bedrijventerrein los van elkaar zijn te beschouwen en hoe het bedrijventerrein zich gaat ontwikkelen wanneer de MSNF niet gerealiseerd wordt.

¹ Tauw, 2020. PlanMER bestemmingsplan Port of Urk – Binnendijks bedrijventerrein.

Gebruik van de referentiesituatie en doorwerking van verkeersgegevens

- In het MER zijn de autonome ontwikkelingen niet bij elk aspect in de referentiesituatie opgenomen, zoals bij geluid en verkeer. Dit leidt tot verschillende referentiesituaties waardoor de effecten van het bedrijventerrein zelf en de cumulatieve effecten niet goed in beeld zijn.
- In het verkeersmodel zijn voor de referentie- en de toekomstige situatie niet de juiste gegevens gebruikt. Omdat dit model ook gebruikt wordt bij de effectbepaling van andere aspecten zoals geluid en stikstofdepositie, zijn deze effecten mogelijk ook onjuist.

Consistentie tussen het MER en het bestemmingsplan

- Het MER houdt geen rekening met wijzigingsbevoegdheden in het bestemmingsplan. Zo is bij geluid geen rekening gehouden met de mogelijkheid om een agrarische bestemming te wijzigen naar bedrijventerrein. Hierdoor laat het MER niet zien wat de effecten zijn van de maximale mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt.
- Het MER laat niet zien hoe maatregelen en uitgangspunten, waar de effectbepaling op is gebaseerd, een plek hebben gekregen in de planregels. Nu is bijvoorbeeld niet duidelijk hoe maatregelen die bijdragen aan een positieve score van het duurzame alternatief, zoals de aanplant van hoge bomen, zijn geborgd in het bestemmingsplan.

Navolgbare en duidelijke effectbeoordeling

- De effectbeschrijving en -beoordeling in het MER bevatten bij verschillende onderwerpen onduidelijkheden en/of inconsistenties. Zo is de effectbeoordeling van geluid niet navolgbaar zonder de bijlage te lezen. Ook is niet duidelijk wat de toekomstige geluidsbelasting betekent voor de leefomgeving van de woningen langs de Domineesweg.
- In het MER ontbreekt een actuele berekening van de stikstofdepositie. Ook is niet onderbouwd welke uitgangspunten zijn gebruikt bij de opgenomen berekening, zoals de fasering van de aanleg van het bedrijventerrein en de gebruikte verkeersgegevens. Hierdoor is niet duidelijk of het bedrijventerrein inderdaad niet leidt tot een toename van stikstofdepositie op beschermde natuurgebieden.
- Het MER beschrijft niet of en hoe archeologische waarden behouden kunnen worden. Hierdoor is niet duidelijk hoe archeologie een rol heeft gespeeld bij de voorbereiding van het besluit.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over het bestemmingsplan voor bedrijventerrein Port of Urk.

