

1509-41

Richtlijnen voor het MER

Bufferstroken A1 knooppunt Watergraafsmeer-knooppunt Diemen

In het kader van de Spoedwet wegverbreding

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Rijkswaterstaat

van A naar Beter

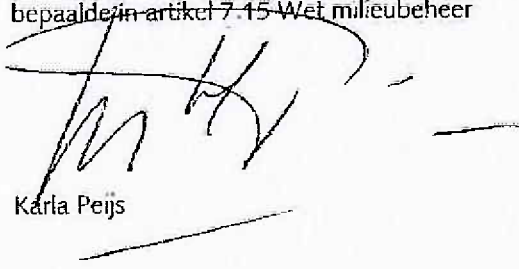
Richtlijnen voor het MER

Bufferstroken A1 Watergraafsmeer-knooppunt Diemen

In het kader van de Spoedwet wegverbreding

Den Haag, 28 juni 2005

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig het
bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer



Karla Peijs

In het kader van de Spoedwet wegverbreding

Richtlijnen voor het MER

Bufferstroken A1 Watergraafsmeer-knooppunt Diemen

1	INHOUDSOPGAVE
2	1. INLEIDING
3	2. DOELSTELLINGEN EN ALTERNATIEVEN
4	3. ANALYSE
5	4. ALTERNATIEVEN
6	5. BEWAARDING TOEGANG ALTERNATIEVEN TOT ONDERWERP
7	6. BEWAARDING TOEGANG ALTERNATIEVEN TOT ONDERWERP
8	7. BEWAARDING TOEGANG ALTERNATIEVEN TOT ONDERWERP
9	8. BEWAARDING TOEGANG ALTERNATIEVEN TOT ONDERWERP
10	9. BEWAARDING TOEGANG ALTERNATIEVEN TOT ONDERWERP
11	10. BEWAARDING TOEGANG ALTERNATIEVEN TOT ONDERWERP
12	11. BEWAARDING TOEGANG ALTERNATIEVEN TOT ONDERWERP
13	12. BEWAARDING TOEGANG ALTERNATIEVEN TOT ONDERWERP
14	13. BEWAARDING TOEGANG ALTERNATIEVEN TOT ONDERWERP
15	14. BEWAARDING TOEGANG ALTERNATIEVEN TOT ONDERWERP

Inhoudsopgave

1	INLEIDING.....	1
2	PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING.....	2
2.1	PROBLEEMSTELLING.....	2
2.2	DOEL.....	2
2.3	BESLUITVORMING.....	2
3	VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	3
3.1	ALGEMEEN.....	3
3.2	ALTERNATIEVEN	3
4	BESTAANDE TOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN TE ONDERZOEKEN EFFECTEN	5
4.1	ALGEMEEN.....	5
4.2	VERKEER EN VERVOER	5
4.3	WOON EN LEEFOMGEVING.....	6
4.4	NATUURLIJKE OMGEVING	7
4.5	OVERIGE ASPECTEN	8
5	VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN.....	9
6	LEEMTEN IN INFORMATIE	10
7	EVALUATIEPROGRAMMA.....	11
8	VORM EN PRESENTATIE.....	12
9	SAMENVATTING VAN HET MER.....	13
	BIJLAGE	14

1 Inleiding

Het kabinet heeft in 2002 het voornemen geuit om versneld belangrijke knelpunten binnen het rijkswegennet te gaan aanpakken. Daarbij is een pakket van maatregelen samengesteld dat moet leiden tot een substantiële verbetering van de bereikbaarheid op korte termijn. Om het voornemen daadwerkelijk te kunnen bewerkstelligen is in juni 2003 de Spoedwet wegverbreding in werking getreden. In deze Spoedwet wegverbreding wordt o.a. de fileproblematiek op de A1 aangepakt door het realiseren van een bufferstrook tussen knooppunt Watergraafsmeer en knooppunt Diemen. Hiervoor is een milieu effectrapportage noodzakelijk.

Voor deze m.e.r.-studie wordt de procedure conform de Spoedwet wegverbreding gevolgd. Ten behoeve van het wegaanpassingsbesluit wordt een milieu-effectrapport (MER) opgesteld. Doel van deze richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te nemen. Het bevoegd gezag is de minister van Verkeer en Waterstaat. De initiatiefnemer is de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat Noord-Holland.

De richtlijnen zijn gebaseerd op de Spoedwet, de startnotitie, de adviezen van de wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. en de commentaren en opmerkingen die naar aanleiding van de startnotitie zijn ingebracht (zie reacties in de bijlage).

2 Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd".

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven".

2.1 Probleemstelling

De filevorming op de ring A10 en de route A1-A9 ontstaat door een te grote hoeveelheid verkeer op de punten waar twee verkeersstromen samenkomen. In het knooppunt Watergraafsmeer gebeurt dit door weefbewegingen van het verkeer tussen de A1 en de A10 en in het knooppunt Diemen gebeurt dit door weefbewegingen van het verkeer tussen de A1 en de A9. De filevorming in beide knooppunten (hierna te noemen A1) zorgt voor een terugslageffect, waardoor andere routes ook geblokkeerd kunnen worden. Om dit te voorkomen wordt een bufferstrook aangelegd op de A1 tussen de knooppunten Watergraafsmeer en Diemen.

