



Commissie voor de
milieueffectrapportage



Kanaalzone Noord, gemeente Apeldoorn

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport



1 Advies over het MER in het kort

De gemeente Apeldoorn wil het gebied Kanaalzone Noord aan de noordzijde van Apeldoorn transformeren tot een stedelijk woongebied met maatschappelijke functies. Het gebied bestaat uit zes deelontwikkelingen (zie figuur 1). In totaal komen er 1.716 woningen en voorzieningen zoals een parkeergarage, basisschool, commerciële en maatschappelijke voorzieningen en een zorginstelling.

Er is een milieueffectrapport (MER) opgesteld voor de totale ontwikkeling van Kanaalzone Noord, om zo rekening te houden met de milieugevolgen van alle deelgebieden, en ten behoeve van het eerste ruimtelijke besluit over parkeergarage Vlijtseweg (parkeergarage de Grift)¹. De gemeente Apeldoorn heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') gevraagd te adviseren over het MER². In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.



Figuur 1: deelontwikkelingen Kanaalzone Noord en begrenzing gebiedsontwikkeling. Bron: MER.

¹ TAM-omgevingsplan Hoofdstuk 22r Vlijtseweg parkeergarage (ontwerp), december 2025.

² Milieueffectrapportage Kanaalzone Noord gemeente Apeldoorn, Witteveen+Bos, 6 juni 2025.

Wat staat in het MER?

In het MER zijn de effecten van de alle deelontwikkelingen tezamen in beeld gebracht. Er zijn vier thematische alternatieven voor mogelijke ontwikkelrichtingen van Kanaalzone Noord ontwikkeld en beoordeeld. Zo zijn er naast een basisalternatief (het oorspronkelijke voorgenoemde programma), alternatieven onderzocht gericht op realisatie van gemeentelijke ambities op mobiliteit, groen/blauw en energie. Deze alternatieven zijn vergeleken met de referentiesituatie. De alternatieven verschillen van elkaar op milieuonderdelen in de effectbeoordeling, bijvoorbeeld op mobiliteit, hittestress, natuur en energie.

Op basis van de milieubeoordeling van de alternatieven is een voorkeursalternatief samengesteld. Het basisalternatief is daarbij het vertrekpunt, aangevuld met enkele maatregelen en ingrepen vanuit de andere alternatieven, voortschrijdend inzicht en gemaakte afspraken met verschillende partijen van de deelontwikkelingen. Het voorkeursalternatief scoort op enkele onderdelen ten opzichte van de referentiesituatie sterk negatief (--): windhinder en stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Er zijn daarnaast ook negatieve (-) milieugevolgen te verwachten op onder andere automobilititeit (zoals verkeersafwikkeling, parkeren en verkeersveiligheid), landschap, natuur (zoals verstoring beschermde soorten) en circulariteit. (Sterk) positieve effecten (+ of ++) zijn er te verwachten op waterkwaliteit, biodiversiteit, bereikbaarheid langzaam verkeer en vermindering van geurhinder.

Wat is het advies van de Commissie?

De Commissie ziet een duidelijk opgezet MER waarbij met een gedegen alternatievenonderzoek waarbij de verschillende mogelijkheden voor de ontwikkelrichting van Kanaalzone Noord zijn onderzocht. De Commissie heeft beoordeeld of het MER voldoende informatie geeft over zowel de Kanaalzone Noord als totaalgebied als voor het besluit over alleen de parkeergarage. Het MER geeft op voldoende detailniveau goede milieu-informatie, waardoor de effecten en het doelbereik duidelijk worden. Daarnaast worden knelpunten en aandachtspunten van alle ontwikkelingen tezamen duidelijk inzichtelijk gemaakt.

