

A D V I E S

RICHTLIJNEN MILIEU-EFFECTRAPPORT OEVERVERBINDING TEN WESTEN VAN ROTTERDAM

Advies op grond van artikel 41 m, eerste lid, van het ontwerp van Wet tot Uitbreiding van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage) inzake de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport omtrent de wenselijkheid van een tweede oeververbinding ten westen van Rotterdam als onderdeel van het hoofdwegennet

*

Uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat

Utrecht, 8 april 1982

VOORLOPIGE COMMISSIE VOOR DE MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE
Postbus 342 - 3720 AH Bilthoven

Utrecht, 8 april 1982

Aan: De Minister van Verkeer en Waterstaat,
d.t.v. de Directeur-Generaal voor
de Waterstaat,
de heer ir. J. van Dixhoorn,
Postbus 20906,
2500 EX 's-GRAVENHAGE.

Uw kenmerk : FSM 06086

Ons kenmerk: U 10/Sk

Onderwerp : Milieu-effectrapportage
tweede oeververbinding
ten westen van Rotterdam

Bij Uw brief van 3 februari 1982, kenmerk FSM 060086, deelde U mede voornemens te zijn een besluit te nemen omtrent de wenselijkheid van een tweede oeververbinding ten westen van Rotterdam, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapportage zal worden toegepast. Van dit voornemen is door U mededeling gedaan in de Nederlandse Staatscourant van 10 februari 1982 (nr 28).

Het besluit zal worden genomen in het kader van de tracéprocedure. Het milieu-effectrapport zal deel uitmaken van de daarbij op te stellen projectnota. Voor de milieu-effectrapportage zullen de regelen die zijn neergelegd in het ontwerp van wet Uitbreiding van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage) (Tweede Kamer, zitting 1980 - 1981, 16814, nrs. 1 - 3) worden gevolgd.

Overeenkomstig het gestelde in artikel 41 m, eerste lid, van het ./. ontwerp van wet treft U hierbij aan het advies van de Voorlopige Commissie voor de milieu-effectrapportage voor de richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport. Het advies is opgesteld door de werkgroep, waarvan ik U de instelling mededeelde bij mijn brief van 5 februari 1982, kenmerk U 5/Sf.

Gaarne vestig ik Uw aandacht op het feit, dat het onderhavige advies het eerste is in het kader van het interim-beleid milieu-effectrapportage. De geadviseerde richtlijnen zullen wellicht op sommige onderdelen naar Uw mening te veelomvattend, op andere plaatsen te eng geformuleerd zijn. Dit hangt evenwel ook samen met de nog onvoldoende duidelijkheid in de probleemstelling en de doelstellingen ten aanzien van de beoogde activiteit.

Het is ook voor onze Commissie van interesse of en in hoeverre door het bevoegd gezag van het advies voor de richtlijnen bij de vaststelling wordt afgeweken. De procedure van het wetsontwerp schept daartoe de nodige ruimte.

Tenslotte deel ik U mede dat ik van het uitbrengen van dit advies inzake de richtlijnen een mededeling zal doen opnemen in de Nederlandse ./. Staatscourant, met de in de bijlage vermelde inhoud.

De voorzitter van de
Voorlopige Commissie voor de
milieu-effectrapportage,



Dr J. Spaander

VOORLOPIGE COMMISSIE VOOR DE MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE

Voorlopige Commissie voor de mer brengt eerste advies uit

Een werkgroep van de Voorlopige Commissie voor de milieu-effectrapportage (VCmer) heeft op 8 april 1982 haar eerste advies uitgebracht.

De werkgroep bestaat uit de volgende leden van de VCmer:

Ir P.H.R.Langeweg, wonende te Den Haag
Ing. W.Meijnen, wonende te Utrecht
Prof. dr P.Nijkamp, wonende te Hilversum
Ir W.A. Oosting, wonende te Leidschendam
Dr J.Spaander, wonende te Bilthoven (voorzitter)
Drs S.P. Tjallingii, wonende te Gouda
Prof. ir J.Volmuller, wonende te Driebergen
Prof. dr V.Westhoff, wonende te Groesbeek

Prof. dr E.H.Adema, te Doorwerth, staat de werkgroep als adviseur bij.

