

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Woningbouwlocatie Bangert en Oosterpolder

16 september 2002

1256-62

ISBN 90-421-1004-x
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING DAAROP.....	3
2.1 Algemeen.....	3
2.2 Aanbevelingen.....	3
2.2.1 Relatie bestemmingsplan en milieudoelen.....	3
2.2.2 Natuur	4
2.2.3 Verkeer	5
2.3 Toelichting op de beoordeling van het MER.....	5
2.3.1 Natuur	5
2.3.2 Verkeer	6
2.3.3 Overige kritiekpunten.....	7

1. INLEIDING

De gemeente Hoorn heeft het voornemen een woningbouwlocatie te ontwikkelen ten noordoosten van Hoorn. Hiertoe wordt het bestemmingsplan Bangert en Oosterpolder opgesteld. De locatie 'Bangert en Oosterpolder' beslaat een gebied van ca. 185 ha. voor circa 3300 woningen.

Voor de locatiekeuze van dit voornemen heeft de provincie Noord-Holland in een eerder stadium reeds een milieueffectrapportage uitgevoerd: het m.e.r. Streekplanniveau uitwerking woningbouwlocaties HES-gebied (kortweg 'MER-HES'). De locatie Bangert en Oosterpolder was onderdeel van het 'natuurgerichte meest milieuvriendelijke alternatief' in het MER-HES¹.

Bij brief van 28 mei 2002² heeft de gemeenteraad van Hoorn de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 4 juni 2002 ter inzage gelegd³.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.⁴ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁵, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies.

Toetsingskader

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER⁶;
- op eventuele onjuistheden⁷;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁸.

Een aandachtspunt is dat voor dit MER om procedurele redenen geen specifieke richtlijnen zijn vastgesteld. In het MER wordt gesteld dat het toetsingskader wordt gevormd door de richtlijnen voor het MER HES⁹ en de richtlijnen voor 'vergelijkbare MER's'. De Commissie is van mening dat de richtlijnen voor het MER HES weinig van toepassing zijn, omdat deze zijn opgesteld voor een locatiekeuze op streekplanniveau. Het bestemmingsplan betreft een inrichtingskeuze. Zij heeft daarom vooral getoetst tegen hetgeen van 'vergelijkbare MER's' wordt verwacht.

¹ Zie het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. over het MER-HES (p704-096) voor de beoordeling van de meest milieuvriendelijke alternatieven in dit MER.

² Zie bijlage 1.

³ Zie bijlage 2.

⁴ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

⁵ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

⁶ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁷ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁸ Wm, artikel 7.10

⁹ Op grond van artikel 7.16 van de Wet milieubeheer.

Werkwijze

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het besluit/de besluiten over het bestemmingsplan.

Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een essentiële tekortkoming. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Aanvulling

Tijdens de toetsing heeft de Commissie bij het MER belangrijke tekortkomingen vastgesteld (zie volgende hoofdstuk). Deze tekortkomingen zijn tussentijds kenbaar gemaakt aan de gemeente Hoorn. Naar aanleiding daarvan heeft de gemeente Hoorn de Commissie verzocht de advisering op te schorten om de gemeente in de gelegenheid te stellen om een aanvulling op het MER¹⁰ te maken. Deze is op 5 augustus aan de Commissie toegestuurd en op 22 augustus met de gemeente besproken. De Commissie betreft de aanvulling bij haar toetsing. Daarmee is de aanvulling openbaar geworden. De aanvulling heeft niet ter visie gelegen. Daarom is in dit advies inspraak over de aanvulling niet beschouwd. De Commissie adviseert de aanvulling bij het bestemmingsplan ter visie te leggen.

Dit advies van de Commissie bevat het oordeel over het MER inclusief de aanvulling.

¹⁰ Titel van de aanvulling is 'Toelichting MER Bangert en Oosterpolder – Reactie op de discussienotitie van de Commissie M.e.r., Gemeente Hoorn'.

2. OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING DAAROP

2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie voor de besluitvorming over het bestemmingsplan aanwezig is** in de combinatie van het MER, de aanvulling op het MER, het bestemmingsplan en de hieraan ten grondslag liggende documentatie zoals het structuurplan en de onderzoeksrapporten zoals genoemd in de aanvulling op het MER.

Als zelfstandig rapport bevat het MER te weinig informatie. Zie par. 2.3 van dit advies voor een overzicht van kritiekpunten. Naar de mening van de Commissie maakt de aanvulling echter voldoende duidelijk dat over alle punten waarop het MER tekortschiet in bestaande achtergronddocumenten voldoende informatie is te vinden¹¹. Ook wordt in de aanvulling voldoende aangegeven welke informatie waar is terug te vinden. De kritiek op het MER vloeit grotendeels voort uit het feit dat de achtergronddocumenten in het MER te weinig toegankelijk zijn gemaakt.

De Commissie constateert wel dat de aanvulling niet alleen een toelichting geeft op het MER, maar op sommige punten ook een correctie van de informatie in het MER is. Wat betreft het recreatief ontsluiten van het bestaande landschap blijkt bijvoorbeeld uit de aanvulling dat dit door de gemeente wel degelijk als een belangrijk aspect wordt gezien en onderzocht, terwijl hier in het MER weinig aandacht aan is besteed.

2.2 Aanbevelingen

Uitgaande van het totaal aan voorliggende informatie, doet de Commissie de volgende aanbevelingen voor de besluitvorming.

2.2.1 Relatie bestemmingsplan en milieudoelen

‡ Geef bij de besluitvorming – bijvoorbeeld in het bestemmingsplan zelf – duidelijker aan hoe de beschikbare milieu-informatie heeft bijgedragen aan de ruimtelijke keuzen in het bestemmingsplan.

‡ Geef in of bij het bestemmingsplan expliciet aan welke milieuambities de gemeente heeft en formuleer hieruit richtinggevende principes voor de uitwerking en uitvoering van het plan.

Zoals gezegd, het MER bevat in combinatie met de aanvulling, het structuurplan en de achterliggende studies genoeg informatie voor de besluitvorming. Wat echter nog ontbreekt is voldoende inzicht in hoe die milieu-informatie heeft bijgedragen aan de voorgestelde keuzen in het bestemmingsplan. En, andersom, wat de keuzen in het bestemmingsplan betekenen voor de milieuambities bij de inrichting van de locatie. Wordt het makkelijker of juist moeilijker om doelen te bereiken?

¹¹ Dit met uitzondering van de meest wenselijke maximumsnelheid op de linten; zie verder par. 2.2.3 van dit advies.

Naar de mening van de Commissie heeft het bestemmingsplan een belangrijke functie als 'schakel' tussen de milieumambities van de gemeente zoals vastgelegd in bijvoorbeeld het structuurplan en de daadwerkelijke realisatie van deze ambities in de inrichtingsfase. Door een betere motivering van de relaties tussen ruimtelijke keuzen in het bestemmingsplan en milieudoelen voor de inrichting, wordt duidelijker wat deze doelen ruimtelijk betekenen. Ook krijgt het bestemmingsplan een sterkere functie in het zeker stellen dat inzichten en afwegingen in het structuurplan ook daadwerkelijk een rol spelen bij de inrichting van de locatie.

2.2.2 Natuur

| Geef bij de besluitvorming aan in welke mate meer aaneengesloten ruimte voor groen kan worden gecreëerd door in verschillende deelgebieden te variëren met de woningdichtheid.