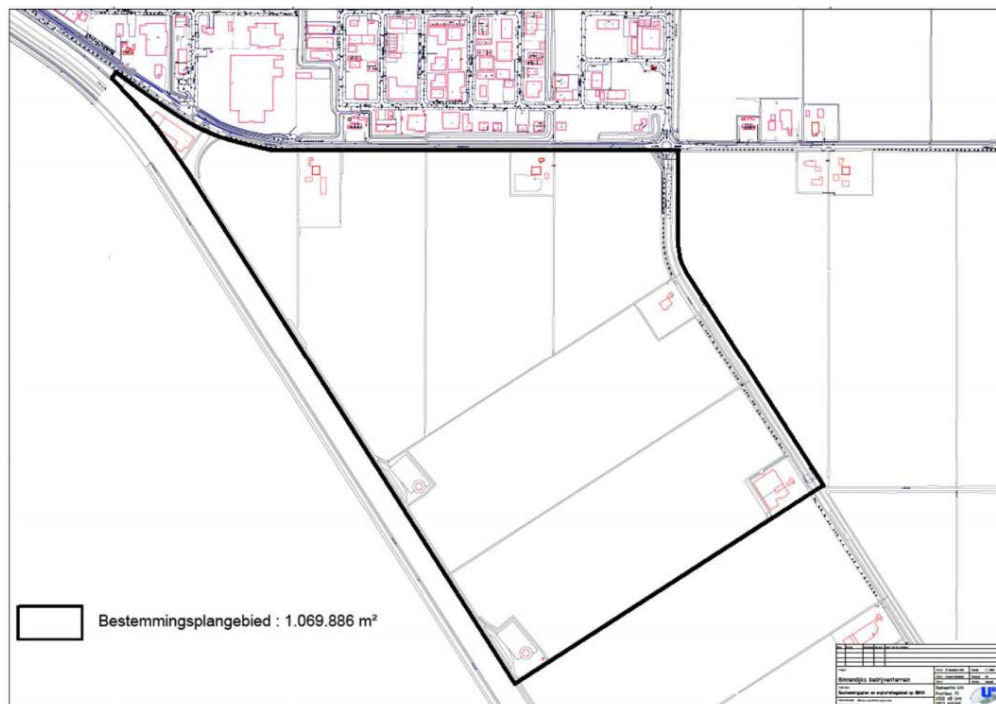
Achtergrond

Het bedrijventerrein Port of Urk richt zich specifiek op bedrijven die nu al op Urk gevestigd zijn maar op hun huidige locatie niet kunnen uitbreiden of anderszins willen verplaatsen. Daarnaast biedt het terrein ruimte voor bedrijven die werkzaam zijn in de maritieme sector of het visserijcluster. De totale oppervlakte van het bedrijventerrein bedraagt ruim 90 hectare. Omdat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein een de activiteit is die wordt genoemd in het Besluit milieueffectrapportage en omdat de totale omvang van de uitbreiding groter is dan de daarin vermelde drempel, is een plan-MER nodig voor het besluit over het bestemmingsplan.

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 gemeenteraad van Urk – besluit over het bestemmingsplan Port of Urk.

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 [3519](#) op www.commissiener.nl in te vullen in het zoekvak.



Afbeelding 1 Bestemmingsplangebied bedrijventerrein Port of Urk (bron: MER)

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling. Deze adviezen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming door de gemeente Urk.

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

2.1 Een nieuw bedrijventerrein bij Urk

Doelstelling bedrijventerrein Port of Urk

Het terrein moet ruimte bieden aan lokale bedrijven en bedrijven in de maritieme en visserijsector. In het MER is die behoefte erg summier onderbouwd. Hierdoor is niet duidelijk hoe tot de voorgestelde oppervlakte en doelgroepen (zowel in type bedrijf als lokale binding) van het bedrijventerrein gekomen is. Dit punt is wel toegelicht in de Ladderverkenning die als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan is gevoegd.² Deze verkenning beschrijft ook waarom voor de locatie van een nieuwe bedrijventerrein alleen naar de gemeente Urk gekeken is.

² Ladderverkenning binnendijks bedrijventerrein. Stec Groep, 2019.

De Commissie beveelt daarom aan om voorafgaand aan het besluit over het bestemmingsplan een samenvatting van de Laddererkenning toe te voegen aan het MER.

Locatie van het bedrijventerrein

De Commissie constateert dat de keuze voor de locatie binnen de gemeentegrenzen niet in het MER is toegelicht. Het bestemmingsplan is een uitwerking van de Structuurvisie 2035+³ waarin het gebied is aangegeven als 'opdrachtgebied' voor de toekomstige ontwikkeling van een bedrijventerrein. Zowel de structuurvisie als het MER laten niet zien of ook andere locaties voor het bedrijventerrein zijn onderzocht en welke criteria hier een rol bij hebben gespeeld. Niet duidelijk is of ruimtelijke en milieugevolgen van het bedrijventerrein zijn afgewogen tegen die van uitbreiding op andere locaties in de omgeving van Urk. Hierdoor blijft buiten beeld of er andere, geschikte locaties zijn die mogelijk vanuit milieuoogpunt gunstiger zijn.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan besluitvorming, de locatie voor het bedrijventerrein te onderbouwen door:

- te beschrijven waarom deze locatie voor het bedrijventerrein Port of Urk is gekozen en welke criteria hier een rol bij hebben gespeeld;
- daarbij te laten zien welke andere mogelijke locaties zijn overwogen, waarom deze zijn afgefallen en hoe het milieubelang daarin is meegewogen.