De A1 valt onder bijlage B bij de Spoorwet. De projecten onder bijlage B in de Spoorwet zijn van semi-permanente aard.

2.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van de doelen worden afgeleid. Geef aan wat het probleemoplossend vermogen is van de maatregel en motiveer de projectbegrenzing. Het MER moet aangeven in welke mate de beoogde wegaanpassing een oplossing biedt voor de gesignaleerde knelpunten, welke plannen bestaan voor structurele aanpassingen aan de infrastructuur op de langere termijn, welke procedure en (bij benadering) welk tijdpad voor deze structurele aanpassingen gevolgd zal worden, en wat na aanleg van de voorgenomen bufferstrook de resterende ruimte voor verkeersgroei op de betreffende wegtrajecten zal zijn.

2.3 Besluitvorming

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor het Wegaanpassingsbesluit (WAB) door de Minister. Het MER dient vervolgens te beschrijven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij zijn betrokken.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: " een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven."

Artikel 7.10, lid 3 van de Wet milieubeheer

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

3.1 Algemeen

De milieueffecten van het in de Spoorwet beschreven voorgenomen activiteit bufferstrook worden onderzocht. Daarnaast wordt op grond van de Wet Milieubeheer de referentiesituatie en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) beschreven.

Daar waar in het MER effecten worden beschreven, wordt bedoeld op die effecten die optreden bij realisatie van de voorgenomen activiteit, waarbij een planhorizon wordt aangehouden van 2010. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist, worden effecten vergeleken met doelstellingen voor andere jaren.

3.2 Alternatieven

In de Spoorwet wegverbreding is aangegeven dat gekozen is voor de voorgenomen activiteit bufferstrook.

Uitgewerkt dienen derhalve te worden:

- Referentiesituatie (autonome ontwikkeling)
- Voorgenomen Activiteit spitsstrook
- Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Voor de voorgenomen activiteit bufferstrook moet, ten behoeve van een beter begrip van de beoogde toekomstige situatie en de milieuaspecten daarvan in het MER worden aangegeven wat er fysiek zal wijzigen ten opzichte van de referentiesituatie.

Voor dit MER geldt dat de Spoorwet wegverbreding al de concrete oplossing, zijnde de voorgenomen activiteit, benoemd is. Daarom zal in dit geval het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) worden ontwikkeld door de voorgenomen activiteit te optimaliseren voor natuur en/of leefmilieu. Het MMA moet immers een realistisch alternatief zijn en dient de in de probleemstelling gesignaleerde problemen op te lossen.

Het MMA zal tijdens de effectenanalyse worden ontwikkeld en bij de effectenbeschrijving worden meegenomen. Bij het uitwerken van een MMA voor het MER gaat aandacht uit naar het beperken van de meer lokale milieueffecten. Hierbij kan gedacht worden aan het beperken en/of compenseren van:

- aantasting van het woon- en leefmilieu (geluidhinder, luchtverontreiniging, externe veiligheid);
- aantasting van natuurwaarden (biotopenverlies en versnippering);
- aantasting van landelijk gebied (aantasting van landschap en

-
- stiltegebieden);
 - aantasting van het fysieke milieu
- binnen de juridische en financiële kaders van de Spoedwet wegverbreding.

Bij de ontwikkeling van het MMA wordt nagegaan welke maatregelen kunnen worden genomen om de te verwachten milieueffecten, die ontstaan ten gevolge van de voorgenomen activiteit tegen te gaan, te verminderen of te compenseren.

Indien zich situaties voordoen waarbij bestaande leefbaarheidknelpunten kunnen worden verbeterd, kunnen dergelijke maatregelen onderdeel uitmaken van het MMA.

4 Bestaande toestand, autonome ontwikkeling en te onderzoeken effecten

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."

4.1 Algemeen

Beschrijving studiegebied

Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven en omvat het tracé en zijn omgeving, voor zover daar effecten van de alternatieven kunnen gaan optreden. Per milieuaspect (lucht, bodem, water, enz.) kan de omvang van het studiegebied verschillen.

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

Voor de beschrijving van de bestaande toestand dient het jaar 2000 of later te worden gebruikt. Voor de autonome ontwikkeling en de effectvergelijking dient uitgegaan te worden van het jaar 2010. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist, worden effecten vergeleken met doelstellingen voor andere jaren. De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieu-effecten. Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat het project wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten.

4.2 Verkeer en vervoer

Het MER dient de huidige situatie van het wegverkeer en de autonome ontwikkeling hiervan te beschrijven, alsmede het effect van de alternatieven op de intensiteiten, doorstroming en verkeersveiligheid. Hiervoor kan de aanzet zoals gegeven in de startnotitie verder worden uitgewerkt, waarbij ook aan bod komen:

- een prognose voor de jaren 2010 op basis van de actuele situatie en gebaseerd op realistische uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid voor het betreffende wegvak en de aansluitende wegvakken. Er wordt gebruik gemaakt van zo actueel mogelijke gegevens als basis voor de prognoses en de daarmee samenhangende effectberekeningen. Voorts zal daarbij ingegaan worden op de intensiteit/capaciteitverhouding en de voertuigverliesuren;
- de milieu-effecten van openstelling van de bufferstrook bij intensiteiten hoger dan 3000 voertuigen per uur. Hierbij in ogenschouw nemend dat uitgegaan wordt van een worst-case benadering. Hierbij geldt dat de strook 's nachts tussen 23.00 en 06.00 uur gesloten zal zijn.
- de ontwikkelingen van de afgelopen jaren;
- de effecten op gebied van de verkeersveiligheid aan de hand van een projectspecifieke afweging, waarin de projectspecifieke verkeersveiligheidsmaatregelen en hun gevolgen in beeld worden gebracht en getoetst aan de bepaling van de Europese overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen.

