



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Reconstructie Marathonweg te Vlaardingen

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

9 juni 2009 / rapportnummer 2248-27





## 1. HOOFDPUNTEN VAN HET MER

De gemeente Vlaardingen heeft het voornemen om de Marathonweg vanaf de aansluiting met de A20 tot en met de spoor kruising bij de Deltaweg aan te passen. Daarbij zijn verschillende opties mogelijk; van kleinschalige reconstructie tot en met van 1x1 naar 2x2 rijstroken met gedeeltelijke tunnel. Voor de aanpassing van de Marathonweg is een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk.

Ten behoeve van de besluitvorming met betrekking tot de bestemmingsplanwijziging wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.<sup>1</sup> De gemeenteraad van de gemeente Vlaardingen is bevoegd gezag in deze procedure.

De Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie')<sup>2</sup> beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat voor het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- een beschrijving van de achtergrond en bredere context van de reconstructie van de Marathonweg als onderdeel van de hoofdontsluiting van Vlaardingen. In deze bredere context dient de autonome situatie beschreven te worden;
- een eenduidige, actuele en zo kwantitatief mogelijke beschrijving en onderbouwing van de probleem- en doelstelling(en) van het voornemen ten aanzien van verkeersintensiteit, -doorstroming, bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid;
- een beschrijving van de effecten voor verkeersstromen en de kwaliteit van de verkeersafwikkeling (waaronder ook openbaar vervoer en de fietsstructuur) in het studiegebied, inclusief het onderliggende wegennet en rijkswegen A20 en A4, en de daaruit volgende effecten voor geluidbelasting en luchtkwaliteit;
- een zelfstandig leesbare samenvatting (met duidelijk kaartmateriaal), die duidelijk is voor burgers en geschikt is voor bestuurlijke besluitvorming.

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie in meer detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat in dit advies niet wordt ingegaan op de punten die naar de mening van de Commissie in de startnotitie voldoende aan de orde komen.

---

<sup>1</sup> Voor nadere projectgegevens en bijzonderheden wordt verwezen naar bijlage 1 en voor een overzicht van zienswijzen en adviezen naar bijlage 2.

<sup>2</sup> Zie bijlage 1 voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie die over dit project adviseert en voor overige projectgegevens.

## 2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BELEID

### 2.1 Achtergrond, Probleemstelling en doel

#### **Achtergrond**

De reconstructie van de Marathonweg is een onderdeel van een breder plan voor de ontsluiting van Vlaardingen. Maak in het MER duidelijk wat het belang van het voornemen is voor de ontsluiting van Vlaardingen. Beschrijf in het MER hoe het voornemen past in de bredere context voor de ontsluiting van Vlaardingen.

#### **Probleemstelling**

Beschrijf de omvang en locaties van de huidige en toekomstige (2020) problemen in: verkeersintensiteit en -doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Laat in het MER zien hoe deze problemen gekoppeld zijn aan de verkeersproblemen in andere deelgebieden van Vlaardingen en de verkeersafwikkeling in de regio.

Geef in het MER een zo veel mogelijk kwantitatieve beschrijving van de leefbaarheidsproblemen (luchtkwaliteit, geluidbelasting, externe veiligheid, verkeersveiligheid en barrièrewerking). Geef aan of er in de huidige situatie en toekomstige situatie, waarin het voornemen niet zou worden gerealiseerd, normen (luchtkwaliteit en geluid) overschreden worden.

#### **Doelstelling**

In de startnotitie staat dat de aanpassing van de Marathonweg vier belangrijke doelen heeft, namelijk:

- verbeteren van de verkeersafwikkeling tussen de A20 en de rivierzone;
- vergroten van de leefomgevingskwaliteit;
- verminderen van de barrièrewerking van de Marathonweg (stedenbouwkundige samenhang);
- herschikking van de verkeersstromen op het gemeentelijke hoofdwegennet.

Deze doelen dienen in het MER verder te worden geconcretiseerd. Beschrijf de problemen zo veel mogelijk kwantitatief. Geef per probleem aan hoeveel deze in de toekomst moeten worden gereduceerd.

Beschrijf welke ambities er gelden ten aanzien van het creëren van een stedenbouwkundige samenhang in Vlaardingen. Maak in het MER duidelijk wat onder barrièrewerking wordt verstaan in relatie tot deze stedenbouwkundige samenhang.

### 2.2 Beleidskader

Beschrijf in het MER de relevante beleidskaders voor de te onderzoeken milieuaspecten. Geef aan welke randvoorwaarden en criteria hieruit naar voren komen voor de ontwikkeling van alternatieven en de inpassing van infrastructuur. Omschrijf welke randvoorwaarden en eisen door het beleidskader en de beleidsambities aan het project gesteld worden.