Samenhang met Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland

Het bedrijventerrein maakt deel uit van de ontwikkeling Port of Urk waar ook de MSNF toe behoort.⁴ Voor dit laatste project wordt een aparte planprocedure doorlopen⁵, maar de besluitvorming voor beide plannen vindt min of meer parallel plaats. Beide projecten grenzen direct aan elkaar, waarbij het bedrijventerrein voorziet in de ontsluiting van de haven. Ook richten beide projecten zich op de maritieme sector en het visserijcluster. De Laddererkenning gaat bij de ruimtebehoefte voor het bedrijventerrein uit van reële extra vraag vanuit de MSNF.⁶ Als de haven niet zonder het bedrijventerrein gerealiseerd kan worden, of het bedrijventerrein niet zonder haven, dan is sprake van één plan en moet het MER zich daarop richten. Het MER moet daarom duidelijk maken in welke mate de projecten los van elkaar zijn te beschouwen.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan besluitvorming:

- duidelijk te maken waarom beide projecten los van elkaar zijn te beschouwen;
- de behoefte van het bedrijventerrein in beeld te brengen in een scenario met en een scenario zonder de MSNF en de effecten van beide scenario's te beschrijven.

Een duurzaam bedrijventerrein

De gemeente wil graag een duurzame inrichting van het bedrijventerrein realiseren.⁷ Wat opvalt is dat in het overzicht met relevante beleidskaders de gemeentelijke Duurzaamheidsvisie Urk 2050⁸ ontbreekt. Deze visie richt zich op energie, circulaire

³ Structuurvisie Urk 2035+ (2013) en Geactualiseerde Structuurvisie Urk 2035+ (2019)

⁴ De website Port of Urk (www.portofurk.com) richt zich op het bedrijventerrein en de haven en suggereert dat beiden onderdeel uitmaken van Port of Urk.

⁵ Voor de MSNF wordt een provinciaal inpassingsplan opgesteld.

⁶ Zie bijvoorbeeld bladzijde 12 en 13 in de Laddererkenning.

⁷ Zo gaf zij in een toelichtend gesprek op 7 december 2020 aan.

⁸ Duurzaamheidsvisie Urk. Gemeente Urk, 2020.

economie, klimaatadaptatie en mobiliteit. Het duurzame alternatief voor het bedrijventerrein richt zich alleen op klimaatadaptatie en energie.

De Commissie beveelt aan om voorafgaand aan het besluit over het bestemmingsplan voor beide alternatieven te laten zien hoe de gemeente invulling wil geven aan alle onderdelen van het gemeentelijk duurzaamheidsbeleid.

2.2 Referentiesituatie en feitelijke situatie

Gebruik van de referentiesituatie

Een MER laat zien wat de effecten zijn van een plan door deze af te zetten tegen de referentiesituatie. Voor bedrijventerrein Port of Urk maken de volgende plannen als autonome ontwikkeling deel uit van de referentiesituatie⁹:

- Maritieme Servicehaven Noordelijk Flevoland
- Zeeheldenwijk (inclusief de aanleg van de Michiel de Ruyterallee).

Wat opvalt is dat de beide ontwikkelingen niet in elk onderdeel van het MER als autonome ontwikkeling zijn meegenomen. De Zeeheldenwijk maakt geen onderdeel uit van de referentiesituatie in het verkeersmodel.¹⁰ Vervolgens zijn voor het bepalen van de toekomstige geluidssituatie de MSNF niet en de Zeeheldenwijk wel meegenomen in de modellen¹¹, terwijl de verkeerssituatie wel invloed heeft op de geluidsbelasting.