- in het MER dient aangegeven te worden waar ten gevolge van de bufferstrook, elders op het hoofdwegennet of het onderliggende wegennet (bijvoorbeeld op stedelijke in- en uitvalswegen), problemen met verkeerscongestie zullen ontstaan, verergeren of afnemen en welke maatregelen getroffen worden om deze problemen te voorkomen.
- de eventuele verkeersaantrekkende werking van de bufferstrook.

Verder dient er globaal ingegaan te worden op de gevolgen van:

- de ontwerp Nota Mobiliteit;
- de ontwerp Nota Ruimte;
- de ruimtelijke en mobiliteitsplannen op provinciaal niveau.

4.3 Woon en leefomgeving

Geluid

In het MER dient het verschil tussen de referentiesituatie en bufferstrooksituatie te worden aangegeven. Als er bij de voorkeursvariant sprake is van een toename in geluidsbelasting van 1 dB(A) of meer ten opzichte van de autonome ontwikkeling dan dienen de geluidscontouren van 40 dB(A) bij stiltegebieden en 50, 55, 60, 65 en 70 dB(A) bij overige gebieden te worden beschreven in combinatie met het aantal woningen. Daarnaast dient de 70 dB(A) geluidscontour beschreven te worden, gebaseerd op gegevens over het jaar 2000. Indien sprake is van overschrijding van deze contour bij woningen dan zal op basis van artikel 6, vierde lid, van de Spoorwet een geluidsreducerende wegdeklaag (dZOAB) worden voorgeschreven, tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden geveerd (uitspraak Raad van State A27 Utrecht Noord-Eemnes 2.3.6). Indien er dan nog steeds sprake is van een overschrijding moet 80 km/u als maatregel onderzocht worden.

Met betrekking tot het uitdrukken van de geluidbelasting kan in het MER worden volstaan met L_{aeq} en dient met een toelichtende tekst ingegaan te worden op de verschillen tussen L_{aeq} en L_{den} . Hanteer conform de Spoorwet voor de effectbeschrijving het ijkjaar 2010. Mochten eventuele maatregelen als gevolg van hierboven beschreven situaties (> 1 dB(A)) of de 70 dB(A) contour voorzien zijn na 2010 dan dient een kwalitatief overzicht van de effecten naar 2015 gegeven te worden.

Conform de Spoorwet wegverbreding moet binnen 2 jaar na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit een geluidsplan zijn opgesteld, waarin wordt aangegeven wanneer en welke maatregelen worden getroffen om overschrijding van de wettelijke grenswaarden volgens de wet geluidshinder te beperken.

Lucht

De doelstelling van het onderzoek naar lokale luchtkwaliteit is tweeledig:

Het geven van inzicht in de gevolgen van de verschillende alternatieven door het vaststellen van de zones waar de concentraties van luchtverontreinigende stoffen hoger zijn dan de grenswaarden c.q. plandrempels uit het Besluit luchtkwaliteit.

Indien uit deze analyse blijkt dat de voorkeursvariant leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie, dient voor deze voorkeursvariant inzicht te worden gegeven in de mogelijke maatregelen om deze verslechtering tegen te gaan.

De volgende aspecten dienen per alternatief in beeld te worden gebracht:

- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) NO₂ de jaargemiddelde grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2010) van 40 microgram/m³ overschrijdt;
- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) van fijn stof (PM₁₀) de jaargemiddelde grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2005) van 40 microgram/m³ overschrijdt;
- Indien het eerste kalenderjaar na openstelling vóór 2010 is: het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) NO₂ de jaargemiddelde plandrempeel voor het eerste kalenderjaar na openstelling overschrijdt;

- Indien het eerste kalenderjaar na openstelling vóór 2010 is: het gebied waarbinnen de uurgemiddelde concentratie (immissie) NO₂ de uurgemiddelde plandrempel voor het eerste kalenderjaar na openstelling overschrijdt;
- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) van fijn stof (PM₁₀) de waarde van 31,3 microgram/m³ overschrijdt. Dit als indicator voor het maximaal aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde PM₁₀-grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2005) van 50 microgram/m³;
- Het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentratie (immissie) van NO₂ de waarde van 82 microgram/m³ overschrijdt. Dit als indicator voor het maximaal aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde grenswaarde (die geldt vanaf 1 januari 2010) van 200 microgram/m³;
- Voor de normen voor de concentraties van andere luchtverontreinigende stoffen (SO₂, CO, NO_x, Lood, Benzeen en ozon) die genoemd worden in het Besluit luchtkwaliteit en de Regeling luchtkwaliteit ozon, kan op grond van recente studies worden onderbouwd dat deze grenswaarden langs snelwegen niet zullen worden overschreden;
- Voor de normen voor de concentratie ozon, genoemd in de Regeling luchtkwaliteit ozon kan gezegd worden dat als gevolg van emissies op de weg de ozon concentratie afneemt doordat ozon relatief snel reageert met uitgestoten stikstofmonoxide en daarbij stikstofdioxide vormt.
- Als zichtjaren gelden het jaar 2000, het eerste kalenderjaar na openstelling en het jaar 2010 . Verder dient een kwalitatieve doorkijk gegeven te worden tot 2015.

