

De watertoets bij planning van infrastructuur en bij provinciale/regionale verkeers- en vervoersplannen

Aandachtspunten voor de watertoets ten behoeve van uitwerking van de Nota Mobiliteit.

(L. Jorna, Rijkswaterstaat-RIZA, 1 november 2005)

INHOUDSOPGAVE

1. De watertoets in de Nota Mobiliteit	3
1.1 Wat de Nota Mobiliteit zegt over de watertoets.....	3
1.2 Het wateradvies voor de Nota Mobiliteit	3
2. Toepassing van de watertoets bij PVVP, RVVP en planning van infrastructuur	4
3. Waterhuishoudkundige aspecten om rekening mee te houden	4
3.1 Bescherming van droge infrastructuur tegen wateroverlast en overstroming.....	4
3.2 Ruimte voor de rivier	4
3.3 Kruisingen met hoofdvaarwegen en EHS	5
3.4 Natte natuur en Europese richtlijnen.....	5
3.5 Waterkwaliteit	5
4. Overzicht effecten op de rijkswateren en het rijkswaterbeheer	6
5. Aandachtspunten vanuit het rijkswaterbeheer voor specifieke tracé's	8

1. De watertoets in de Nota Mobiliteit

1.1 Wat de Nota Mobiliteit zegt over de watertoets

In de Nota Mobiliteit (Pkb III) staat onder paragraaf 7.4 beschreven dat het rijk bij aanleg of verbreding van infrastructuur gebiedsgericht ontwerpen in samenhang met de omgeving als uitgangspunt neemt. Ook vraagt zij provincies, waterschappen en gemeenten hetzelfde te doen. Daarbij is de watertoets opgenomen in de essentiële onderdelen.

Citaat uit de essentiële onderdelen:

“Bij de uitwerking van provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen alsmede bij de ruimtelijke uitwerking van infrastructuur overleggen provincies en WGR-plusregio's met de waterbeheerders conform het proces van de watertoets. Dit betekent dat waterbeheerders vanaf het begin bij de planvorming betrokken worden. Overheden houden daarbij rekening met de uitgangspunten voor het ruimtelijke waterbeleid zoals beschreven in de Nota Ruimte en de eisen van de Europese kaderrichtlijn water.”

Voor de essentiële onderdelen geldt, volgens de Planwet Verkeer en Vervoer, dat ze moeten worden uitgewerkt in beleid en plannen van de rijksoverheid en de decentrale overheden. De verkeers- en vervoersplannen van de provincies en de WGR-plusregio's worden vastgesteld binnen anderhalf jaar nadat de PKB Nota Mobiliteit in werking is getreden.

De essentiële onderdelen zijn bovendien ‘beslissingen van wezenlijk belang’ (artikel 3 Besluit RO 1985). Dit houdt in dat deze onderdelen alleen gewijzigd kunnen worden door een nieuwe PKB-procedure (gedeeltelijke of integrale herziening van de PKB).

Citaat uit de beleidstekst (H7):

“Bij de uitwerking van provinciale en regionale verkeers- en vervoersplannen alsmede bij de ruimtelijke uitwerking van infrastructuur overleggen provincies en WGR-plusregio's met de waterbeheerders conform het proces van de watertoets. Daarbij kunnen de provinciale en regionale overheden gebruik maken van de door Rijkswaterstaat en de Unie van Waterschappen opgestelde wateradviezen ten behoeve van de uitwerking van de Nota Mobiliteit. Deze geven een overzicht van waterhuishoudkundige aandachtspunten ten behoeve van de watertoets bij de ontwikkeling van infrastructuur en worden op de websites van beide instanties beschikbaar gesteld.”

1.2 Het wateradvies voor de Nota Mobiliteit

Het Ministerie van V&W, DG Personenvervoer (DGP) heeft 7 juli 2004 de Unie van Waterschappen gevraagd een watersadvies te coördineren op de Nota Mobiliteit. Het traject van advisering heeft geleid tot een advies door de Unie en een advies door Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat heeft in samenwerking met de Regionale Diensten een concept eerste wateradvies uitgebracht.