Doordat verschillende referentiesituaties zijn gebruikt, zijn de effecten van het bedrijventerrein niet eenduidig in beeld gebracht. Ook is niet duidelijk of alle cumulatieve effecten goed in beeld zijn en hoe deze effecten te beperken zijn.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan besluitvorming:

- de referentiesituatie duidelijk te omschrijven en per aspect te beschrijven welke onderdelen van de referentiesituatie relevant zijn en waarom;
- de referentiesituatie consequent toe te passen in de effectbeoordeling;
- te laten zien wat de effecten van de verschillende plannen samen zijn en welke maatregelen nodig zijn om die cumulatieve effecten te beperken.

Referentiesituatie versus huidige situatie

Door de autonome ontwikkelingen is de referentiesituatie anders dan de huidige, feitelijke situatie. Zo hebben de haven en de woonwijk bijvoorbeeld een verkeersaantrekkende werking. Voor omwonenden is een vergelijking met de huidige situatie daarom waardevoller omdat deze beter te vergelijken is met de toekomstige situatie dan de, nog fictieve, autonome ontwikkeling. Een helder beeld van de feitelijke situatie is daarbij ook nodig om de gevolgen van stikstofdepositie goed te beoordelen.

De Commissie beveelt aan om voorafgaand aan het besluit over het bestemmingsplan de effecten van de referentiesituatie te vergelijken met die van de huidige, feitelijke situatie. Op die manier brengt het MER de impact van alle ontwikkelingen, en de rol van het bedrijventerrein daarin, goed in beeld.

⁹ Met de Structuurvisie 2035+ is immers over deze plannen al een besluit genomen.

¹⁰ Zie bijlage 4 van het MER (Rapportage Verkeersmodel Urk. Goudappel Coffeng, 2020).

¹¹ Zie bladzijde 27 en 28 in het MER en bladzijde 10 van bijlage 5 van het MER (Akoestisch onderzoek. AnteaGroup, 2020).

Verkeersgegevens en de doorwerking daarvan

De referentiesituatie voor 2040 in het verkeersmodel gaat uit van de ontwikkeling van de MSNF. Ze is vergeleken met de situatie waarin zowel het bedrijventerrein als de Zeeheldenwijk zijn gerealiseerd. Het resultaat laat daardoor niet zien wat alleen het bedrijventerrein aan de toekomstige verkeerssituatie bijdraagt. Wanneer in de stikstofberekening hetzelfde is gebeurd, bevat ook de AERIUS-berekening niet de juiste vergelijking (zie ook paragraaf 2.3.3 van dit advies). Ook voor bijvoorbeeld de geluidsbelasting door verkeer moet de juiste vergelijking worden gemaakt.

Omdat de referentiesituatie de basis vormt voor de effectbepaling, is het belangrijk dat duidelijk is welke gegevens hiervoor gebruikt zijn. Het MER laat niet zien hoe is bepaald hoeveel verkeer er door het bedrijventerrein bij komt en welke aannames daarbij gedaan zijn. Dat hangt bijvoorbeeld af van het type en aantal bedrijven dat zich vestigt en de aangenomen verdeling over de verschillende vormen van vervoer (OV, auto, fiets). Zonder deze informatie is niet te herleiden hoe de plansituatie is opgebouwd.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan besluitvorming:

- de gegevens in het verkeersmodel in overeenstemming te brengen met de referentiesituatie en de situatie waarin het bedrijventerrein gerealiseerd is (de plansituatie) en hiermee de effectbeoordeling voor het aspect verkeer te actualiseren;
- te onderbouwen wat de verkeersproductie voor het bedrijventerrein is en te laten zien welke aannames daarbij gedaan zijn;
- de gebruikte gegevens door te laten werken in aspecten waarop verkeer van invloed is, zoals geluid en stikstofdepositie.