Externe Veiligheid

De externe veiligheidsrisico's, veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de A1, worden vastgesteld voor de huidige situatie en de situatie na ingebruikneming van de bufferstrook. Voor beide studies wordt het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR) in beeld gebracht. Voor het PR geldt een grenswaarde, voor het GR een oriënterende waarde waaraan moet worden getoetst.

4.4 Natuurlijke omgeving

Natuur

De relevante effecten voor het aspect flora, fauna en ecologie worden kwalitatief en indien noodzakelijk kwantitatief beschreven in het MER, met verwijzing naar de ligging van de gebieden.

Indien er een significante beïnvloeding is van de Ecologische Hoofdstructuur (P-EHS) zal een passende beoordeling moeten worden uitgevoerd. Deze bestaat uit het stapsgewijs beantwoorden van de volgende vragen:

1. Treden er significante gevolgen op voor de te behouden kenmerken en waarden binnen en in de nabijheid van de (P-)EHS?
2. Zo ja, zijn er reële alternatieven die geen significante gevolgen hebben?
3. Indien er significante gevolgen zijn en geen reële alternatieven: is er sprake van groot openbaar belang dat deze aantasting rechtvaardigt?
4. Indien er sprake is van groot openbaar belang: welke mitigerende maatregelen worden genomen om de gevolgen zo beperkt mogelijk te houden en welke compensatie wordt geboden voor het verlopen gaan van de wezenlijke kenmerken en waarden van de (P-)EHS?

Indien in het plangebied planten- of diersoorten voorkomen die beschermd worden op grond van de Flora- en Faunawet, dienen deze soorten – eventueel door middel van het opsommen van doelsoorten – in het MER vermeld te worden. Tevens dient er beoordeeld te worden of de voorgenomen activiteit zal leiden tot in de Flora- en Faunawet genoemde verboden handelingen. Indien dat het geval is, zal er een ontheffing op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet moeten worden aangevraagd. In het MER dient op hoofdlijnen aangegeven te worden op welke gronden de initiatiefnemer meent om voor een ontheffing in aanmerking te komen.

De effecten op versnippering en verstoring worden alleen beschreven voor beschermde gebieden waar effecten te verwachten zijn, met name Habitat- en Vogelrichtlijngebieden. Tevens dienen deze effecten beschreven te worden indien in het gebied beschermde soorten aanwezig zijn.

Bodem en Water

Er dient een watertoets te worden uitgevoerd. Met betrekking tot de bergingscapaciteit van het waterhuishoudkundig systeem dient aangegeven te worden wat de gevolgen voor de waterbergingscapaciteit zijn en dient een indicatie te worden gegeven van de maatregelen hiervoor.

Archeologie

Geef, voor zover er sprake is van (mogelijke) beïnvloeding door het voornemen, in het MER de ligging van de cultuurhistorische en archeologische waarden aan, en besteed aandacht aan de consequenties die voortvloeien uit de Nota Belvedere, het verdrag van Malta en de Monumentenwet en provinciale cultuurhistorische beleidsnota's.

4.5 Overige aspecten

De overige aspecten zoals ruimtelijke ordening, wonen en werken, landschap en recreatie hoeven niet in beeld te worden gebracht. Dit dient kort te worden toegelicht in het MER.

5 Vergelijking van de alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."

De milieu-effecten van de alternatieven moeten onderling en met de referentie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is om inzicht te geven in de mate waarin positieve en negatieve effecten van de alternatieven verschillen, mede tegen de achtergrond van de bestaande milieusituatie en autonome milieu-ontwikkeling.

Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

6 Leemten in informatie

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieuinformatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- in hoeverre de leemten en onzekerheden de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloeden.

7 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

Bij het wegaanpassingsbesluit dient aangeven te worden op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

Het MER dient reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma te bevatten, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma. Het verdient aanbeveling hierbij gebruik te maken van het rapport: "Werkwijzer evaluatie milieu-effecten hoofdwegenprojecten" van Rijkswaterstaat, Dienst Weg- en Waterbouwkunde.

De te evalueren aspecten zien tenminste op geluid, lucht, externe veiligheid en mitigerende en compenserende maatregelen.

8 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie wordt gevraagd om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdttekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, alle in de tekst gebruikte topografische aanduidingen op kaart aan te geven, de namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda te presenteren.

Het MER bestaat uit een samenvatting en een hoofdnota. Daarnaast zijn er onderzoeken waar de informatie uit de hoofdnota op is gebaseerd. Het is niet noodzakelijk deze onderzoeken om te werken in een deelnota alvorens deze wordt opgenomen in de hoofdnota

9 Samenvatting van het MER

Artikel 7, 10, lid 1, onder h van de Wet milieubeheer:

Een MER bevat ten minste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven".