De kern van dat advies is in algemene termen opgenomen in de Nota mobiliteit. Rijkswaterstaat en de Unie van Waterschappen waren van mening dat bij de verdere uitwerking van de Nota Mobiliteit de blijvende betrokkenheid van de waterbeheerders van groot belang is om de watertoets op een adequate manier te kunnen uitvoeren. Beiden wilden de watertoets en de positie van de waterbeheerders bij de procedures voor nadere uitwerking (lokatie- en tracékeuzes, MIT, SNIP, Tracé-m.e.r., PVVP, PVVP en ook bij de verkennende fasen van de planstudies) graag nader vastgelegd zien in de Nota Mobiliteit. Zoals uit bovenstaande citaten blijkt is dit verzoek ingewilligd.

Daarnaast is met DGP afgesproken dat de – eventueel nader uitgewerkte - adviezen geplaatst worden op de internetsites van de betrokken organisaties (Unie en RWS), zodat waterschappen en derden direct toegang hebben tot het uitgebrachte advies. Zo kunnen de adviezen dienen als referentie voor waterschappen en derden die te maken krijgen met de uitwerkingsplannen van de Nota of andere

infrastructurele plannen ten behoeve van het daarbij op te stellen wateradvies door de betrokken waterbeheerders.

In het algemeen kan worden geconcludeerd dat de Nota Mobiliteit op enkele punten aandacht vraagt voor de waterhuishouding, maar dat de Nota zelf niet integraal op haar effecten op de waterhuishouding getoetst is. De breedte van de waterproblematiek, voorzover in de Nota aan de orde, beperkt zich tot waterkwaliteit. Bij de uitwerking van de Nota Mobiliteit in provinciale en regionale plannen en tracé's kunnen de effecten op de waterhuishouding groot zijn en een goede watertoets is daar van belang. Deze notitie, die een nadere uitwerking bevat van het door Rijkswaterstaat afgegeven wateradvies, heeft de bedoeling het uitvoeren van de watertoets daarbij te vergemakkelijken.

2. Toepassing van de watertoets bij PVVP, RVVP en planning van infrastructuur

Ten behoeve van nadere uitwerking van het wateradvies dat bij de voorbereiding van de Pkb1 door Rijkswaterstaat is afgegeven is een inventarisatie uitgevoerd bij de Regionale Diensten van Rijkswaterstaat omtrent waterhuishoudkundige aandachtspunten, locatiekeuzes en de positie van de waterbeheerder in de planprocessen.

Ter facilitering van diegenen die bij de nadere uitwerking van de tracé's betrokken zijn wordt in deze notitie een overzicht gegeven van de waterhuishoudkundige aandachtspunten gezien vanuit de belangen van Rijkswaterstaat. Ook worden door de Regionale Diensten van Rijkswaterstaat voor bepaalde tracé's specifieke aandachtspunten vanuit het waterbeheer aangegeven.

Voor algemene informatie over de toepassing van de watertoets wordt verwezen naar de "Handleiding Watertoets 2" alsmede naar het document "Toepassing van de watertoets door de Regionale Diensten van Rijkswaterstaat", beide te vinden op www.watertoets.net.

De Unie van Waterschappen heeft ook een wateradvies uitgebracht. Ook dat advies bevat een aantal – deels overlappende, deels andere – waterhuishoudkundige aandachtspunten van belang bij uitwerking in de regio. Dit advies is te vinden op www.uvw.nl onder 'waterbeleid 21^e eeuw'. Aangeraden wordt beide adviezen in beschouwing te nemen.