Toekomstige ontwikkelingen

Alle geplande ontwikkelingen leiden tot een toename van het verkeer rond Urk. De huidige verkeersstructuren zijn niet toereikend om dit op te vangen.¹² Als mitigerende maatregel is de aanleg van een randweg genoemd. De provincie Flevoland en de gemeente Urk willen hier op korte termijn een bestuursovereenkomst over sluiten.¹³

De Commissie beveelt aan om voorafgaand aan het besluit over het bestemmingsplan, te laten zien hoe deze randweg bijdraagt aan het oplossen van de verwachte verkeersknelpunten en wat dit betekent voor de effecten van het bedrijventerrein. Dit kan bijvoorbeeld met een gevoeligheidsanalyse. Met een dergelijke analyse komen mogelijke knelpunten tijdig een beeld zodat daarmee in de plannen voor het bedrijventerrein en voor de randweg rekening kan worden gehouden.

2.3 Consistentie tussen het MER en het bestemmingsplan

Maximale invulling van het bestemmingsplan

Bij bepalen van de effecten van het MER moet uitgegaan worden van de maximale mogelijkheden van het plan. Dat betekent dat activiteiten die via een wijzigingsbevoegdheid mogelijk zijn en tot belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen leiden, ook moeten worden

¹² Zie hoofdstuk 5 in het MER.

¹³ Dit is vermeld in een toelichtend gesprek op 7 december 2020.

meegenomen. Het bestemmingsplan Port of Urk bevat in ieder geval drie wijzigingsbevoegdheden die in dit kader relevant zijn:

- De bestemmingen 'agrarisch' (in het zuidoostelijk deel van het bestemmingsplangebied) en de bestemming 'bedrijf – agrarisch verwerkings- en opslagbedrijf' (in de uiterste noordwesten van het bestemmingsplangebied) die mogelijk zijn te wijzigen in de bestemming 'bedrijventerrein'.
- De mogelijkheid om een Bevi-inrichting toe te staan binnen de bestemming 'bedrijventerrein' (planregel 6.9.5).
- De mogelijkheid om zonnepanelen op maaiveld te plaatsen ter plaatse van een hiervoor specifiek aangegeven gebied binnen de bestemming 'agrarisch'.

Deze onderdelen zijn op belangrijke punten niet in de effectbeoordeling in het MER verwerkt. Zo is in de modellen voor de toekomstige geluidsbelasting geen rekening gehouden met de wijzigingsbevoegdheden. En de paragraaf over externe veiligheid¹⁴ stelt dat er geen nieuwe bronnen worden toegevoegd die vallen binnen de reikwijdte van het Bevi¹⁵, wat niet in overeenstemming is met de mogelijkheid die het plan biedt.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan besluitvorming:

- duidelijk te maken waar de wijzigingsbevoegdheden uit het bestemmingsplan een plek krijgen in het MER;
- de effecten van de maximale mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt te onderzoeken;
- die effecten voor alle milieuaspecten te beoordelen en na te gaan of aanpassing van de wijzigingsbevoegdheden of effectbeperkende maatregelen nodig is.

MER en bestemmingsplan op elkaar aan laten sluiten

Mede omdat het MER geen visualisaties of situatieschetsen bevat en het beeldkwaliteitsplan nog niet beschikbaar is, is niet altijd duidelijk waarom tot een bepaalde effectbeoordeling is gekomen en/of hoe de beoogde inrichting geborgd is. Zo gaat het MER uit van de aanplant van hoge bomen¹⁶ en wadi's¹⁷ die bijdragen aan de score op klimaat, duurzaamheid, gezondheid, bodem en water. Deze maatregelen zijn echter niet geborgd in de planregels en zijn in de toelichting bij het bestemmingsplan omschreven als 'wenselijk' of 'worden toegejuicht'. Dat deze maatregelen worden genomen, is daarom niet zeker. Tegelijkertijd zijn dit wel de onderwerpen waarop het duurzame alternatief positiever is beoordeeld dan het basialternatief.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan besluitvorming, duidelijk te maken hoe maatregelen en uitgangspunten waar in het MER rekening mee is gehouden, hebben doorgewerkt in de formulering van de planregels.

¹⁴ Zie paragraaf 9.4.3 van het MER

¹⁵ Besluit externe veiligheid inrichtingen

¹⁶ Zie bladzijde 45 van het MER.

¹⁷ Zoals beschreven in paragraaf 13.4.3 van het MER.