Het betreft in dit geval een advies aan Minister Zeevalking (Verkeer en Waterstaat) voor de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de wenselijkheid van een tweede oeververbinding in de Nieuwe Waterweg ten westen van Rotterdam. De studie naar deze tweede oeververbinding is de eerste activiteit in het kader van het interim-beleid met betrekking tot milieu-effectrapportage. Het advies zal binnenkort door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat openbaar worden gemaakt.

Na de inspraak over de tracé-nota, met daarin het MER, zal de werkgroep het opgestelde MER toetsen conform het ontwerp van wet inzake de milieu-effectrapportage (Tweede Kamer, stuk 16814, zitting 1980 - 1981).

INHOUDSOPGAVE

	pag.
1 . Inleiding	1
2 . Vorm en Presentatie van het MER	2
2.1 Vorm	2
2.2 Presentatie	3
3 . Doel en Belang	4
3.1 Wat met de activiteit wordt beoogd	4
3.2 Probleemstelling	6
4 . Beschrijving van de voorgenomen activiteit, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen genomen te worden	9
5 . Te nemen en eerder genomen besluiten	12
6 . Bestaande toestand van het milieu, alsmede de te verwachten ontwikkelingen van dat milieu	12
7 . Beschrijving van de gevolgen voor het milieu	14
8 . Vergelijking van de gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieve mogelijkheden	22
9 . Overzicht van de leemten in kennis en informatie	23
10. Slotbeschouwing	24
Bijlage 1: brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de voorzitter van de VCmer d.d. 3 februari 1982.	
Bijlage 2: brief van de voorzitter van de VCmer aan de Minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 5 februari 1982.	

VOORLOPIGE COMMISSIE VOOR DE MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE*

ADVIES RICHTLIJNEN MILIEU-EFFECTRAPPORT OEVERVERBINDING TEN WESTEN VAN ROTTERDAM

1. INLEIDING

In het kader van het door de regering te voeren interim-beleid ** milieu-effectrapportage (m.e.r.) is, als eerste activiteit, door de Minister van Verkeer en Waterstaat de studie naar de wenselijkheid van een tweede oeververbinding ten westen van Rotterdam als onderdeel van het hoofdwegennet aangewezen als een project waarbij m.e.r. zal worden toegepast (zie bijlage 1).

./.

Volgens het Structuurschema Verkeer en Vervoer*** wijzen de verkeersprognoses op te verwachten capaciteitsproblemen in de Beneluxtunnel. Reeds nu vindt filevorming voor de Beneluxtunnel plaats.

De m.e.r. zal een bijdrage kunnen leveren tot de bepaling van de wenselijkheid dat het project wordt uitgevoerd, gezien vanuit het belang van de bescherming van mens en milieu.

De in de eerste alinea genoemde studie zal verder moeten uitwijzen of aanleg van de Blankenburgtunnel noodzakelijk is ter ontlasting van de Beneluxtunnel of dat een tweede Beneluxtunnel de voorkeur verdient.

De m.e.r. kan derhalve ook een bijdrage leveren aan de vaststelling van het tracé in het kader van de tracéprocedure (Raad van de Waterstaat-procedure).

Tijdens het interim-beleid zullen voor de m.e.r. regelen worden gevolgd die zijn neergelegd in het ontwerp van Wet tot Uitbreiding van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage)****

* In de tekst van dit advies verder te noemen "De Commissie"

** De tekst is gesteld onder het licht van de fictie dat het ontwerp van Wet ongewijzigd zou zijn aanvaard.

*** Tweede Kamer, zitting 1980 - 1981, 14390, nrs. 295-296, pg. 26, 30

**** Tweede Kamer, zitting 1980 - 1981, 16814, nrs 1, 2, 3

Volgens deze wet wordt de Commissie voor de milieu-effectrapportage in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over het geven van richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport (MER). Het onderhavige advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie (voor samenstelling zie bijlage 2).

./.