De Commissie signaleert desondanks dat in het MER op enkele onderdelen nog belangrijke informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over Kanaalzone Noord. Het gaat om de volgende onderdelen:

- **Natuur:** De effecten op de Natura 2000-gebieden door toename van stikstofdepositie zijn nog niet goed in beeld gebracht. De externe saldering met een agrarisch bedrijf om deze stikstofaanname te compenseren is niet goed onderbouwd. Daarmee is niet duidelijk gemaakt dat het plan uitvoerbaar is in het licht van natuurreggeving. Tot slot is de beoordeling voor beschermde soorten en biodiversiteit nog onvoldoende navolgbaar.
- **Hinder tijdens aanleg- en bouwfase:** De hinder tijdens aanleg- en bouwfase is nog niet goed in beeld gebracht, en er zijn geen verzachtende maatregelen onderzocht. Dit is nodig omdat de ambitie is om in relatief korte tijd in de deelgebieden te transformeren en te bebouwen, waardoor er (cumulatieve) hinder is voor de omgeving en in het gebied zelf.
- **Geluid:** Nog niet is aangegeven wat het te verwachte percentage ernstige hinder is in het gebied. Ook is de geluidssituatie bij de basisschool nog niet weergegeven en beoordeeld.
- **Mobiliteit:** er zijn geen concrete en toetsbare doelen uitgewerkt voor mobiliteit, zoals voor de 'modal split'. Dit is belangrijk omdat de verkeersdruk een belangrijk

aandachtspunt is voor de ontwikkeling en om te kunnen toetsen in hoeverre de alternatieven en het voorkeursalternatief de doelen bereiken.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over Omgevingsplan Vlijtseweg parkeergarage en over het gehele gebied Kanaalzone Noord.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft ze nog op enkele onderdelen aandachtspunten voor het vervolgtraject en volgende besluiten, zoals voor energie en monitoring.

Aanleiding MER

De ontwikkeling Kanaalzone Noord is een stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in categorie J11 uit bijlage V bij het Omgevingsbesluit. Het eerste besluit dat over dit project genomen wordt is de wijziging van het omgevingsplan voor de Vlijtseweg parkeergarage. Het ontwerp-omgevingsplan Vlijtseweg parkeergarage maakt geen activiteiten direct mogelijk, maar bevat een vergunningplicht voor iedere activiteit. Dat betekent dat het omgevingsplan kaderstellend is voor een vervolgbesluit/ vervolgbesluiten (binnenplanse omgevingsplanactiviteit: OPA) over Vlijtseweg parkeergarage. Dit omgevingsplan is het eerste ruimtelijke besluit over een stedelijk ontwikkelingsproject, zodat een plan-MER nodig is voor het hele project. Een plan-MER is ook nodig, omdat een Passende beoordeling is opgesteld.

Bij de OPA voor de Vlijtseweg parkeergarage is straks een project-mer-beoordeling nodig die ook ingaat op de hele ontwikkeling Kanaalzone Noord.

Startgesprek en locatiebezoek

Op 20 maart 2026 vond het startgesprek en het locatiebezoek plaats tussen de werkgroepleden van de Commissie en een afvaardiging van de gemeente Apeldoorn, Omgevingsdienst en adviseurs. De gemeente heeft een toelichting gegeven op het MER. De leden van de Commissie stelden ook verduidelijkende vragen over het MER en het voornemen voor een goed begrip van de stukken. Daarna hebben de leden van de Commissie nog kort de locatie van het voornemen bezocht.

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 de gemeenteraad van Apeldoorn – besluit over omgevingsplan Vlijtseweg parkeergarage en over het hele gebied Kanaalzone Noord.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer 3770 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

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.

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

2.1 Natuur

Gebiedsbescherming

In het MER zijn de effecten op Natura 2000-gebieden en NNN³-gebieden weergegeven. Voor de alternatieven en het voorkeursalternatief is aangegeven wat de verwachte stikstofdepositie in de gebruiksfase in de omliggende Natura 2000-gebieden is. In deze gebieden is in de huidige situatie al sprake van overbelasting op stikstofgevoelige habitats. De toename van de depositie als gevolg van het voornemen leidt daarom in het MER tot een zeer negatieve score van de alternatieven en voorkeursalternatief.