3. Waterhuishoudkundige aspecten om rekening mee te houden

3.1 Bescherming van droge infrastructuur tegen wateroverlast en overstroming

In de Nota Mobiliteit beperkt de aandacht voor water zich nu tot waterkwaliteit en wordt hoegenaamd geen aandacht besteed aan waterkwantiteit. Er moet op gewezen worden dat er nogal wat plekken zijn waar de infrastructuur relatief laag ligt (beekdalen etc.) en wateroverlast in de huidige situatie leidt tot gebruiksbeperkingen of onderlopen (bijv. onderlopen A2 in 1995). Duidelijk moet worden gemaakt wat vanuit de mobiliteitsbenadering de beschikbaarheid van hoofdinfrastructuur moet zijn, vanuit economisch perspectief, maar zeker ook als deze als evacuatie- en ontsluitingsroute moet dienen bij calamiteiten. Met name in West-Nederland moet hieraan aandacht worden besteed. Het project Veiligheid van Nederland in Kaart is een mogelijke informatiebron.

3.2 Ruimte voor de rivier

Ten aanzien van de rijkswateren worden thans een aantal majeure projecten uitgevoerd onder andere het project PKB Ruimte voor de Rivier, Integrale Verkenning Maas en andere verkenningen en planstudies, waarin het zoeken naar ruimte voor de rivier centraal staat. De ruimte die nodig is om het gevaar van overstroming te verminderen en de maatregelen die daartoe genomen zullen moeten worden zowel binnen- als buitendijks dienen door nieuwe infrastructuurle maatregelen niet te worden belemmerd of teniet te worden gedaan (dit geldt in algemene zin voor de in het Nationaal

Bestuursakkoord Water gemaakte afspraken). Voor een deel van het hoofdsysteem is bovendien de Beleidslijn Ruimte voor de Rivier van kracht. Op grond hiervan kunnen randvoorwaarden aan buitendijkse ontwikkelingen van infrastructuur worden gesteld. Van belang is ook de in de Nota Ruimte aangekondigde Beleidslijn Buitendijkse Activiteiten.

3.3 Kruisingen met hoofdvaarwegen en EHS

Bij het kruisen van hoofdvaarwegen (o.a. A54, A24, A4 etc) dient rekening gehouden te worden met de toekomstige verwachte afvoercapaciteit van de rivieren. Nieuwe droge infrastructuur dient uiteraard geen nieuwe belemmeringen op te werpen voor het programma Ruimte voor de Rivier waarvoor het ministerie van V&W de trekker is. Dat laatste geldt ook voor de aansluiting van de A15 op de A12 in het KAN gebied, daar waar de Rijn en potentiële zoekgebieden voor waterberging worden gekruist. Hetzelfde geldt voor de traces van de Zuiderzeelijn en de zuidtak van de Betuweroute (doorsnijding Maasdal/ belemmering ruimte voor de Maas).

3.4 Natte natuur en Europese richtlijnen

Wat betreft de kwaliteit van het water en de aquatische ecologie/natte natuur zijn twee beleidsontwikkelingen van belang. Het betreft de implementatie van de Europese Kaderrichtlijn Water en de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn (VHR). 70% van de rijkswateren vallen onder de Vogel- en Habitatrichtlijn. Gekoppeld aan het kruisen van hoofdvaarwegen kan tevens sprake zijn van doorkruising van de Ecologische Hoofdstructuur en VHR-gebieden.

Kwaliteitseisen op grond van de Kaderrichtlijn Water zullen in de nabije toekomst gelden als resultaatsverplichting. Thans geldt een stand still met als referentie de toestand in 2000 of indien daarna verbeterd die verbeterde toestand (elke achteruitgang van de kwaliteit wordt niet acceptabel geacht).

De komende jaren zullen voor beide richtlijnen beheersplannen worden opgesteld. Een toename van de verontreiniging en mogelijke verstoring/vernietiging van aan water gerelateerde natuurwaarden (die door de VHR beschermd dienen te worden) als gevolg van een toename van het vervoer over water (of verkeer en vervoer in het algemeen) zijn derhalve gezien vanuit het rijkswaterbeheer niet toelaatbaar.