Het doel van het advies voor de richtlijnen is de gewenste inhoud van het MER nader aan te geven. Dit advies laat uiteraard onverlet wat in de Wet en de Memorie van Toelichting is gesteld. Daarnaast moet worden gewezen op de inhoud van de publicatie 'Voorlopige algemene richtlijnen, hulpmiddel bij de m.e.r.' *. Het onderhavige advies bevat onder dit licht gezien de specifieke richtlijnen.

De werkgroep vergaderde op 17 en 22 februari, 8 en 15 maart 1982. In de vergadering van 6 april 1982 werd de tekst van dit advies vastgesteld.

De werkgroep trad op 11 februari 1982 in overleg met het bevoegd gezag en de initiatiefnemer om nadere informatie over het betreffende project te verkrijgen.

Op 22 februari 1982 bracht de werkgroep een werkbezoek aan het betreffende studiegebied. Het werkbezoek was in overleg met de werkgroep door Rijkswaterstaat georganiseerd.

Het bevoegd gezag en de initiatiefnemer werden op 23 maart 1982 in de gelegenheid gesteld commentaar op een eerste concept-advies te leveren.

2. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER

2.1 Vorm:

Het MER is een samenvattend rapport van de resultaten van een studie naar de gevolgen voor het milieu van de betreffende activiteit en alternatieven voor de beoogde activiteit**

Het MER dient om het bevoegd gezag op de te onderscheiden beslissingsniveau's de te verwachten consequenties voor het milieu van hun beleid en besluit(en) zo duidelijk mogelijk voor ogen

* Staatsdrukkerij 1981, ISBN 90/346/0006/8

** In het onderhavige geval kan van een "voorgenomen activiteit" in de zin der Wet nog niet worden gesproken (zie ook toelichting bij punt 3.1 , pag. 5)

te stellen. Het zal moeten worden afgestemd op de besluitvorming die op dit moment in het betrokken gebied plaatsvindt, en kan voor aldaar nog te nemen besluiten mede van belang zijn. Het MER kan als zodanig een onderdeel zijn van een projectnota. Dit onderdeel zal echter wel duidelijk als een apart onderdeel herkenbaar moeten zijn en als zodanig zijn aangegeven. Het zal de hoofdpunten betreffende het milieu bevatten, zoals de milieueffecten van de beoogde activiteit en de alternatieven en de vergelijking van de gevolgen voor het milieu daarvan. Onderbouwende informatie kan in een bijlage komen. Naar goed en algemeen toegankelijke literatuurbronnen kan worden verwezen. Het eindadvies van de werkgroep zal ten behoeve van de besluitvorming na de advisering en inspraak als bijlage aan de projectnota worden toegevoegd.

2.2 Presentatie:

Het is van groot belang dat het het MER goed leesbaar is en bruikbaar om een groot publiek voldoende inzicht te verschaffen in de probleemstelling, het doel en de milieugevolgen van de alternatieve oplossingen. Dit betekent, dat de gevolgen voor het milieu zorgvuldig, evenwichtig en logisch samengevoegd dienen te worden weergegeven voor alle redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven in een document van beperkte omvang, voorzien van een goed op de inhoud afgestemde samenvatting.

Deze samenvatting zal kort maar voldoende overzichtelijk en begrijpelijk het essentiële moeten weergeven (bijvoorbeeld in tabelvorm) om optimaal bruikbaar te zijn voor de besluitvorming; oversimplificatie en gebruik van vakjargon behoort daarin te worden vermeden.

Er dient te worden gestreefd naar een afgewogen mate van detailtering bij de beschrijving van

- a) de onderwerpen binnen een alternatief (zoals de activiteit zelf, de huidige toestand, de milieugevolgen),
- b) de gevolgen voor het milieu van de in beschouwing genomen alternatieven,
- c) de verschillende fasen van de activiteit (aanleg, gebruik e.d.).

Naar gelang deze gevolgen van meer nadelige aard kunnen zijn, dient een grotere mate van detail in de beschrijving plaats te vinden*. Subjectieve (keuze-)elementen die bepalend zijn(geweest) dienen duidelijk tot uitdrukking te komen.

Ook de aandachtspunten en mogelijke knelpunten en geconstateerde leemtes in benodigde informatie over de gevolgen voor het milieu van de beoogde activiteit(en) vereisen een resumerende weergave.