Het MER stelt dat door de permanente stikstofdepositietoename op de Veluwe negatieve significante gevolgen niet zijn uitgesloten. Ook is aangegeven dat het voorkeursalternatief niet voorziet in een (aanvullende) reductie van de verkeersaantrekkende werking waarmee permanente toename van de stikstofdepositie op de Veluwe wordt voorkomen. Aangegeven in het MER is dat de deelontwikkelingen per project zullen worden getoetst in een voortoets of Passende beoordeling (Pb).

Voor het eerste ruimtelijk besluit over de parkeergarage Vlijtseweg is een (Pb opgesteld. De Pb stelt dat de aanlegfase niet leidt tot een (tijdelijke) stikstoftoename in op Natura 2000-gebieden. Voor de gebruiksfase is een toename van 0,04 mol/hectare/jaar op de Veluwe berekend. In de Pb is aangegeven dat externe saldering plaatsvindt. Met de externe saldering is er een afname van 0,07 mol/hectare/jaar.

De Commissie ziet dat op enkele punten aanpassingen of aanvullende informatie nodig zijn:

- De Pb geeft geen inzicht in de depositietoename per habitattypen. Er zijn twee 'maatgevende' habitattypen geselecteerd waarop een uitgebreide effectbeoordeling is uitgevoerd. Waarom dit maatgevende habitattypen zijn is echter niet duidelijk gemaakt. Voor de andere habitats is geen effectbeoordeling uitgevoerd, maar wordt gesteld dat ze zullen gaan profiteren van de salderingsmaatregel. Dit leidt tot een onevenwichtigheid in de beoordeling van ecologische effecten.
- Er wordt extern gesaldeer met een agrarisch bedrijf. Conform de uitspraak Pasgeld-West van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State⁴ is een toetsing aan het additionaliteitsbeginsel nodig. Die moet duidelijk maken dat de stikstofdepositie van de saldogever niet nodig is voor de provincie Gelderland voor het voorkomen van

³ Natuurnetwerk Nederland.

⁴ ECLI:NL:RVS:2026:193, 14 januari 2026. [Uitspraak 202306968/1/R3 – Raad van State](#).

verslechtering en het realiseren van de instandhoudingsdoelen van de desbetreffende Natura 2000-gebieden. Hier is niet op in gegaan. Daardoor is niet duidelijk of de externe saldering additioneel en daarmee toepasbaar is.

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

- Aan te tonen dat de gehele ontwikkeling van het gebied uitvoerbaar is in het licht van de natuurwetgeving;
- De Passende beoordeling aan te passen en aan te geven op welke habitats er een depositietoename wordt verwacht en wat dit voor deze habitats betekent;
- Te onderbouwen (uit openbaar raadpleegbare gegevens) dat de provincie Gelderland de stikstofruimte van de externe saldering niet nodig heeft als instandhoudings- of passende maatregel voor het herstel van de betrokken Natura 2000-gebieden.

Soorten(bescherming) en biodiversiteit

Het MER geeft een negatieve beoordeling voor beschermde soorten vanwege verlies van leefgebied en verstoring. De effecten als gevolg van versnippering en op biodiversiteit worden echter als positief ingeschat. Dit lijkt in strijd met elkaar, omdat een afname van (beschermde soorten) moeilijk te rijmen is met een toename van biodiversiteit. Door zorgvuldige uitvoering van bouwwerkzaamheden kunnen de tijdelijke negatieve effecten sterk gemitigeerd worden. In het gebied leven bovendien soorten die aangepast zijn aan het stedelijk milieu. De vraag is of deze wel dermate verstoringgevoelig zijn voor de voorgenomen ontwikkelingen dat dit tot ernstige verstoringseffecten leidt, waardoor mogelijk de effectbeoordeling te negatief is. Het MER geeft ook aan dat tijdelijke effecten tijdens de aanlegfase worden gecompenseerd door positieve effecten van de groen-blauwe inrichting van het gebied.