2.4 Navolgbare en duidelijke effectbeoordeling

2.4.1 Geluid

De huidige en toekomstige geluidsbelasting staan in bijlage 5 bij het MER.¹⁸ Deze bijlage bevat onder andere een beschrijving van de gebruikte modellen en relevant kaartmateriaal. Zonder deze bijlage is de tekst in het MER zelf niet navolgbaar. Zo wordt bij de effectbeoordeling van industrielawaai gesproken over de extra hinder als gevolg van het verkeer.¹⁹ Niet duidelijk is of die verkeersbijdrage wel of niet is meegeteld bij de beoordeling van het industrielawaai. Ook is niet duidelijk wat het verschil is tussen een ‘-’ en een ‘- -’ score omdat de beoordelingscriteria niet concreet zijn gemaakt (in dB).

In de toekomstige situatie neemt de geluidbelasting toe op de vier woningen aan de Domineesweg met huisnummers 32a tot en met 32d. De realisatie van het plan leidt ertoe dat de geluidsbelasting op de zuidgevels van deze huizen hoger is dan de grenswaarden. Aan de noordzijde worden de grenswaarden in de referentiesituatie al overschreden. De invloed van de MSNF is hierbij nog niet meegenomen.²⁰ Het MER stelt dat het niet mogelijk is om geluidschermen te plaatsen. Niet duidelijk is of bijvoorbeeld inrichtingsmaatregelen om tot minder geluidsbelasting te komen zijn onderzocht. Een goede duiding van de toekomstige eindsituatie, een vertaling naar de betekenis voor de leefomgeving en een onderzoek naar mogelijke mitigerende maatregelen ontbreken in het MER.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan besluitvorming:

- de effectbeoordeling op het aspect geluid nader te onderbouwen zodat duidelijk is wat het plan bijdraagt aan de geluidsbelasting en wat hiervan de oorzaak is;
- duidelijk te maken welke geluidsbelasting op gaat treden op de vier woningen aan de Domineesweg en wat dit betekent voor de leefomgeving van deze woningen;
- te laten zien of, en zo ja welke, oplossingen de geluidsbelasting op de vier woningen kunnen verlagen.

2.4.2 Waterkwantiteit

Als compensatie voor de aanleg van verhard oppervlak voorzien beide alternatieven in wateropvang. Het benodigde oppervlak is voor beide alternatieven gelijk. Het duurzame alternatief gaat uit van een lager percentage verhard oppervlak en biedt hiermee meer ruimte voor infiltratie. Om deze reden is het alternatief positief beoordeeld op het criterium waterkwantiteit.²¹ Niet duidelijk is waarom het als een verbetering ten opzichte van de referentiesituatie wordt beschouwd. Ten opzichte van de referentiesituatie, agrarisch gebied, leidt het bedrijventerrein immers tot een toename van het verhard oppervlak.

De Commissie beveelt aan om voorafgaand aan het besluit over het bestemmingsplan, in het verlengde van het advies in paragraaf 2.2, de vergelijking met de referentiesituatie en de

¹⁸ Akoestisch onderzoek Port of Urk. Anteagroup, 2020.

¹⁹ Zie paragraaf 6.4.1, bladzijde 29 van het MER.

²⁰ Terwijl deze wel als autonome ontwikkeling is benoemd in het MER (zie ook paragraaf 2.2 van dit advies).

²¹ Zie paragraaf 13.4.3, bladzijde 73 van het MER.

beoordeling van het effect van beide alternatieven op de waterkwaliteit nader toe te lichten en te onderbouwen.²²

2.4.3 Stikstofdepositie

Het MER stelt dat het plan niet leidt tot een toename van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. De AERIUS-berekening die in het MER is opgenomen,²³ laat echter zien dat de gebruiksfase leidt tot een toename van 0,03 mol N/ha/jaar op Natura 2000-gebied Weerribben. In een toelichtend gesprek met bevoegd gezag²⁴ is vermeld dat de betreffende bijlage niet juist is. Daarna is een aangepaste versie toegezonden.²⁵ Deze berekening laat zien dat de aanleg en het gebruik van het bedrijventerrein niet leiden tot een toename van de stikstofdepositie.