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Het verdient daarom bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig betoog leesbaar zijn en een goede afspiegeling vormen van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de belangrijkste informatie over het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit, de referentiesituatie en het MMA;
- de belangrijkste milieu-effecten van de referentiesituatie, de voorgenomen activiteit en het MMA (zo mogelijk in tabelvorm);
- eventuele cruciale leemten in kennis;
- de vergelijking van de alternatieven.

Bijlage

Antwoorden op inspraak.

Volgnummer: 1

Afzender:

Vertrouwelijk

naam en adres bekend bij

het Inspraakpunt

Kenmerk:

Gedateerd: 21-2-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Stemt in met uitvoering van voorliggende plannen wanneer de garantie gegeven kan worden dat de maatregel 5 jaar na uitvoering nog steeds een positief effect heeft op de doorstroming.

2 Kunnen hulpdiensten na realisatie van voorliggende plannen nog langs files rijden?

3 Europese regelgeving bepaalt dat de geluidsoverlast en luchtverontreiniging moeten worden teruggedrongen. Door vergroting van het verkeersvolume neemt dit juist toe. Hoe gaat Verkeer en Waterstaat dit oplossen? Wat doet Verkeer en Waterstaat met eventuele rechtszaken?

1 Door de maatregel zal de capaciteit van de weg verhoogd worden en kan meer verkeer verwerkt worden door de weg. Dit zal over 5 jaar ook gelden. Filevorming blijft bestaan, nu en over 5 jaar, maar dat zal minder zijn in vergelijking tot een situatie waarbij geen maatregelen worden getroffen.

2 In overleg met de nood- en hulpdiensten zal een calamiteitenplan op maat worden opgesteld waarin de aanrijtijden van deze diensten gewaarborgd worden.

3 Elke wegaanpassing dus ook een spitstrook dient te voldoen aan de geldende regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit en geluidshinder. Het onderzoek naar luchtkwaliteit zal uitwijzen of er met de openstelling van de spitsstroken voldaan kan worden aan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit. Verkeer en Waterstaat respecteert vanzelfsprekend de uitspraak van de rechter.

Volgnummer: 2

Afzender: Gemeente Diemen
P.H.J. Vetter
Postbus 191
1110AD DIEMEN

Kenmerk: B22305

Gedateerd: 9-3-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 De publicatie van voorliggend plan, alsook de opname van het project in de Spoedwet wegverbreding destijds, kwam onverwacht en zonder (voor)overleg met de gemeente Diemen. Daarnaast is de geboden reactietermijn erg kort. Hierdoor is het niet mogelijk om de betreffende raadscommissie te consulteren. Mocht dit tot aanvullende opmerkingen leiden dan behoudt de gemeente Diemen het recht voor deze opmerkingen alsnog in te dienen. 2 In de Startnotitie is geen aandacht voor de wegomsluiting IJburg in het knooppunt Diemen en via de aansluiting Diemen en ook niet voor de gevolgen die de wegomsluiting heeft voor dit deel van de A1. 3 In de Startnotitie wordt de noodzaak van de bufferstroken niet voldoende duidelijk. Dit dient in de verdere uitwerking beter onderbouwd te worden, zeker als bijvoorbeeld het knelpunt op de A10 niet wordt aangepakt. In het MER dienen de verkeersgevolgen voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet duidelijk in beeld te worden gebracht. Het gaat daarbij om de I/C verhouding, de verkeersveiligheid en voertuigverliesuren, alsook om de verkeersintensiteiten en de rijsnelheid. 4 In Diemen is er sprake van veel geluidsoverlast door o.a. het wegverkeer, de gerealiseerde geluidsschermen langs de A10 en A1 voldoen niet meer. Het aspect geluid moet daarom integraal deel uitmaken van het MER en niet pas uitgewerkt worden nadat het besluit is genomen. Vermindering van de rijsnelheid en het toepassen van stiller asfalt op de A10 en A1 dienen daarbij als volwaardig alternatief in beeld te worden gebracht. 5 Waarom wordt niet gewerkt met meer recente prognosejaren in plaats van de nu voorgestelde jaartallen 2000 en 2010?	1 Ten aanzien van de te volgen procedure zijn de wettelijke termijnen voor het ter visie leggen van de Startnotitie in acht genomen. 2 De aansluiting IJburg komt via een andere procedure tot stand. Het Wegaanpassingsbesluit maakt de aansluiting IJburg niet onmogelijk. 3 Op de A1 bij Diemen in de A10 bij Watergraafsmeer staan dagelijks files. De maatregel is erop gericht om de file die ontstaat op een slimme plek neer te zetten. Hierdoor wordt het aantal mensen dat door de file gehinderd wordt, geminimaliseerd. In het MER zullen de verkeersgevolgen voor zowel het hoofd- als het onderliggend wegennet in beeld worden gebracht. Daarbij worden de genoemde aspecten, behoudens rijsnelheid, voor het hoofdwegennet in beeld gebracht. 4 De Spoedwet wegverbreding bepaalt dat voor de B-projecten de werking de Wet geluidhinder tijdelijk wordt opgeschort. Het gaat hier om een B-project. Uiterlijk twee jaar na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit van dit project moet een geluidplan zijn opgesteld. Hierin zal worden aangegeven welke geluidsmaatregelen dienen te worden getroffen. Verkeer en Waterstaat streeft er naar om het geluidplan zo snel mogelijk na het onherroepelijk worden van het Wegaanpassingsbesluit vast te stellen. 5 In de Startnotitie is de problematiek in de huidige situatie beschreven over het basisjaar 2003. Tussen 2005 en 2008 worden diverse spitsstroken rondom Amsterdam geopend. Het toekomstjaar 2010 geeft een goed beeld van de werking van het pakket spitsstroken na opening. De Spoedwet schrijft voor dat voor het aspect geluid de jaren 2000 en 2010 moeten worden bestudeerd. De regering en het parlement hebben met de Spoedwet gekozen voor het benutten van bestaande wegen. Hiermee wordt met relatief beperkte middelen in korte tijd veel effect bereikt om de doorstroming op het wegennet te verbeteren. De tracé/Merstudie Schiphol - Almere