De beoordeling voor biodiversiteit is zeer summier uitgevoerd. Er wordt vanuit gegaan dat aanleg van groen en ecolinten vanzelfsprekend leidt tot meer biodiversiteit. Niet duidelijk is voor welke soort(groep)en positieve effecten zijn te verwachten en in welke mate, en welke, ecologische functies (denk aan de vijf V's⁵) daarmee worden versterkt.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming de beoordeling voor beschermde soorten en biodiversiteit beter te onderbouwen en op elkaar te betrekken.

2.2 Hinder tijdens aanleg- /bouwfase

In het MER zijn de tijdelijke effecten tijdens de bouw kwalitatief beschreven. De realisatie van de ontwikkelingen in de Kanaalzone Noord begint in 2026, waarna in relatief korte tijd in de diverse deelgebieden gebouwd gaat worden. Dit betekent dat in deze korte periode er druk is op de omgeving, al dan niet in cumulatie, zoals een verhoogde verkeersdruk, risico op verkeersongevallen, verslechtering luchtkwaliteit, geluidhinder, lichtoverlast en gevoel van onveiligheid door de bouwhekken. Deze effecten zijn in het MER op hoofdlijnen beschreven, waardoor aard en impact niet duidelijk zijn. Dit geldt ook voor de mogelijke mitigerende

⁵ Voedsel, vocht, verbindingen, voortplanting, veiligheid en variatie.

maatregelen. Het is goed dat in het MER mitigerende maatregelen worden weergegeven, maar gezien de grootschaligheid van de ontwikkelingen, de korte periode waarin deze ontwikkelingen gerealiseerd (kunnen) worden en de constatering dat dit mogelijk tot negatieve effecten leidt, is een nadere analyse van de effecten en duiding specifiek voor Kanaalzone Noord gewenst.

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan de besluitvorming, de hinder tijdens aanleg specifiek voor de Kanaalzone Noord te concretiseren. Breng de omvang en de locatie van de relevante effecten zoveel mogelijk in beeld (al dan niet door middel van een inschatting). Ga daarbij in op aandachtspunten en de mogelijke verschillen tussen deelgebieden. Laat zien waar mogelijk mitigerende maatregelen nodig zijn en werk deze uit. Koppel de maatregelen ook aan de monitoring van de Kanaalzone Noord.

2.3 Geluid

Gezondheid

In het MER worden de effecten van de verschillende alternatieven op geluid goed in beeld gebracht. Ook wordt in tabellen het aantal woningen in de verschillende geluidbelastingklassen aangegeven. De Commissie merkt echter op dat er geen gezondheidskundige duiding, bijvoorbeeld met betrekking tot de te verwachten ernstige hinder, wordt gegeven van de verschillende geluidbelastingen. Dat inzicht is vooral voor de nieuwe woningen in het gebied van belang. Met een gezondheidskundige duiding zijn de effecten van geluid van de verschillende alternatieven ook beter te vergelijken.

In het MER is daarnaast de geluidbelasting voor de nieuwe woningen slechts in twee klassen weergegeven (een klasse onder 53 dB en een klasse tussen 53 en 70 dB). De Commissie wijst erop dat er een groot gezondheidskundig verschil is tussen een geluidbelasting van 53 en 70 dB. In het akoestisch onderzoek (bijlage bij het MER) is wel een tabel opgenomen met een nadere onderverdeling van de geluidbelasting. Daaruit blijkt bijvoorbeeld, dat in het basisalternatief bij vrijwel alle woningen de geluidbelasting lager is dan 63 dB.

Het bouwprogramma omvat ook een basisschool. Hoge(re) geluidbelastingen kunnen effect hebben op de leerprestatie van kinderen. In het MER wordt niet specifiek ingegaan op de hoogte van de geluidbelasting ter plaatse van de basisschool.