In het structuurplan Rivierzone staat dat de reconstructie van de Marathonweg een belangrijke voorwaarde is voor de geplande herstructurering van de Rivierzone. Geef in het MER de relatie aan tussen het voornemen en andere

gemeentelijke beleidsambities<sup>3</sup> waarvoor de reconstructie van de Marathonweg een belangrijke voorwaarde of onderdeel is.

Beschrijf in het MER eventuele toekomstige ambities van Rijkswaterstaat ten aanzien de doorstroming op het traject van de A20 afslag Vlaardingen West, knooppunt Kethelplein en knooppunt Vijfsluizen. Geef aan hoe deze ambities zich verhouden tot de voorgenomen reconstructie en hoe zij op elkaar afgestemd kunnen worden.<sup>4</sup>

### **3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN**

#### **3.1 Referentie**

De startnotitie geeft een goede aanzet voor de beschrijving van de referentiesituatie. Onderbouw in het MER welke ontwikkelingen in het studiegebied beschreven zullen worden als autonome ontwikkelingen en welke niet. Het is van belang de autonome groei van het verkeersaanbod goed in kaart te brengen. Geef hiertoe een overzicht en korte beschrijving van de ruimtelijke plannen en projecten, die de komende periode in Vlaardingen en de regio zullen worden uitgevoerd. Geef aan welke invloed deze plannen en projecten zullen hebben op het verkeer (intensiteit, doorstroming, veiligheid) op de hoofdinfrastructuur in het algemeen en de Marathonweg in het bijzonder.

De geplande herstructurering van de Rivierzone en de effecten daarvan op het verkeer in het plangebied zijn onlosmakelijk verbonden met de aanpassing van de Marathonweg. Het verkeer dat gegenereerd wordt als gevolg van deze herstructurering is nu nog onzeker. Beschrijf hoe met deze onzekerheid rekening is gehouden bij de effectbeschrijving. Ook zal naar verwachting het doortrekken van de A4 Delft – Schiedam een significant effect hebben op zowel de inrichting van de Rivierzone als het verkeer op de Marathonweg. Deze ontwikkelingen zullen naar verwachting bepalend zijn voor de milieueffecten van de voorgenomen activiteit. Werk ze daarom uit in scenario's. Onderzoek in het MER tenminste de volgende scenario's:

- een maximum scenario met de meest verkeersaantrekkende bedrijvigheid in de Rivierzone;
- een minimum scenario met weinig verkeer genererende bedrijvigheid;
- bovenstaande scenario's in combinatie met het al dan niet doortrekken van de A4.

#### **3.2 Alternatieven en meest milieuvriendelijk alternatief**

Geef in het MER een korte beschrijving van de alternatieven die in het voortraject zijn onderzocht. Onderbouw daarin waarom deze alternatieven in het MER niet verder zullen worden onderzocht.<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> Zoals in bijvoorbeeld het structuurplan Rivierenbuurt en de nota Hoofdlijnen van 2001 voor het project Rivierzone.

<sup>4</sup> onder andere ook ten aanzien van de ruimtelijke vormgeving en inpassing van de aansluiting van de marathonweg op de A20.

<sup>5</sup> Veel insprekers zijn van mening dat een weg buitenom ten westen van Vlaardingen als alternatief in het MER onderzocht moet worden, zie zienswijzen 1, 3, 4, 5, 8, 9, 12, 14 en 16, bijlage 2.

Geef voor de resterende alternatieven aan welk basispakket aan verkeerssturende maatregelen en flankerend beleid voor het gemeentelijk hoofdwegennet worden getroffen.

De startnotitie geeft een goede aanzet voor de ontwikkeling van alternatieven en het meest milieuvriendelijk alternatief (mma). Bij het mma kan worden gezocht naar fysieke aanpassingen en technische inrichtingsvarianten die zodanig zijn ingepast dat negatieve effecten op (woon)omgeving zo veel mogelijk voorkomen of geminimaliseerd worden. Denk hierbij aan maatregelen die:

- verkeer op parallelroutes verder onaantrekkelijk maken (verkeersremmende maatregelen en flankerend beleid);
- het gebruik van het openbaar vervoer verder bevorderen;
- de fietsstructuur in het plangebied verder verbeteren;
- de luchtkwaliteit verbeteren door de doorstroming te bevorderen;<sup>6</sup>
- de geluidbelasting op woningen minimaliseren.<sup>7</sup>

## **4. BESTAANDE MILIEUSITUATIE EN MILIEUGEVOLGEN**

### 4.1 Algemeen

Beschrijf de milieueffecten van de referentiesituatie, de alternatieven, het mma, varianten en de te treffen mitigerende maatregelen zoveel mogelijk kwantitatief. Geef de effecten weer in overzichtstabellen en op kaart. Maak tevens onderscheid tussen effecten tijdens de aanleg- en gebruiksfase.