3.5 Waterkwaliteit

De waterkwaliteitsproblematiek vergt een benadering op landelijk niveau omdat dit zich niet altijd leent voor een aanpak op het niveau van afzonderlijke projecten. Het verdient aanbeveling om de effecten van de Nota Mobiliteit op dit vlak te verkennen en eventuele maatregelen interdepartementaal af te stemmen.

- Ten aanzien van waterkwaliteit ligt in de nota de nadruk op vervuiling door vervoer over water. Het effect van verkeer op de waterkwaliteit via afstromend wegwater is echter ook van groot belang en zou bij de regionale uitwerkingen nadrukkelijk de aandacht verdienen. In zijn algemeenheid impliceert de KRW dat geen extra verontreiniging van grond- en oppervlaktewater door afstromend water mag plaatsvinden, ook niet als gevolg van toename van de mobiliteit, bijvoorbeeld in het geval van wegverbreding. Verslechtering van de kwaliteit van afstromend water moet dus, voordat het in het grond- of oppervlaktewater terechtkomt, tenietgedaan worden.
- In de Nota wordt ingegaan op emissies vanuit de transportsector. Daarbij ontbreekt de aandacht voor PAK's. TNO heeft aangetoond dat de uitstoot hiervan, zowel direct in het water als via de lucht, aanleiding geeft tot overschrijding van de normen in water en in zwevend stof. Ook wordt niet ingegaan op het uitloggen van metalen, organotinverbindingen en antifouling uit scheepshuiden. Een toename van het scheepvaartverkeer, zonder innovaties op dat vlak, zal leiden tot verslechtering van de waterkwaliteit.

4. Overzicht effecten op de rijkswateren en het rijkswaterbeheer

(Zie ook de tabel in het eerste wateradvies van de Unie van Waterschappen van 23 augustus 2004, zie www.uvw.nl onder 'waterbeleid 21^e eeuw')

aspect	doel	Effect/risico	Kansen/compensatie
Veiligheid tegen overstroming	Waarborgen veiligheidsniveau irt locatiekeuze	<ul style="list-style-type: none"> - doorsnijden van waterkeringen - doorsnijden van (zoekgebieden voor) waterberging en noodoverloop 	<ul style="list-style-type: none"> - andere locatie kiezen - compensatie
Veiligheid tegen overstroming	Idem irt inrichting	<ul style="list-style-type: none"> - opstuwend effect van nieuwe weglichamen - betunneling belemmert evt te nemen buitendijkse maatregelen - wateroverlast op droge infrastructuur / risico verlies bereikbaarheid 	<ul style="list-style-type: none"> - bij inrichting (dijklichamen, bruggen etc) anticiperen op toekomstige afvoersituaties - bij betunneling voldoende afstand houden tot winterbed
Watervoorziening	Juiste kwaliteit en hoeveelheid op het juiste moment, tegengaan van nadelige effecten van veranderingen in ruimtegebruik op de behoefte aan water	<ul style="list-style-type: none"> - samenhang met Droogtestudie en mogelijk te nemen maatregelen voor aanvoer naar o.a. Groene Hart - doorsnijding / beïnvloeding grondwaterstromen 	<ul style="list-style-type: none"> - Preventie, niet uitlogend materiaalgebruik, behandeling lozingen - Functiecombinatie/scheiding - doorlaatplaatsen
Grond- en Oppervlakte-waterkwaliteit	Behoud/ realisatie van goede (grond) waterkwaliteit voor mens en natuur	<ul style="list-style-type: none"> - eisen Europese Kaderrichtlijn Water - Toename scheepvaart (incl recreatietoervaart) leidt tot toename van diffuse verontreiniging - Toename wegverkeer: leidt tot toename diffuse verontreiniging door afstroming - Toename kans van calamiteiten op het water - Compartimentering agv weglichamen beïnvloedt waterbeweging en waterkwaliteit (stagnant water) - Verandering waterbeweging kan leiden tot opwerveling van vervuilde 	<ul style="list-style-type: none"> - Bronaanpak emissies verkeer - Behandeling restemissies en lozingen - Materiaalkeuze infrastructuur (niet uitlogend) - Milieuvriendelijk en emissiearm beheer - Preferentie lozen in de obdem, behandeling, infiltratie