Het MER stelt dat effecten van stikstofdepositie zijn uitgesloten indien de aanleg drie jaar duurt.²⁶ Het MER gaat echter niet in op de invulling van deze fasering²⁷ en hoe ze aansluit op die in het exploitatieplan.²⁸

Over de gebruiksfase is in paragraaf 2.2 van dit advies opgemerkt dat het verkeersmodel voor de referentie- en plansituatie aangepast moet worden. Omdat de stikstofdepositie in de gebruiksfase wordt berekend met de uitkomsten van dit model, vereist dit ook een actualisatie van de AERIUS-berekening. Deze berekening moet gebaseerd zijn op de actuele rekenvoorschriften²⁹ en moet de nieuwste inzichten benutten.³⁰

De Commissie wijst erop dat wanneer de geactualiseerde berekening een toename van de stikstofdepositie op daarvoor gevoelige Natura 2000-gebieden laat zien, een passende beoordeling nodig is. Uit de wetgeving volgt dat een project of plan alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of de ADC-toets met succes wordt doorlopen.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan besluitvorming:

- de stikstofberekeningen te actualiseren met de meest recente versie van AERIUS Calculator;
- hierbij gebruik te maken van de juiste referentiegegevens, zoals voor verkeer;
- te onderbouwen welke uitgangspunten zijn gebruikt bij het berekenen van de stikstofdepositie, zoals de fasering van de aanleg;
- bij een mogelijke toename van stikstofdepositie op daarvoor gevoelige Natura 2000-gebieden de effecten daarvan in een passende beoordeling te onderzoeken.

²² In de Nota van Beantwoording vooroverleg en inspraak bestemmingsplan "Port of Urk – binnendijks bedrijventerrein" wordt verwezen naar het Rapport Waterhuishouding Port of Urk. Dit is echter niet als bijlage bij het MER of het bestemmingsplan gevoegd.

²³ Bijlage 4 van Bijlage 11 bij het MER, Notitie stikstof Binnendijks bedrijventerrein Port of Urk.

²⁴ Dit gesprek heeft plaatsgevonden op 7 december 2020.

²⁵ AERIUS-berekening 30 januari 2020.

²⁶ Zie bladzijde 51 van het MER.

²⁷ De gemeente Noordoostpolder heeft hier in haar zienswijze op de NRD ook op gewezen (zie bijlage 2 van het MER).

²⁸ Ontwerpexploitatieplan Port of Urk – Binnendijks bedrijventerrein. Gemeente Urk, 2020.

²⁹ Relevant in dit kader is dat op 15 oktober 2020 een nieuwe versie van AERIUS Calculator beschikbaar is gesteld.

³⁰ De Commissie Hordijk heeft op 15 juni 2020 het rapport Meer meten, robuuster rekenen uitgebracht. Daaruit blijkt dat de onzekerheid van extra depositie op Natura 2000-gebieden bij de gehanteerde ruimtelijke schaal in AERIUS Calculator vele malen hoger is dan de beoordelingsdrempel. Volg www.aerius.nl voor nieuwe inzichten uit het Kennisprogramma Stikstof.

2.4.4 Archeologie

De effectbeoordeling in het MER is gebaseerd op bureauonderzoek naar archeologische waarden.³¹ Dit onderzoek laat zien dat vervolgonderzoek conform de KNA-normen³² nodig is in het hele plangebied, afhankelijk van de werkzaamheden en toekomstige inrichting ter plaatse. Dit geldt ook voor het noordelijk deel van het plangebied, ter plaatse van de rivierduinen en de directe omgeving daarvan, waar al archeologische waarden zijn aangetroffen. Met het vervolgonderzoek kan een selectieadvies opgesteld worden op basis waarvan de gemeente besluit over verdere maatregelen zoals vrijgeven, behoud in situ of behoud ex situ (opgraven).