Geef in het MER op kaart aan wat als studiegebied voor de effectbeschrijving wordt beschouwd.

### 4.2 Verkeer

#### **Model**

Voor de beschrijving van het aspect verkeer speelt het verkeersmodel een belangrijke rol. Geef in het MER een toelichting op het verkeersmodel en de aannames die hierin zijn gebruikt. Geef aan:

- welk basisjaar en prognosejaar worden gehanteerd;
- welke autonome ruimtelijke ontwikkelingen en eventueel ruimtelijke ontwikkelingsscenario's op dit vlak voor het prognosejaar zijn meegenomen;
- welke overige prognose-uitgangspunten in het model worden gehanteerd, zoals het beleidsscenario voor mobiliteit en het scenario voor economische groei;
- hoe de verschillende verkeerssoorten in het model zijn opgenomen (personenverkeer (auto, openbaar vervoer) en vrachtverkeer);
- wat de beperkingen van het model zijn met betrekking tot de verkeersaantrekkende werking van de Marathonweg;
- in hoeverre het model rekening houdt met een andere beprijzing van het autogebruik in de toekomst.

---

<sup>6</sup> zoals een "groene golf".

<sup>7</sup> waarbij verder moet worden gekeken dan de wettelijke (voorkeurs-) grenswaarden, dus ook naar een minimum aan hinder.

## **Analyse**

Beschrijf:

- de verkeersintensiteiten op de verschillende wegen in het studiegebied onderscheiden naar intern (lokaal), extern (inkomen en uitgaand) en doorgaand verkeer;
- het aandeel vrachtverkeer op de verschillende wegen in het studiegebied;
- de verkeersafwikkeling op de relevante wegen in het studiegebied. Bereken daarvoor de piekintensiteiten (spitsuur) en de werkdagemaalintensiteiten<sup>8</sup>. Geef voor de wegvakken in het studiegebied aan wat de I/C-verhoudingen zijn en geef voor de spitsperiodes aan wat de I/C verhoudingen zijn van de kruispunten van de Marathonweg;
- de verkeersveiligheid, waarbij zowel aandacht wordt besteed aan de te verwachten aantallen ongevallen (kwantitatief m.b.v. ongevals cijfers en kentallensystematiek) als aan de toepassing van de ontwerpuitgangspunten die de verkeersveiligheid bepalen (kwalitatieve beschrijving op basis van 'Duurzaam Veilig');
- de barrièrewerking voor verkeer<sup>9</sup>, waarbij de focus ligt op het langzaam verkeer.

## 4.3 Woon- en leefmilieu

### 4.3.1 Geluid

Beschrijf de huidige geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de geluidbelasting ten gevolge van het voornemen en de aan te passen wegen voor het bepalende jaar (tien jaar na aanpassing van de weg). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de eisen uit de Wet geluidhinder en onderliggende regelingen.

Betrek bij de beoordeling op het aspect geluid alle wegen binnen het studiegebied waar sprake is van een afname van de verkeersintensiteit van 20% of meer en van alle wegen waar sprake is van een toename van de verkeersintensiteiten van 30% of meer.<sup>10</sup>

Breng voor elk van de alternatieven zowel het relevante geluidbelaste oppervlak voor de (woon en natuur) omgeving, als het aantal geluidgehinderden in het studiegebied in beeld. Gebruik hierbij de dosis-effect relatie die in de Europese geluidrichtlijn (EU/2001/49) gegeven wordt.

Geef aan welke geluidreducerende maatregelen (bijvoorbeeld in de vorm van geluidreducerende wegdekken en/of geluidafschermdende maatregelen) moeten worden getroffen in het kader van de wettelijke eisen bij geluidgevoelige bestemmingen en in het kader van maximale hinderbeperking. Betrek hierbij ook de nog openstaande geluidsaneringen langs de Marathonweg.

### 4.3.2 Trillingen

Beschrijf in het MER in welke mate het voornemen effect zal hebben op trillingshinder voor in het studiegebied gelegen woningen. Beschrijf of, en zo ja,

---

<sup>8</sup> Voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling zijn m.n. de spitsintensiteiten relevant. Voor geluid de wekdagintensiteiten.