In de aanvulling wordt weinig ingegaan op mogelijkheden om te voorkómen dat natuur binnen de locatie teveel versnipperd raakt. De Commissie heeft begrepen dat hier bij de uitvoering van het plan nader onderzoek naar plaats zal vinden.

| Geef bij de besluitvorming een nadere motivering van de keuzen voor natuur binnen de locatie wat betreft de bijdrage hiervan aan leefomgevingskwaliteit en recreatie. De Commissie heeft begrepen dat nader onderzoek plaatsvindt naar de consequenties voor de locatie van de Flora en Faunawet¹². Behalve de wettelijke bescherming van flora en fauna is natuur binnen de locatie echter ook belangrijk voor de leefomgevingskwaliteit en de recreatiemogelijkheden voor bewoners.

| Geef bij de besluitvorming aan in hoeverre in het bestemmingsplan planologische reserveringen noodzakelijk zijn voor het verbinden van natuur binnen en buiten de locatie.

Wat betreft de mogelijke verbinding van natuur binnen de locatie met daarbuiten, maakt de aanvulling duidelijk dat er teveel barrières zijn voor een verbinding in zuidelijke richting. Een verbinding naar het noorden (met de Kromme Leek) is wel mogelijk, maar wordt ook in de aanvulling niet verder geconcretiseerd. Naar de mening van de Commissie zijn voor een verbinding planologische reserveringen noodzakelijk voor bijvoorbeeld verbreden van sloten, voldoende ruimte voor oeverzones en de kruising met de provinciale weg.

| Geef bij de besluitvorming inzicht in de laatste stand van zaken rond het Drachterbos.

In de aanvulling is aangegeven dat de gemeente op dit moment positief staat tegenover de realisatie van het Drachterbos¹³. In de realiseerbaarheid hiervan wordt weinig inzicht gegeven. Hierover moet onder andere met de provincie worden onderhandeld.

¹² Zie de inspraakreactie van de directie Noordwest van het Ministerie van LNV waarin wordt geadviseerd de leemte in kennis op het gebied van flora, fauna en ecosystemen op te vullen.

¹³ Waarbij het volgens de aanvulling overigens niet zozeer om een bos gaat, als wel om 'velden' of 'landen' die beter passen in het Westfries Landschap dan een bos.

2.2.3

Verkeer

| Geef in de toelichting van het bestemmingsplan een nadere motivering van de keuze tussen 30 km/h en geheel, dan wel gedeeltelijke handhaving van 50 km/h op de linten.

Essentieel in de verkeersstructuur is de toegekende functie en het te verwachten gebruik van de linten. Dit blijft naar de mening van de Commissie ook in de aanvulling onduidelijk. In par.4.4 van de aanvulling wordt gesteld dat 'de wijziging van 30 naar 50 km/u met de aanvullende maatregelen geen substantieel negatieve gevolgen oplevert voor het milieu'. Naar de mening van de Commissie is deze stelling wellicht te onderbouwen wat betreft de effecten op geluid en luchtverontreiniging, maar niet wat betreft de te realiseren leefomgevingskwaliteit. Bij 30 km/u en daarbij behorende inrichting van de openbare ruimte ontstaat een geheel andere - en mogelijk betere - leefomgevingskwaliteit dan bij 50 km/u.

| Geef in de toelichting op het bestemmingsplan een nadere onderbouwing van de haalbaarheid en wenselijkheid van extra milieuvriendelijke verkeersmaatregelen.

Ook in de aanvulling wordt geen duidelijke beschrijving gegeven van concrete verkeersmaatregelen die onderdeel van het MMA kunnen zijn. Het blijft beperkt tot het noemen van een aantal mogelijkheden die bij verdere uitwerking nog zullen worden gezien. Wat betreft mogelijke mobiliteitsbeperkende maatregelen maakt de aanvulling duidelijk dat die slechts beperkt aanwezig zijn.

2.3

Toelichting op de beoordeling van het MER

Onderstaand wordt de oorspronkelijke kritiek op het MER toegelicht, die heeft geleid tot de beslissing van de gemeente om een aanvulling op te stellen. De Commissie heeft bij de toetsing van het MER ook de informatie in het bestemmingsplan en het structuurplan betrokken. De voornaamste kritiekpunten hebben betrekking op natuur en verkeer. Deze worden daarom uitgebreider toegelicht.