6 Een goed onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit in het op te stellen MER is zeer belangrijk.	bestudeert meer structurele oplossingen voor de verkeerssituatie in deze regio.
7 Volgens de kaarten bij het streekplan Noord-Holland Zuid ligt voorliggend deel van de A1 niet in een grondwaterbeschermingsgebied maar voor een deel wel in een bodembeschermingsgebied.	6 Een gedegen onderzoek naar de luchtkwaliteit maakt deel uit van het MER.
8 In tegenstelling tot wat in de Startnotitie vermeld staat, liggen zowel aan de oost- als de westzijde van Diemen-Noord recreatiegebieden met natuurwaarden. Aan de zuidzijde van de A1 ligt nog een manege.	7 Ter plaatse van de Diem doorkruist de A1 het bodembeschermingsgebied "De Diemen". Wanneer er grondwerkzaamheden buiten het bestaande weglichaam worden geprojecteerd, hetgeen niet wrodt verwacht, zal rekening worden gehouden met de aanwezigheid van het bodembeschermingsgebied.
9 De Diem maakt, voor zover bekend, deel uit van de provinciale ecologische hoofdstructuur en dient als zodanig in het MER te worden meegenomen.	8 Dat klopt. In het MER zal een overzicht worden opgenomen van de aanwezige natuur en recreatiegebieden.
10 Gaat ervan uit dat de halve aansluiting Diemen-Noord ongewijzigd gehandhaafd blijft.	9 De verbindingszone via de Diemen is een uitwerking van een verbindingszone uit de PEHS en zal als zodanig in het MER worden meegenomen.
	10 De halve aansluiting Diemen-Noord blijft gehandhaafd. Alleen de in en uitvoegstrook zal gesitueerd zijn op de huidige vluchtstrook langs de A1 om ruimte te bieden aan de bufferstrook.

Volgnummer: 3

Afzender:

G. Lekkerkerker

Jan Bertsstraat 46

1111AS DIEMEN

Kenmerk:

Gedateerd: 9-3-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Voorliggend project is een goed idee. Om te komen tot een nog betere doorstroming op de A10, met name in de avondspits, dient de vluchtstrook op de A10 tussen de afslagen Amsterdam Zuidoost en Watergraafsmeer te worden ingericht als bufferstrook.

1 Het traject A10 Amstel - Watergraafsmeer maakt geen onderdeel uit van de Spoedwet wegverbreding. Maatregelen zijn nu niet mogelijk.

Volgnummer: 4

Afzender:

Groengebied Amstelland
L. Valentijn
Postbus 2571
2002RB HAARLEM

Kenmerk: 05/0624

Gedateerd: 14-3-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 In tegenstelling tot wat in de Startnotitie is vermeld, ligt de A1 van de rand van de Diemense bebouwing tot en met knooppunt Diemen, te midden van de recreatiegebieden Diemerpolder, Overdiemen en Diemberbos. Het effect van voorliggende plannen op deze recreatiegebieden dient vanaf het begin van de MER-studie ten volle te worden meegenomen.

2 De in de Startnotitie onder 'Natuur' (pag. 14) vermelde verbingszone is geen lokale verbindingszone, maar een ecologische verbindingszone uit de landelijke EHS (die de verbinding tussen het IJmeer en het veenweidegebied van het Groene Hart tot stand moet brengen). In de MER-studie en de daaropvolgende inrichtingsmaatregelen moet nadrukkelijk rekening gehouden worden met het optimaal functioneren van de verbindingszone.

3 De versnippering ter plaatse wordt niet alleen veroorzaakt door de A1, zoals in de Startnotitie vermeld, maar ook door de spoorlijn en de lokale infrastructuur. Deze locatie vormt dus op dit moment een knelpunt in de migratie van diersoorten. Uitvoering van voorliggende plannen vormt een uitstekende gelegenheid om de werking van de ecologische verbindingszone te optimaliseren.

1 In het mer zal een overzicht worden gegeven van de recreatiegebieden die in de invloedssfeer van het project liggen. Relevante effecten zullen in beeld worden gebracht.

2 De verbindingszone via de Diemen is een uitwerking van een verbindingszone uit de PEHS en zal als zodanig in het Mer worden meegenomen. De verbinding tussen het IJmeer en het Groene hart maakt deel uit van de robuuste verbinding Natte As, evenwel niet via het tracé dat hier bedoeld is; de verbindingszone Natte As ligt oostelijk van het AmsterdamRijnkanaal.

3 De barrierewerking als gevolg van de A1 neemt door de uitvoering van dit benuttingsproject niet toe. Mogelijk kan deze verbindingszone in de uitwerking van MMA maatregelen meegenomen worden.

