



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Nieuwe Westelijke Oeververbinding



Colofon

Uitgegeven door

Projectteam Nieuwe Westelijke
Oeververbinding

Informatie

www.rotterdamvooruit.nl

Telefoon

010 - 402 70 63

Uitgevoerd door

Projectteam Nieuwe
Westelijke Oeververbinding

Opmaak

VormVijf, Den Haag

Fotografie

Beeldbank Rijkswaterstaat
en Ellen Vanhamme

Inhoud

1. Inleiding 5

- 1.1 Een Nieuwe Westelijke Oeververbinding 5
- 1.2 Plan-MER en Notitie Reikwijdte en Detailniveau 5
- 1.3 Leeswijzer 6

2. Rotterdam Vooruit 7

- 2.1 Aanpak van Rotterdam Vooruit 7
- 2.2 Onderzoek naar oplossingen en effecten 7
- 2.3 Masterplan 7

3. Probleemstelling en doel Nieuwe Westelijke Oeververbinding 9

- 3.1 Probleemstelling 9
- 3.2 Doelen van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding 10
- 3.3 Scope van het project 10

4. Tracés: alternatieven en varianten 11

- 4.1 Alternatieven 11
- 4.2 Typering tracés van de alternatieven 11
- 4.3 Kaders voor de ontwikkeling van varianten 12
- 4.4 Werkwijze bij de ontwikkeling van varianten 13

5. Het Plan-MER 15

- 5.1 Algemene aanpak 15
- 5.2 Verkeer en vervoer 15
- 5.3 Luchtkwaliteit 16
- 5.4 Geluid 16
- 5.5 Veiligheid 16
- 5.6 Bodem 17
- 5.7 Water 17
- 5.8 Natuur 17
- 5.9 Landschap, cultuurhistorie en archeologie 19
- 5.10 Speciale thema's 19
- 5.11 Economische effecten en kosten- batenanalyse 20
- 5.12 Beoordelingskader 20

6. Te volgen procedure 21

- 6.1 Rijksstructuurvisie en Plan-MER 21
- 6.2 Te doorlopen procedurestappen 21
- 6.3 Inspraak 22

Bijlage 1: Kennisgeving 23

Colofon 2



1. Inleiding

1.1 Een Nieuwe Westelijke Oeververbinding

Uit verschillende onderzoeken naar de bereikbaarheid van de Randstad en van de Rotterdamse regio blijkt dat de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio rond 2020, ondanks een aantal maatregelen, niet op orde is. Daarom hebben Rijk en regio in 2009 samen onderzocht waar de knelpunten zitten en welke kansen en ontwikkelingen denkbaar zijn om de Rotterdamse regio duurzaam bereikbaar te maken én te houden. Daarbij wordt gekeken naar de middellange (2020) en de lange termijn (2030-2040).

In het 'Masterplan Rotterdam Vooruit' is een bestuurlijke visie beschreven op de gewenste ontwikkeling van de infrastructuur in de regio Rotterdam. Daarbij is geconstateerd dat een Nieuwe Westelijke Oeververbinding noodzakelijk is voor een robuuste ontsluiting van de haven en om de doorstroming op de A4-corridor, waaronder de Beneluxtunnel, te verbeteren.

Voor deze oeververbinding kan worden gekozen tussen twee mogelijke alternatieven; een Oranjeverbinding of een Blankenburgverbinding. Daarbinnen zijn diverse varianten mogelijk.

1.2 Plan-MER en Notitie Reikwijdte en Detailniveau

De te maken keuzes zullen worden neergelegd in een Rijksstructuurvisie. Ter onderbouwing van deze keuzes zal de procedure van de Milieu-effectrapportage worden doorlopen en zal een Plan-MER worden opgesteld. Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau is bedoeld om betrokkenen vooraf te informeren en raadplegen over de gewenste inhoud en diepgang van het Plan-MER. Na de Rijksstructuurvisie zal ook een Tracébesluit worden genomen. Daarbij zal een Milieu-effectrapport op inrichtingsniveau worden opgesteld. Zie hoofdstuk 6 voor meer informatie over de procedures.

Figuur 1 De ruit van Rotterdam



1.3 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk (2) is beschreven welke stappen er eerder zijn gezet in het project Rotterdam Vooruit. In hoofdstuk 3 zijn de problemen van het infrastructuurnetwerk van de regio Rotterdam geschetst en staat het doel van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding beschreven. In hoofdstuk 4 zijn de mogelijke alternatieven beschreven en is uitgewerkt hoe daarvoor varianten zullen worden ontwikkeld. In hoofdstuk 5 is beschreven welk milieuonderzoek er zal worden uitgevoerd in het kader van het Plan-MER en welke detailniveau dit zal hebben. De te volgen procedure en de inspraakmogelijkheden zijn beschreven in hoofdstuk 6.

2. Rotterdam Vooruit

2.1 Aanpak van Rotterdam Vooruit

Met het oog op het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen in de regio Rotterdam is begin 2009 de Verkenning 'Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar' of kortweg 'Rotterdam Vooruit' gestart. Hierin hebben de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van VROM, de stadsregio Rotterdam, de gemeente Rotterdam en de provincie Zuid-Holland samen onderzocht wat er nodig is om de Rotterdamse regio bereikbaar te maken en te houden.

Het doel van de MIRT Verkenning Rotterdam Vooruit was om te komen tot:

- een gedragen beeld van de problematiek, de belangrijkste opgaven en de oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio in de periode tot 2040 met multimodaliteit (auto, OV en fiets), integraliteit, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit als uitgangspunt.
- een beeld van de kosten en de (maatschappelijke) baten van de oplossingen, inclusief mogelijkheden van publiekprivate samenwerking.
- een beeld van de belangrijkste milieueffecten, uitgewerkt in een plan-MER.
- de voorbereiding van aansluitende planuitwerking- en besluitvormingstrajecten

In Rotterdam Vooruit is breed gekeken naar de samenhangen tussen:

- autoverkeer, openbaar vervoer en fiets;
- personen- en goederenvervoer;
- het beter benutten van bestaande en de aanleg van nieuwe infrastructuur;
- de bereikbaarheid, ruimtelijke ontwikkeling en duurzaamheid (milieu).

Overheden (regionale, lokale en Rijkspartijen), maatschappelijke partijen én burgers zijn betrokken bij de probleemanalyse, de visievorming en de afweging van de oplossingen. Hiertoe zijn in februari en maart 2009 grootschalige publieksraadplegingen geweest. Inwoners uit de regio konden hun bereikbaarheidsknelpunten aangeven en oplossingen aandragen. Ter verdieping van de resultaten zijn in augustus en september van 2009 burgerpanels gehouden.

2.2 Onderzoek naar oplossingen en effecten

In het kader van 'Rotterdam Vooruit' is een uitgebreide analyse uitgevoerd van de knelpunten in de bereikbaarheid. Belangrijke knelpunten op de weg zijn de gebrekkige doorstroming op de Beneluxcorridor en de kwetsbaarheid van de ontsluiting van de haven. Voor deze knelpunten zijn verschillende oplossingsrichtingen in beeld gebracht. Er is onder meer gekeken naar een westelijke stadsbrug ter hoogte van de Stadshavens, een 3^e Beneluxtunnel als stedelijke verbinding, een Oranjeverbinding en een Blankenburgverbinding.

Als stedelijke verbinding biedt een 3^e Beneluxtunnel, vanwege de complexiteit van de aansluitingen van een derde tunnel op het Kethelplein en de Beneluxster en de kosten daarvan, geen oplossing. Een westelijke stadsbrug bij de Stadshavens is uit het oogpunt van de ruimtelijke ontwikkelingen in Stadshavens en de ontwikkeling van de rivieroever weliswaar kansrijk, maar draagt te weinig bij om als op zichzelf staande oplossing het probleem op de Beneluxcorridor op te lossen. Een Blankenburgverbinding of Oranjeverbinding vormen beide wel kansrijke alternatieven.

Van deze oplossingsrichtingen zijn de kosten en de baten onderzocht. In een 'Tussenrapport Plan-MER' zijn de milieu-effecten van de verschillende oplossingsrichtingen in kaart gebracht. De uitkomsten van dit en andere onderzoeken zijn meegenomen in het Masterplan. Ten behoeve van het Tussenrapport Plan-MER bij Masterplan is in juni 2009 een Notitie Reikwijdte en Detailniveau uitgebracht. Over het Tussenrapport Plan-MER heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage in november 2009 een advies uitgebracht.

2.3 Masterplan

'Rotterdam Vooruit' heeft geresulteerd in een Masterplan, waarin een bestuurlijke visie op het infrastructuurnetwerk in de regio Rotterdam is gegeven. Verder bevat het een keuze voor een aantal concrete projecten om de infrastructuur van de regio Rotterdam te verbeteren.

In het Masterplan is geconstateerd dat een Nieuwe Westelijke Oeververbinding noodzakelijk is om de Beneluxcorridor te ontlasten en de ontsluiting van het Haven-Industrieel Complex te verbeteren. Hiertoe wordt een keuze gemaakt tussen een Oranjetunnel en een Blankenburgtunnel. In het Masterplan is nog geen voorkeur voor een van beide uitgesproken. Het Masterplan is vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg MIRT (BO MIRT) van 29 oktober en de afspraken zijn vastgelegd in de Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT najaar 2009¹.

¹ Kamerstuk 32123-A nr. 19

3. Probleemstelling en doel Nieuwe Westelijke Oeververbinding

3.1 Probleemstelling

In het kader van de Verkenning Rotterdam Vooruit zijn de knelpunten in het infrastructuurnetwerk in de regio Rotterdam in brede zin geanalyseerd.

De stadsregio Rotterdam wordt in belangrijke mate ontsloten door de ruit rond Rotterdam, die wordt gevormd door de A20, A16, A15 en de A4. De A20 loopt in het westen door tot in het Westland, met de zogeheten Greenport Westland. De A15 loopt door naar de Maasvlakte, en ontsluit de mainport en het Haven-Industrieel Complex (HIC). De Nieuwe Waterweg / Nieuwe Maas loopt als een langgerekte barrière van oost naar west door de gehele stadsregio Rotterdam. De Nieuwe Waterweg / Nieuwe Maas wordt gekruist met de Van Brienenoordbrug en met de Benelux-tunnel. In het stadscentrum vormen van oost naar west de Willemsbrug, de Erasmusbrug en de Maastunnel de enige oeververbindingen.

Hierbij zijn de volgende problemen geïdentificeerd.

Knelpunt Beneluxcorridor als onderdeel van de A4-corridor.
Uit de Landelijke Markt en CapaciteitsAnalyse (LMCA) Wegen (V&W, 2007) is gebleken dat de bereikbaarheidsdoelstellingen uit de Nota Mobiliteit op de Ruit van Rotterdam, zonder extra maatregelen, in 2020 (en daarna) niet worden gehaald. Daarbij is ervan uitgegaan dat de geplande wegenprojecten – de aanleg van de A4 Delft-Schiedam, de verbreding van de A15 Maasvlakte-Vaanplein en de aanleg van de A13/16 – zijn gerealiseerd. Eén van de meest urgente problemen doet zich voor in de Beneluxcorridor (A4 Kethelplein-Beneluxplein). Er is berekend dat de I/C-verhouding (verhouding tussen de optredende intensiteit en de capaciteit van een wegvak) in de Beneluxcorridor in 2020 boven 0,90 ligt. Dit resulteert in langere reistijden en lagere trajectsnelheden. Het knelpunt in de Beneluxcorridor treedt op bij elk scenario voor

de economische groei. De basiskwaliteit voor bereikbaarheid en betrouwbaarheid die in de Nota Mobiliteit is geformuleerd wordt in deze corridor in geen enkel scenario gehaald. Deze worden ook niet behaald wanneer – conform de zogenoemde zevensprong (of ladder) van Verdaas – wordt ingezet op mobiliteitsmanagement, dynamisch verkeersmanagement of openbaar vervoer.

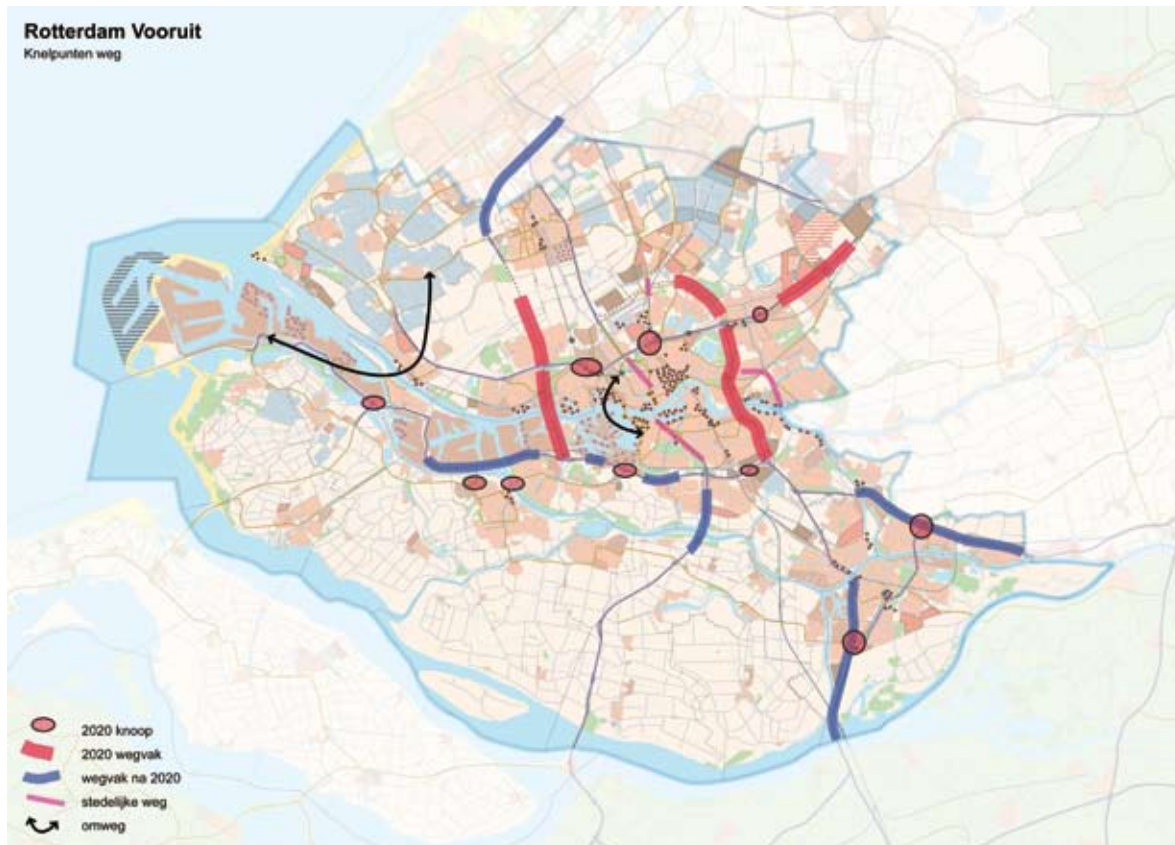
Omweg Noord-Zuid

Door het beperkte aantal oeververbindingen en de afstand tussen deze oeververbindingen is er bij verplaatsingen tussen ‘noord’ en ‘zuid’ bovendien sprake van een soms grote omweg ten opzichte van de hemelsbrede afstand. Het verkleinen van de verplaatsing zal leiden tot minder voertuigkilometers en kortere reistijden. Dit geldt voor de verbindingen tussen Voorne Putten en de belangrijkste bestemmingen binnen de Randstad, maar ook voor de relatie tussen het Haven-Industrieel Complex en de Greenport.

Kwetsbare bereikbaarheid Haven Rotterdam

Het beperkte aantal oeververbindingen maakt de ontsluiting van het Haven-Industrieel Complex en de bereikbaarheid van woongebieden kwetsbaar. Het verkeer van en naar het achterland is aangewezen op de A15. Alternatieve routes bij stremmingen op de A15 zijn weliswaar aanwezig maar beperkt in capaciteit. De A15 heeft ten westen van de Beneluxtunnel geen volwaardige parallelle verbinding. De uitvoering van het project A15 Maasvlakte-Vaanplein betekent een verbetering, maar de capaciteit van de Botlekpassage is bij stremming van de Botlektunnel en/of de verbrede Botlekbrug beperkt; dit maakt de Botlekpassage tot een kwetsbaar deel van de A15.

Figuur 2 Knelpunten in de weginfrastructuur



Het achterblijven van de bereikbaarheidsdoelen, de problematiek op de Beneluxcorridor, de slechte verbinding tussen 'noord' en 'zuid' en de eenzijdige ontsluiting van het Haven-Industrieel Complex zijn redenen voor aandacht. De gevolgen van een slechte bereikbaarheid zijn groot. Niet alleen wordt het moeilijk om snel en comfortabel te reizen of lading te vervoeren, filerijden is ook milieubelastend en de economische schade die het veroorzaakt is aanzienlijk. Bij een slechte bereikbaarheid van de mainport zal deze als werklocatie steeds minder aantrekkelijk worden, terwijl hier, onder andere door de komst van Maasvlakte 2, wel een groei van werkgelegenheid wordt verwacht.

3.2 Doelen van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding

In het Masterplan is geconstateerd dat een Nieuwe Westelijke Oeververbinding noodzakelijk is om de Beneluxcorridor te ontlasten en de ontsluiting van het Haven-Industrieel Complex te verbeteren. Letterlijk staat hierover in het Masterplan:

Goede doorstroming op de A4-corridor is essentieel. Uit analyses blijkt dat de Beneluxcorridor al voor 2020 een groot en urgent knelpunt is. Een Tweede Westelijke Oeververbinding kan dit grotendeels oplossen. Deze tweede oeververbinding draagt bovendien bij aan de verbetering van de ontsluiting van het Haven Industrieel Complex en de Greenport/Westland. Daarnaast ondersteunt het de verdere ontwikkeling van de A4-corridor als vitale bereikbaarheidsas van de Zuidvleugel en de Randstad, waarbij de A4-Zuid als volgende stap zinvol is. Deze doelen zullen ten behoeve van het vervolgproces nader worden geoperationaliseerd.

3.3 Scope van het project

In het licht van de doelen van het project is de uitwerking van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding in het Plan-MER gericht op een verbinding die de A15 of N15 ten zuiden van de Nieuwe Waterweg verbindt met de A20 of N213 (de verlengde A20) ten noorden van de Nieuwe Waterweg, ten westen van de Beneluxtunnel.

4. Tracés: alternatieven en varianten

4.1 Alternatieven

In het Masterplan Rotterdam Vooruit zijn twee tracés aangegeven voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding:

1. het Oranjetracé, dat ter hoogte van de Maeslantkering ligt;
2. het Blankenburgtracé, dat ten oosten van Maassluis/Rozenburg ligt.

Figuur 3 geeft de globale ligging van de tracés aan. Voor deze verbinding wordt, conform het Masterplan, uitgegaan van een tunnel. Bij de ontwikkeling van varianten, zoals beschreven in paragraaf 4.4., zal echter de mogelijkheid van een brug nogmaals worden afgewogen.

4.2 Typering tracés van de alternatieven

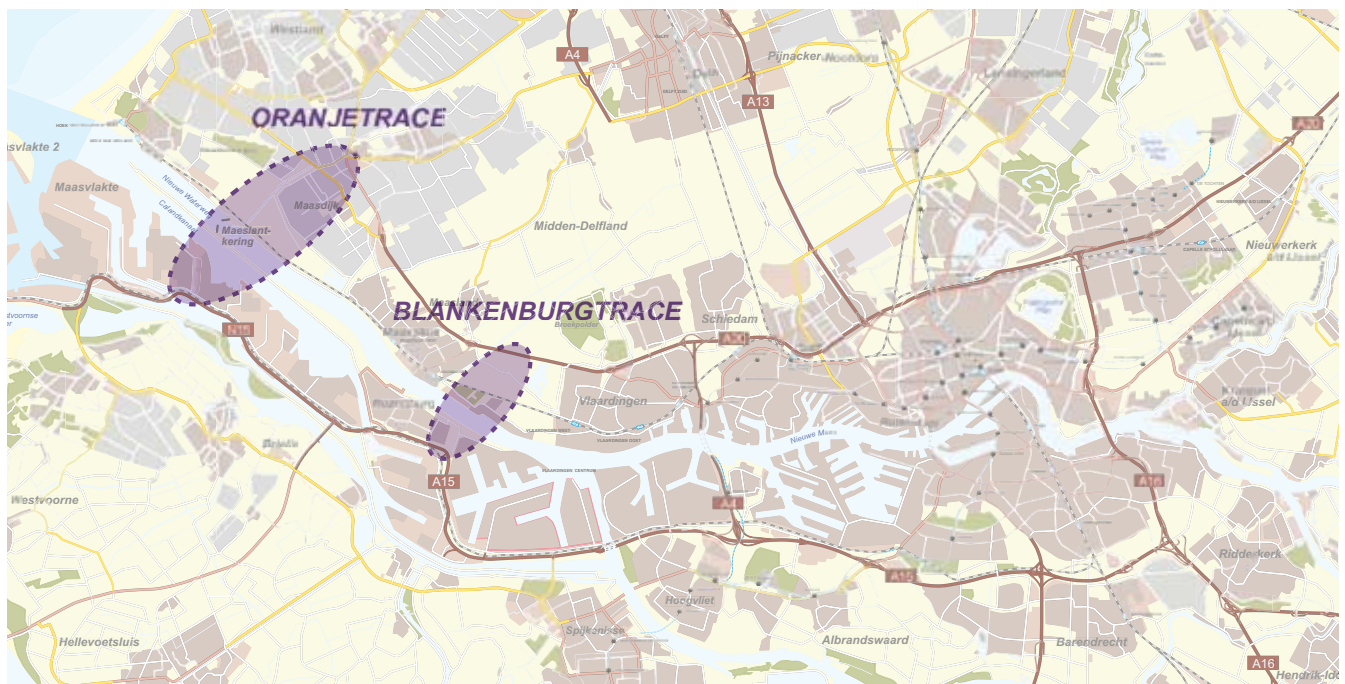
Oranjeverbinding

Het tracé van de Oranjeverbinding ligt ter hoogte van de Maeslantkering; de verbinding loopt tussen de A15 en

knooppunt Westerlee. Uit verkeersberekeningen die zijn uitgevoerd in het kader van het Masterplan is naar voren gekomen dat de Oranjeverbinding kan worden uitgevoerd met 2x2 rijstroken. De Oranjeverbinding kruist de Nieuwe Waterweg en het Calandkanaal, waarbij het Calandkanaal geschikt is (en moet blijven) voor grote zeeschepen. De diepteligging van een eventuele tunnel wordt bepaald door het vaarwegprofiel van het Calandkanaal. De keuzemogelijkheden voor de ligging van de Oranjeverbinding wordt vooral bepaald door de nabijheid van de Maeslantkering. De stabiliteit van deze kering vereist dat er in het gebied aan weerszijde van de kering, maar zeker aan de oostzijde, de ondergrond niet wordt aangetast.

Het tracé van de Oranjeverbinding ligt aan de zuidzijde van Calandkanaal in een zone die gereserveerd is voor infrastructuur (bij de Rijnweg). In deze zone staan hoogspanningsmasten en ligt een groot aantal kabels en leidingen die door middel van zinkers het Calandkanaal en de Nieuwe Waterweg kruisen.

Figuur 3 Zoekgebied van beide tracés



Ten behoeve van de aansluiting op de A15 bestaat de mogelijkheid dat een 2e Dintelhavenbrug nodig is. Onderzocht zal worden in hoeverre het mogelijk is om het tracé van de Oranjeverbinding verder naar het oosten te leggen.

Aan de noordzijde van de Nieuwe Waterweg buigt het tracé naar de N223 om naar het nieuwe knooppunt Westerlee te gaan. Het tracé doorsnijdt bestaande bedrijventerreinen en glastuinbouw.

Blankenburgverbinding

Het tracé van de Blankenburgverbinding ligt ten oosten van Maassluis en Rozenburg. Volgens verkeersberekeningen die in het kader van het Masterplan zijn gemaakt, zou moeten worden uitgegaan van een 2x3 weg tussen de A15 ten oosten van Rozenburg en de A20 ten oosten van Maassluis. De Blankenburgverbinding kruist (alleen) de Nieuwe Waterweg.

Aan de zuidzijde van de Nieuwe Waterweg is een tracé-reservering aan de oostkant van Rozenburg, parallel aan de Botlekweg. Er is in het verleden rekening gehouden met de realisatie van een knooppunt met de A15.

Aan de noordzijde speelt de aanwezigheid van een voor de Randstad bijzonder veenweidegebied een rol, dat bezocht wordt door natuurliefhebbers en recreanten. Bij elke mogelijke ligging wordt dit gebied doorsneden, zij het op verschillende plaatsen, met verschillende hoogteliggingen en daardoor met verschillende effecten.

In het zoekgebied liggen delen van de Rijksbufferzone Midden Delfland, een surfplas, bestaande kassen en het uitbreidingsgebied voor bedrijven van Maassluis. Aandacht zal worden gegeven aan de ligging van de bestaande aansluiting op de A20 (no. 7 Maassluis). De mogelijkheid wordt onderzocht of de westelijke bedrijventerreinen van Vlaardingen direct kunnen worden aangesloten op de nieuwe oeververbinding.

4.3 Kaders voor de ontwikkeling van varianten

In het kader van het Plan-MER wordt voor de Oranje- en Blankenburgverbinding een aantal varianten ontwikkeld. Hierbij geldt een aantal uitgangspunten en randvoorwaarden.

Uitgangspunten ten aanzien van toekomstige ontwikkelingen

In de komende jaren zal een groot aantal ontwikkelingen plaatsvinden in de infrastructuur. In het project wordt onder meer rekening gehouden met de aanwezigheid van:

- A4 Midden-Delfland (Delft - Schiedam) (2+3);
- A15 Maasvlakte - Vaanplein (2x3 plus 2x2);
- A13 - A16 (2x2);

- 3-in-1 Project (Verlengde Veilingroute, Aanpassing knooppunt Westerlee en tweede ontsluitingsweg Hoek van Holland);
- handhaven van de veerverbinding tussen Rozenburg en Maassluis
- een opwaardering van het openbaar vervoer in de regio.

In ruimtelijk opzicht wordt voor 2020 onder meer rekening gehouden met:

- de ontwikkeling van de Stadshavens;
- de verplaatsing van het fruitcluster van de Merwehaven naar de Waal/Eemhaven;
- (gedeeltelijke) ingebruikname van Maasvlakte 2.

Ruimtelijke randvoorwaarden

In het ontwerpproces zal rekening worden gehouden met de aanwezigheid van stedenbouwkundige, landschappelijke, recreatieve en/of technische elementen, zoals:

- bebouwingsconcentraties in de gemeenten Vlaardingen, Maassluis en Rozenburg
- industriële (haven) complexen
- nabijheid van onderdelen van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en Natura 2000
- landschappelijke waarden, onder meer die van Midden Delfland
- de aanwezigheid van de Maeslantkering met vrije zone
- het vaarwegprofiel van de Nieuwe Waterweg en het Calandkanaal
- de spoorlijn Rotterdam Centraal - Hoek van Holland Haven en de Havenspoorlijn/Betuwelijn
- kruisende wegen
- de ligging van (primaire) waterkeringen en kaden
- aanwezigheid van kabels en leidingen

Tunnel onder de Nieuwe Waterweg

Bij het ontwerpen van een tunnel zal, in verband met de doorsnijding van de dijk, langs de Nieuwe Waterweg een vervangende waterkering moeten worden gerealiseerd. De meest voor de hand liggende oplossing hiervoor is een dijk. Bij een korte tunnel wordt dit een zogenaamde kanteldijk, dit is een dijk die is 'omgelegd' rond de tunnelmond. Bij een lange tunnel zou een aparte dijk rond de tunnelmond kunnen worden aangelegd. Andere mogelijkheden voor een vervangende waterkering zullen ook worden onderzocht.

Een tunnel kan als boortunnel of als zinktunnel worden uitgevoerd. Bij een zinktunnel wordt een sleuf in de bodem van de waterweg gebaggerd, waarna de tunnelelementen daarin worden gelegd. Op land wordt de tunnelconstructie in een gegraven sleuf opgebouwd, waarna de tunnel wordt afgedekt met grond. Een boortunnel wordt, vanuit een startschacht, met een boor onder de grond door geboord. Dit heeft als voordeel dat het landschap grotendeels intact kan blijven.

Wel moet er een start- en een eindschacht worden gegraven om de boor te kunnen plaatsen. Nadeel van een boortunnel is dat deze dieper moet komen dan een zinktunnel; er moet tijdens de aanleg een voldoende dikke grondlaag boven blijven zitten. Deze keuze wordt op hoofdlijnen uitgewerkt

Ontwerprichtlijnen

Gezien de te verwachten verkeersintensiteiten wordt er voorslagnog van uitgegaan dat de verbinding als autosnelweg wordt aangelegd. Bij het ontwerp van autosnelwegen en tunnels gelden richtlijnen. Voor de gedeelten van de weg buiten de tunnels wordt gebruik gemaakt van de Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen (NOA), in de tunnels gelden daarnaast andere richtlijnen.

Ten aanzien van de tunnelveiligheid is de Beleidsnota Tunnelveiligheid leidend. Deze beleidsnota geeft aan dat er door tunnels die een oeververbinding vormen geen vervoer van brandbare of giftige gassen is toegestaan. Op dit moment wordt er daarom van uitgegaan dat de nieuwe tunnel een categorie C tunnel zal worden.

Tol als bekostigingsmiddel voor de oeverkruising

In het kader van de Plan-MER zal ook een optie worden beschouwd waarbij tolheffing wordt gebruikt om de NWO geheel of gedeeltelijk te bekostigen. Tolheffing heeft invloed op het gebruik van de verbinding en van het aangrenzend verkeersnetwerk. Bezien zal worden of dit in het Plan-MER in de vorm van een scenario-analyse zal worden opgepakt, of dat hier sprake is van een apart te ontwikkelen variant.

4.4 Werkwijze bij de ontwikkeling van varianten

Scope van de varianten

Bij de variantontwikkeling worden keuzen in beeld gebracht met betrekking tot de verbinding tussen A15 of N15 ten zuiden van de Nieuwe Waterweg en de A20 of N213 ten noorden daarvan, inclusief de oeverkruising, de toeleidende wegen, de aansluitingen op het hoofdwegenet en de aanpassingen die in de nabijheid van de aansluitingen aan het hoofdwegenet nodig zijn om deze goed te laten functioneren. Dit laatste betekent dat bijvoorbeeld een extra rijstrook op de A20 tot de volgende aansluiting, behoort tot de variant.

Eerdere alternatievenstudie

In eerdere studies zijn ten behoeve van een beoordeling van een Oranje- en Blankenburgverbinding bandbreedte-analyses gemaakt om de 'uitersten' van deze alternatieven te onderzoeken. Doel was om na te gaan of een keuze tussen Oranje- of Blankenburgverbinding in belangrijke mate af zou hangen van de variant die, binnen het alternatief, gekozen zou worden.

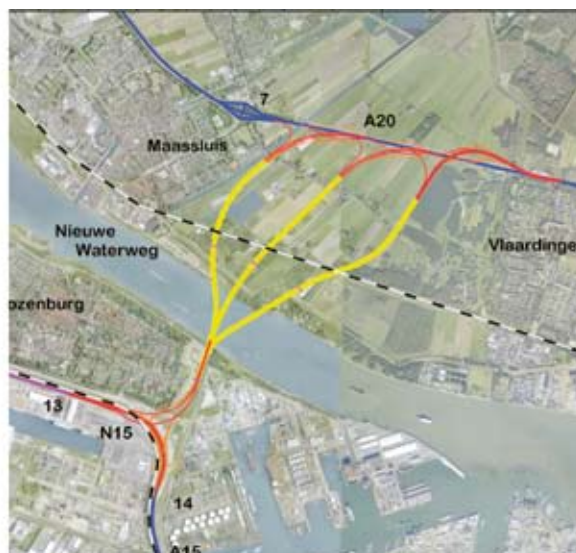
De 'uitersten' betreffen:

1. het tracé; zoals een zo westelijk en een zo oostelijk mogelijke ligging; met tussenvormen;
2. de lengte van de tunnel; de kortst mogelijke en de langst mogelijke;
3. de uitvoeringstechniek; hiervoor bestaan twee mogelijkheden: boren en afzinken.

Figuur 4 Variaties in bandbreedteonderzoek



Oranjeverbinding



Blankenburgverbinding

Resultaten van deze bandbreedteanalyse worden gebruikt bij de ontwikkeling van de varianten voor de Plan-MER.

Ontwikkeling van varianten in het kader van het Plan-MER

Bij de ontwikkeling van varianten voor beide alternatieven (Oranje- en Blankenburgverbinding) wordt een systematische aanpak gebruikt. Onderdeel van het Plan-MER is dat in kaart wordt gebracht welke eisen er aan de nieuwe verbinding gesteld zullen worden. Deze eisen komen aan bod in ontwerp vragen op een aantal gebieden.

A- De functie van de verbinding

- verkeerskundig; welke nieuwe verbindingen worden geboden (verbinding en aansluitingen op A15 en A20)
- eventuele aansluitingen op lokale wegennet
- wegsoort (autosnelweg of autoweg)
- wegcapaciteit (hoeveel rijstroken per richting)
- eventuele doelgroepenstroken (voor vrachtverkeer)
- eventuele tolvoorzieningen
- eventuele verzorgingsplaatsen of andere voorzieningen
- vormgevingsprincipe weg en kunstwerken.

B- Het beschermen van de leefomgeving van de weg

- lucht
- geluid
- externe veiligheid
- bodem en water
- natuur
- landschap, cultuurhistorie en archeologie.

C- Het beperken van het effect op het verbonden gebied, danwel het benutten van kansen.

- minimaliseren van barrièrewerking
- beperken van onderbreken van zichtlijnen
- beperken van onderbreken van kruisende infrastructuur en landschapselementen
- beperken van ruimtebeslag
- optimaliseren van architectonische waarde van de weg vanuit de omgeving
- eventuele waardecreatie door combinatie met bedrijvenlocaties, woningbouw en/of recreatieve voorzieningen.

Het kunnen voldoen aan deze functionele eisen en rekening houden met dwangpunten zal in balans moeten staan tot de financiële, beleidsmatige en wettelijke randvoorwaarden die voor dit project gelden.

De ontwerp vragen vormen de bouwstenen bij de ontwikkeling van varianten voor de beide alternatieven. Door keuzes met elkaar te combineren ontstaat een 'boom' met een groot aantal mogelijke varianten, met de volgende kenmerken:

1. het dwarsprofiel van de weg (rijstroken, breedte)
2. een horizontaal tracé; de ligging in het gebied
3. een vertikaal tracé, inclusief de lengte van de tunnel
4. inrichting van aansluitingen/knooppunten
5. gewenste voorzieningen ter beperking van milieuhinder
6. de wijze van inpassing in het landschap.

In het Plan-MER wordt hieruit een keuze gemaakt voor een beperkt aantal realistische en logische varianten, waarvan de milieueffecten in kaart zullen worden gebracht. De varianten zullen globaal, en zoveel mogelijk functioneel, worden beschreven. De uitwerking van de gekozen variant vindt plaats in de volgende fase van het project: de Tracé-wetprocedure met Inrichtings-MER en (Ontwerp) Tracébesluit.

5. Het Plan-MER

5.1 Algemene aanpak

Een Milieu Effect Rapport (MER) is een rapport dat het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming moet geven. In dit geval gaat het om de besluitvorming over de Rijksstructuurvisie. De hoofdzaken van een MER zijn het in beeld brengen van mogelijke alternatieven voor het voornemen en het beschrijven van de milieueffecten van deze alternatieven.

Zoals in paragraaf 4.4 is beschreven is de ontwikkeling van varianten voor beide alternatieven een belangrijke opgave in dit MER. Hierbij is het van belang dat de volledige bandbreedte van mogelijke milieueffecten in beeld komt.

De milieu-effecten van de varianten worden in beeld gebracht aan de hand van zo mogelijk kwalitatieve en indien nodig kwantitatieve methoden. De diepgang van de effectbeschrijving is daarbij gericht op:

- het maken van een keuze tussen alternatieven en varianten;
- het in kaart brengen van onmogelijkheden, de zogenaamde 'showstoppers'; showstoppers kunnen ontstaan als blijkt dat een bepaalde variant technisch onmogelijk is, maar ook als blijkt dat een variant niet is in te passen binnen de milieu- of natuurregelgeving.
- het in beeld brengen van de wenselijkheid en noodzaak van mitigerende (verzachtende) maatregelen, bijvoorbeeld geluidsschermen.

De effecten worden beoordeeld ten opzichte van een zogenoemde referentiesituatie. Dit is de situatie die is ontstaan wanneer de maatregelen aan de infrastructuur en de ruimtelijke ontwikkelingen die nu al ingezet zijn, gerealiseerd worden, maar wanneer er geen Nieuwe Westelijke Oeververbinding wordt aangelegd. De effecten worden in beeld gebracht voor het jaar 2020 en er wordt een doorkijk gegeven naar 2030.

In de effectbeschrijving zal het accent liggen op de permanente effecten van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Tijdelijke effecten zullen in kaart worden gebracht wanneer ze van invloed kunnen zijn op de keuze tussen varianten.

Het plangebied is het gebied waarin de ingreep plaatsvindt. Het studiegebied is het gebied waarin de effecten van de ingreep merkbaar zijn. De omvang van het studiegebied verschilt per milieu-aspect; het zal dan ook in het Plan-MER per aspect worden vastgesteld.

De nu voorziene aanpak van de effectbeschrijvingen in het Plan-MER is, per thema, beschreven in de volgende paragrafen.

5.2 Verkeer en vervoer

De Nieuwe Westelijke Oeververbinding moet een oplossing bieden voor de voorspelde verkeersproblemen in de Beneluxcorridor en de eenzijdige ontsluiting van de haven. Het is de bedoeling dat de alternatieven en varianten hiervoor een oplossing bieden. Het verkeersonderzoek in het Plan-MER zal dan ook voor een deel zijn gericht op de mate waarin de alternatieven en varianten deze problemen oplossen.

Daarnaast zal het verkeersonderzoek zich richten op de (neven)effecten van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. De verbinding zou de verkeersintensiteiten elders op het wegennet zodanig kunnen verhogen dat hierdoor het netwerk minder optimaal kan worden benut. Bij verkeersanalyses in het kader van het Masterplan is gebleken dat op voorhand niet kan worden uitgesloten dat zich op onder meer de volgende wegvakken problemen kunnen voordoen:

- de (verlengde) Veilingroute
- de N211 (Wippolderlaan) en aansluiting Harnasch
- de N57 van Hellevoetsluis tot de A15
- de A20 (anders dan aansluitend aan de tracés).

In het Plan-MER zal het optreden van knelpunten elders op het wegennet worden onderzocht. Hierbij zal ook worden bezien of en zo ja welke maatregelen genomen moeten worden om deze knelpunten op te lossen. De uitwerking van de netwerkmaatregelen in de vorm van concrete ontwerpen behoort echter niet tot de scope van het Plan-MER.

Het verkeersonderzoek zal worden uitgevoerd met behulp van een verkeersmodel, in dit geval met model NRM 2.4. Dit is het model dat door de rijksoverheid voor verkeersanalyses met betrekking tot het hoofdwegennet wordt gebruikt. Daarnaast wordt de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet in beeld gebracht met het model RVMK 2.3. Dit is een model dat speciaal is gericht op het onderliggende wegennet in een kleiner gebied. Met deze modellen kunnen veel gegevens worden geleverd die een beeld geven van de bereikbaarheid, betrouwbaarheid en robuustheid van het wegennet. Met de uitkomsten van het modelonderzoek zal worden getoetst of aan de streefwaarden en doelstellingen wordt voldaan.

In het verkeersonderzoek zal worden gekeken naar de effecten van tolheffing op de oeververbinding op de verkeersintensiteiten op deze verbinding, en op het netwerk als geheel.

5.3 Luchtkwaliteit

Het gebruik van infrastructuur heeft effecten op de luchtkwaliteit. In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen waar de kwaliteit van de buitenlucht aan moet voldoen. In een gebied waar de grenswaarden al overschreden worden, mag een nieuw plan niet bijdragen aan een verdere toename van die overschrijding. In dat geval zijn compenserende maatregelen noodzakelijk.

Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) heeft voor een bepaald pakket van ruimtelijke en infrastructurele maatregelen de effecten op de luchtkwaliteit in beeld gebracht, en geeft op grond daarvan aan welke compenserende maatregelen noodzakelijk zijn om de vereiste kwaliteit van de buitenlucht te realiseren. De Nieuwe Westelijke Oeververbinding is nu nog niet opgenomen in het NSL, maar zal te zijner tijd voor het NSL worden aangemeld.

Ten behoeve van het vergelijken van de alternatieven zal in het Plan-MER de toe- en afname van de concentraties van fijn stof en NO_x bij de verschillende alternatieven in kaart worden gebracht. De toe- en afnames worden berekend voor verschillende maatgevende wegvakken. Daarnaast zullen de absolute concentraties worden berekend. Hiermee wordt in beeld gebracht of de alternatieven kunnen voldoen aan de wet- en regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit.

5.4 Geluid

De beschrijving van de effecten op geluid wordt in belangrijke mate bepaald door de Wet geluidhinder. Deze wet is erop gericht om het aantal geluidgehinderden te beperken en geeft normen voor de geluidsbelasting aan de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen en

scholen. In de normering wordt onderscheid gemaakt tussen de dagperiode, de avondperiode en de nachtperiode. Voor wegverkeerslawaaï bedraagt de voorkeursgrenswaarde bij geluidgevoelige bestemmingen 48 dB. De hoogst toelaatbare grenswaarde ligt tussen de 53 dB en 68 dB. De precieze grenswaarde is afhankelijk van het soort weg, het moment waarop de weg en de geluidsgevoelige bestemmingen gerealiseerd zijn en de vraag of eerder een hogere grenswaarde verleend is.

De geluidberekeningen in het Plan-MER zullen zich richten op het in kaart brengen van de verschillen tussen de alternatieven en varianten. Hierbij worden de geluidcontouren rond de wegen in het studiegebied in kaart gebracht en wordt vastgesteld hoeveel geluidsgevoelige bestemmingen er binnen deze contouren liggen. De contouren geven de mate van hinder aan. Daarnaast zal worden bepaald of, en zo ja welke, geluidwerende voorzieningen nodig zijn om aan de geluidnormen te kunnen voldoen.

5.5 Veiligheid

Het Plan-MER zal zich richten op zowel de zogenoemde externe veiligheid, de (on)veiligheid ten gevolge van gevaarlijke stoffen, als op gebiedsveiligheid, de veiligheid in het geval van calamiteiten.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg brengt bepaalde risico's met zich mee. Er wordt hierbij onderscheid gemaakt in het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Voor deze risico's is de 'Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' van toepassing.

Het plaatsgebonden risico is de kans dat er in een jaar op een bepaalde plaats een persoon ten gevolge van een verondersteld ongeval van de betreffende activiteit komt te overlijden. Het groepsrisico is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang.

Het Plan-MER zal beschrijven hoe deze beide risico's veranderen bij de verschillende alternatieven en varianten; zowel op de verbinding zelf als elders op het wegennet. Uitgangspunt hierbij is dat de Nieuwe Westelijke Oeververbinding een categorie C tunnel zal worden, waarin bepaalde gevaarlijke stoffen niet mogen worden vervoerd.

De alternatieven en varianten zullen naar verwachting de mogelijkheden voor bereikbaarheid van het haven-industrieel complex en Voorne-Putten voor hulpdiensten en de ontruimings- en evacuatiemogelijkheden uit deze gebieden vergroten. Het Plan-MER geeft een kwalitatieve analyse van deze gebiedsveiligheid bij calamiteiten en incidenten. Daarnaast zal worden gekeken naar de (interne) verkeersveiligheid op de weg.

5.6 Bodem

Ten behoeve van de aanleg van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding zal het nodige grondverzet plaatsvinden. Dit grondverzet speelt vooral een rol in de uitvoeringsfase en is mede bepalend voor de aanlegkosten. Hiertoe zal later in het planproces een gedetailleerde grondbalans worden opgesteld. Het Plan-MER gaat hier dan ook nog niet op in. Wel zal het Plan-MER op hoofdlijnen inzicht geven in de kans dat er bodemverontreinigingen aanwezig zijn ter plaatse van de geprojecteerde tracés van de alternatieven en varianten. Hiertoe zal gebruik gemaakt worden van reeds beschikbare bodemkwaliteitskaarten.

5.7 Water

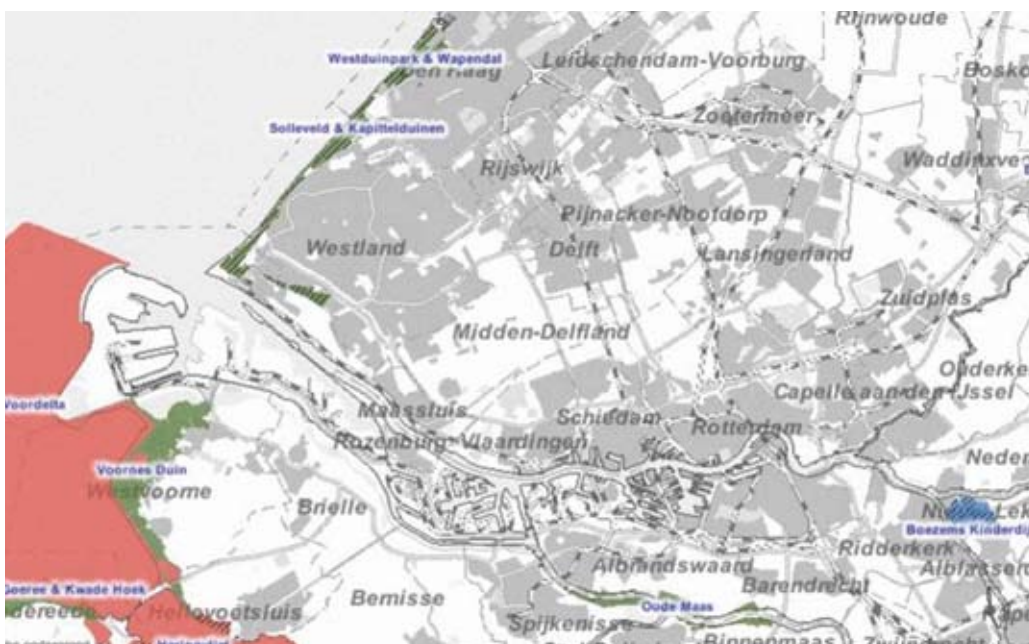
Een Nieuwe Westelijke Oeververbinding kruist de Nieuwe Waterweg en het Calandkanaal. De nieuwe infrastructuur heeft invloed op het regionale watersysteem. Mogelijk zal dit aangepast moeten worden als gevolg van doorsnijdingen van sloten en vaarten. Effecten hierop en op de mogelijkheden voor de wateropgave voor waterberging worden in het Plan-MER kwalitatief in beeld gebracht. Bij realisatie van een tunnel moet een vervangende primaire waterkering worden gerealiseerd. Het Plan-MER gaat ook in op de robuustheid van deze kering in relatie tot eventueel verhoogde waterstanden als gevolg van klimaatveranderingen.

Effecten op de kwaliteit van het oppervlaktewater, alsmede eventuele effecten op het grondwater zullen niet in de Plan-MER, maar in de planuitwerkingsfase verder in beeld gebracht worden.

5.8 Natuur

Er zijn verschillende natuurgebieden aanwezig in- of aangrenzend aan het plangebied van beide tracés voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Het gaat onder andere om delen van de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur, zoals de Nieuwe Waterweg, het Oranjekanaal, het Boonervliet, delen van de Oranjevlietpolder, en delen van de Rijksbufferzone Midden-Delfland ten zuiden en ten noorden van de A20 bij Vlaardingen. Het Plan-MER beschrijft op hoofdlijnen de invloed van de tracés op de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur en de overige natuurgebieden. Hiertoe worden de belangrijkste kenmerken van deze gebieden in kaart gebracht en wordt bezien in hoeverre de oppervlakte van deze gebieden door de tracés wordt beïnvloed. Verder wordt in kaart gebracht welke zwaarder beschermde soorten (opgenomen in tabel 1 en 2 van de Flora- en faunawet) er op en rond de tracés kunnen voorkomen. Het Plan-MER geeft op grond van deze analyse aan welke mitigerende of compenserende maatregelen noodzakelijk zijn bij eventuele beïnvloeding van het oppervlakte en bij eventuele verstoring van mogelijk voorkomende zwaarder beschermde soorten.

Figuur 5 Natura-2000 gebieden in de nabijheid van de tracés





Natura-2000 gebieden

De Natura-2000 gebieden vragen aparte aandacht, omdat voor deze categorie natuurgebieden het hoogste beschermingsniveau geldt. Voor deze gebieden zal worden vastgesteld of significant negatieve effecten (getoetst aan de instandhoudingsdoelstelling) kunnen worden uitgesloten. Indien dat niet het geval is, moet een zogenoemde passende beoordeling worden uitgevoerd. Het Staelduinse Bos, dat onderdeel is van het Natura-2000 gebied Solleveld & Kapittelduinen, ligt in de nabijheid van het Oranjetracé. Op grote afstand liggen de gebieden Oude Maas, Voornes Duin en Voordelta. Figuur 5 geeft de ligging van deze gebieden aan.

Het Plan-MER brengt de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura-2000 gebieden in beeld. Vervolgens wordt beoordeeld of significant negatieve effecten op basis van de beschikbare informatie kunnen worden uitgesloten. Een uitgebreide (en meer kwantitatieve) analyse van effecten op Natura-2000 gebieden wordt in het kader van het Tracébesluit uitgevoerd.

5.9 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

De aanleg van nieuwe infrastructuur vormt een ingreep in het aanwezige landschap en heeft hierop effecten. Meer dan bij de andere thema's zijn spelen de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de gebieden ook een belangrijke rol bij het ontwerp van de varianten. De inpassing van mogelijk tracés in het landschap is hierin een belangrijk proces. Dit is een iteratief proces waarbij het ontwerp in meerdere stappen wordt verfijnd, rekening houdend met de specifieke kenmerken en waarden van het landschap en de technische randvoorwaarden van de tunnel. Van de resulterende varianten worden de effecten op het landschap in het Plan-MER in beeld gebracht.

In de Nota Belvédère is het streven van het rijk verwoord om landschappelijke en cultuurhistorische waarden meer te betrekken bij ruimtelijke ontwikkelingen. De gekozen strategie is die van 'behoud door ontwikkeling'. Midden-Delfland is aangewezen als Rijksbufferzone en als zogeheten Belvédèregebied, onder andere vanwege het karakteristieke laagveenontginningslandschap. Hierin zijn openheid en de cultuurhistorische waarden van de agrarische gebieden van speciale betekenis. Voor Midden Delfland is ook een Landschapontwikkelingsplan opgesteld. Dit zogenoemde LOP omschrijft de ruimtelijke kwaliteit en geeft de gewenste ontwikkelingsrichting weer.

Daarnaast is sprake van (andere) cultuurhistorische en archeologische waarden. Tussen Hoek van Holland en Maasdijk ligt de Atlantik Wall met bunkers. Naast de Pettendijk ligt een oude dijk die door de Provincie

Zuid-Holland als belanghebbend is bestempeld. Er is ook sprake van diverse archeologische waarden. Deze waarden zijn wettelijk beschermd.

Het Plan-MER zal de landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden en de effecten van de varianten hierop in beeld brengen.

5.10 Speciale thema's

Vaak worden bij de beoordeling van alternatieven en varianten thema's gebruikt waarin verschillende milieuaspecten worden gebundeld. Door die thema's als invalshoek te gebruiken, ontstaat een andere 'bril' om naar de effecten te kijken. De effecten van de alternatieven en varianten zullen ook aan de hand van deze thema's worden beschreven.

Gezondheid

In juli 2009 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat in een beleidsbrief aan de Tweede Kamer aangegeven, dat in de verkenningen waarin verschillende tracéalternatieven in dichtbevolkte gebieden worden vergeleken, de effecten op gezondheid in beeld worden gebracht. De gezondheid van mensen kan worden beïnvloed door geluidhinder, luchtverontreiniging en door calamiteiten met gevaarlijke stoffen. De gezondheidssituatie van mensen is van veel factoren afhankelijk, de effecten van infrastructuur is er daar slechts één van.

Het Plan-MER brengt de gezondheidseffecten in beeld ten behoeve van het vergelijken van de alternatieven en varianten op dit punt. Het thema gezondheid kan hierbij worden gezien als een bundeling van de effecten op geluid, lucht en externe veiligheid. De effectbeschrijving geeft geen absoluut oordeel over de gezondheidsrisico's in een bepaald gebied, maar brengt de verbetering of verslechtering in de blootstelling aan bepaalde milieueffecten in beeld.

Klimaat

Bij het thema klimaat wordt enerzijds gekeken naar de uitstoot van broeikasgassen, en anderzijds naar de mate waarin de alternatieven bestand zijn tegen de effecten van klimaatverandering.

Het gebruik van infrastructuur brengt de uitstoot van CO₂ met zich mee. Door de uitstoot van CO₂ neemt het broeikas-effect toe. Daarom zijn internationale en nationale reductiedoelstellingen geformuleerd. In het Plan-MER wordt aan de hand van de verkeersgegevens een indicatie gegeven van de verandering van de CO₂-emissies. Door kortere routes en minder files kan de CO₂-emissie verminderen, maar de aanleg van nieuwe infrastructuur kan ook nieuw verkeer aantrekken, met meer CO₂ uitstoot tot gevolg.

Een andere invalshoek is de klimaatbestendigheid: in hoeverre zijn de ontwerpen van de alternatieven bestand tegen eventuele hogere rivierafvoeren? Dit is een vraag die met name in het ontwerpproces een rol speelt.

Ruimtelijke kwaliteit en economische effecten

De aanleg van nieuwe infrastructuur betekent dat het ruimtegebruik in het plangebied en de directe omgeving daarvan verandert. De ruimtelijke kwaliteit van het gebied kan in drie aspecten uiteengezet worden:

- De gebruikswaarde betreft de ruimtelijk economische aspecten en beschrijft de ruimtelijke indeling en de economische functies in het gebied: is het vooral een landbouwgebied, of wordt het gebied vooral gekenmerkt door de aanwezigheid van bedrijventerreinen
- De belevingswaarde beschrijft de waardering die aan het gebied wordt gegeven door gebruikers in het gebied, zoals bewoners, werknemers en recreanten.
- De toekomstwaarde van het gebied betreft vooral de kansen die het gebied heeft voor de toekomst, welke kansen worden versterkt, en welke kansen worden wellicht afgesneden?

Het begrip ruimtelijke kwaliteit geeft hierbij een combinatie van landschappelijke en meer economische aspecten.

5.11 Economische effecten en kosten- batenanalyse

Naast de milieu-effecten worden ook de (regionale) economische effecten van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding in kaart gebracht. Hierbij wordt onder meer gekeken naar de economische betekenis van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding op mainport en greenport, het Westland en Voorne Putten. Deze economische effecten vormen de input in een zogenoemde (maatschappelijke) kosten – batenanalyse (MKBA). Bij de kosten gaat het daarbij om de investerings- en onderhoudskosten, bij de baten gaat het om onder meer de maatschappelijke baten van een verbeterde bereikbaarheid. Een samenvatting van de economische effectenstudie en de MKBA wordt opgenomen in het Plan-MER.

5.12 Beoordelingskader

Het Plan-MER beschrijft niet alleen de effecten van de alternatieven, maar beoordeelt deze ook. Per aspect worden hiertoe beoordelingscriteria geformuleerd. Van deze criteria wordt omschreven welke omvang van het effect leidt tot welke beoordeling. De beoordeling kan plaatsvinden op basis van kwantitatieve of kwalitatieve informatie. Hierbij wordt vaak een vijfpuntsschaal gehanteerd. Dat betekent dat voor elk effect aangegeven zal worden of de effecten van de alternatieven en varianten ten opzichte van de referentiesituatie zeer positief (++) , positief (+), neutraal (o), negatief (-) of zeer negatief (- -) beoordeeld worden. De combinatie van aspecten, criteria en scoringsystematiek vormt samen het beoordelingskader.

De beoordeling van de alternatieven wordt in een beschrijving en in een scoringstabel inzichtelijk gemaakt.

6. Te volgen procedure

6.1 Rijksstructuurvisie en Plan-MER

De procedure die voor het vervolg zal worden doorlopen is geënt op de werkwijze zoals aanbevolen door de commissie Elverding. Hierbij wordt in een vroeg stadium de nut en noodzaak van een project vastgelegd. Bovendien wordt, in overleg met alle (bestuurlijke) partijen, een gedragen keuze gemaakt uit alle mogelijke alternatieven en varianten, waarna deze keuze wordt vastgelegd. De gedachte is dat daarna de Tracéwetprocedure voor de gekozen variant sneller en met minder risico's kan worden doorlopen. Deze werkwijze zal worden geformaliseerd in de nieuwe Tracéwet en past binnen het huidige planologische instrumentarium.

Hiertoe zal een Rijksstructuurvisie worden opgesteld. De Rijksstructuurvisie krijgt de titel 'Bereikbaarheid regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding'. In deze structuurvisie wordt de gekozen ontwikkelvisie op duurzame bereikbaarheid van de Rotterdamse regio vastgelegd. Het Masterplan en het daarbij behorende Tussenrapport Plan-MER zullen hiervoor als input dienen

De Nieuwe Westelijke Oeververbinding zal in de Rijksstructuurvisie nader worden uitwerkt. Nut en noodzaak van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding zullen worden onderbouwd. Verder zal worden beschreven en onderbouwd welk alternatief (Oranjetunnel of Blankenburgtunnel) is gekozen en met welke variant daarbinnen de procedure wordt voortgezet. Bevoegd gezag voor de Rijksstructuurvisie is de minister van Infrastructuur en Milieu.

Ten behoeve van de besluitvorming over de Rijksstructuurvisie zal de procedure van milieueffectrapportage worden doorlopen. Ten behoeve van de besluitvorming over het Masterplan is hiervoor al het Tussenrapport Plan-MER opgesteld. Dit zal worden geactualiseerd op basis van het daarover uitgebrachte advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage. Dit zal het Plan-MER deel 1 bij de Rijksstructuurvisie gaan vormen.

In vervolg hierop wordt voor de uitwerking van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding een Plan-MER NWO opgesteld, dat de varianten en effecten van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding nader uitwerkt.

Dit wordt het Plan-MER deel 2, specifiek ten behoeve van het onderdeel NWO van de Rijksstructuurvisie. Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau beschrijft de voorgenomen inhoud en diepgang van het Plan-MER NWO (Plan-MER deel 2). Deze notitie geeft een beeld van de manier waarop varianten worden ontwikkeld en de effecten van deze varianten op het milieu zullen worden beschreven in het Plan-MER NWO (Plan-MER deel 2).

6.2 Te doorlopen procedurestappen

Aankondiging Rijksstructuurvisie en raadpleging

Het voornemen tot opstellen van een Rijksstructuurvisie wordt, nadat de Tweede Kamer is geïnformeerd, aangekondigd middels een kennisgeving die wordt gepubliceerd in de Staatscourant en in regionale bladen.

Deze aankondiging vormt tevens de start voor de procedure van de milieueffectrapportage. Hierbij worden betrokken bestuursorganen en wettelijke adviseurs geraadpleegd over de Reikwijdte en Detailniveau van het op te stellen Plan-MER NWO.

Zienswijzen

Een ieder kan zienswijzen indienen op het voornemen tot het opstellen van de Rijksstructuurvisie. Specifiek wordt daarbij aandacht gevraagd voor de gewenste inhoud en diepgang van het Plan-MER NWO. Met het oog daarop is ervoor gekozen om deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau eveneens open te stellen voor zienswijzen. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau ligt hiervoor zes weken ter inzage. In deze periode kan iedereen een zienswijze indienen.

Advies over reikwijdte en detailniveau

Een eerder concept van deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau is in het voorjaar van 2010 aan de Commissie voor de milieueffectrapportage gezonden, met het verzoek hierover advies uit te brengen. De Commissie heeft advies uitgebracht over de reikwijdte en detailniveau van het Plan-MER NWO. Deze Notitie is, mede naar aanleiding van dit advies, aangescherpt en geactualiseerd. Het advies wordt meegenomen bij het opstellen van het Plan-MER 1e en 2e fase.

Opstellen Plan-MER en Ontwerp-rijksstructuurvisie

Met inachtneming van de adviezen en inspraakreacties worden het Plan-MER (deel 1 en deel 2) en de Ontwerpstructuurvisie opgesteld. In een nota van antwoord wordt aangegeven hoe is omgegaan met de inspraakreacties en met het advies van de Commissie voor de milieueffect-rapportage.

Inspraak op Plan-MER en Ontwerp-rijksstructuurvisie

Het Plan-MER (deel 1 en deel 2) en de Ontwerpstructuurvisie worden tezamen ter inzage gelegd. Op de stukken is inspraak mogelijk.

Vaststellen Rijksstructuurvisie

Na inspraak en behandeling in de Tweede en Eerste Kamer wordt de Rijksstructuurvisie vastgesteld.

Tracéwetprocedure

Na het afronden van de Rijksstructuurvisie zal de Tracéwetprocedure worden doorlopen. Hierbij wordt wederom de procedure van de milieueffectrapportage doorlopen voor één alternatief/variant. Deze procedure is gericht op het nemen van een Tracébesluit. Het bij het Tracébesluit op te stellen MER zal zich, gedetailleerder dan in het Plan-MER, richten op de milieueffecten van de in de Rijksstructuurvisie beschreven variant. Als het Tracébesluit genomen is, kan worden gestart met de uitvoering.

6.3 Inspraak

Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau ligt van 12 januari 2011 tot en met 22 februari 2011 ter inzage op de website van het Centrum Publieksparticipatie (www.centrumpp.nl) en op de website van Rotterdam Vooruit (www.rotterdamvooruit.nl). In deze periode kan iedereen een inspraakreactie indienen. Dit kan schriftelijk of via de website van het Centrum Publieksparticipatie. U kunt uw schriftelijke reactie zenden naar:

Centrum Publieksparticipatie
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Ook ligt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau ter inzage op een aantal locaties in de regio. Deze locaties kunt u vinden in de advertentie.

Kennisgeving

Voornemen voor het opstellen van een rijksstructuurvisie "Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding"

De Minister van Infrastructuur en Milieu maakt kenbaar dat zij een rijksstructuurvisie gaat opstellen in het kader van de MIRT*-verkenning Rotterdam Vooruit. Onderwerp van deze rijksstructuurvisie is de bereikbaarheid van de regio Rotterdam met de keuze voor een Nieuwe Westelijke Oeververbinding als eerste voorziene stap.

Wat ging hier aan vooraf?

De MIRT Verkenning 'regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar' (MIRT verkenning Rotterdam Vooruit)

In de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit hebben Rijk en regio samen onderzocht wat de bereikbaarheidsknelpunten in de Rotterdamse regio zijn en welke kansen en ontwikkelingen denkbaar zijn om deze regio duurzaam bereikbaar te maken en te houden, gezien de opgaven (ruimtelijk, economisch en sociaal-maatschappelijk) waar de regio voor staat. Dit heeft geresulteerd in een Masterplan: hierin staat een ontwikkelingsvisie beschreven, inclusief een concreet pakket van maatregelen, om de regio Rotterdam ook op lange termijn bereikbaar te houden.

Uit deze verkenning is gebleken dat er na 2020 grote bereikbaarheidsproblemen in de Rotterdamse regio zullen blijven bestaan, met name op de ruit rond Rotterdam. Tevens is geconstateerd dat de aanleg van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding (ten westen van de Beneluxtunnel) een zeer belangrijke stap vormt bij het oplossen van deze problematiek.

Daarom hebben Rijk en regio er voor gekozen om in deze rijksstructuurvisie een voorkeursbeslissing over deze nieuwe verbinding op te nemen. Daarnaast hebben zij afspraken gemaakt over vervolgonderzoek naar oplossingen voor de andere knelpunten in het netwerk: de kwaliteitssprong van het openbaar vervoer in Rotterdam-Zuid, het herontwerp van de Brienenoord- en Algeracorridor, de A20 en de A15.

Plan-MER Masterplan Rotterdam Vooruit

Voor het Masterplan is een Milieueffectrapportage - een Tussenrapport plan-MER - opgesteld. De eerste stap in het opstellen van een plan-MER was de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NR&D) van 18 juni 2009. In deze NR&D beschrijft de Minister welke vraagstukken in het Plan-MER worden onderzocht, op welke criteria deze beoordeeld worden en welke oplossingsrichtingen of alternatieven hiervoor denkbaar zijn. In de NR&D staat verder welke milieuthema's worden behandeld en op welke manier het onderzoek hiernaar wordt uitgevoerd. Dit alles om uiteindelijk een zorgvuldig besluit te kunnen nemen. Dit heeft geresulteerd in een bijlage van het Masterplan, het zogenaamde 'Tussenrapport plan-MER'.



Wat gaan we nu doen?

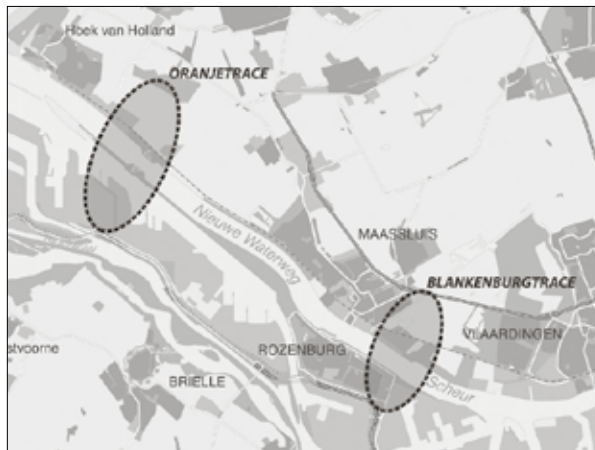
Opstellen rijksstructuurvisie

De rijksstructuurvisie dient ter verankering van de resultaten van het bovengenoemde Masterplan en bevat een voorkeursbeslissing voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding. De structuurvisie beschrijft de problemen die het Rijk en de regio zien in relatie tot de bereikbaarheid van de regio. Verder is er een hoofdstuk waarin wordt beschreven hoe het Rijk en zijn partners de uitkomsten van het Masterplan denken te realiseren. Daarnaast moet er duidelijkheid komen over de mogelijkheden van bekostiging.

Nieuwe Westelijke Oeververbinding als eerste stap

Deze oeververbinding kent drie doelstellingen:

1. Oplossen van capaciteitsproblemen rond de Beneluxcorridor
2. Verbeteren van de ontsluiting van het havengebied van Rotterdam en de verbinding tussen deze Mainport en de Greenport/Westland
3. Ontwikkelen van de A4 als bereikbaarheidsas van het zuidelijke deel van de Randstad.



Plan-MER Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO)

Uit het Masterplan Rotterdam Vooruit zijn twee mogelijke locaties voor een Nieuwe Westelijke Oeververbinding naar voren gekomen: het Oranjetracé en het Blankenburgtracé.

Omdat voor de keuze van één tracé een meer gedetailleerde afweging van de effecten in deze regio noodzakelijk is, zal hiervoor een apart Plan-MER worden opgesteld, met als eerste stap een Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding.

Dit Plan-MER vormt de ondersteuning van een voorkeursbeslissing voor één alternatief in het najaar 2011. Dit zogenaamde 'voorkeursalternatief' zal in vervolg op deze voorkeursbeslissing als enige nader worden uitgewerkt in de tracéwetprocedure, conform het gedachtegoed van de Commissie Elverding.

Publieksparticipatie

Burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties zijn al eerder via publieksparticipatie bij de verkenning Rotterdam Vooruit betrokken. Vanaf de start is hen in diverse sessies gevraagd mee te denken over zowel de belangrijkste knelpunten als ook de oplossingsrichtingen en het te verrichten onderzoek. Ook in de vervolgfase van de NWO speelt burgerparticipatie een belangrijke rol. Hiervoor zullen diverse avonden worden georganiseerd met zogenaamde 'gesprekstafels'. Aan deze gesprekstafels zal het projectteam van de NWO het gesprek aan gaan met belanghebbenden. Mocht u interesse hebben hieraan deel te nemen, dan kunt u zich hiervoor opgeven via info@rotterdamvooruit.nl of u kunt bellen met het projectsecretariaat NWO: 010-4027063.

Reageren op het voornemen tot het opstellen van een rijksstructuurvisie

Er zijn twee typen reacties mogelijk:

1. Een zienswijze (reactie) geven op het voornemen om een rijksstructuurvisie op te stellen.
2. Een zienswijze (reactie) geven op de notitie Reikwijdte en Detailniveau van de NWO

U kunt zowel digitaal als schriftelijk reageren. Digitaal via www.centrumpp.nl door het invullen van een reactieformulier. Schriftelijk door uw zienswijze te sturen naar: Centrum Publieksparticipatie, Postbus 30316, 2500 GH Den Haag.

Behandeling zienswijzen

De ingediende zienswijzen zullen door het ministerie van I&M worden betrokken bij het opstellen van de rijksstructuurvisie.

Meer informatie en opvragen documenten

Voor vragen kunt u bellen met het projectsecretariaat: 010-4027063. Voor meer informatie over het indienen van zienswijzen kunt u contact opnemen met het Centrum Publieksparticipatie: 070-4569600.

- De drie documenten die horen bij de rijksstructuurvisie, te weten:
- de Notitie R&D van de NWO
 - het Masterplan
 - het Tussenrapport plan-MER Rotterdam Vooruit
- kunt u via internet downloaden van de website www.rotterdamvooruit.nl of per post aanvragen. Ook liggen deze ter inzage op gemeentehuizen in de regio en op het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Plesmanweg 1-6 te Den Haag.

* MIRT = Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

ROTTERDAM
VOORUIT



Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienm

Januari 2011