2.3.1

Natuur

Hoofdpunt van kritiek op de natuurinformatie in het MER is dat geen uitgewerkte alternatieven worden beschreven voor:

- het realiseren van natuur binnen de locatie. Volgens het MER richt het voornemen zich vooral op het voorkomen van negatieve effecten op zeldzame soorten en habitats. Deze komen echter nauwelijks voor op of bij de locatie, dus negatieve effecten zijn inderdaad niet te verwachten. Maar positieve effecten kunnen wel worden bereikt door het realiseren of ontsluiten van natuur voor de toekomstige bewoners van de locatie. Vooral de voorgenomen watersystemen bieden kansen, maar deze worden in het MER weinig besproken. Bij het Basisalternatief staat enkel dat 'watergangen veelal zullen worden voorzien van glooiend en ondiep talud ten behoeve van amfibieën'. In het MMA wordt volstaan met de opmerking dat 'een ecologisch netwerk aangelegd zou moeten worden'. Bij de Strip wordt weliswaar gesproken over een biezenveld, maar de natuurwaarde en de belevingswaarde van een biezenveld worden in het MER niet besproken. Naar de mening van de Commissie zullen die relatief beperkt zijn. Alternatieven met een hogere waarde worden in het MER niet beschreven. Bij

andere watersystemen binnen de locatie worden mogelijkheden om natuur te ontwikkelen in het geheel niet geconcretiseerd.

- het ontsluiten van natuur en landschap buiten de locatie met het oog op voldoende recreatiemogelijkheden voor toekomstige bewoners. Als belangrijkste optie voor het MMA wordt de aanleg van het Drachterbos genoemd, maar weinig informatie wordt gegeven over realiseerbaarheid, aard en recreatieve waarde van dit bos. In het structuurplan wordt aanleg afhankelijk gesteld van zware politieke voorwaarden. Ook worden er geen alternatieven genoemd. Behalve het Drachterbos zijn er naar de mening van de Commissie belangrijke mogelijkheden om de *bestaande* natuur en het *bestaande* landschap buiten de locatie te ontsluiten. Daarbij gaat het zowel om ecologische verbindingen als recreatieve verbindingen voor burgers, bijvoorbeeld door het aanleggen van wandel- en fietspaden. Dit soort maatregelen worden echter niet beschreven.
- het benutten van de mogelijkheden die de locatie biedt om verbindingen te leggen met in de omgeving aanwezige natuur. In het Structuurplan wordt gesteld dat een belangrijk doel voor de regio is om natuur ten noorden van Hoorn (Kromme Leek) te verbinden met natuur binnen de locatie en eventueel natuur ten zuiden van de locatie (Schellinkhout). Naar de mening van de Commissie kan ook de inrichting van de locatie hierbij een rol spelen. Mogelijkheden en alternatieven hiervoor worden echter weinig besproken. Het MER volstaat met de opmerking dat 'het basisalternatief de mogelijkheid biedt om de Strip te verbinden met de Kromme Leek'. Dit wordt verder niet uitgewerkt, ook niet in het MMA.

2.3.2

Verkeer

Belangrijkste kritiek op de verkeersinformatie is de volgende:

- De verkeersafwegingen in het MER zijn vooral gebaseerd op de informatie in het MER-HES. Deze is echter verouderd, met name wat betreft de verkeersprognoses en de maatgevende beleidsdoelen (toen SVV, nu NVVP)¹⁴. Daarmee ontbreekt een belangrijke basis voor het ontwerpen van de locatie en voor het in beeld brengen van milieueffecten.
- In het structuurplan is besloten om op de linten een maximumsnelheid van 30 km per uur verplicht te stellen. De milieuvoordelen hiervan zijn een betere inpassing van de weg in de woonomgeving en een grotere stimulans voor automobilisten om 'buitenom' naar de locatie te gaan – via de Westfrisiaweg – en niet binnendoor via de linten. Dit laatste zorgt voor meer verkeersveiligheid op de linten, minder geluidsoverlast en meer ruimte voor fietsers. In het bestemmingsplan wordt deze beslissing niet overgenomen, maar wordt voorgesteld op de linten de bestaande maximumsnelheid van 50 km per uur te handhaven. In het MER wordt deze keuze niet onderbouwd. Daarmee is niet duidelijk hoe de voorgestelde 50 km-optie ten opzichte van de 30 km-optie scoort wat betreft de te verwachten kwaliteit van de toekomstige leefomgeving.