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

- de geluidssituatie bij de basisschool specifiek aan te geven en te beoordelen.
- de geluidbelasting bij de nieuwe woningen in kleinere geluidbelastingklassen op te nemen en inzicht te geven in het te verwachte percentage ernstige hinder.

Impact evenemententerrein

Het al bestaande evenemententerrein ligt ingeklemd tussen twee deelgebieden van de ontwikkeling Kanaalzone Noord. Dit evenemententerrein behoort tot de referentiesituatie. Het evenemententerrein en de mogelijkheden die hier zijn om meerdere malen per jaar evenementen te organiseren zorgt voor onder andere geluidbelasting op de nieuwe woningen

en voorzieningen in het plangebied. In het MER staat, dat in alle alternatieven sprake is van een overschrijding van de grenswaarde voor geluid uit het evenementenbeleid op de gevel van dichtstbijzijnde woningen. Niet duidelijk is wat in het evenementenbeleid is geregeld over de toegestane aard, grootte, vorm en frequentie van evenementen. Met deze informatie is meer inzicht te krijgen in de ernst van de geluidsoverlast. De Commissie beveelt aan het beleid voor het evenemententerrein nader te beschrijven en aan te geven welke effecten op de omgeving hieruit volgen, zodat dit kan worden meegewogen bij de eerstvolgende ruimtelijke besluiten over woningbouw en voorzieningen.

2.4 Mobiliteit

In het deelrapport Mobiliteit is een uitgebreid verkeersonderzoek opgenomen en is de effectbeoordeling van de vier alternatieven gepresenteerd. Het beoordelingskader is gebaseerd op een pakket aan ingreep-effectrelaties, dat de beschouwing van de effecten goed inzichtelijk maakt. Ook is de beoordeling van de alternatieven op de gehanteerde mobiliteitscriteria goed onderbouwd.

Wat nog ontbreekt is een beschrijving van concrete doelen met toetsbare normen voor bijvoorbeeld de 'modal split', de bereikbaarheid van de verschillende vervoerwijzen en voor de verkeersveiligheid. Zo kan worden getoetst in hoeverre de alternatieven en het voorkeursalternatief de doelen voor het thema mobiliteit bereiken. Deze concretisering is ook behulpzaam voor de monitoring (zie paragraaf 2.6 van dit advies).

De Commissie adviseert om in een aanvulling op het MER, voorafgaand aan het besluit, om het doelbereik voor de verschillende aspecten van de mobiliteit concreet uit te werken. Toets in hoeverre de alternatieven en het voorkeursalternatief voldoen aan de mobiliteitsdoelen.

Bereikbaarheid autoverkeer en robuustheid netwerk

Uit het MER blijkt dat in het mobiliteitsalternatief de aspecten 'bereikbaarheid autoverkeer' en 'robuustheid netwerk' aanzienlijk slechter scoren dan de andere alternatieven. Dit is vooral het gevolg van de fysieke afsluiting op de Vlijtseweg voor autoverkeer. Hoewel een dergelijke afsluiting de automobilititeit beperkt, ontstaat autoverkeer op uitwijkroutes met negatieve effecten op die routes. In het voorkeursalternatief komt geen fysieke barrière in de Vlijtseweg, maar blijft de automobilititeit qua afwikkeling en parkeren nog steeds negatief. Ten aanzien van het parkeren scoren alle alternatieven negatief doordat niet in de te verwachten parkeerbehoefte zal worden voorzien. Gevolg daarvan kan zijn dat parkeeroverlast elders aan de orde zal komen.

De Commissie beveelt aan om bij de nadere uitwerking van het voorkeursalternatief bij de volgende ruimtelijke plannen de negatieve effecten voor zowel autoverkeer als het langzaam verkeer en voor uitwijkgedrag naar wegen en hun leefomgeving met een verkeerstoename verder te onderzoeken, en te bezien of dit aanleiding geeft tot aanvullende maatregelen. Deze maatregelen kunnen ook op afstand van het huidige plangebied, zoals de bestaande ringstructuur, effectief zijn. Naast infrastructurele maatregelen kan ook worden gedacht aan bijvoorbeeld bewegwijzering, parkeerverwijssysteem, communicatie- en gedragsmaatregelen.