Behoud in situ

Het MER gaat er, vooruitlopend op het selectiebesluit, van uit dat behoud in situ niet mogelijk is.³³ Een onderbouwing van dit uitgangspunt ontbreekt. Hierdoor is niet duidelijk hoe archeologie een volwaardige rol heeft gespeeld bij de voorbereiding van het besluit. Ook is niet in beeld gebracht in hoeverre archeologische waarden behouden kunnen worden, bijvoorbeeld door ze op te nemen in het ontwerp. Hoewel het mogelijk is om dit nader vorm te geven tijdens de uitvoering, brengt dit risico's voor de aanleg met zich mee wanneer er een vondst van hoge waarde wordt gedaan.³⁴ De Commissie is daarom van mening dat ook de manier waarop kan worden omgegaan met in situ behoud moet worden beschreven in het MER.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan besluitvorming, in beeld te brengen op welke wijze en wanneer in het proces in situ behoud van archeologische waarden beoordeeld wordt.

Samenhangend vervolgonderzoek

Voor het vervolgonderzoek geldt een vrijstellingsnorm. Dit houdt in dat wanneer de bebouwing past binnen de vereisten van de planregels, bijvoorbeeld in oppervlakte, geen vervolgonderzoek vereist is. Hierdoor is de kans aanwezig dat er geen of verspreid vervolgonderzoek plaats gaat vinden. In dat geval komt het integrale karakter van het archeologisch landschap niet tot zijn recht.

Uit het MER blijkt ook niet hoe tijdens de uitvoering gehandeld wordt wanneer uit de archeologische vervolgstappen blijkt dat er inderdaad archeologische resten worden aangetroffen.

De Commissie beveelt daarom aan om voorafgaand aan het besluit over het bestemmingsplan, de mogelijke handelwijzen tijdens de uitvoering te concretiseren in een integraal plan van aanpak.

³¹ Bijlage 12 bij het MER (Archeologisch bureauonderzoek binnendijsks bedrijventerrein te Urk. Econsultancy, 2020.)

³² Conform KNA Protocol 4003, Specificatie VS06.

³³ Het verdrag van Valetta uit 1992 hanteert als uitgangspunt dat archeologische waarden in de bodem behouden worden.

³⁴ De uitvoering kan dan stil komen te liggen met hogere kosten en een langere doorlooptijd tot gevolg. Het is ook mogelijk dat het stedenbouwkundig inrichtingsprincipe moet worden aangepast, waardoor er een ander besluit moet worden genomen.

Het opnemen van één KNA-conform programma van eisen voor het vervolgonderzoek, waaraan alle partijen gehouden zijn en waarin al bekend onderzoek³⁵ is meegenomen, borgt de samenhang in onderzoek en vervolgbesluiten.

³⁵ Peters, J.C. & J.H.M. Peeters (red.), 2001: *De opgraving van de mesolithische en neolithische vindplaats Urk-E4 (Domineesweg, Urk)*, Amersfoort (Rapportage Archeologische Monumentenzorg 93); Zuidhoff, F.S., 2006: Rivierduin "Boons" Kavel E7, Urk. Een waarderend veldonderzoek in de vorm van boringen, Amersfoort (ADC-rapport 613); Holl, A., 2020. *Archeologische quickscan en verkennend booronderzoek. Liander kabeltracé Urkerweg, Zeeheldenwijk en Domineesweg te Urk*, Zwolle (Econsultancy rapport; niet opgenomen in het bureauonderzoek, Archis zaakidentificatie 4831661100).

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep een (digitaal) startgesprek gevoerd met de gemeente Urk en haar adviseur. Vanwege de Coronamaatregelen was een locatiebezoek aan het plangebied niet mogelijk. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

dr. Robert Maarten van Heeringen
drs. Aletta Lüchtenborg (secretaris)
ir. Henk Otte
drs. Marieke van Rhijn (voorzitter)
ing. Rob Vogel
drs. Gerrit de Zoeten

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Bestemmingsplan

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit D11.3, "de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein". Daarom is een plan-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

Gemeenteraad van Urk

Initiatiefnemer besluit

College van burgemeester en wethouders van de gemeente Urk

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

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissierner.nl projectnummer [3519](#) 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