¹⁴ Ook in het Structuurplan (p. 27) is aangekondigd dat 'in het Bestemmingsplan een nauwkeuriger prognose dient te worden gemaakt' en dat het 'model uit 1991 moet worden geactualiseerd'.

- Het fietsnetwerk in het basisalternatief in het MER is minder fijnmazig en concreet uitgewerkt dan die in het structuurplan. Ook wordt niet meer ingegaan op de fietsontsluiting van de recreatiegebieden buiten de locatie. Het netwerk lijkt minder effectief dan die in het Structuurplan. Ook lijkt de keuze om de fietsverbinding naar het centrum vooral via de linten te laten lopen slecht verenigbaar met een maximumsnelheid van 50 km per uur voor autoverkeer.
- Basisalternatief en MMA verschillen nauwelijks op het aspect mobiliteit. Toch lijken er wel degelijk mogelijkheden voor milieuvriendelijke mobiliteitsoplossingen, zoals een duurzaam veilige inrichting en snelheidsbeheersing op de Westfrisiaweg en de Rijweg; het opheffen van het bestaande kruispunt Rijweg-Westfrisiaweg; extra fietstunnels; parkeerregulering in combinatie met bewaakte fietsstallingen in het centrum van de wijk en een carpool/fietsplaats bij de aansluiting Strip-Westfrisiaweg. Ook wordt op pagina 58 van het MER gerefereerd naar 'maatregelen ter bevordering van selectief autogebruik'. Welke dit zijn wordt echter niet beschreven.
- Het MER geeft geen duidelijkheid over de visie van de gemeente op de gewenste OV-ontsluiting van de locatie. Welke wensen en eisen heeft de gemeente voor deze ontsluiting, welke alternatieven zijn er om deze te realiseren¹⁵ en wat betekent dit voor de keuzen in het bestemmingsplan? Op dit moment lijkt het idee te zijn OV vooral over de 'linten' te laten rijden; daar worden echter de minste huizen gebouwd. Uiteraard zal de ontsluiting van de locatie met openbaar vervoer voor een belangrijk deel in een later stadium door de busmaatschappij moeten worden ingevuld, maar belangrijk is dat dit gebeurt binnen de visie en daaruit voortvloeiende wensen en eisen van de gemeente.
- De geplande nieuwe aansluiting van de locatie op de Westfrisiaweg komt vrij dicht bij de bestaande aansluiting te liggen, die voorlopig wordt gehandhaafd¹⁶. Dit betekent dat vrij dicht bij elkaar twee aansluitingen voor het autoverkeer worden gemaakt. Een alternatief is de oude aansluiting bij aanleg van de nieuwe te laten vervallen. Dit heeft op het eerste gezicht meer voordelen dan nadelen (milieu, veiligheid, kosten). Voor- en nadelen worden in het MER echter niet besproken.

2.3.3

Overige kritiekpunten

Fasering

Het MER geeft weinig informatie over de milieuconsequenties van het gegeven dat de locatie in fasen gerealiseerd zal worden. Het Bestemmingsplan is ontwikkeld voor in totaal circa 3300 woningen. Verkeersafwikkeling, OV-ontsluiting, het voorzieningencentrum en het watersysteem zijn hier bijvoorbeeld op ontworpen. Er ligt op dit moment echter slechts een taakstelling voor 2100 woningen¹⁷. Dit betekent dat realisatie van het zuidelijk deel van de locatie onzeker is, maar in ieder geval pas later wordt gerealiseerd. Het MER gaat weinig in op wat dit betekent voor inrichting en ontsluiting. Hoe wordt gewaarborgd dat ook in de eerste fase de beoogde milieudoelen worden bereikt? Welke milieuconsequenties heeft het als de eerste fase eventueel gedu-

¹⁵ Zoals kleinschaliger OV als alternatief voor bussen.