2.5 Energie, circulariteit en klimaatmitigatie

Het MER en het deelrapport energie vormen een goede en bruikbare basis voor de besluitvorming. Er is ook een energiealternatief uitgewerkt, zoals ook geadviseerd door de Commissie bij haar NRD-advies.

Met een verdere uitwerking van energie, CO₂-uitstoot en circulariteit kan deze basis verder worden versterkt tot een volwaardige uitwerking van het voorkeursalternatief. De Commissie acht dit van belang omdat de ontwikkelingen snel gaan en ook de uitdagingen steeds groter worden die keuzemogelijkheden beïnvloeden, bijvoorbeeld door netcongestie. De Commissie geeft hieronder aan op welke onderdelen nog onderzoek nodig is voordat verdere ruimtelijke besluiten voor deelgebieden met betrekking tot woningbouw en voorzieningen genomen kunnen worden.

Zo zijn ondanks het uitgewerkte energiealternatief nog meer mogelijkheden die van invloed zijn op de keuze ten aanzien van energiebronnen, infrastructuur en mate van collectiviteit. Zo zijn mogelijke bron- en systeemkeuzes voor collectieve warmtevoorziening nog niet expliciet en onderling vergelijkbaar uitgewerkt. Het is nodig om die voor verdere ruimtelijke besluiten te onderzoeken. Ook kan de samenhang tussen warmte, koude en elektriciteit, inclusief opslag en sturing, nog verder worden uitgewerkt. Dit geeft meer inzicht in de uitvoerbaarheid en kan de robuustheid van het energiesysteem versterken.

In het MER zijn de CO₂-effecten op een correcte wijze weergegeven. Deze kunnen nog wel explicieter worden gerelateerd aan (gemeentelijke) beleidsdoelen (bijvoorbeeld klimaatneutraliteit in 2050) en worden voorzien van bandbreedtes en onzekerheden. Circulariteit is betrokken in de beschouwing van de effecten en daarmee voor de huidige besluiten voldoende, maar kan verder worden geconcretiseerd in een latere uitwerking als de ruimtelijke plannen concreter zijn. Denk bijvoorbeeld aan meer inzicht te geven in materiaalstromen, hergebruik en milieuprestaties (zoals MKI).

De Commissie heeft gezien bovenstaande opmerkingen de volgende aanbevelingen voor het onderzoek richting de latere ruimtelijke besluiten:

- De energiesysteemanalyse verder uit te werken met een up-to-date beschouwing van warmte, koude en elektriciteit (voor de deelgebieden en het gebied in totaliteit). Ga daarbij in op netcapaciteit, piekbelasting en opslag. Gebruik daarbij ook de informatie uit het gemeentelijke warmteprogramma.
- Varianten uit te werken en te vergelijken zoals een all-electric systeem, een collectief warmtenet (LT/MT⁶) en hybride oplossingen.
- de CO₂-effecten te relateren aan (gemeentelijke) beleidsdoelen, inclusief inzicht in bandbreedtes en onzekerheden.
- Bij de verdere uitwerking van de woningbouw en voorzieningen een verdiepingsslag te maken qua circulariteit, bijvoorbeeld door inzicht te geven in materiaalstromen, toepassing van hergebruik en indicatoren zoals MKI⁷.

⁶ Lage Temperatuur en Midden Temperatuur.

⁷ Milieukostenindicator.

2.6 Monitoring

In het MER is aandacht besteed aan de monitoring van de gebiedsontwikkeling. De Commissie onderstreept het belang van een goede monitoring gelet op de opgaven, de fasering, de doelen en de onzekerheden in de komende jaren. Ook de onderlinge wisselwerking van het plangebied Kanaalzone Noord met de omliggende gebieden is hierbij van betekenis.