<sup>9</sup> Mw. J. van der Hoek geeft in haar zienswijze aan dat oversteekbaarheid in de huidige situatie al een probleem is, zie zienswijze 8, bijlage 2.

<sup>10</sup> Bij deze toe- cq. afname is sprake van een verandering van de geluidbelasting van 1 dB of meer.

welke mitigerende maatregelen er worden toegepast om trillingsniveaus te verlagen.

### 4.3.3 Lucht

Geef aan hoe het project is opgenomen in het NSL. Indien opgenomen in het NSL, geef dan aan welke aannames (over de effecten op luchtkwaliteit) er zijn gehanteerd met betrekking tot het project.

Beschrijf de gevolgen van de verschillende alternatieven/varianten voor de luchtkwaliteit langs het wegennet in het studiegebied en geef aan waar er sprake is van overschrijding van grenswaarden. Volg hierbij de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (Wm) en in aanvulling daarop ook de concentratie van PM<sub>2,5</sub>. Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007). Houd daarbij rekening met de gevolgen van eventuele congestie.

Geef in het MER voor fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub><sup>11</sup>) en NO<sub>2</sub> inzicht in de concentratieniveaus en eventuele overschrijdingen van grenswaarden, zowel voor de autonome ontwikkelingen als voor de verschillende alternatieven op de volgende wijze:

- de trajecten waarlangs op de voorgeschreven beoordelingsafstand de grenswaarden overschreden worden;
- contouren van de concentratieniveaus op kaarten en de ligging van woningen en andere gevoelige bestemmingen daarbinnen.

Beschrijf bij de alternatieven 4 en 5 de concentratieniveaus en eventuele overschrijdingen van grenswaarden aan de tunnelmonden.<sup>12</sup>

Geef aan welke maatregelen noodzakelijk zijn om de overschrijdingen van de grens- en streefwaarden te mitigeren.

Het is niet te verwachten dat de grenswaarden<sup>13</sup> en richtwaarden<sup>14</sup> voor de overige stoffen uit de Wm zullen worden overschreden. Gezien de jurisprudentie beveelt de Commissie toch aan de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen in het MER.

### 4.3.4 Gezondheid

Voor gezondheid is het van belang dat in het MER de veranderingen in gezondheid determinanten zoals luchtkwaliteit, geluid en verkeersveiligheid voor de verschillende alternatieven in beeld worden gebracht.<sup>15</sup> Laat zien of, en zo

---

<sup>11</sup> Het Europese Parlement heeft op 11 december 2007 streef- en grenswaarden voor PM<sub>2,5</sub> vastgesteld. Voor PM<sub>2,5</sub> geldt een grenswaarde (jaarnorm 25 µg/m<sup>3</sup> per 2015), streefwaarden (20 µg/m<sup>3</sup> per 2020) en een reductiedoelstelling voor de 'gemiddelde-blootstellingsindex' (GBI) tot 20% voor de periode 2010-2020. De GBI is de gemiddelde blootstelling van de bevolking van een lidstaat die voor het referentiejaar (2010) wordt vastgesteld met het doel de schadelijke gevolgen voor de menselijke gezondheid te verminderen. Deze moet waar mogelijk binnen een bepaalde termijn worden bereikt. De nieuwe EU-richtlijn zal worden geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. In beginsel kunnen de bepalingen van een richtlijn geen rechtstreekse werking hebben voordat de implementatietermijn is verstreken. Lidstaten dienen zich gedurende deze termijn wel te onthouden van maatregelen die het bereiken van het doel van de richtlijn in gevaar zouden brengen.

<sup>12</sup> A. van Witzenburg van de Knaap is tegen een tunnel vanwege de effecten op de luchtkwaliteit aan de tunnelmonden, zie zienswijze 1, bijlage 2.

<sup>13</sup> Grenswaarden voor SO<sub>2</sub>, CO, Pb, en benzeen.

<sup>14</sup> Richtwaarden voor nikkel, arseen, cadmium, ozon en benzo(a)pyreen.

<sup>15</sup> Mw. W.L. Bruinvelts, R. van Immerseel, Henk Sterreberg en Mw. J. Storck-Vuyk geven in hun zienswijzen aan dat de toename van het verkeer op de Marathonweg grote gevolgen voor gezondheid van omwonenden zal hebben, zie zienswijzen 7, 10, 13 en 15, bijlage 2.



ja, waar zich gevoelige objecten of personen<sup>16</sup> in het studiegebied bevinden (aantallen van nu en toekomstige aantallen). De reconstructie van de Marathonweg leidt mogelijk tot een ontlasting van verkeersintensiteiten in andere delen van Vlaardingen. Geef aan of, en zo ja in hoeverre het voornemen een effect heeft op volksgezondheid in het studiegebied.