¹⁶ Op wat langere termijn zal de bestaande aansluiting komen te vervallen.

¹⁷ Zie de inspraakreactie van Kienhuis Hoving waarin gesteld wordt dat tot 2008 niet meer dan 2100 woningen worden gerealiseerd, omdat voor meer woningen van de provincie geen goedkeuring is verkregen.

rende langere tijd zelfstandig moet functioneren? Wat betekent bijvoorbeeld een slechts deels gerealiseerde Strip voor de verkeersafwikkeling? Worden de linten in de eerste fase zwaarder belast door autoverkeer dan na afronding van de gehele locatie? Welke kans is er dat bij een slechts deels gerealiseerd voorzieningencentrum milieuvriendelijke patronen ontstaan, zoals de gewoonte om met de auto naar het centrum te rijden voor boodschappen en winkelen?

Onderscheid basialternatief en MMA

De Commissie is van mening dat het basialternatief vanuit milieuoogpunt een relatief hoog ambitieniveau kent. Echter, het MMA voegt hier weinig aan toe. In het MER wordt onvoldoende gemotiveerd wat de redenen hiervoor zijn. Bovendien is op een aantal punten het verschil tussen het basialternatief en het MMA niet duidelijk. Bijvoorbeeld, wat betekent het concreet dat ten aanzien van te realiseren wateroppervlak en aandeel duurzame energie het 'streven' hiernaar in het basialternatief wordt omgezet in een 'eis' bij het MMA?

Cultuurhistorie en archeologie

Veiligstellen van archeologische monumenten is onder 'Malta' verplicht¹⁸. Dit moet daarmee onderdeel zijn van het basialternatief. In het MER wordt niet geconcretiseerd wat dit betekent. Ook het beschermen van cultuurhistorische elementen die door bewoners worden gewaardeerd is belangrijk voor het toekomstig woon- en leefklimaat. Dit moet in ieder geval onderdeel van het MMA zijn, maar wordt daar niet beschreven.

Beleving van bewoners

Uit het MER wordt weinig duidelijk in hoeverre de beleving van (toekomstige) bewoners van de locatie een rol heeft gespeeld bij het ontwerp van de locatie. Is een poging gedaan deze in beeld te krijgen?

Water

Het MER bevat geen watersysteemanalyse. Het is daarmee niet duidelijk wat de onderbouwing is van de conclusies in het MER dat er geen effecten op water zullen zijn, c.q. dat deze positief zullen zijn. Ook is niet duidelijk:

- in hoeverre de voorgenomen berging wateroverlast kan veroorzaken bij piekbelastingen (bv. extreme regenval);
- of de ingeschatte noodzaak van het inlaten van 3500 m³ water eens per tien jaar voldoende is om extreem droge periodes op te vangen;
- in welke mate het watersysteem binnen de locatie in contact staat met (agrarisch) polderwater en wat daarmee de kans op vervuiling is. Omdat het om een laagwatersysteem gaat, is instroom reëel;
- op welke wijze een watercirculatie wordt gerealiseerd, met name hoe het water van laaggelegen gebieden naar hooggelegen gebieden komt.

Ontbreken kaarten

Het MER bevat nauwelijks kaarten. Hierdoor is het als zelfstandig document slecht leesbaar en geeft het weinig inzicht in hetgeen gerealiseerd wordt bij basialternatief en MMA. Dit heeft de toetsing van de realiteitswaarde van de alternatieven en van de juistheid van de effectinschatting bemoeilijkt.

¹⁸ Zie de inspraakreactie van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek waarin is aangegeven dat in het plangebied vier bekende archeologische terreinen liggen en dat de kans op het aantreffen van archeologische waarden in het gebied vrijwel overal hoog tot middelhoog is.