Volgnummer: 5

Afzender:

Rijksdienst voor het Oudheidkundig
Bodemonderzoek
E. Romeijn
Postbus 1600
3800BP AMERSFOORT

Kenmerk: U05-352/ER

Gedateerd: 14-3-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Op de Archeologische MonumentenKaart (bijlage) is te zien dat een aantal terreinen met (mogelijke) archeologische waarden direct grenzen aan de betreffende bestaande weg. Het advies is om de daadwerkelijke geplande ingrepen (inclusief verleggingen van greppels en kabels) hieraan te toetsen. Wanneer op deze locaties toch de bodem geroerd wordt buiten het huidige zandbed, dan is archeologisch onderzoek nodig.

1 Wanneer op deze locaties toch de bodem geroerd wordt buiten het huidige zandbed, dan zal hieraan aandacht worden besteed.

Volgnummer: 6

Afzender:

Vertrouwelijk

naam en adres bekend bij

het Inspraakpunt

Kenmerk:

Gedateerd: 14-3-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

1 Voorliggende plannen zijn onvoldoende en bieden geen oplossing voor de langere termijn, omdat:

- de Raad van State recent een streep heeft gehaald door enkele wegverbredingen en bouwplannen omdat ter plaatse de Europese luchtkwaliteitsnorm nu al overschreden wordt;

- het verkeerstechnisch gevaarlijke situaties kan opleveren door het (gedeeltelijk) ontbreken van in- en/of uitvoegstroken;

- extra rijstroken een verkeersaantrekkende werking hebben. Dit heeft schadelijke gevolgen voor mens en milieu;

- het geluidsniveau zal toenemen.

2 De luchtkwaliteitseisen van de Europese Unie dienen ter bescherming van de kwaliteit van de buitenlucht in zijn algemeenheid. Dat de normen mogen worden overschreden in geval er geen woningen in de buurt staan, is onjuist.

3 Te nemen maatregelen ten behoeve van afname van het geluidsniveau en uitstoot van fijn stof en NO₂ moeten niet alleen gelden tijdens de spits, maar ook buiten de spitsuren leiden tot verbetering van het woon- en leefklimaat in Diemen.

Een goed voorbeeld is de A13 bij Rotterdam Overschie, waar een maximum snelheid van 80 km p/u tot ieders tevredenheid tot stand is gekomen.

4 Dringt aan op invoering van een maximum snelheid van 80 km p/u met trajectcontrole op de gehele ringweg A10, A9, A2 en A1 tot Weesp aangezien de gehele regio met enorme verkeersoverlast en verkeersproblemen te maken heeft.

5 Pleit voor monitoring van zowel het geluidsniveau als de uitstoot van schadelijke stoffen en het online publiceren van de uitkomsten.

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Elke wegaanpassing dus ook een spitsstrook dient te voldoen aan de geldende regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit en geluidshinder.

Ervaring met bestaande spitsstroken laat zien dat spitsstroken niet leiden tot een verslechtering van de verkeersveiligheid en in veel gevallen zelfs leiden tot een verbetering. In het ontwerp blijven overigens in- en uitvoegstroken gehandhaafd. Er wordt in het Mer uitgebreid aandacht besteed aan een projectgebonden veiligheidstoets.

De gevolgen voor het milieu maken onderdeel uit van het besluitvormingsproces, hierbij wordt rekening gehouden met de verkeersaantrekkende werking van een spitsstrook.

2 Elke wegaanpassing dus ook een spitsstrook dient te voldoen aan de geldende regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit en geluidshinder.

3 Een snelheidsbeperking van 80 km/uur in spits of gedurende het etmaal is geen uitgangspunt maar wordt wel als maatregel overwogen wanneer hier vanuit verkeersveiligheid of leefomgevingskwaliteit noodzaak toe bestaat.

4 Het verlagen van de maximumsnelheid maakt geen onderdeel uit van het plan om de files te verminderen. De effecten van de spitsstroken worden wel bezien in relatie tot de overige Spoedwetprojecten, waaronder de A9 Badhoevedorp - Raasdorp - Velsen.

5 In het kader van de evaluatie Mer zal aandacht worden besteed aan de daadwerkelijk opgetreden milieueffecten. In het Mer zal worden aangegeven welke milieueffecten op welke wijze in de evaluatie worden betrokken.

Volgnummer: 7

Afzender:

Regionaal Orgaan Amsterdam
M.T.J. Blankers-Kasbergen

Postbus 626

1000AP AMSTERDAM

Kenmerk: PJL/2005/0169

Gedateerd: 14-3-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Momenteel wordt door Rijkswaterstaat, de provincie, de gemeente Amsterdam en het ROA in gezamenlijkheid gewerkt aan een netwerkvisie op het wegennet. De visie maakt integraal onderdeel uit van het Regionale Verkeer & Vervoerplan van het ROA. Het verzoek is om de netwerkvisie te betrekken in de verdere planuitwerking en mogelijke oplossingen te toetsen aan deze visie.

2 In de Startnotitie staat vermeld dat het wegvak Diemen - knooppunt Diemen op dit moment een I/C verhouding kent van 0,74, hetgeen volgens de Startnotitie betekent dat er sprake is van een goede verkeersafwikkeling.