		<p>waterbodems</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zie verder formulering Unie 	
Natte natuur	<p>Ontwikkeling en bescherming van een rijke, gevarieerde en natuurlijke karakteristieke natte natuur</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Toename scheepvaart leidt mogelijk tot oeverafslag van (natuurvriendelijke) oevers - tot verstoring van op grond Vogel- en Habitatrichtlijn te beschermen soorten en habitats. - Verbreding, verdieping en aanleg nieuwe kanalen kunnen leiden tot verdroging of vernatting - Verandering van stuwpeilen kan leiden tot vernatting/verdroging omliggend gebied en vernattingsschade - Aanleg en verbreding infrastructuur kan leiden tot verdere versnippering en oppervlakteverlies van natuurgebieden - Afname beschikbare oppervlakte voor ecologisch herstel 	<ul style="list-style-type: none"> - Oeverbescherming aanpassen - Compensatie elders

5. Aandachtspunten vanuit het rijkswaterbeheer voor specifieke tracé's

Bij een aantal specifiek hieronder genoemde tracé's worden belangrijke potentiële waterhuishoudkundige knelpunten voorzien. Het verdient aanbeveling om deze in de Nota Mobiliteit onder de aandacht te brengen en te wijzen op de noodzaak tot afstemming rond deze knelpunten bij verder uitwerking van die tracé's.

(Rijkswaterstaat Noord en Rijkswaterstaat IJsselmeergebied)

Zuiderzeelijn

Met name in Zuid Fryslân en ten Zuidwesten van de stad Groningen kunnen zich waterhuishoudkundige "problemen" voordoen omdat diverse af- en aanvoerwateren gekruist worden. Hierbij liggen ook (mogelijk toekomstige) bergingsgebieden (Ruimte voor de Rivier). Aandachtspunt daarbij zijn EHS-verbindingen gekoppeld aan de natte infrastructuur (wateradvies uit te brengen door waterschappen Fryslân, Noorderzijlvest en Hunze en Aa's).

Bij de uitwerking van de IJmeerverbinding moet rekening gehouden worden met het beschermingsregime van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn.

(Rijkswaterstaat Noord)

Haak om Leeuwarden

In de tracés worden de kruisingen met waterwegen meegenomen. Wateradvies uit te brengen door waterschap Fryslân en de Grondwaterbeheerder provincie Fryslân.

(Rijkswaterstaat Noord)

Knooppunt Lankhorst

(o.m. voorzien in "verbinding tussen Steenwijk en Hoogeveen").

Meppel is ook een knooppunt voor af- en aanvoerende wateren (o.m. Drentse Hoofdvaart, Oude Vaart, Wold Aa, Hoogeveensche Vaart, Reest, Meppelerdiep). De oude beken zoals de Reest moeten ook nog buiten hun oevers kunnen treden en zijn belangrijke natuurobjecten (wateradvies uit te brengen door waterschappen Reest en Wieden en Groot Salland, provincie Drenthe (als waterbeheerder van de kanalen en grondwaterbeheerder) en Rijkswaterstaat Oost (waterkwantiteitsbeheerder Meppelerdiep).

(Rijkswaterstaat Noord)

Vernieuwing van de Zeesluizen te Delfzijl

De provincie Groningen heeft aan het rijk gevraagd in het kader van MIT verlenging 2011-2014, doorkijk 2015-2020, de situatie als probleem te erkennen. De minister van V&W heeft gevraagd aan de provincie Groningen om het probleem nader in beeld te brengen. Delfzijl is ook een complex van diverse elkaar kruisende afvoerwateren en zeehavenkanaal (wateradvies uit te brengen door waterschap Hunze en Aa's en de grondwaterbeheerder provincie Groningen en eventueel Rijkswaterstaat Noord).

(Rijkswaterstaat Oost)

Doortrekking A15-A12

- Dit tracé doorsnijdt het Pannerdens Kanaal (PK). Voor het winterbed van het PK is de beleidslijn Ruimte voor de Rivier van kracht (12 mei 1997). Bij evt. realisering zal dus getoetst moeten worden aan deze beleidslijn. Benodigde waterstaatkundige kunstwerken (zoals een brug) zouden in beginsel onder de "ja, mits" kunnen vallen, echter een dergelijke nieuwe ingreep is alleen mogelijk indien voldaan kan worden aan de volgende voorwaarden: (1) Situering en uitvoering van de ingreep zijn zodanig dat de waterstandsverhoging en de belemmering voor de toekomstige verlaging zo gering mogelijk zijn; (2) Duurzame compensatie van resterende waterstandsverhogende effecten; (3) Een beschermingsniveau van 1:1250 voor potentiële schadegevallen.

- Rekening gehouden dient te worden met de reservering van het gebied Rijnstrangen als mogelijk retentiegebied en/of als noodoverloopgebied. Zie PKB-kaart 4 van de Nota Ruimte, waarop noodoverloopgebied A (Rijnstrangen) als voorlopig voorkeursgebied is gereserveerd. Tevens wordt op de overzichtskaart met maatregelen waarvoor een ruimtelijke reservering in de PKB RVR zal worden opgenomen, in het kader van de Lange Termijnvisie in de PKB RVR, Rijnstrangen opgenomen als retentiegebied. Het nieuwe tracé van A15-A12 is nog slechts indicatief aangegeven, dus het is lastig te bepalen in hoeverre beide ontwikkelingen elkaar bijten. In ieder geval dienen ontwikkelingen die mogelijk in de uitstroomopening van het gebied Rijnstrangen plaatsvinden, zorgvuldig afgewogen te worden in het kader van de watertoets.

(Rijkswaterstaat Oost)

Doortrekking N35-A28

Dit tracé kan mogelijk de Overijsselse Vecht doorsnijden. Er is nog geen tracébesluit voor genomen. Er zijn nog 3 varianten in beeld, waarvan er één de Vecht passeert. Ook hier is de beleidslijn Ruimte voor de Rivier van toepassing.

(Rijkswaterstaat Oost)

Hanzelijn (Plankaart 3)

Het tracé van de Hanzelijn doorsnijdt het plangebied van een (evt.) groene rivier/bypass van Kampen naar het Vossemeer. Deze groene rivier is opgenomen in het langetermijnpakket van de PKB RVR. Voor het korte termijn basispakket is Kampen-Vossemeer opgenomen als “maatregel met ontwikkelkracht”, d.w.z. dat deze maatregel uitwisselbaar is met zomerbedverdieping in de IJsseldelta en kansrijk is om alsnog opgenomen te worden in het korte termijnpakket. Momenteel loopt een nadere studie (project IJsseldelta) naar bovenstaande problematiek. De resultaten hiervan worden gebruikt t.b.v. het vaststellen van deel 3 van de PKB RVR. Mocht op dat moment blijken dat de bypass Kampen-Vossemeer onderdeel wordt van het korte termijnpakket van de PKB, dan kan dit leiden tot aanpassing van het Tracébesluit Hanzelijn (qua verticale ligging).

(Rijkswaterstaat Utrecht)

Tracé Schiphol-Almere (plankaart 1)

Het hele gebied dat door dit tracé zal worden doorkruist kent een kwetsbare waterhuishouding. Speciale aandacht moet worden besteed aan de kruising met het Amsterdam-Rijnkanaal.

(Rijkswaterstaat Limburg)

Cabergkanaal (plankaart 2, Hoofdvaarwegennet)

Op de plankaarten ontbreekt de aanduiding van het Caberkanaal als ‘nieuw tracé’. Omtrent dit kanaal bestaat een (oud) traktaat tussen België en Nederland dat nog steeds van kracht is. Het tracé wordt in alle ruimtelijke plannen gereserveerd en is ook opgenomen in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg van 2003.