#### **4.3.5 Externe veiligheid**

Beschrijf de gevolgen van de verschillende alternatieven voor de situatie inzake externe veiligheid, onafhankelijk van de vraag of er sprake zal zijn van overschrijding van grenswaarden.<sup>17</sup> Het zal hierbij noodzakelijk zijn een grondige analyse te maken van het huidige vervoer van de gevaarlijke stoffen op de Marathonweg.

#### **4.3.6 Ruimtelijke kwaliteit en barrièrewerking**

Beschrijf de stedenbouwkundige ontwikkeling van het gebied rondom de Marathonweg in woord en beeld. Ga daarbij in op de beeldwaarde, functionele waarde en toekomstwaarde van het voornemen in relatie tot deze stedenbouwkundige ontwikkelingen. Geef hierin de mate van barrièrewerking (zowel ruimtelijk als voor verkeer en gebruik) aan en waar deze het sterkst aanwezig is. Beschrijf de mate van barrièrewerking aan de hand van de scenario's zoals beschreven in scenario's zoals in paragraaf 3.1.

## **5. OVERIGE ASPECTEN**

Voor de onderdelen 'vergelijking van alternatieven', 'leemten in milieu-informatie' en 'samenvatting van het MER' heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

---

<sup>16</sup> Gevoelige groepen zijn kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten; objecten bijvoorbeeld scholen, kinderdagverblijven, verpleeghuizen en woningen.

<sup>17</sup> De normstelling ten aanzien van vervoer per as, buis en rail, is vastgelegd in de Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (NRVGS) en nader uitgewerkt in de Circulaire NRVGS.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens**

**Initiatiefnemer:** college van burgemeester en wethouders van Vlaardingen

**Bevoegd gezag:** gemeenteraad van Vlaardingen

**Besluit:** wijziging van het bestemmingsplan

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:** D01.2

**Activiteit:** het aanpassen van de Marathonweg waarbij verschillende opties worden onderzocht variërend van kleinschalige reconstructie tot en met van 1x1 naar 2x2 rijstroken met gedeeltelijke tunnel.

**Betrokken documenten:**

- het structuurplan Rivierzone, februari 2004, gemeente Vlaardingen.
- Startnotitie MER – Reconstructie van de Marathonweg, februari 2009, DHV in opdracht van de gemeente Vlaardingen.

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

**Procedurele gegevens:**

aankondiging start procedure in de krant “Groot Vlaardingen” van: 4 maart 2009

aanvraag richtlijnenadvies: 26 maart 2009

ter inzage legging startnotitie: 25 februari 2009 tot en met 28 maart 2009

richtlijnenadvies uitgebracht op: 9 juni 2009

**Werkwijze Commissie bij richtlijnenadvies:**

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de startnotitie als uitgangspunt.

**Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)

ing. P. Bloemerts

ing. J.M. van der Grift

L. Th. de Leu

prof. dr. F.W. Saris (voorzitter)

## **BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen**

1. A. v. Witzenburg-v.d. Knaap, Vlaardingen
2. J. Brakenhoff, Vlaardingen
3. C. van Witzenburg, Vlaardingen
4. M. de Jong, Vlaardingen
5. R. de Voogt,
6. S. Halkes, Vlaardingen
7. R. van Immerseel, Vlaardingen
8. J. van der Hoek, Vlaardingen
9. P.C. Rietdijk, Vlaardingen
10. H. Sterenberg, Vlaardingen
11. J. v.d. Pijl, Vlaardingen
12. J. van der Ree, Vlaardingen
13. J. Stork-Vuyk, Vlaardingen
14. H. Verhoeven, Vlaardingen
15. W.L. Bruinvelds, Vlaardingen
16. Bewonersvereniging Soenda, Vlaardingen









## Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Reconstructie Marathonweg te Vlaardingen

De gemeente Vlaardingen heeft het voornemen om de Marathonweg vanaf de aansluiting met de A20 tot en met de spookruising bij de Deltaweg aan te passen. Daarbij zijn verschillende opties mogelijk; van kleinschalige reconstructie tot en met van 1x1 naar 2x2 rijstroken met gedeeltelijke tunnel. Voor de aanpassing van de Marathonweg is een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk. Ten behoeve van de besluitvorming door de gemeenteraad wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.

ISBN: 978-90-421-2731-9



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

w [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