Het MER geeft aan dat, omdat de planuitwerking nog moet plaatsvinden, het nu nog aandachtspunten en suggesties voor de monitoring betreft. Aangezien in een relatief korte periode de plannen van Kanaalzone Noord worden gerealiseerd, is het zo spoedig mogelijk opstellen van een concreet monitoringsplan van belang. In dit licht zijn de aanbevelingen voor monitoring, zoals genoemd in tabel 9.2 van het MER, nog erg generiek en daarmee nog niet gebiedsspecifiek voor Kanaalzone Noord. Door dit te specificeren en concreet te laten aansluiten bij de doelen en mogelijke knelpunten die in het MER zijn gesignaleerd kan beter geduid worden welke thema's wanneer relevant zijn voor de Kanaalzone.

Ook is een aparte uitsplitsing van de monitoring van effecten tijdens de realisatie wenselijk (waarbij snelle bijsturing mogelijk gewenst is) en anderzijds de langjarige monitoring (na realisatie van het geheel).

De Commissie beveelt daarom aan om in de monitoring op twee aspecten in te gaan.

- *Monitoring van milieu- en omgevingsgevolgen (gebiedsspecifiek gemaakt).* Dit geeft welke inzicht in de toestand van de veranderingen in de leefomgeving zoals die in de doelen en in de beoordelingscriteria van het MER zijn beschreven. Bijvoorbeeld voor mobiliteit, gezondheid, energie en natuur. Zo is voor het onderdeel parkeren in detail beschreven op basis van aannames en beleidsregels welke parkeervraag zal gaan ontstaan en hoe in die behoefte zal worden voorzien. Het meten van de parkeerdruk en de parkeerduur is dan nodig om de vinger aan de pols te houden. Dat geldt ook voor het te verwachten verkeersgebruik van het wegennet. Het meten van de hoeveelheid personenautoverkeer, vrachtverkeer en van het fietsverkeer zal aantonen in hoeverre de prognoses aansluiten op de werkelijkheid. Zet ook een duidelijk monitoringssysteem op voor energiegebruik, uitstoot van broeikasgassen en circulariteit (materiaalgebruik) om grip te houden. Deze feitelijke monitoring kan goed dienen om effecten in de realisatiefase in de gaten te houden en bij te sturen waar nodig.
- *Monitoring op doelbereik.* De Commissie beveelt aan om in het vervolgproces ook een vorm van beleids(effect)monitoring in te richten. Primair gaat het dan om de vraag of de gestelde doelen worden gehaald, maar ook om per opgave/doel in kaart te brengen wie de partners per project zijn, hoe de aanpak is en taken en verantwoordelijkheden zijn verdeeld, de financiering, tijdspad en een beschrijving van de (beoogde) resultaten. Het gaat dan niet alleen om cijfers maar ook om communicatie met partners en met bewoners.

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 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. Tim Artz

ir. Tilly Fast

drs. Reinoud Kleijberg

Tom Ludwig MA (secretaris)

prof. dr. ir. Hans Mommaas (voorzitter)

ing. Ben Peters

ing. Richard Ruijtenbeek bbe

Besluiten waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Kanaalzone Noord als gehele ontwikkeling en eerste ruimtelijk besluit omgevingsplan 'parkeergarage Vlijtseweg'

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor projecten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een milieueffectrapport (MER) vereist zijn. Uit [Bijlage V van het Omgevingsbesluit](#) onder de Omgevingswet volgt om welke projecten het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om het categorie J11. Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven.

Bevoegd gezag besluiten

De gemeenteraad van Apeldoorn.

Initiatiefnemer besluiten

Het college van burgemeester en wethouders van Apeldoorn.

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.commissiemer.nl projectnummer [3770](#) in te vullen in het zoekvak.

Bezoekadres

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

Postadres

Postbus 2345
3500 GH Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl