

TOETSINGSADVIES OVER DE AANVULLING
OP HET MILIEU-EFFECTRAPPORT
OEVERVERBINDING TEN WESTEN VAN ROTTERDAM

101-252
9 november 1988

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Toetsingsadvies

Toetsingsadvies over de aanvulling op het
milieu-effectrapport Oeververbinding ten westen van
Rotterdam / [Commissie voor de Milieu-effectrapportage].
- Utrecht : Commissie voor de Milieu-effectrapportage
ISBN 90-5237-018-4
SISO 614.62 UDC 504.064.2:[624.19+624.2/.8](492*3000)
Trefw.: milieu-effectrapportage ; Rotterdam /
oeververbindingen ; Rotterdam.



commissie voor de milieu-effectrapportage

Aan de Minister van Verkeer
en Waterstaat,
Mw. N. Smit-Kroes
Postbus 20901
2500 EX 's-GRAVENHAGE

uw kenmerk

I 62975

onderwerp

Toetsingsadvies over aanvullende
nota Oeververbinding ten westen
van Rotterdam

uw brief

d.d. 8 september 1988

ons kenmerk

U 825-88/Sf/ao/101-253

utrecht,

9 november 1988

Geachte mevrouw Smit-Kroes,

Met bovengenoemde brief verzocht U de Commissie voor de milieu-effectrapportage advies uit te brengen over de aanvullende nota op de projectstudie/milieu-effectrapport(MER) Oeververbinding ten westen van Rotterdam.

Hierbij bied ik U het advies van de Commissie aan, overeenkomstig artikel 41 z van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm). Het advies is opgesteld onder verantwoordelijkheid van de daartoe ingestelde werkgroep van de Commissie onder voorzitterschap van ondergetekende. Het omvat de toetsing van de aanvullende nota in de vorm van opmerkingen en aandachtspunten die zijn bijeengebracht overeenkomstig de onderwerpen die volgens de Wabm tenminste in een MER moeten worden behandeld.

Naar aanleiding van een bespreking met medewerkers van U over een concept van dit advies heeft de Commissie een toelichting ter verduidelijking van enkele onderdelen van de aanvullende nota ontvangen.

De Commissie heeft deze toelichting gewaardeerd en alsnog in haar beschouwingen betrokken. Deze toelichting is nog niet ter visie gelegd. Met Uw medewerkers is afgesproken de toelichting als bijlage bij dit advies op te nemen.

Uit het toetsingsadvies komt naar voren dat de Commissie van oordeel is, dat de aanvullende nota op enkele belangrijke uitzonderingen na een redelijk beeld geeft van de milieu-gevolgen van het voornemen. Het is echter gebleken dat het op korte termijn niet mogelijk is geweest een passend prognose-instrument voor in het bijzonder het vrachtverkeer te ontwikkelen. Daarnaast laat de nota niet zien in welke mate enkele duidelijk nadelige gevolgen voor het milieu daadwerkelijk zullen kunnen worden verzacht.

De volgende onderdelen van de nota zijn daarom niet geheel bruikbaar voor een milieubewuste besluitvorming.

Mede gelet op de diverse inspraakreacties vraag ik Uw bijzondere aandacht voor de volgende punten. Verder verwijs ik korthedshalve naar de samenvatting van het advies.

1. Prognoses

De aanvullende nota voorspelt een veel grotere groei van het verkeer en vervoer over de weg dan geprognostiseerd in de projectstudie/MER van 1985. De extra groei wordt niet voldoende overtuigend verklaard, ook niet in de alsnog verkregen toelichting. Vooral de prognoses voor het vrachtautoverkeer zouden nog moeten worden aangescherpt. Dit hangt samen met de gestelde economische doelen van het voornemen en de mate van luchtverontreiniging veroorzaakt door deze voertuigen op dieselbrandstof omstreeks 2000 en daarna.

2. Het meest milieuvriendelijke alternatief

Het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast, heeft niet voldoende uitwerking gekregen. In het bijzonder kunnen worden genoemd:

Op strategisch niveau:

De mogelijkheid van het treffen van nadere infrastructurele maatregelen op de zuidoever van de Nieuwe Waterweg wordt nauwelijks uitgewerkt. De Commissie betreurt, dat dit alternatief om de doelstellingen van een betere garantie voor de ontsluiting en bereikbaarheid van het betreffende havengebied te bereiken, dat mogelijk gepaard gaat met minder milieugevolgen ten aanzien van luchtverontreiniging in woongebieden (zie punt 3) en met minder landschappelijke en akoestische inpassingsproblemen, geen volwaardige uitwerking heeft gekregen.

De mogelijke inbreng van het openbare vervoer komt slechts zeer indirect aan de orde.

Op uitvoeringsniveau:

Het Blankenburgtunnel-Oosttracé kan met betrekking tot de visueel-ruimtelijke inpasbaarheid en de aantasting van de eendekooi en het omringende natuurreservaat ten noorden van de aansluiting op de deels ook te verbreden A20 aanzienlijke gevolgen hebben. De haalbaarheid en doeltreffendheid van de te nemen milieubescherpende maatregelen worden nauwelijks uitgewerkt en aangetoond. In ieder geval verdient een (deels) verdiepte ligging van het tracé en van het bovenbedoelde aansluitingspunt alsnog nadere uitwerking.

3. Gezondheidseffecten

In de aanvullende nota is het aspect geluidhinder methodologisch veel beter uitgewerkt dan in het eerdere MER. De milieu-effecten en vooral de gezondheidseffecten van de uitlaatgassen vragen echter nog speciale aandacht.

Nieuwe inzichten op het gebied van gezondheidseffecten van NO₂, zwarte rook, ozon en andere stoffen nopen tot bezinning hoe met een passende infrastructuur op (middel)lange termijn kan worden voorkomen, dat door overbelasting vanwege de voortschrijdende groei (onder andere) in het verkeer en vervoer over de weg bepaalde kritische grenzen voor mens en milieu worden overschreden.

De punten waar deze grenzen worden overschreden, hoeven niet zondermeer samen te vallen met de plaats van het betreffende wegtracé. Dit kan indirect ook elders op straatniveau (op de stoep) in woongebieden zijn doorwerking hebben, omdat ook daar meer verkeer langs komt.

Hierbij speelt de cumulatie met achtergrondniveaus veroorzaakt door andere bronnen dan wegverkeer een rol.

In de toekomst (2000) dient tot elke prijs vermeden te worden dat de vigerende grenswaarden die wettelijk zijn vastgelegd voor de bebouwde kom, worden overschreden. Voor bepaalde stoffen, zoals NO_2 , zijn tevens richtwaarden wettelijk vastgelegd. Het is de bedoeling dat deze richtwaarden, die ook in verband met de gevoeligheid van bepaalde plantesoorten lager zijn dan de grenswaarden, over 10 tot 20 jaar in geheel Nederland worden bereikt voor gebieden buiten de bebouwde kom. De aanvullende nota laat niet blijken van deze inzichten uit te gaan.

Het belang van de onder punt 3 gemelde problematiek gaat de betrokken activiteit uiteraard te boven, hoewel de voorgenomen activiteit gepland wordt in een uit het oogpunt van milieu en waarschijnlijk ook volksgezondheid reeds zwaar belast gebied.

De Commissie hoopt, dat deze concrete activiteit tevens een nieuwe en kritische bezinning zal oproepen bij voortdurend stapsgewijze (incrementele) uitbreidingen van onder andere de weginfrastructuur die gepaard gaat met stimulering van de automobiliteit. Zulks vooral omdat de som van incrementele veranderingen er in de toekomst, bij ongewijzigd beleid, onvermijdelijk toe zal leiden dat kritische grenzen in de bebouwde kom en daarbuiten zullen worden overschreden.

Ondergetekende is van mening, dat het waarschijnlijk aanbeveling verdient de luchtverontreiniging die door het verkeer ontstaat en die de gezondheid van bepaalde bevolkingsgroepen kan bedreigen in een ander verband dan een tracé-procedure te toetsen. Hij adviseert U daartoe passende, structurele maatregelen te nemen. Op zo'n wijze zal het bij toekomstige beoordelingen van een milieu-effectrapport over een auto(snel)weg gemakkelijker zijn een oordeel over de betreffende milieu- en gezondheidseffecten uit te spreken.

Met het uitbrengen van dit toetsingsadvies hoopt de Commissie een nuttige bijdrage te leveren aan de besluitvorming over de voorgenomen activiteit.

De voorzitter,



dr. H. Cohen.

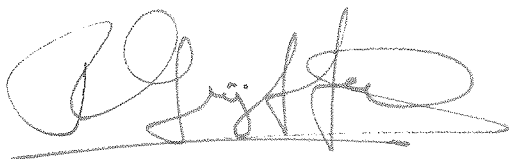
TOETSINGSADVIES OVER DE AANVULLING OP HET MILIEU-
EFFECTRAPPORT OEVERVERBINDING TEN WESTEN VAN ROTTERDAM

Advies op grond van artikel 41 z, lid 1 en 2 van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne inzake de inhoud van de aanvulling op het milieu-effectrapport Oeververbinding ten westen van Rotterdam, ten behoeve van de besluitvorming over een partiële herziening van het vigerende Structuurschema Verkeer en Vervoer en de tracé-vaststelling van de Blankenburgtunnel (Oost-variant).

Uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de milieu-effectrapportage, namens deze,

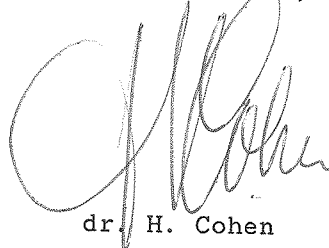
de werkgroep m.e.r. Oeververbinding ten Westen van Rotterdam

de secretaris,



ir. R.I. Seijffers

de voorzitter,



dr. H. Cohen

Utrecht, 9 november 1988

INHOUDSOPGAVE

	<u>Pagina</u>
1. INLEIDING	1
2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES	3
3. TOETSING IN HOOFDLIJNEN VAN HET MER	6
3.1 Probleemstelling en doel	6
3.2 Te nemen en genomen besluiten	8
3.3 Alternatieven/varianten	9
3.3.1 Algemeen	9
3.3.2 Het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast	10
3.3.2.1 Op strategisch niveau	10
3.3.2.2 Op uitvoeringsniveau	11
3.3.4 De voorgenomen activiteit	12
3.3.5 Het "nulalternatief"	12
3.4 De bestaande toestand en de te verwachten ontwikkelingen	12
3.5 Gevolgen voor het milieu	12
3.5.1 Algemeen	13
3.5.2 Lucht	13
3.5.3 Geluid en trillingen	14
3.5.4 Bodem en grondwater	15
3.5.5 Oppervlaktewater	15
3.5.6 Natuur en landschap	15
3.5.7 Landschapsbeeld	16
3.5.8 Volksgezondheid, leefklimaat en verkeersveiligheid	17
3.5.9 Indirecte gevolgen en gevolgen van secundaire activiteiten; diversen	17
3.6 Vergelijking van de alternatieven/varianten	18
3.7 Leemten in kennis en informatie	18
3.8 Evaluatie achteraf / monitoring / nazorg	19
3.9 Samenvatting van het MER	19

BIJLAGEN

1. Overige, meer gedetailleerde opmerkingen over de aanvulling op het MER.
2. Brief van Minister van Verkeer en Waterstaat van 8 september 1988 met verzoek om advies.
3. Samenstelling van de werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage.
4. Bekendmaking hoorzitting Blankenburgtunnel in Staatscourant nr. 187, 27 september 1988.
5. Lijst van inspraakreacties.
6. Brief van de directeur-generaal Rijkswaterstaat van 8 november 1988 met nadere toelichting op de aanvulling op het MER.

1. INLEIDING

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft op 30 mei 1988 het tracé voor de tweede Beneluxtunnel vastgesteld.

In een brief van die datum aan de Tweede Kamer schrijft de Minister bovendien tot de conclusie te zijn gekomen, dat in tegenstelling tot de verwachting uit het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV 1981), op termijn (1995) naast de tweede Beneluxtunnel ook een Blankenburg-tunnel volgens het oostelijke tracé noodzakelijk zal zijn. Om op zo kort mogelijke termijn ook ruimte te maken voor de aanleg van een Blankenburgtunnel acht de minister aanpassing van het vigerende SVV door middel van een partiële herziening de meest aangewezen weg. In de besluitvormingsprocedure ten behoeve van deze partiële herziening zal expliciet de noodzaak van de Blankenburgtunnel naast de tweede Beneluxtunnel in beschouwing worden genomen. Besloten is het een en ander in een aanvulling op de projectnota/MER Oeververbinding ten westen van Rotterdam tot uitdrukking te brengen. Daarbij is vastgesteld, dat er geen volledig nieuwe m.e.r.-procedure zal worden gevolgd. Volstaan wordt met een aanvullende inspraak- en toetsingsprocedure. Zodoende zijn geen richtlijnen voor de aanvullende nota vastgesteld. Wel is de Commissie in de gelegenheid gesteld aanbevelingen te doen voor de inhoud van de aanvullende nota.

De minister is voornemens direct aansluitend op de partiële herziening van het SVV het tracé volgens de variant Blankenburg-oost definitief vast te stellen.

In een schrijven (zie bijlage 2) werd de Commissie in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over de aanvulling.

Het is de bedoeling dat de Commissie een oordeel uitspreekt over de kwaliteit van de aanvulling op de projectstudie annex MER, mede ten behoeve van de besluitvorming. Meer formeel gesteld, moet de aanvulling door de Commissie worden beoordeeld in hoeverre wordt voldaan aan:

- de in de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) [1] gestelde regels voor de inhoud van het MER (artikel 4lj en 4lk) [2]; mede gelet op:

- * De door het bevoegde gezag gegeven richtlijnen voor het (aanvullende) MER. In dit geval zijn geen aanvullende richtlijnen vastgesteld. De "Aanbevelingen voor aanvullingen op het milieu-effect-rapport Oeververbinding ten westen van Rotterdam", op 29 augustus 1988 door de Commissie uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, strekken er toe een toetsingskader te bieden voor de

1 Staatsblad 1986, 211.

2 Er zijn nog geen regels vastgesteld ex artikel 4lk van de wet, zodat geen beoordeling aan de hand van dit artikel heeft plaatsgevonden.

aanvullingen [3].

- * De eis dat het MER geen onjuistheden bevat (artikel 41w, tweede lid).

Het hierbij uitgebrachte toetsingsadvies is opgesteld door de werkgroep van de Commissie, die ook de aanbevelingen voor de aanvulling op het MER heeft uitgebracht. De huidige samenstelling van de werkgroep is gegeven in bijlage 3. De werkgroep vertegenwoordigt op dit punt de Commissie en wordt verder in dit advies aangeduid met "de Commissie".

In overeenstemming met het gestelde in artikel 41 z, tweede lid van de wet heeft de Commissie alle (in totaal 39) via het bevoegd gezag ontvangen bezwaarschriften, commentaren, adviezen en opmerkingen in beschouwing genomen. Door enkele leden van (de werkgroep van) de Commissie werd op 11 oktober 1988 de hoorzitting in Maassluis (zie bijlage 4) bijgewoond. Voor zover de inspraakreacties (zie bijlage 5) betrekking hebben op het onderwerp van de m.e.r., werden zij in het toetsingsadvies verwerkt. Waar dit relevant is geacht, wordt in de tekst door middel van een voetnoot naar de betreffende reacties verwezen.

Naar aanleiding van de bespreking van een concept-advies met medewerkers van bevoegd gezag, heeft dit alsnog een schriftelijke toelichting verschaft ter verduidelijking van enkele onderdelen van de aanvullende nota. Afgesproken is deze verduidelijking als bijlage bij dit toetsingsadvies op te nemen (zie bijlage 6).

Het volgende hoofdstuk bevat de samenvatting van dit toetsingsadvies (zie tevens aanbiedingsbrief). In hoofdstuk 3 volgt de toetsing in hoofdlijnen van het MER. Overige, meer gedetailleerde opmerkingen bij de aanvulling op het MER zijn in bijlage 1 opgenomen.

3 Zie bijlage B bij de Aanvulling projectstudie Oeververbinding ten westen van Rotterdam.

2. SAMENVATTING VAN HET ADVIES

De aanvullende projectstudie annex MER schetst een redelijk beeld van de gevolgen voor het milieu van de nader uitgewerkte alternatieven/varianten. Echter bepaalde onderdelen van de nota zijn niet geheel bruikbaar voor een milieubewuste besluitvorming. Op deze onderdelen na voldoet de aanvullende nota verder aan het toetsingskader, de aanbevelingen ter zake van de Commissie.

Er zijn geen onjuistheden geconstateerd, maar in het bijzonder ten aanzien van de thans verwachte grote groei van het verkeer en vervoer ten opzichte van de prognoses vermeld in het MER van 1985 heeft de Commissie bedenkingen.

De verwachte groei van het vervoer en het verkeer in het studiegebied leidt volgens de nota enerzijds tot de noodzaak van aanvullende infrastructurale werken, zoals de Blankenburgtunnel, anderzijds tot een zwaardere belasting van het milieu. Naar het oordeel van de Commissie wordt deze verwachte groei van vervoer en verkeer niet voldoende overtuigend in de aanvulling op het MER verklaard vanuit de verwachte ontwikkeling van de onderliggende bedrijvigheid in het studiegebied. In de later binnengekomen toelichting wordt het een en ander verduidelijkt, maar een duidelijke schets van deze bedrijvigheidsontwikkeling, naar aard, vervoersgeneratie en geografische spreiding ontbreekt nog steeds.

Terwijl de veiligstelling van de vlotte en betrouwbare afwikkeling van het vracht-, respectievelijk personenautoverkeer met economisch-productieve motieven een belangrijk element vormen in de doelstelling, worden in de beschrijving van de verkeersprognoses deze verkeerscategorieën niet specifiek genoemd, noch worden de verschillende alternatieven op dit deel van de doelstelling getoetst. De Commissie is van mening dat in dit verband vooral de prognoses voor het vrachtautoverkeer zouden moeten worden aangescherpt. Met name is het onbevredigend dat in de aanvullende nota het verwachte vrachtautoverkeer is afgeleid uit de prognoses van het personenautoverkeer door het toepassen van (vrij algemeen geldende) toeslagpercentages. Een prognose van het vrachtautoverkeer, gebaseerd op een specifiek model, had in dit geval wenselijk geleken. De Commissie heeft echter moeten constateren [4], dat zo'n model niet beschikbaar is. Ze beveelt met nadruk aan dat zo'n model zo spoedig mogelijk wordt ontwikkeld.

Dit klemmt temeer, omdat de uitworp van (vrachtauto) dieselmotoren in de naaste toekomst een versterkte rol zullen gaan spelen bij de mate van luchtverontreiniging die wordt veroorzaakt door het wegverkeer (met name NO₂, ozon en zwarte rook). Vooral hierdoor is het een gemis dat de orde van grootte van de onzekerheden in de prognose-resultaten niet wordt aangegeven.

4 Zie bijlage 6.

Ook onbreekt in de aanvullende nota een bespreking van de veranderingen in een aantal aannamen/parameters, welke aan de ten opzichte van de situatie in 1985 sterk gewijzigde prognoses van het personenauto-verkeer ten grondslag moeten liggen, zoals de verwachte demografische ontwikkeling in en rond het studiegebied, de ontwikkeling van het autobezit, de ontwikkeling in de toepassing van de verschillende motorbrandstoffen (benzine, diesel, L.P.G.) e.d. In de toelichting wordt dit beter verduidelijkt[5].

Uit de verkeerscijfers zou indirect kunnen worden afgeleid, dat de aanleg van de Blankenburgtunnel meer autoverkeer genereert dan de Nieuwe Waterweg gaat kruisen. Deze hogere prognoses worden niet expliciet verklaard en aan de daaraan gekoppelde milieugevolgen langs de onderliggende wegen in het Westland, in Midden-Delfland (Maasland-Gaag) en Voorne-Putten wordt nauwelijks aandacht besteed.

Het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast, heeft niet voldoende uitwerking gekregen.

Op het strategische niveau wordt het nemen van infrastructurele maatregelen op de zuidoever weggeschreven (variant A+B+C), vrijwel louter en alleen op - niet uitgewerkte - kostenoverwegingen. De technische (on)haalbaarheid van een verbreding van bijvoorbeeld de Botlektunnel om ook in de toekomst een betere ontsluiting en bereikbaarheid voor het vrachtverkeer van het westelijk havengebied te waarborgen, wordt niet toegelicht. In de toelichting wordt het een en ander beter beschreven. Blijft, dat dit alternatief geen volwaardige uitwerking heeft gekregen.

De Commissie onderschrijft tevens de uitspraak van een aantal insprekers dat een of meer tracé-varianten van de Oranje- of Eurotunnel een nadere uitwerking hadden verdiend (variant A+B+C+D).

Op uitvoeringsniveau had over de haalbaarheid van aanvullende milieubescherpende maatregelen tijdens en tengevolge van de aanleg van de aansluitende wegen en de aansluiting op de A20 in het Lickebaertgebied meer duidelijkheid moeten worden verschaft. Het blijft nu te onduidelijk in hoeverre aangeduide maatregelen daadwerkelijk zullen kunnen worden getroffen en doeltreffend zijn. Zonder deze maatregelen zullen de gevolgen met betrekking tot de visueel-ruimtelijke en akoestische inpasbaarheid van de weg en aantasting van de eendekooi en het omliggende natuurreserveaat ten noorden van de A20 aanzienlijk zijn.

De milieu-effecten van de emissies naar de lucht worden uitsluitend getoetst aan de huidige grenswaarden daarvoor. Aangezien met de aanleg van de Blankenburgtunnel en aansluitende wegen pas op termijn (1995) eventueel zal worden begonnen, hadden in elk geval ook de thans reeds

5 Zie bijlage 6.

geldende richtwaarden voor met name de concentraties van NO_2 op leefniveau als richtsnoer moeten worden genomen. Deze richtwaarden komen in de stukken ten onrechte nauwelijks aan de orde.

Speciale aandacht verdient ook de component "zwarte rook", dit gelet op de technische onmogelijkheden om de emissies van dieselmotoren op middellange termijn voldoende te beperken.

Op grond van de gepresenteerde informatie kan slechts onder voorbehoud worden gesteld dat de resulterende spreiding van uitwerpen van verontreinigingen, fysische ingrepen en hinder bij realisering van de tweede Beneluxtunnel en de Blankenburgtunnel kan worden weggestreept tegen het niet stijgen van de totale belasting van het studiegebied.

Het oordeel van de Commissie is, dat de aanvullende nota niet overtuigend de conclusie onderbouwt dat de aanleg van ook de Blankenburgtunnel - naast de tweede Beneluxtunnel - onontkoombaar is, dit zowel omdat andere alternatieven (zie eerder) niet nader ter vergelijking zijn uitgewerkt als omdat door de toename van het verkeer in het studiegebied de gevolgen voor het milieu zonder nadere mitigerende maatregelen niet gering kunnen of zullen zijn.

Hierbij wordt bij "kunnen" met name gedacht aan de mogelijke gezondheidseffecten bij bepaalde bevolkingsgroepen en bij "zullen" aan de (landschappelijke en akoestische) inpassing van de weg in het Lickbaertgebied.

De Commissie kan zich niet aan de indruk onttrekken, dat door de keuze van de aanvullende procedure het accent vooral ligt op het beargmenteren van de noodzaak van de Blankenburgtunnel. Het zoeken van redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven heeft daardoor minder aandacht gehad.

3. TOETSING IN HOOFDLIJNEN VAN HET MER

Artikel 41 j, eerste lid onder a van de Wabm:
het MER bevat tenminste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd"*.

3.1 Probleemstelling en doel

Het doel van het project is duidelijk omschreven. Ten aanzien van de doel- en probleemstelling worden de volgende kanttekeningen gemaakt.

De wijziging van de doel- en probleemstelling van de aanvullende nota ten opzichte van die in de eerdere Benbla nota/annex MER doet vermoeden dat met de genomen beslissing voor de tweede Beneluxtunnel onvoldoende wordt tegemoet gekomen aan de gestelde doeleinden.

Een belangrijk aspect bij deze doeleinden is het "in westelijke richting uitgroeien van de economische activiteiten in het havengebied". Dit uitgangspunt wordt echter nauwelijks gekwantificeerd, noch naar aard van bedrijvigheid, noch geografisch. Toch moet een prognose van deze extra bedrijvigheden naar aard, geografische spreiding en hoeveelheid vervoergeneratie ten grondslag liggen aan de vermelde resultaten van de verkeersprognoses, zoals blijkt uit de nadere toelichting (zie bijlage 6). Een korte beschrijving van de verwachte bedrijvigheden (economische groei) had niet mogen ontbreken als onderbouwing van de probleemstelling in de aanvullende nota.

Gelet op de beschreven doeleinden van het project is het wat merkwaardig dat geen prognosemodel is toegepast, dat is toegespitst op vrachtwagenvervoer. De groei in het vrachtvervoer wordt in de nota afgeleid door de toepassing van vrij algemene toeslagpercentages uit de groei in het personenautovervoer. De toelichting (zie bijlage 6) verduidelijkt het een en ander. Zo'n model blijkt niet beschikbaar. De Commissie beveelt met nadruk aan zo'n model zo spoedig mogelijk te ontwikkelen.

Volgens de inspraak[6] vallen de te verwachten extra vervoersstromen tussen enerzijds het Westland, Hoek van Holland en Maassluis en anderzijds het Westelijk havengebied in omvang in het niet tegen het vrachtvervoer naar centraal-Nederland, het Oosten en het Zuiden. De Commissie heeft dit niet nader kunnen beoordelen omdat de aanvullende nota (en de toelichting) daarvoor onvoldoende gegevens verschaft. Op deze richting van de hoofdontsluiting van het havengebied wordt in 3.3.2.1 nog teruggekomen.

Een tweede oeververbinding ten westen van Rotterdam zal deze ontsluiting zeker minder kwetsbaar maken.

6 Zie bijlage 5, reactie 34 e.d.

Behoudens het vrachtvervoer over de weg wordt volgens de nota ook een zeer grote groei in het (auto-)verkeer verwacht. Bij ongewijzigd beleid is sprake van een verdubbeling van de intensiteit in de beide Beneluxtunnels ten opzichte van 1987. Deze groei wordt als het resultaat van een modelberekening gepresenteerd en kan niet op zijn merites worden beoordeeld. Tenminste hadden in de aanvullende nota de factoren/-parameters waarin zich de grootste wijzigingen voordoen en de structuur van de prognosemodellen moeten worden besproken om deze groei ten opzichte van de cijfers in het MER van 1985 nader te verklaren. Dit zou ook meer inzicht hebben gegeven in de orde van grootte van de onzekerheden in de prognoses. Deze onzekerheden zijn ten onrechte niet aangegeven. De verkregen toelichting maakt het een en ander meer duidelijk.

In een groot aantal inspraakreacties[7] wordt aan de nieuwe prognoses getwijfeld, volgens andere[8] wordt de noodzaak van de Blankenburgtunnel voldoende aangetoond. De toelichting heeft uiteraard nog niet ter visie gelegen.

Uit de verkeerscijfers kan indirect worden afgeleid dat de aanleg van de Blankenburgtunnel meer de Nieuwe Waterweg kruisend autoverkeer genereert. Deze hogere prognoses worden niet expliciet - ook niet in de toelichting - verklaard en aan de daaraan gekoppelde milieu-gevolgen langs de onderliggende wegen in het Westland, Voorne-Putten en Midden-Delfland (Maasland-Gaag)[9] wordt nauwelijks expliciet aandacht besteed.

De invloed van automobiliteitsbeperkende maatregelen is in de nota berekend vanuit de verwachte effecten van het instrument 'rekening-rijden' in de veronderstelling van een optimaal openbaar vervoerssysteem. Aan het openbare vervoer is als zodanig geen zelfstandige betekenis toegekend.

Milieu-doeleinden en -randvoorwaarden van en voor het project worden niet genoemd. Dit is in strijd met de aandacht voor een integraal verkeer- en vervoersbeleid in het SVV, de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening (voornemen) en andere recente beleidsdocumenten met betrekking tot verkeer en vervoer en milieu zoals het Bereikbaarheidsplan Randstad en de Notitie Verkeer en Milieu.

In verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen heeft in juli 1988 de vervoerscommissie van het Europese Parlement de voorkeur uitgesproken voor transport per trein, schip en pijpleiding boven wegtransport. In de aanvullende nota zijn andere vervoerswijzen dan over de weg wel beknopt aan de orde gekomen. Daarbij wordt al snel geconcludeerd dat

7 Zie bijlage 5, reacties nrs. 2, 3, 5, 11, 16, 18, 26, 30, 34, 35.
8 Zie bijlage 5, reacties nrs. 1, 7, 13, 22, 23, 24, 29, 32, 39.
9 Zie bijlage 5, reacties nrs. 15, 21.

het vervoer over de weg een steeds groter aandeel zal krijgen. Er ontbreekt echter een beschouwing van de voor- en nadelen van de diverse vervoerswijzen ten aanzien van milieu- en veiligheidsaspecten.

Eén doelstelling van het (rijks)beleid om het Midden-Delfland als groene bufferzone te behouden, komt in de aanvullende nota nauwelijks aan de orde [10].

3.2 Te nemen en genomen besluiten

Artikel 41 j, eerste lid onder c van de Wabm:

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

De aanvullende nota geeft een goed overzicht van de besluitvormingsprocedure rond de voorgenomen activiteit.

Ook is op bevredigende wijze aandacht geschonken aan een aantal relevante plannen en beleidsnota's.

De Commissie betreurt, dat gezien het nog vertrouwelijke karakter van enkele nota's, die binnenkort zullen worden uitgebracht (Nota Verkeer en Vervoer tot 2010 / Structuurschema Verkeer en Vervoer, Nationaal Milieubeleidsplan, Definitieve Evaluatie Verzuuringsbeleid) de mogelijke gevolgen daarvan voor het voorliggende project niet aan de orde kunnen komen. Reeds nu is echter duidelijk dat in onder andere deze nota's grenzen zullen worden gesteld aan de toelaatbare groei van het autoverkeer. Indicaties daaromtrent zijn ondermeer te vinden in de Notitie Verkeer en Milieu en de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening. Gezien de cruciale rol van de verwachtingen over de groei van het autoverkeer voor de probleemstelling met betrekking tot de voorgenomen activiteit had in de nota moeten worden aangegeven in hoeverre het berekende effect van de automobiliteitsremmende maatregelen (15 à 20 % afname) naar verwachting overeen zal komen met in voornoemde nota's vast te leggen taakstellingen.

In een inspraakreactie[11] wordt gesteld, dat voor het voorgenomen besluit tot aanleg van de tweede Beneluxtunnel geen duidelijke motivatie wordt gegeven. Met name ten aanzien van milieu-aspecten is dat waar volgens de Commissie.

In de inspraak[12] wordt de eventuele noodzaak van een Blankenburg-

10 Zie bijlage 5, reactie nr. 5, 21.

11 Zie bijlage 5, reactie nr. 17.

12 Zie bijlage 5, reacties nrs. 18, 20.

tunnel in verband gebracht met de toekomstige verbetering van de gehele hoofdwegenstructuur en openbaar vervoerstructuur rondom Rotterdam en de daaruit voortvloeiende andere verkeersafwikkeling. De Commissie onderschrijft de vraagtekens die in de inspraak[13] worden gezet bij de stelling uit de nota (p.19) dat aanleg van de Blankenburgtunnel niet zondermeer zal leiden tot versterking van de behoefte om de zogenaamde "Tweede Ruit", ten noorden van Vlaardingen/-Schiedam/Rotterdam aan te leggen (doortrekking van de A24 door het hart van Midden-Delfland).

Als bestuurlijk argument voor een snelle partiële herziening van het SVV wordt genoemd dat dit de mogelijkheid opent om de uitvoering van de Blankenburgtunnel deel uit te laten maken van een 'bouwstroom' van tunnels. Volgens een inspraakreactie[14] is dit een oneigenlijk en niet relevant argument.

Voorts merkt de Commissie op dat in de inspraak van diverse kanten kritiek is geleverd op de gevolgde procedure. Daarbij wordt gesteld dat de probleemstelling ten opzichte van de Benbla-studie aanzienlijk is gewijzigd, zodat betwijfeld wordt of wel met een aanvullende nota, respectievelijk partiële herziening van het SVV kan worden volstaan. Het ligt niet op de weg van de Commissie hieromtrent een uitspraak te doen. Wel roept de Commissie in herinnering dat ook zij in de aanbiedingsbrief bij de aanbevelingen voor aanvullende informatie erop heeft gewezen, dat de gewenste gedegen beschouwing van de milieugevolgen van het nieuwe voornemen door de gekozen procedure onder druk kan komen te staan.

3.3 Alternatieven/varianten

Artikel 41 j, eerste lid onder b van de Wabm:

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

3.3.1 Algemeen

De geformuleerde doelstellingen bieden naar de mening van de Commissie ruimte voor een verdergaande uitwerking van meer alternatieven dan in de nota is gebeurd.

Het zogenoemde "meest milieuvriendelijke alternatief" op zowel strategisch als op uitvoeringsniveau is in de aanvullende nota niet bevredigend uitgewerkt (zie 3.3.2).

13 Zie bijlage 5, reacties nrs. 3, 10, 15, 20, 26, 30.

14 Zie bijlage 5, reactie 18.

De mogelijkheden van openbaar vervoer worden in feitelijke zin niet uitgewerkt, maar er wordt wel uitgegaan van "maximaal mogelijke uitbouw van het openbare vervoer".

Hoewel het niet nodig lijkt dat concrete plannen voor deze uitbouw reeds in dit stadium worden gepresenteerd, maakt de nota toch ook niet duidelijk in hoeverre aan de uitvoering van dit uitgangspunt in het voorliggende regio gestalte zal (kunnen) worden gegeven (metro, sneltram, snelbussen e.d.)[15]. Openbaar vervoersmogelijkheden hadden in elk geval wat meer in concreetheid uitwerking behoeft dan in de nota heeft plaatsgevonden om de realiseerbaarheid in de tijd van dergelijke plannen beter te kunnen beoordelen.

De Commissie onderschrijft de uitspraak van een aantal sprekers[16] dat een of meer tracévarianten van de Oranje- of Eurotunnel tenminste een nadere uitwerking hadden verdiend[17].

3.3.2 Het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast

Artikel 41 j, derde lid van de Wabm:

"Tot de ingevolge het eerste lid onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast."

3.3.2.1 Op strategisch niveau

In de aanbevelingen van de Commissie voor aanvullingen op het MER is voor dit zogenoemde "meest milieuvriendelijke alternatief" op strategisch niveau aangegeven hoe dit kan worden ontwikkeld. De wijze waarop in de aanvullende nota daaraan gestalte is gegeven, is niet geheel bevredigend.

Mogelijkheden om de capaciteit van bestaande (hoofd)wegen beter te benutten, komen in de nota nauwelijks tot uitdrukking.

In het bijzonder het verder buiten beschouwing laten van infrastructuurele maatregelen op de zuidoever (variant A+B+C) wordt op pagina 10 van de nota onvoldoende beargumenteerd. Daar waar kostenoverwegingen een doorslaggevende rol spelen, moeten deze volwaardig worden uitgewerkt. Dat is hier niet gebeurd.

In elk geval had meer inzicht moeten worden verschaft in de technische (on)mogelijkheden van vergroting van de capaciteit van de Botlekunnel, bijvoorbeeld door de bouw van een parallel tunnel, en verdere vergroting van de nog aan te leggen tweede Beneluxtunnel. In de toelichting (zie bijlage 6) wordt het een en ander beter beschreven. Dit betekent echter niet, dat dit alternatief een volwaardige uitwerking heeft gekregen.

15 Zie bijlage 5, reacties nrs. 17, 18.

16 Zie bijlage 5, reacties nrs. 4, 14, 15, 18.

17 Zie aanbevelingen, pag. 7.

In de inspraak[18] wordt gesteld dat de voornaamste knelpunten liggen ten zuiden van de Nieuwe Waterweg.

Een nadere uitwerking is temeer wenselijk omdat de congestie in de Botlektunnel als criterium wordt gehanteerd in de beoordeling van de verkeerskundige en vervoerseconomische merites van de verschillende alternatieven/varianten. Hetzelfde geldt voor de Hartelbrug. Overigens is verbreding van de A15 wel expliciet opgenomen in de verkeersprognosemodellen (zie o.a. bijlage E, p.1 bij de nota).

Mede omdat niet voldoende wordt onderbouwd dat met de variant A+B+C het gestelde probleem niet grotendeels kan worden opgelost, dat wil zeggen de doelstellingen worden bereikt, dient deze variant volgens de Commissie alsnog nader te worden uitgewerkt.

In de beschouwingen over andere mogelijke tunnelvarianten dan de Blankenburgtunnel onder de Nieuwe Waterweg wordt veel aandacht besteed aan het kosten-aspect. Naar de mening van de Commissie dienen de milieu-aspecten aan de hand van nader uitgewerkte plannen voor een of meer andere tunnelvarianten nader aan de orde te worden gesteld dan in de nota is geschied, alvorens een keuze tussen varianten wordt gemaakt. Tevens dient de eventuele combinatie met de infrastructuur voor de bouw van een stormvloedkering in de beschouwingen te worden betrokken, evenals de gedachten omtrent een zogenaamde Deltaboulevard, zulks in verband met de bouw van de Kanaaltunnel[19].

Een van de in de nota (p.12) aangevoerde argumenten tegen de Eurotunnel, te weten dat een westelijk van de A4 gelegen hoofdwegennetverbinding niet in de plannen van Rijk en Provincie is voorzien, is weinig steekhoudend. Het streekplan Zuid-Holland West (1987) houdt de mogelijkheid open van aanleg van de A54 (Bloemenroute) en relateert de wenselijkheid daarvan aan de aanleg van de Blankenburgtunnel.

De Commissie is derhalve van mening, dat een of meer andere tunnelvarianten ten Westen van Maassluis een nadere uitwerking hadden verdiend.

3.3.2.2 Op uitvoeringsniveau

In de aanvullende nota worden een aantal aanvullende mitigerende maatregelen te vrijblijvend aangegeven. Zij worden geresumeerd in de overzichtstabel op de pagina's 68 tot en met 73 onder de varianten combinatie-alternatief ("komb.") en meest milieuvriendelijk Blankenburg-oost uitvoeringsalternatief ("milBla⁺").

In het bijzonder voor de meest milieuvriendelijke Blankenburg-oost variant (milBla⁺) had over de haalbaarheid van deze maatregelen meer duidelijkheid moeten worden verschaft. Het is nu te onduidelijk in hoeverre bepaalde maatregelen, zoals een passende visueel-ruimtelijke inpassing, compensatie voor het verloren gaan van arealen vegetaties,

18 Zie bijlage 5, reacties nrs. 21, 26, 34.

19 Zie bijlage 5, reacties nrs. 2, 4, 11, 15.

een asymmetrische verbreding van de A20 en van de aansluiting daarop daadwerkelijk zullen kunnen worden getroffen.

3.3.4 De voorgenomen activiteit

In tegenstelling tot nu toe gebruikelijk bij tracéprocedures is in dit geval door middel van een ontwerp voor de partiële herziening van het SVV in een voorgenomen activiteit volgens artikel 41 j, eerste lid onder b van de Wabm voorzien.

Uit deze ontwerp-regeringsbeslissing tot aanvulling en wijziging van PKB 10 kan niet duidelijk worden afgeleid, of na de eventuele aanleg van het Blankenburg-oosttracé in de tweede fase nog een doortrekking voorzien is van de A24 naar de A4 respectievelijk de A13.

De in de partiële herziening van het SVV voorgestelde wijziging van de tekst op pag. 30, leidt ertoe dat het gedeelte van de A24 tussen de A20 en de A13 uit het structuurschema wordt geschrapt. Aangezien dit in de toelichting niet expliciet wordt vermeld, ontstaat er onduidelijkheid over de vraag of dit inderdaad in het voornemen ligt, temeer daar de verbinding nog wel op de bij het SVV behorende kaart voorkomt. De argumenten dat deze doortrekking door de aanleg van het Blankenburg-oosttracé en partiële verbreding van de A20 weinig waarschijnlijk wordt, worden door diverse insprekers (terecht) als niet overtuigend ervaren.

3.3.5 Het "nulalternatief"

Het zogenoemde "nulalternatief" is overeenkomstig de aanbevelingen uitgewerkt (zie ook 3.4).

3.4 De bestaande toestand en de te verwachten ontwikkelingen

Artikel 41 j, lid 1 onder d:

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

Met betrekking tot de actualisatie en verbetering van het gestelde in het eerdere MER over de toestand van het milieu en de te verwachten (autonome) ontwikkelingen daarin (o.a. uitvoering deelplan Lickebaert) zijn er geen bijzondere opmerkingen.

3.5 Gevolgen voor het milieu

Artikel 41 j, lid 1 onder e van de Wabm:

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

3.5.1 Algemeen

Op pag. 23 van de nota worden de effecten van de aanleg van de Blankenburgtunnel op de belasting van het wegennet in het Westland weggestreept tegen de ontlasting door de aanleg van de A4 tussen Den Haag en Rotterdam. Het is de vraag of dat aanvaardbaar is. Naar het oordeel van de Commissie is deze stelling ten principale onjuist. Immers de voltooiing van de A4 door Midden Delfland is als uitgangspunt (nulalternatief) genomen. Eventuele ontlastingen ten gevolge van de aanleg van de A4 tellen voor de voorgenomen activiteit dan niet meer mee.

3.5.2 Lucht

Ten aanzien van het aspect luchtverontreiniging door het verkeer kan het volgende worden opgemerkt.

Zowel in de aanvullende nota als in het onderliggende werkrapport van TNO[20] worden de milieu-effecten van de emissies naar de lucht met betrekking tot NO_x , NO_2 , CO, koolwaterstoffen, benzeen, SO_2 , lood en stof getoetst aan (interim-)grenswaarden voor de luchtkwaliteit[21]. Voor de concentraties op leefniveau bestaan er echter voor bepaalde componenten (NO_2 , SO_2 , benzeen) richtwaarden. Het is de bedoeling dat deze normen op middellange termijn (10-20 jaar) in heel Nederland worden bereikt voor gebieden buiten de bebouwde kom. Daarbij kan worden aangetekend, dat met deze richtwaarden voor NO_2 en SO_2 nog geen bescherming wordt geboden aan wilde planten (en cultuurgewassen).

Met de aanleg van de Blankenburgtunnel en aansluitende wegen zal pas op termijn (1995) eventueel worden begonnen. De nieuwe infrastructuur ligt in feite buiten de bebouwde kom. Het ligt dan ook in de rede deze richtwaarden[22] meer nog dan de vigerende grenswaarden ook als toetsingscriteria te nemen. Deze richtwaarden komen echter in de stukken niet of nauwelijks voor.

Het ligt overigens voor de hand dat een verdere groei in het autoverkeer het bereiken van deze milieu-doelstellingen niet bevordert.

Ook wordt in de stukken te weinig aandacht besteed aan de component "zwarte rook", waarvoor wettelijke normen zijn vastgesteld[23].

De component "zwarte rook" wordt voornamelijk geproduceerd door personenauto's en vrachtwagens die op diesel rijden. Vooralsnog zijn er

-
- 20 W.A.M. de Tonkelaar, Studie naar de gevolgen van de aanleg van de Blankenburgtunnel voor de luchtkwaliteit in de omgeving (8 september 1988), Rapport nr. R 88/342.
- 21 Deze grenswaarden en richtwaarden worden beschreven in de Staatsbladen 1986 nr. 78, 1987 nr. 33 en 1987 nr. 34.
- 22 De richtwaarde voor NO_2 is $80 \mu\text{g per m}^3$ als 98 percentiel van 1 uurgemiddelden.
- 23 Voor de goede orde dient te worden vermeld, dat de component "zwarte rook" nog niet in de aanbevelingen van de Commissie aan de orde waren gesteld.

geen passende technische mogelijkheden beschikbaar om deze emissie voldoende te beperken. In de toekomst (2000-2010) kan dat betekenen, dat indien door technische maatregelen aan de bron (driewegkatalysator e.d.) de emissies door voertuigen op benzine terug zijn gedrongen, de emissies door voertuigen op diesel (meer) bepalend zullen worden. Dit probleem krijgt in de stukken te weinig aandacht.

Kortheidshalve wordt ten aanzien van enkele opmerkingen over emissieschattingen en immissieberekeningen verwezen naar de inspraakreactie van de directeur LNO in Zuid-Holland[24].

Op gezondheidsaspecten van luchtverontreiniging vanwege uitlaatgassen wordt nader ingegaan onder 3.5.8.

3.5.3 Geluid en trillingen

Met de beschrijving van het aspect geluid kan de Commissie zich goed vinden. Zij wijst echter wel op een methodologische onvolkomenheid. Het betreft de wijze van berekenen van de verschillen in percentages niet, licht, matig en ernstig gehinderde personen tussen de 5 uitgewerkte varianten (zie nota p.57).

In bijlage 1 van dit toetsingsadvies is een iets gewijzigde benadering uitgewerkt, die aan dit bezwaar tegemoet komt. Deze leidt tot een iets andere volgorde in de mate van geluidhinder bij de verschillende varianten dan uit de aanvullende nota zou blijken.

In volgorde van (minder naar meer) hinder komt dit neer op:

1. variant 3, gewijzigd beleid, geen Blankenburgtunnel, jaar 2000
2. variant 4, gewijzigd beleid, wel Blankenburgtunnel, jaar 2000
3. variant 1, ongewijzigd beleid, geen Blankenburgtunnel, jaar 2000
4. variant 2, ongewijzigd beleid, wel Blankenburgtunnel, jaar 2000
5. variant 5, gewijzigd beleid, wel Blankenburgtunnel, jaar 2010

Dit is niet geheel in overeenstemming met de hinder-rangorde die kan worden afgeleid uit de tabel op pagina 58 van de aanvullende nota. In deze tabel zijn de varianten 4 en 1 ten opzichte van de hierboven gegeven volgorde van plaats verwisseld en voorts zouden de varianten 2 en 5 dezelfde mate van hinder veroorzaken.

Het is niet duidelijk waarom de geluidcontourlijnen (in bijlagen J1 t/m J5) hier en daar onderbroken zijn. Het betreft daarbij in sommige gevallen gebieden waarbinnen zich (verspreide) woonbebouwing bevindt. Voorts zijn deze lijnen niet getekend in (gedeelten) van de Aalkeet-Buitenpolder, de Broekpolder en in het algemeen de gebieden die deel uitmaken van het (krachtens art. 119 Wgh) op basis van het streekplan door de provincie Zuid-Holland aangewezen stiltegebied in de kern van Midden-Delfland (ZH1). De precieze begrenzing van dit stiltegebied

24 Zie bijlage 5, reactie 34.

wordt in een nadere verordening vastgesteld (zie ook bijlage 6, p.7). De opmerking in de aanvullende nota dat het hier geen stiltegebied zou betreffen, is niet juist[25]. In de toelichting (zie bijlage 6) wordt gesteld, dat "Op een afstand van 1,5 km van de weg is het verschil van geluidhinder zonder/met Blankenburgtunnel (50/65.000 mvt/etmaal in 2000) verwaarloosbaar". Dit betekent echter niet dat het voorliggende tracé geen invloed op dit stiltegebied heeft. Die mate van invloed op het stiltegebied had moeten worden uitgewerkt.

Het onderwerp (bodem-)trillingen (vergelijk de aanbevelingen pag. 12) ontbreekt in de aanvullende nota.

3.5.4 Bodem en grondwater

Wat de aanlegfase betreft, schetst de aanvullende nota een voor het milieu weinig riskante uitvoeringsmethode. De nota (p. 53) baseert zich daarbij evenwel op rapporten van het LGM en de Grontmij uit 1984 die slechts globale adviezen konden bevatten omdat destijds het juiste tracé nog niet definitief vast stond. De Commissie meent dat nu de keuze zo duidelijk op het Blankenburg-oosttracé wordt toegespitst een gedetailleerd geologisch lengte- en ophogingsprofiel niet had mogen ontbreken om de voorspelde uitvoeringsaspecten op hun juistheid te kunnen beoordelen.

De mededeling dat bij de bouwputten geen open- maar bronbemalingen zullen worden toegepast leidt overigens tot onjuiste conclusies. Juist bij bronbemalingen zijn, indien althans geen bijzondere maatregelen worden getroffen, ingrijpendere effecten te verwachten zoals ongewenste terreinzettingen, toestroming van zilt grondwater e.d. De nota laat in het midden of bijzondere maatregelen worden getroffen.

3.5.5 Oppervlaktewater

De gevolgen van de tracékeuze voor de waterhuishouding van zowel de Aalkeet-Binnen- als Buitenpolder (locatie van de gemalen, hoofdwatergangen en hoogte van de polderpeilen) verdienen ook wat de milieu-aspecten betreft, nadere aandacht. Getuige de reactie van het Hoogheemraadschap van Delfland[26] is daarmee bij de tracékeuze nog geen rekening gehouden.

3.5.6 Natuur en landschap

De aantasting en hinder vanwege de voorgestelde vorm van de aansluiting van de A24 op de A20 en extra verkeersgeluid op de eendekooi en het daaromheen liggende natuurreservaat (weidevogelgebied e.d.) wordt in de aanvullende nota te summier uitgewerkt. Daarop wijzen diverse inspraakreacties[27].

25 Zie bijlage 5, reactie 10.

26 Zie bijlage 5, reaktie nr. 19.

27 Zie bijlage 5, reakties nrs. 5, 10, 12, 18, 21, 30, 31.

Deze aantasting en hinder behoeft alsnog een nadere uitwerking. Daarbij dient aandacht te worden besteed aan concrete mogelijkheden om deze aantasting en hinder te verminderen, zoals een iets verschoven aansluitingspunt, een verdiepte ligging en een asymmetrische verbreding van de A20.

In de aanvullende nota (pag. 59) wordt er op gewezen dat het Blankenburg-oosttracé het kreekrukkenpatroon in het Lickebaertgebied doorsnijdt. Een deel van dit geohydrologisch afwisselende terrein zal door de aanleg van de weg verloren gaan. De aanleg van het zandlichaam voor de weg zal dit verlies aan natuurontwikkelingsmogelijkheden en cultuurhistorische waarde van dit terrein nauwelijks kunnen compenseren. Deze suggestie wekt de aanvullende nota enigszins op p. 54.

3.5.7 Landschapsbeeld

De visueel-ruimtelijke gevolgen van de tunnel en met name van de aansluitende wegen in het Lickebaertgebied zijn wat een hoog gelegen wegligging betreft eenvoudig, maar bevredigend beoordeelbaar gepresenteerd, hoewel de tekeningen in bijlage H niet uitblinken in duidelijkheid. Uit deze presentaties blijkt voldoende dat de gevolgen van een hoge ligging van de weg op zich zeer aanzienlijk zullen zijn.

De aanvullende nota laat geenszins zien hoe een verantwoorde landschappelijke (en akoestische) inpassing van de weg zou kunnen plaatsvinden[28] waarbij tevens redelijk soulaas wordt geboden voor de versnippering van het Lickebaertgebied, het voorkomen van rustverstoring en vermindering van de gebruikswaarde van de (geplande) natuur- en recreatiegebieden[29]. Het uitstralingseffect van een (sterk) verminderd aantal bezoekers aan het Lickebaertgebied tot ver buiten het tracé, wordt in de aanvullende nota (pag. 44) te eenvoudig afgedaan[30]. Een eventuele verdiepte ligging van het weggedeelte vanaf onder de spoorbaan Schiedam-Hoek van Holland tot aan de A20 lijkt de hiervoor genoemde problemen niet geheel op te kunnen lossen (de doorsnijding blijft). Een feitelijke beoordeling kan pas goed plaatsvinden als ook de visuele aspecten van de geplande bebossing en van de ontworpen afvalstortplaats in de waarneming kunnen worden betrokken.

Voordat eventueel definitief tot aanleg van de Blankenburgtunnel volgens het oostelijk tracé wordt gekozen, is het volgens de Commissie wenselijk de realiseringsmogelijkheden van een geheel of gedeeltelijk, al dan niet ook onder de spoorbaan door, verdiepte wegligging en aansluiting op de A20 alsnog zorgvuldig na te gaan en de daaraan verbonden technische problemen serieus te bestuderen.

-
- 28 Zie bijlage 5, reacties nrs. 5, 6, 10, 15, 21, 30.
29 Zie bijlage 5, reacties nrs. 5, 16, 21.
30 Zie bijlage 5, reactie nr. 34.

3.5.8 Volksgezondheid, leefklimaat en verkeersveiligheid

Door het auto- en vrachtverkeer wordt een groot aantal verontreinigingen in het milieu gebracht. De Commissie heeft zich in dit toetsingsadvies met betrekking tot gezondheidsaspecten beperkt tot een analyse van het NO₂-probleem. De reden hiervoor is dat de marge met de grenswaarde, die voor dit gas in verband met de gezondheidseffecten bij de mens is vastgesteld, betrekkelijk gering is. Indien het (achtergrond)niveau van dit gas verder in de atmosfeer zou toenemen door de installatie van een groot aantal NO_x-verspreidende bronnen in verband met de uitbreiding van de economische activiteiten in het westelijk havengebied en toeneming van het verkeer en vervoer, kan niet worden uitgesloten dat de bovengenoemde geringe veiligheidsmarge in de komende jaren regelmatig zal worden overschreden, vooral tijdens perioden van inversie. Deze ontwikkeling is des te bedreigender, omdat vooral kinderen en lijders aan asthma gevoeliger zijn voor de toxische effecten van dit gas dan de rest van de bevolking. Hierbij is nog geen rekening gehouden met interacties tussen de effecten van NO₂, ozon, SO₂, stof en zwarte rook. Vanuit een gezondheidskundig oogpunt verdient verlaging van het NO₂-niveau in bedreigde gebieden veel aandacht.

De Commissie mist een meer gedetailleerde beschouwing over deze problematiek in de nota. Maatregelen om in het geval van een langdurige inversie-periode het autoverkeer geheel of gedeeltelijk stop te zetten, zijn niet vermeld.

In de nota worden (de gevolgen van) het grootst mogelijke geloofwaardige verkeers-ongeval niet behandeld. Dit is met name van belang om vast te stellen waar kwetsbare gebieden en objecten ten aanzien van de kwaliteit van grondwater, woonbebouwing e.d. langs de betreffende wegen (Blankenburgtracé en te verbreden deel A20) eventueel zijn gelegen.

3.5.9 Indirecte gevolgen en gevolgen van secundaire activiteiten; diversen

In de inspraak[31] wordt er op gewezen, dat door het Blankenburgtunnel oost-tracé de mogelijkheid van een goed samenhangende inrichting van het Lickebaertgebied kan worden beperkt. De bruikbaarheid van dit gebied voor recreatie, natuur- en landschapswaarden, met inbegrip van cultuurhistorische, zou in stand moeten worden gelaten. De aanvullende nota toont echter niet aan dat dit het geval zal zijn.

In de aanvullende nota ontbreekt het onderwerp fietsverkeer in relatie met de Blankenburgtunnel[32].

31 Zie bijlage 5, reacties nrs. 21, 34 e.d.

32 Zie bijlage 5, reactie nr. 3.

Kosten

In de voorliggende aanvullende nota ontbreekt een meer concrete indicatie van de kosten van (uitvoerings)varianten. Hoewel kostenaspecten niet tot een verplicht onderdeel van m.e.r. behoren, zal de volledige afwezigheid van een (relatieve) kostenindicatie van bijvoorbeeld mogelijk toe te passen nadere milieubescherpende maatregelen (zoals inpas-sing van de weg in het landschap) een afgewogen beoordeling belemme-ren[33]. Dit klemmt temeer daar waar bepaalde alternatieven op kos-tenoverwegingen worden afgewezen (zie 3.3.2.1).

3.6 Vergelijking van de alternatieven/varianten

Artikel 41 j, eerste lid onder f van de Wabm:

Het MER bevat tenminste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschre-ven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven"*.

Hiervoor is onder 3.5.2 (lucht) reeds opgemerkt, dat voor een aantal soorten componenten de vergelijking met betreffende richtwaarden te summier is uitgewerkt.

In het samenvattend overzicht van de nota (p.66) wordt het zogenoemde mil. Bla⁺ alternatief voorbarig als het meest milieu-vriendelijke tracé-alternatief aangeduid. In feite gaat het om een uitvoeringsal-ternatief van het tracé Blankenburg-Oost.

De nota komt tot de conclusie, dat met het combinatie (KOMB.)-alterna-tief de doelstellingen niet voor een groot deel worden bereikt. In die zin zou het dan ook een niet redelijkerwijs te beschouwen alternatief zijn. Het had dan ook geen plaats in het samenvattend overzicht mogen krijgen als meest milieu-vriendelijk alternatief op strategisch ni-veau. Hiervoor is onder 3.3.2.1 reeds gesteld, dat het meest milieu-vriendelijke alternatief op strategisch niveau in feite geen volwaar-dige uitwerking heeft gekregen.

3.7 Leemten in kennis en informatie

Artikel 41 j, eerste lid onder g van de Wabm:

Het MER bevat tenminste: *"een overzicht van leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens"*.

33 Zie bijlage 5, reactie nr. 3.

De aanvullende nota stelt op pagina 51, dat de grootste leemten in kennis betreffen de effecten van verkeersverontreiniging op mens, dier en plant.

Als aanvullende leemte in kennis dan wel onzekerheid kan het aandeel van diesel als brandstof voor voertuigen in de toekomst (omstreeks 2000) worden aangemerkt.

Er zijn verwachtingen, dat het relatieve aandeel van diesel als brandstof zal stijgen. Zelfs indien technisch regulerende maatregelen aan de bron bij voertuigen op benzine worden getroffen zal toch door het dieselgebruik, de directe uitstoot van NO₂ kunnen toenemen.

3.8 Evaluatie achteraf / monitoring / nazorg

Aan aandachtspunten voor het onderdeel evaluatie achteraf wordt in de nota slechts summier aandacht besteed (zie bijvoorbeeld nota p. 54). Andere aandachtspunten zijn:

- het beplantingsplan (compensatie areaalverlies bosvegetatie, p. 59)
- visuele en akoestische inpassing van de weg (p. 64, 65)
- ecologische infrastructuur (ontwerp duikers e.d. p. 59, 60) mede in relatie met barrièrevorming
- invloed op weidevogels (p. 61), eendekooi (p. 61) en andere reservaatgebieden.

In de inspraak [34] wordt gesteld, dat "contact opnemen" met de Reconstructiecommissie Midden Delfland en het Staatsbosbeheer in de verdere planuitwerking inzake de inpassingsproblematiek te vrijblijvend is. De Commissie neemt aan dat deze plannen samen met ondermeer de directie LNO of Staatsbosbeheer en de Reconstructiecommissie worden opgesteld (zie ook bijlage 6, p.7).

3.9 Samenvatting van het aanvullende MER

Artikel 41 j, eerste lid onder h van de Wabm:

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

De samenvatting geeft de strekking van de hoofdtekst passend weer. Alleen worden de geconstateerde grootste leemten in kennis met betrekking tot de effecten van verkeersemisies op mens, dier en plant (nota p. 51) in de samenvatting ten onrechte niet vermeld.

34 Zie bijlage 5, reactie nr. 34.

B I J L A G E N

BEHORENDE BIJ

HET TOETSINGSADVIES OVER
DE AANVULLING OP HET MILIEU-EFFECTRAPPORT
OEVERVERBDINDING TEN WESTEN VAN ROTTERDAM

(Bijlagen 1 t/m 6)

BIJLAGE 1

OVERIGE, MEER GEDETAILLEERDE OPMERKINGEN BIJ DE AANVULLING OP HET MER

In deze bijlage worden nog enkele detailopmerkingen gemaakt bij de aanvulling op het MER. Zij kunnen worden gezien als nadere uitwerking van dan wel als aanvulling op het toetsingsadvies in hoofdlijnen.

3.5.3 Geluid en trillingen

De eerste tabel op pagina 10 van de "Geluidstudie ten behoeve van de aanleg van de Blankenburgtunnel" (Tebodin, Advies en Constructiebureau B.V., te 's-Gravenhage; augustus 1988; i.o.v. de Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland) geeft een overzicht van de aantallen in verschillende mate (door geluid) gehinderden voor de 5 verschillende varianten. Het betreft daarbij steeds de aantallen binnen de 50 dB(A)-contour van de desbetreffende variant. Daar deze contour in de verschillende varianten niet dezelfde is, is ook het totaal aantal inwoners daarbinnen niet steeds hetzelfde. Als gevolg daarvan hebben de cijfers bij de verschillende varianten betrekking op verschillende totalen. Zij zijn derhalve voor de verschillende varianten feitelijk niet onderling vergelijkbaar. Dit laatste geldt in het bijzonder voor de aantallen niet gehinderden. De opmerking (met *) bij de tabel wijst ook al op dit probleem. Voor de categorieën ernstig, matig en licht gehinderden zal er in de aantallen echter weinig veranderen; in het gebied buiten de 50 dB(A)-contour bevinden zich immers zeer weinig gehinderden.

Gezien het voorgaande had de tabel beter gebaseerd kunnen zijn op een vast studiegebied langs de wegen, waarbinnen de 50 dB(A)-contouren van alle varianten vallen. Voor de begrenzing van dat gebied kan de contourlijn worden genomen die alle andere omvat, namelijk die van variant 5. Binnen deze contour bevinden zich in totaal 41.023 personen. Door uitgaande van dit totaal (bij benadering) het aantal niet gehinderden bij de andere varianten te bepalen, komt men tot de volgende tabel.

	aantal gehinderden in variant				
	1	2	3	4	5
ernstig gehinderd	4.151	4.418	4.001	4.152	4.502
matig gehinderd	5.588	5.765	5.404	5.469	5.842
licht gehinderd	7.716	7.853	7.480	7.483	7.964
niet gehinderd	23.568	22.987	24.138	23.919	22.715
totaal	41.023	41.023	41.023	41.023	41.023

De tweede tabel van pagina 10 wordt voorts als volgt:

	verschil in aantal gehinderden tussen			
	variant 1 en 2		variant 3 en 4	
	abs.	perc.	abs.	perc.
ernstig gehinderd	+267	+ 6.4	+151	+ 3.8
matig gehinderd	+177	+ 3.2	+ 65	+ 1.2
licht gehinderd	+137	+ 1.8	+ 3	+ 0.1
niet gehinderd	-581	- 2.8	-219	- 0.9

Door de vorige tabel om te rekenen in percentages van het totale aantal komt die er als volgt uit te zien:

	percentage gehinderden in variant				
	1	2	3	4	5
ernstig gehinderd	10.1	10.8	9.8	10.1	11.0
matig gehinderd	13.6	14.1	13.2	13.3	14.2
licht gehinderd	18.8	19.1	18.2	18.2	19.4
niet gehinderd	57.5	56.0	58.8	58.3	55.4
totaal	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Op grond van deze tabel(len) kan men concluderen dat variant 2 tot meer gehinderden leidt dan variant 1 en dat variant 4 tot meer gehinderden leidt dan variant 3. Voorts kan worden geconcludeerd dat variant 3 duidelijk minder gehinderden oplevert dan variant 1, en variant 4 minder dan variant 2. Variant 5 overtreft duidelijk alle andere in aantal gehinderden. De minste geluidhinder geeft variant 3. De varianten 1 en 4 ontlopen elkaar wat dat betreft niet veel. In volgorde van hinder komt dit neer op:

1. variant 3, gewijzigd beleid, geen Blankenburgtunnel, jaar 2000
2. variant 4, gewijzigd beleid, wel Blankenburgtunnel, jaar 2000
3. variant 1, ongewijzigd beleid, geen Blankenburgtunnel, jaar 2000
4. variant 2, ongewijzigd beleid, wel Blankenburgtunnel, jaar 2000
5. variant 5, gewijzigd beleid, wel Blankenburgtunnel, jaar 2010

De tabellen en de bijbehorende teksten uit de geluidstudie zijn overgenomen in de aanvullende nota. Daarbij is voorts op pagina 58 een tabel opgenomen waaruit men eveneens een hinder-rangvolgorde kan afleiden, waarbij ten opzichte van de zojuist vermelde volgorde de varianten 4 en 1 van plaats zijn verwisseld en voorts de varianten 2 en 5 dezelfde mate van hinder zouden veroorzaken. De conclusies die men gemakkelijk uit deze tabel uit de aanvullende nota zal trekken zijn dus iets anders dan die uit de hiervoor aangegeven methodiek.

ministerie van verkeer en waterstaat

rijkswaterstaat

hoofddirectie van de waterstaat

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
Inzending:	14 SEP. 1988
Nr.:	1270-88 Pres/Sc/1/6
Dossier:	101-203

Aan de Voorzitter van de Commissie
voor de Milieu-effectrapportage
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

uw brief van

's-gravenhage

8 september 1988

uw kenmerk

ons kenmerk

doorkiesnummer

I 62975

744152

... onderwerp

bijlage(n)

verzonden 12 SEP. 1988

Aanvullende nota
Blankenburgtunnel.

div.

Geachte heer Cohen,

Hierbij ontvangt u overeenkomstig de wettelijke regelen inzake de milieu-effectrapportage de nota "Blankenburgtunnel".

Deze nota dient ter aanvulling op het reeds aanwezige milieu-effectrapport "Oeververbinding ten Westen van Rotterdam" en ter voorbereiding op het tracé-besluit inzake de Blankenburgtunnel (oost-variant).

Over de aanleiding en de te volgen besluitvormingsprocedures inzake de tracévaststelling van de Blankenburgtunnel bent u reeds door mij geïnformeerd (zie brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan de Staten-Generaal d.d. 25 augustus 1988).

Ik stel u gaarne in de gelegenheid mij advies uit te brengen over het aanvullend milieu-effectrapport. Ter uwer informatie kan ik u nog mededelen dat de insprekers op de projectnota/MER "Oeververbinding ten westen van Rotterdam" schriftelijk worden uitgenodigd om ook op de aanvullende nota te reageren (zie ook bijgevoegde brief).

- Ik -

0387/2504

nr. 2050

bereikbaar met tramlijn 1 (station cs),
tramlijn 9 (stations cs en ha), buslijnen
18 (stations cs en ha), 85 (leiderdorp),
86 (oegstgeest), 80 (weesenaar)

postbus 20906
2500 EX 's-gravenhage

koningskade 4
telefoon (070) 745 745
telex 31043
postgironummer 507564

behoort bij : nr. I 62975
bladnummer : 2

Ik verzoek u uw advies conform de wettelijke termijnen uiterlijk 15 november bij mij in te dienen.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens de Minister,
DE DIRECTEUR-GENERAAL VAN DE RIJKSWATERSTAAT,
l.D.-G.



ir. H. Prins

SAMENSTELLING VAN DE WERKGROEP VAN DE COMMISSIE
VOOR DE MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE

De werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage die het onderhavige toetsingsadvies over de inhoud van de aanvulling van het milieu-effectrapport Oeververbinding ten westen van Rotterdam heeft opgesteld, staat onder voorzitterschap van dr. H. Cohen.

In de werkgroep hebben voorts zitting:

- drs. H.C. Eerens, wonende te Utrecht
- ir. P.H.R. Langeweg, wonende te 's-Gravenhage
- ing. W. Meijnen, wonende te Utrecht
- prof.dr. P. Nijkamp, wonende te Hilversum
- ir. W.A. Oosting, wonende te Leidschendam
- drs. S.P. Tjallingii, wonende te Gouda
- prof.ir. J. Volmuller, wonende te Driebergen.

Ir. R.I. Seijffers is als secretaris van de werkgroep opgetreden.

OPENBARE BEKENDMAKING IN DE STAATSCOURANT VAN DINSDAG 27 SEPTEMBER 1988

BEKENDMAKING HOORZITTING BLANKENBURGTUNNEL

De Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat maakt bekend, dat de openbare hoorzitting met betrekking tot:

- de ontwerp-partiële herziening van het Structuurschema Verkeer en Vervoer inzake de opname van de Blankenburgtunnel naast de capaciteitsuitbreiding van de Beneluxtunnel (de tweede Beneluxtunnel);
- de aanvullende nota "Blankenburgtunnel" op de projectnota/MER "Oeververbinding ten westen van Rotterdam",

zal plaatsvinden op:

11 oktober 1988 in gebouw "de Kern", P.C. Hooftlaan 12 te Maassluis, aanvang 20.00 uur (zaal open 19.30 uur).

Een ieder, die daartoe vóóraf de wens heeft te kennen gegeven, wordt in de gelegenheid gesteld tijdens deze hoorzitting zijn standpunt nader mondeling te (doen) toelichten. Daartoe dient men vóór 7 oktober a.s. contact op te nemen met de directie Zuid-Holland van Rijkswaterstaat, tel. 070-955587/955586.

Bovengenoemde stukken liggen tot 14 oktober a.s. op werkdagen tijdens kantooruren ter inzage bij:

- Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland
Patentlaan 5 te Rijswijk
- de bibliotheek van de Hoofddirectie van Rijkswaterstaat,
Koningskade 4 te 's-Gravenhage
- het Provinciehuis van de provincie Zuid-Holland,
Koningskade 1 te 's-Gravenhage
- alsmede op de gemeentehuizen van de gemeenten Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis en Rozenburg.

Zoals eerder is bekendgemaakt kunnen schriftelijke opmerkingen vóór 14 oktober a.s. worden ingediend bij:

De Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat
Postbus 20906
2500 EX 's-Gravenhage

De hoorzitting vormt een integraal onderdeel van de besluitvormingsprocedure. Resultaten daarvan worden gebruikt bij de verdere besluitvorming.

Rijswijk, 27 september 1988

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
voor deze,
De Hoofdingenieur-directeur van de
Rijkswaterstaat in de directie Zuid-
Holland

BIJLAGE 5

LIJST VAN INSPRAAKREACTIES

nr.	datum	Persoon of instantie	Datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	07-10-88	A.J. van Schaik, wethouder Gemeente Rozenburg namens de gemeentebesturen van Rozenburg, Bernisse, Brielle, Hellevoetsluis en Westvoorne, als-	
2.	11-10-88	mede de Stichting Europoort- en Botlek-Belangen, Pleitaantekeningen van A. Wustrow, wethouder Gemeente Maassluis	13-10-1988
3.	11-10-88	Aktiegroep "Behoud Lickebaert", te Maassluis	13-10-1988
4.		D'66 Maassluis	13-10-1988
5.	13-10-88	Het Dagelijks bestuur van het recreatieschap Midden- Delfland te 's-Gravenhage	13-10-1988
6.		Mevrouw D. Bakker te Maasland	17-10-1988
7.	28-09-88	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam en de Beneden-Maas te Rotterdam	17-10-1988
8.	27-09-88	Raad van advies voor de ruimtelijke ordening te 's-Gravenhage	19-10-1988
9.	02-10-88?	N. Buynink te Vlaardingen	19-10-1988
10.	02-10-88	Stichting voor Vogel-Olieslachtoffers te Vlaardingen	19-10-1988
11.	05-10-88	Gemeente Maassluis	19-10-1988
12.	09-10-88	J.H.J. Lantinga/v.Vliet te Maassluis	19-10-1988
13.	06-10-88	Gemeente Westvoorne	19-10-1988
14.	11-10-88	Keijzer B.V. te Maassluis	19-10-1988
15.	12-10-88	Gemeente Maasland	19-10-1988
16.	12-10-88	Nolst Trenité, advocaten en notarissen te Rotterdam	19-10-1988
17.	12-10-88	Gemeentebestuur van Schiedam	19-10-1988
18.	12-10-88	Stichting Natuur en Milieu te Utrecht	19-10-1988
19.		Hoogheemraadschap van Delfland te Delft	19-10-1988
20.	13-10-88	Landbouwschap, Gewestelijke raad voor Zuid-Holland te 's-Gravenhage	19-10-1988
21.	13-10-88	Reconstructiecommissie Midden-Delfland te Maasland	19-10-1988
22.		Gemeente Rozenburg	19-10-1988
23.	11-10-88	Deelgemeente Hoogvliet	19-10-1988
24.	10-10-88	Exxon Chemical Holland B.V. te Schiedam	19-10-1988
25.	12-10-88	Wethouder Chr. van Roon in de gemeente Vlaardingen	19-10-1988
26.	14-10-88	Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland te 's-Graveland	19-10-1988
27.	12-10-88	Stichting het Zuidhollands Landschap te Rotterdam	19-10-1988
28.	12-10-88	Th.A. Jegen en A-M. Jegen-Boogert te Maassluis	20-10-1988
29.	13-10-88	Gemeente Hellevoetsluis	20-10-1988
30.	13-10-88	Gemeente Vlaardingen	20-10-1988
31.	11-10-88	Tekst hoorzitting d.d. 11/10/88 van de Stichting voor vogelolieslachtoffers te Vlaardingen	20-10-1988
			21-10-1988

32.	21-10-88	Gemeente Maasland	28-10-1988
33.	18-10-88	Gemeente Hellevoetsluis	28-10-1988
34.	20-10-88	De directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie in de provincie Zuid-Holland te 's-Gravenhage	28-10-1988
35.	19-10-88	Werkgroep Stop RW19 te Delft	28-10-1988
36.	26-10-88	Verslag van de op 11 oktober 1988 te Maassluis gehouden hoorzitting	31-10-1988
37.	11-10-88	De heer van de Kooij te Maassluis	31-10-1988
38.	11-10-88	Reconstructiecommissie Midden-Delfland te Maasland	31-10-1988
39.	11-10-88	De heer Snijkers te Rozenburg	31-10-1988

BIJLAGE 6

 Commissie voor de milieu-effectrapportage	
Ingezonden: 9 NOV. 1988	
Nr.	1637/88 sf/6
Dossier	101 - 254

Aan de Voorzitter van de Commissie
voor de milieu-effectrapportage
dr. H. Cohen
postbus 2345
3500 GH Utrecht

uw brief van

s-gravenhage

8 november 1988

uw kenmerk

ons kenmerk

doorkiesnummer

IWO 6245

onderwerp

bijlage(n)

verzonden

Toetsingsadvies aanvullende nota
Blankenburgtunnel

Geachte heer Cohen,

Aan uw verzoek om ter verduidelijking op enkele onderdelen van de aanvullende nota een nadere toelichting te ontvangen heb ik gaarne voldaan.

Ik stel het zeer op prijs indien u de hiernavolgende aanvullende informatie wilt betrekken in uw beraadslagingen om te komen tot een zo volledig mogelijk advies.

Ik ga er daarbij van uit dat u bij het opstellen van uw advies rekening houdt met een aantal reeds mondeling naar voren gebrachte opmerkingen van mijn dienst.

groei van het vrachtverkeer

In bijlage E, paragraaf E.1 is beschreven op welke wijze de verkeersprognoses zijn opgesteld. Ter aanvulling v.w.b. het vrachtverkeer nog het volgende.

Er zijn op dit moment (helaas) geen modellen beschikbaar die het vrachtverkeer direkt op wegvakniveau kunnen voorspellen. Met het Zuidvleugel-II model is de prognose voor het personenautoverkeer berekend; hierbij is o.a. rekening gehouden met de verwachte toename van het aantal arbeidsplaatsen in de regio.

Er bestaat een sterke korrelatie tussen het aantal arbeidsplaatsen en de hoeveelheid vrachtverkeer. Daarom zijn de waargenomen vrachtwagen-percentages in dat gebied van toepassing verklaard voor het prognosejaar. In verband met verwachte ontwikkelingen in het havengebied (op basis van gegevens van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam) zijn de toegepaste vrachtwagenpercentages voor enkele specifieke verbindingen (o.a. Calandbrug) verhoogd. Dit op grond

koningsskade 4
telefoon (070) 745 745
telex 31043, telefax 744 335
postgironummer 607564

hoofddirectie van de waterstaat

BIJLAGE 6

Commissie voor de milieu-effectrapportage	
Aanvraagnummer:	9 NOV. 1988
Nr.	1637/88 Sf/C
Doelen:	101 - 254

Aan de Voorzitter van de Commissie
voor de milieu-effectrapportage
dr. H. Cohen
postbus 2345
3500 GH Utrecht

uw brief van

s-gravenhage

8 november 1988

uw kenmerk

ons kenmerk

doorkiesnummer

IWO 6245

onderwerp

bijlage(n)

verzonden

Toetsingsadvies aanvullende nota
Blankenburgtunnel

Geachte heer Cohen,

Aan uw verzoek om ter verduidelijking op enkele onderdelen van de aanvullende nota een nadere toelichting te ontvangen heb ik gaarne voldaan.

Ik stel het zeer op prijs indien u de hiernavolgende aanvullende informatie wilt betrekken in uw beraadslagingen om te komen tot een zo volledig mogelijk advies.

Ik ga er daarbij van uit dat u bij het opstellen van uw advies rekening houdt met een aantal reeds mondeling naar voren gebrachte opmerkingen van mijn dienst.

groei van het vrachtverkeer

In bijlage E, paragraaf E.1 is beschreven op welke wijze de verkeersprognoses zijn opgesteld. Ter aanvulling v.w.b. het vrachtverkeer nog het volgende.

Er zijn op dit moment (helaas) geen modellen beschikbaar die het vrachtverkeer direkt op wegvakniveau kunnen voorspellen. Met het Zuidvleugel-II model is de prognose voor het personenautoverkeer berekend; hierbij is o.a. rekening gehouden met de verwachte toename van het aantal arbeidsplaatsen in de regio.

Er bestaat een sterke korrelatie tussen het aantal arbeidsplaatsen en de hoeveelheid vrachtverkeer. Daarom zijn de waargenomen vrachtwagen-percentages in dat gebied van toepassing verklaard voor het prognosejaar. In verband met verwachte ontwikkelingen in het havengebied (op basis van gegevens van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam) zijn de toegepaste vrachtwagenpercentages voor enkele specifieke verbindingen (o.a. Calandbrug) verhoogd. Dit op grond

behoort bij : brief nr. IWO 6245

bladnummer : 2

van de verwachting van het gemeentelijke Havenbedrijf dat er nog een forse groei in het containervervoer over de weg is te verwachten van en naar het westelijk Havengebied. In dit verband verwijs ik ook naar de in hoofdstuk 5 "economie" van de aanvullende nota weergegeven beschouwingen.

De groei van het autoverkeer

Bij de berekening van de groei van het autoverkeer gelden een aantal onzekerheden; dit zijn o.a.:

- a) Model-onnauwkeurigheden. Deze bedragen (normatief) voor het getoetste basisjaar minder dan 10%; voor het prognosejaar worden deze geraamd op 10 à 20%.
- b) De (relatief grote) onzekerheidsmarge bij de externe factoren, zoals de economische ontwikkeling (inkomen, arbeidsplaatsen). Daarom is bij de voorbereiding van het nieuwe Structuurschema Verkeer en Vervoer gewerkt met 3 scenario's, die door het Centraal Planbureau zijn opgesteld. De invloed van de verschillende sociaal-economische ontwikkelingen op de groei van het autoverkeer kan geïllustreerd worden met de uitkomsten van de landelijke prognose van de groei van het aantal verreden autokilometers tussen 1986 en 2010:
 Hoog scenario: 90% toename
 Midden ,, : 72%
 Laag ,, : 60%
- c) De onzekerheid over de effecten van beleidsmaatregelen. Deze onzekerheid is in de nota expliciet gemaakt door prognoses zonder en mét automobiliteitsbeperkend beleid te geven.
 Bij berekeningen voor de aanvullende nota Blankenburgtunnel is conform de voorbereiding van het nieuwe Structuurschema uitgegaan van het Middenscenario van het CPB; enkele belangrijke gegevens daaruit zijn:

		1985	2000
reëel beschikbaar inkomen	(index)	100	135
werkgelegenheid	(mio)	4,5	5,5
bevolking totaal	(mio)	14,5	15,6
18-79 jaar	(mio)	10,5	11,6
autobezit	(per 100 inw)	310	440
autobezetting	(pers./auto)	1,43	1,3

Verschillen prognose BEN/BLA-nota en aanvullende nota BLA

In par. 4.1 van de aanvullende nota is aangegeven dat de nieuwe prognoses deels gebaseerd zijn op andere gegevens dan de prognoses die in de BENBLA-nota zijn gegeven; tevens is sprake van een ander prognosejaar (2000 versus 1995).

De navolgende variabelen (waarop het model reageert) zijn in de aanvullende nota geactualiseerd:

- a) arbeidsplaatsen en inwoners;
- b) autobezit- en gebruik.

behoort bij brief nr. IWO 6245

bladnummer 3

Arbeidsplaatsen en inwoners.

De prognose voor de BENBLA-nota is gebaseerd op het basisjaar 1977 met de toenmalige verwachting voor de economische groei in de jaren daarna, zoals vastgelegd in de (toenmalige) streekplannen; dit geldt eveneens voor de aantallen arbeidsplaatsen en inwoners. Inmiddels zijn recent (1987) nieuwe streekplannen vastgesteld, o.a. daaraan zijn de gegevens ontleend voor het actueel maken van het model. Hieronder worden enkele cijfers gegeven:

(alle getallen * 1000 inw.)	BENBLA (1995)	aanv. BLA (2000)
inwoners/arbeidersplaatsen Den Haag	552/252	597/290
„ „ Zoetermeer	97/34	108/48
„ „ Rotterdam	504/290	589/310
inwoners Delft	71	94
„ B-driehoek	75	56
„ Spijkenisse	63	77
„ Capelle	73	57
Arbeidsplaatsen Voorne-Putten	41	51

Gemiddeld zijn de aantallen arbeidsplaatsen en inwoners in de BLA-prognose ruim 10% hoger dan in de BENBLA-prognose.

b) Autobezit- en gebruik

Bij de BLA-prognose is gerekend met een autobezit (conform het CPB-middenscenario) van 450 per 1000 inwoners dat is 24% meer dan de 364 per 1000 inwoners waarmee bij de BENBLA-prognose is gerekend. Dit grotere autobezit leidt ertoe dat bij de BLA-prognose is gerekend met een 10 à 12% groter autogebruik als in de BENBLA-prognose. Hierbij moet nog worden gesteld het effect van de verdere afname van de autobezetting: werd bij de BENBLA-prognose nog gerekend op meer dan 1,4 inzittende per auto, bij de BLA-prognose is rekening gehouden met een autobezetting van 1,3. Uit de bovenstaande globale vergelijking volgt dat de BLA-cijfers grosso-modo in ieder geval ca 30% hoger zullen zijn dan de BENBLA-cijfers; dit is dus het gevolg van een verderwegliggend prognosejaar, én andere inzichten.

In de tabel op blz 20 van de aanvullende nota zijn voor een aantal wegvakken de prognose voor 1995 volgens de BENBLA-nota vergeleken met de getelde intensiteiten in 1987. Daaruit blijkt overduidelijk dat de BENBLA-prognose achterhaald is door de werkelijkheid; in enkele gevallen werd in 1987 reeds méér verkeer geteld dan volgens de BENBLA-prognose voor 1995!. Hieronder worden ter illustratie de prognoses en enige getelde waarden voor de oeverkruisingen van de Nieuwe Waterweg gegeven (werkdagjaargemiddelde); de prognose-waarden zijn voor de situatie zonder Blankenburgtunnel, maar mét 2^e Beneluxtunnel.

behoort bij :
 bladnummer : brief nr. IWO 6245

4

	<u>geteld</u>			<u>berekend</u>	
	1982	1986	1987	BENBLA 1995 ¹⁾	BLA (ongew. beleid) 2000 ²⁾
van Brienoordbrug	111.000	124.500	130.000	124.000	186.000
Willemsbrug	27.000	31.500		45.000	32.000
Maastunnel	83.000	81.000		78.000	80.000
Beneluxtunnel(s)	73.000	71.500	77.000	99.000	136.000
Totaal	294.000	308.000		346.000	434.000

1) zie BENBLA-nota fig. 15a, blz 68

2) zie BLA-nota, bijlage E, figuur E1.

Uit deze tabel vallen twee zaken af te lezen. Ten eerste blijkt ook hier dat de BENBLA-prognose niet meer spoort met de huidige inzichten, die (mede)gebaseerd zijn op de recente verkeersontwikkelingen: de prognose van het totale oeverkruisende verkeer in 1995 volgens de BENBLA-nota is slechts 5% hoger dan de gestelde intensiteit in 1987.

Ten tweede blijkt dat de prognose voor het totale oeverkruisende verkeer volgens de BLA-nota van ca. 25% hoger is dan de prognose volgens de BENBLA-nota. Dit sluit goed aan bij de eerdere konstatering, dat (op grond van het verschil in basisgegevens tussen beide prognoseberekeningen) de prognoses uit de Bla-nota ongeveer 30% hoger zullen zijn dan in de BenBla-nota.

Automobiliteitsbeperkend beleid

In par. 2.2.3 van de aanvullende nota (blz 6-9) is een beschouwing gegeven over het automobiliteitsbeperkend beleid. Daarin wordt o.a. gesteld dat het "rekening rijden" in combinatie met een aanzienlijk verbeterd openbaar vervoer de grootste invloed zal hebben op de automobiliteit (blz 9 bovenaan). Dit is geheel in overeenstemming met de aanpak die zal worden voorgesteld in het binnenkort te verschijnen nieuwe Structuurschema Verkeer en Vervoer.

Het effect van het automobiliteitsbeperkend beleid is in de aanvullende nota apart uitgerekend/benaderd. Dat wil zeggen dat eerst de modelberekeningen zijn uitgevoerd, zonder de automobiliteitsbeperkende maatregelen. Bij deze modelberekeningen zijn wél de reeds bekende plannen ter verbetering van het Openbaar Vervoer meegenomen (bv. de Willemsspoortunnel), maar niet de extra plannen die (bv) in het kader van de Bereikbaarheidsplan Randstad zijn voorgesteld. Dit betekent dat de prognose zonder automobiliteitsbeperkend beleid rekening houdt met ontwikkeling van het openbaar vervoer volgens de tot voor kort geldende trend.

behoort bij
bladzijte

brief nr. IWO 6245

5

Voor het benaderen van het effect van het automobiliteitsbeperkend beleid zou in feite het model aangevuld moeten worden, enerzijds met het "rekening rijden-mechanisme" (en nog enige andere maatregelen zoals stringent parkeerbeleid), en anderzijds met een sterk verbeterd openbaar vervoer. In de beschouwing op blz. 9 van de aanvullende nota is aangegeven waarom zo'n (gekomplieerde en tijdrovende) model-aanpassing niet nodig is, en waarom volstaan kan worden met het benaderen van het effect van "rekening rijden".

Deze aanpak betekent dat bij de berekeningen impliciet is uitgegaan van een (fors) taakstellend pakket extra maatregelen ter verbetering van het openbaar vervoer. Met andere woorden: de "geknepen" prognose van het autoverkeer bij automobiliteitsbeperkend beleid zal alleen gerealiseerd kunnen worden indien een fors pakket aan extra openbaar-vervoersmaatregelen wordt getroffen t.o.v. de reeds bekende plannen.

Verbreden infrastructuur zuidoever

De kommissie-MER heeft een alternatief geformuleerd waarbij geen Blankenburgtunnel aanwezig is, wél automobiliteitsbeperkend beleid, alsmede een verbreding van de Botlektunnel (de Beneluxtunnel wordt bij dit alternatief verbreed geacht). De kommissie noemt dit: "mogelijkheid A+B+C".

In de "aanvullende nota Blankenburgtunnel" is hieraan op bladzijde 10 een korte beschouwing gewijd; ter aanvulling daarop het volgende.

1. Bij dit alternatief kan weliswaar kongestievorming in de Botlekkorridor voorkómen worden door verbreding van de Botlektunnel zelf, doch de wegenstructuur wordt ter principale niet gewijzigd. Dit betekent o.a. dat de ontsluiting van het Rotterdamse haven- en industriegebied nog steeds afhangt van slechts één verbinding, die bij een kalamiteit geheel geblokkeerd kan raken. Tevens wordt de wegenstructuur in het westelijk Rijnmondgebied niet efficiënter; zoals uit par. 5.3.3. van de aanvullende nota blijkt kunnen de jaarlijkse omrijkosten oplopen tot f.70 à 75 miljoen in het jaar 2010.
Het bovenstaande leidt tot de konklusie, dat dit alternatief niet geheel voldoet aan de in par. 2-1 van de nota geformuleerde eerste doelstelling.
2. Uit par. 4.4. van de aanvullende nota blijkt dat in het jaar 2010, mét automobiliteitsbeperkend beleid, zonder Blankenburgtunnel, wederom kongestie optreedt in de verbrede Beneluxtunnel. Dat betekent dat het hier besproken alternatief tevens niet voldoet aan de in par. 2.1. van de nota geformuleerde tweede doelstelling, namelijk: "zorgen voor het ook op langere termijn kunnen bieden van een kongestievrije Beneluxtunnelkorridor in de hoofdtransportas R4".
3. De kosten van het verbreden van de Botlektunnel zijn relatief hoog omdat (gezien de beperkte ruimte ter weerszijden van de tunnel en de aansluitende wegen) de verbreding onmiddellijk naast de bestaande tunnel moet plaatsvinden; de bestaande tunnel is daar echter niet op berekend, zodat aanvullende maatregelen nodig zijn. Bovendien vormt de aanwezigheid van de

behoort bij :
bladnummer : brief nr. IWO 6245
6

Botlekbrug, kort ten noorden van de tunnel, een komplicerende faktor. De verbreding van de aansluitende wegen (tussen het "Hartelkruis" en de aansluiting "Hoogvliet") zal leiden tot vervanging en nieuwbouw van een groot aantal kunstwerken; in het betreffende gebied zijn bovendien vele kabels en leidingen aanwezig. Tenslotte moet tijdens de uitvoering van de verbredingswerken de verkeersafwikkeling gehandhaafd worden, hetgeen tijdelijke verbindingen noodzakelijk maakt.

De kosten van het verbreden van de Botlektunnel met aansluitende wegen worden (zeer globaal) geschat in de orde van (minimaal) 500 miljoen gulden; dit is aanzienlijk hoger dan de kosten van het Blankenburgtunnelalternatief. Gezien het hierboven onder 2. gestelde zouden daarbij nog de kosten van een extra verbreding van de Beneluxtunnel op termijn gesteld moeten worden; deze worden (zeer globaal) geschat op 150 à 200 miljoen gulden.

4. Vanwege het gestelde onder de punten 1 t/m 3 is dit zogenaamde "uitgebreide combinatie-alternatief" verder niet expliciet meegenomen in de aanvullende nota. Het is overigens voor een ieder mogelijk om, op basis van de informatie die in de aanvullende nota is opgenomen, zélf een vergelijking te maken tussen dit alternatief en ander alternatieven. Aan de hand van de indeling van de samenvattende effectentabel in par. 7.2. van de aanvullende nota wordt dit hieronder kort aangegeven.

- a) ruimtelijke aspecten: de effecten van het "uitgebreide combinatie alternatief" (hierna verder aan te duiden met: UITKOMB.) zijn vergelijkbaar met de effecten van het KOMB.-alternatief.
- b) verkeer: de effecten van het UITKOMB-alternatief zijn hieronder onder punt 2 beschreven en vergelijkbaar met die van het KOMB.-alternatief, met uitzondering van de effecten die daarbij zijn beschreven inzake de verkeersafwikkeling in de Botlektunnel. ekonomie: de indirecte
- c) effecten van het UITKOMB-alternatief gelijk aan die van het KOMB-alternatief; de omrijkostenbesparingen zijn nul, de congestiekostenbesparingen zijn gelijk aan die bij het BLA +-alternatief; de investering bedraagt (minimaal) 500 miljoen gulden.
- d) milieu, natuur en landschap: de effecten van het UITKOMB-alternatief zijn in grote lijnen gelijk aan die van het KOMB-alternatief. De natuurwaarde van het gebied waarin bij dit alternatief de Botlektunnel zou moeten worden verbreed is immers verwaarloosbaar, terwijl het alternatief zich verder niet onderscheidt van het KOMB-alternatief.

Landschappelijke inpassing Blankenburg-oosttracé

Voordat een definitieve uitwerking van de landschappelijke inpassing van het tracé kan plaatsvinden moet er eerst duidelijkheid over bestaan dat het tracé (en welk tracé) daadwerkelijk is vastgesteld.

behoort bij : brief nr. IWO 6245
bladnummer :
7

Ik kan u overigens mededelen dat de Minister van Verkeer en Waterstaat tijdens het bestuurlijk overleg op 3 november j.l. inzake de partiële herziening van het SVV heeft benadrukt dat, binnen de mogelijkheden, de landschappelijke inpassing van het Blankenburgtracé met uiterste zorgvuldigheid en in nauw overleg met de betrokken overheden en instanties zal plaatsvinden.

In de komende periode is daarvoor nog voldoende tijd en gelegenheid.

De aanwijzing van een stiltegebied in Midden-Delfland

De verordening tot aanwijzing van een gebied in Midden-Delfland tot stiltegebied is door GS van ZH vastgesteld en ter ondertekening aan de Minister gezonden. Formele ondertekening wacht op Koningin's terugkeer uit Australië.

Het gebied omvat (ten noorden van Rw20) nog nét het Bommeer (zie BLA-nota, bijlage G, links-boven op kaart); d.w.z. dat het stiltegebied minimaal 1,5 km van Rw20 ligt (korte afstand).

De geplande aansluiting komt ook op ca 1,5 km van de grens van het stiltegebied.

Op een afstand van 1,5 km van de weg is het verschil van geluidhinder zonder/met Blankenburgtunnel (50/65.000 mvt/etmaal in 2000) verwaarloosbaar.

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR-GENERAAL VAN DE RIJKSWATERSTAAT,
l.D.-G.


ir. H. Frins

OPENBARE BEKENDMAKING IN DE STAATSCOURANT VAN DINSDAG 27 SEPTEMBER 1988

BEKENDMAKING HOORZITTING BLANKENBURGTUNNEL

De Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat maakt bekend, dat de openbare hoorzitting met betrekking tot:

- de ontwerp-partiële herziening van het Structuurschema Verkeer en Vervoer inzake de opname van de Blankenburgtunnel naast de capaciteitsuitbreiding van de Beneluxtunnel (de tweede Beneluxtunnel);
- de aanvullende nota "Blankenburgtunnel" op de projectnota/MER "Oeververbinding ten westen van Rotterdam",

zal plaatsvinden op:

11 oktober 1988 in gebouw "de Kern", P.C. Hooftlaan 12 te Maassluis, aanvang 20.00 uur (zaal open 19.30 uur).

Een ieder, die daartoe vóóraf de wens heeft te kennen gegeven, wordt in de gelegenheid gesteld tijdens deze hoorzitting zijn standpunt nader mondeling te (doen) toelichten. Daartoe dient men vóór 7 oktober a.s. contact op te nemen met de directie Zuid-Holland van Rijkswaterstaat, tel. 070-955587/955586.

Bovengenoemde stukken liggen tot 14 oktober a.s. op werkdagen tijdens kantooruren ter inzage bij:

- Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland
Patentlaan 5 te Rijswijk
- de bibliotheek van de Hoofddirectie van Rijkswaterstaat,
Koningskade 4 te 's-Gravenhage
- het Provinciehuis van de provincie Zuid-Holland,
Koningskade 1 te 's-Gravenhage
- alsmede op de gemeentehuizen van de gemeenten Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis en Rozenburg.

Zoals eerder is bekendgemaakt kunnen schriftelijke opmerkingen vóór 14 oktober a.s. worden ingediend bij:
De Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat
Postbus 20906
2500 EX 's-Gravenhage

De hoorzitting vormt een integraal onderdeel van de besluitvormingsprocedure. Resultaten daarvan worden gebruikt bij de verdere besluitvorming.

Rijswijk, 27 september 1988

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
voor deze,
De Hoofdingenieur-directeur van de
Rijkswaterstaat in de directie Zuid-
Holland

ministerie van verkeer en waterstaat

rijkswaterstaat

hoofddirectie van de waterstaat

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
Inzake:	14 SEP. 1988
Nr.:	1270-88 Pres/Sc/9/16
Dossier:	101-203

Aan de Voorzitter van de Commissie
voor de Milieu-effectrapportage
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

uw brief van

's-gravenhage

8 september 1988

uw kenmerk

ons kenmerk

doorkiesnummer

I 62975

744152

onderwerp

bijlage(n)

verzonden

Aanvullende nota
Blankenburgtunnel.

div.

12 SEP. 1988

Geachte heer Cohen,

Hierbij ontvangt u overeenkomstig de wettelijke regelen inzake de milieu-effectrapportage de nota "Blankenburgtunnel".

Deze nota dient ter aanvulling op het reeds aanwezige milieu-effectrapport "Oeververbinding ten Westen van Rotterdam" en ter voorbereiding op het tracébesluit inzake de Blankenburgtunnel (oost-variant).

Over de aanleiding en de te volgen besluitvormingsprocedures inzake de tracévaststelling van de Blankenburgtunnel bent u reeds door mij geïnformeerd (zie brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan de Staten-Generaal d.d. 25 augustus 1988).

Ik stel u gaarne in de gelegenheid mij advies uit te brengen over het aanvullend milieu-effectrapport. Ter uwer informatie kan ik u nog mededelen dat de insprekers op de projectnota/MER "Oeververbinding ten westen van Rotterdam" schriftelijk worden uitgenodigd om ook op de aanvullende nota te reageren (zie ook bijgevoegde brief).

- Ik -

038742804

nr. 2050

bereikbaar met tramlijn 1 (station cs),
tramlijn 9 (stations cs en hs), buslijnen
18 (stations cs en hs), 65 (leiderdorp),
88 (oegstgeest), 90 (wassenaar)

postbus 20906
2500 EX 's-gravenhage

koningskade 4
telefoon (070) 745 745
telex 31043
postgironummer 507564

behoort bij : nr. I 62975
bladnummer : 2

Ik verzoek u uw advies conform de wettelijke termijnen uiterlijk 15 november bij mij in te dienen.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens de Minister,
DE DIRECTEUR-GENERAAL VAN DE RIJKSWATERSTAAT,
l.D.-G.



ir. H. Prins

TOETSINGSADVIES OVER DE AANVULLING OP HET MILIEU-
EFFECTRAPPORT OEVERVERBINDING TEN WESTEN VAN ROTTERDAM

Advies op grond van artikel 41 z, lid 1 en 2 van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne inzake de inhoud van de aanvulling op het milieu-effectrapport Oeververbinding ten westen van Rotterdam, ten behoeve van de besluitvorming over een partiële herziening van het vigerende Structuurschema Verkeer en Vervoer en de tracé-faststelling van de Blankenburgtunnel (Oost-variant).

Uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de milieu-effectrapportage, namens deze,

de werkgroep m.e.r. Oeververbinding ten Westen van Rotterdam

de secretaris,



ir. R.I. Seijffers

de voorzitter,



dr. H. Cohen

Utrecht, 9 november 1988