3 Momenteel wordt door de gemeente Amsterdam gewerkt aan de oostelijke ontsluiting van IJburg. Afwikkeling van het verkeer van en naar IJburg zal gedeeltelijk via knooppunt Diemen (A1/A9) gaan en gedeeltelijk via de afslag Diemen.

Gaat ervan uit dat deze afspraken als uitgangspunten van de studie worden gehandhaafd en verzocht wordt in het MER de verkeersgevolgen voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet in beeld te brengen.

1 Het project is in lijn met de netwerkvisie.

2 Inderdaad, de kneipunten liggen niet hier, maar ergens anders in het netwerk.

3 De aansluiting IJburg komt via een andere procedure tot stand. Het Wegaanpassingsbesluit maakt de aansluiting IJburg niet onmogelijk. Gevolgen voor zowel het hoofd- als het onderliggend wegennet worden in beeld gebracht.

Volgnummer: 8

Afzender:

Kamer van Koophandel en Fabrieken
voor Amsterdam
J.T.B. Broer
Postbus 2852
1000CW AMSTERDAM

Kenmerk:

Gedateerd: 15-3-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Verkeerscongestie in ondermeer de Amsterdamse regio leidt tot grote economische schade. De interne en externe bereikbaarheid van de regio behoeft forse ingrepen en investeringen. Uitvoering van voorliggende plannen ter verlichting van de congestie op de A4 en de A10 is van groot belang.

2 In afwachting van een constructieve aanpak van de knelpunten op het Amsterdamse hoofdwegenet was het bedrijfsleven in de Noordvleugel verheugd over de Spoedwet Wegverbreding. De uitspraken van de Raad van State als gevolg van de toepassing van het Besluit Luchtkwaliteit kwamen vervolgens al een zeer onaangename en zorgwekkende verrassing.

3 Steunt het initiatief van de overheid om het Besluit Luchtkwaliteit om te zetten in een Ministeriële Regeling. Dat geldt ook voor de inzet van het Kabinet om bij de Europese Commissie aan te dringen op uitstel van de inwerkingtreding van de normen voor luchtkwaliteit tot 2015.

1 Waarvan akte.

2&3 Dank voor uw inspraakreactie. Met in achtneming van de uitspraak van de Raad van State is de procedure voortgezet.

Volgnummer: 9

Afzender:

K. Verhofstad

Distelvlinderweg 24

1113KB DIEMEN

Kenmerk:

Gedateerd: 21-3-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
1 In de tabel (punt 4.1) staat dat het aantal motorvoertuigen op het betreffende traject slecht met 2% is toegenomen en dat de I/C-verhouding net boven de gestelde norm van 0,7 ligt. De doelstelling om tot uitvoering van voorliggende plannen over te gaan is niet van toepassing. 2 In tegenstelling tot hetgeen in de plannen gemeld wordt, zijn er vanaf 2002 twee recreatieve gebieden - groengebied Amstelland - ontwikkeld langs de noordkant van de A1, tussen knooppunt Diemen en de oprit vanuit Diemen-Noord. 3 Eén van de doelstellingen van voorliggende plannen is de doorstroming naar de A9 in de ochtendspits te verbeteren. Omdat de A9 richting Zuid ook vaststaat in de ochtendspits, is dit doel achterhaald. 4 Uitvoering van voorliggende plannen biedt, vanwege de verkeersaantrekkende werking, slechts een tijdelijke oplossing. Daarnaast leidt het tot een verschuiving van de problemen. 5 Gaat ervan uit dat de nieuwste feiten - conform Europese richtlijnen - met betrekking tot de NO2 uitstoot, in de metingen meegenomen zullen worden.	1 De knelpunten liggen niet op het desbetreffende wegvak, maar bij de knooppunten Diemen en Watergraafsmeer. Het traject Watergraafsmeer - Diemen gaat ingezet worden als bufferruimte. Om te voorkomen dat de file te lang wordt, zal de vluchtstrook ingezet worden als extra opstelcapaciteit. 2 Dat klopt, de Diem maakt onderdeel uit van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) en zal als zodanig worden meegenomen in het MER. 3 De Spoedwet wegverbreding is een pakket aan maatregelen. Onderdeel van het pakket zijn spitsstroken op de A9 tussen Holendrecht en Diemen. 4 Genoemde effecten zullen optreden en er zal file blijven staan, maar door de maatregel zal de weg ook in de toekomst beter functioneren vergeleken met een situatie waarbij niets gedaan wordt. 5 Voor elke wegaanpassing, zo ook bij openstelling van een bufferstrook, dient te worden voldaan aan de geldende regelgeving ten aanzien van luchtkwaliteit.

Volgnummer: 10

Afzender:

Dienst Waterbeheer en Riolering
J. Koedood

Postbus 1061

1200BB HILVERSUM

Kenmerk:

Gedateerd: 21-3-2005

Kernpunt(en) van de inspraak:

Reactie van Bevoegd Gezag:

1 Uitgaande van de in de plannen voorgestelde compensatie van 11% van het verhard oppervlak door middel van verbreding van de berm sloten, verwacht AGV/DWR verder geen noemenswaardige nadelige effecten op het waterbeheer.

1 Rijkswaterstaat zal in het kader van de Watertoets de plannen zo nodig nader afstemmen met de waterbeheerders.