Zowel uit de samenvatting van het MER als uit de projectnota zal duidelijk blijken welke onderdelen van de projectnota en de bijlagen het door de Commissie te toetsen MER vormen.

3. DOEL EN BELANG

3.1 Wat met de activiteit wordt beoogd

Het MER geeft duidelijk geargumenteerde de beoogde doeleinden, welke in beschouwing zijn genomen, weer.

In het MER wordt beschreven, welke besluiten het bevoegd gezag reeds heeft genomen op andere of hoger gelegen beleidsniveau's dan het niveau van het onderhavige te nemen besluit en welke redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieve mogelijkheden daardoor ontstaan, cq worden uitgesloten. De motivering in het bijzonder van deze uitsluitingen is belangrijk.

De redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven worden beschreven tegen de achtergrond van de geformuleerde doelstellingen, rekening houdende met de reeds genomen besluiten op de onderscheiden niveau's.

Uiteraard zal voorkomen moeten worden dat de doelstelling(en) zo eng worden geformuleerd, dat bepaalde alternatieven, die voor het milieu gunstiger zijn, op voorhand worden uitgesloten.

Volgens de Wet moet de initiatiefnemer, dat is degene die het milieu-effectrapport opstelt, aangeven welk doel en/of belang met de voorgenomen activiteit wordt gediend.

* Geadviseerd wordt gebruikte afkortingen en technische begrippen ter toelichting in een afzonderlijke lijst bij te voegen.

De bruikbaarheid van een m.e.r. wordt voor een groot deel bepaald door de mate waarin het doel, bestaande uit een of meer (hoofd-)doelstellingen, helder en eenduidig wordt aangegeven.

Uit de brief* d.d. 3 februari 1982 van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de voorzitter van de Commissie kan worden afgeleid, dat de m.e.r. zal worden uitgevoerd in het kader van een studie naar de wenselijkheid van een tweede oeververbinding ten westen van Rotterdam als onderdeel van het hoofdwegennet.

Dit betekent dat er in dit stadium nog geen sprake is van een "voorgenomen activiteit met de daarbij behorende alternatieven". De voorgenomen studie bestrijkt dan ook alleen een veld van alternatieven.

Het doel van de beoogde activiteit welke wordt nagestreefd, is nog niet scherp omschreven. De werkgroep heeft uit de inleidende notitie inzake de projectnota oeverkruising ten westen van Rotterdam afgeleid, dat de probleemstelling van een tweede oeververbinding ten westen van Rotterdam verder moet worden onderzocht, maar dat de noodzaak tot aanleg in dit stadium van de studie nog ter discussie staat. Dit houdt in dat het doel van de beoogde activiteit op voorhand niet te eng mag worden geformuleerd, in de trant van: "de bestaande en toekomstige fileproblemen voor de Beneluxtunnel moeten worden opgelost door de aanleg van een tweede tunnel ten westen van Rotterdam". Duidelijk is wel, dat een tweede oeververbinding ten westen van Rotterdam enerzijds onderdeel dient uit te maken van het hoofdwegennet voor het doorgaande (inter-)nationale verkeer en vervoer, maar anderzijds ook een belangrijke schakel vormt in de sociaal-economische ontwikkelingsmogelijkheden van het door de Nieuwe Waterweg gescheiden gebied van Rijnmond ten westen van Rotterdam.

Voor eigen oriëntatie heeft de werkgroep een "beslissingsboom"-techniek gehanteerd, waarmee op systematische wijze verschillende vormen van verkeers- en vervoerbeleid en van de daarbij behorende concrete beleidsoplossingen cq alternatieven werden nagegaan.

De werkgroep gaat er van uit, dat het bevoegd gezag, in de vast te stellen richtlijnen voor de inhoud van het MER op grond van een soortgelijke analyse kort kan beschrijven welke (beleids-)niveau's reeds gepasseerd zijn, m.a.w. welke keuzen in dit geval reeds gemaakt zijn en op grond van welke motieven. Op deze wijze voortgaande zal na verloop van tijd, een eenduidig doel kunnen worden afgeleid, onderbouwd met behulp van een kwalitatief en kwantitatief nader uitgewerkte probleemstelling.

* kenmerk: FSM 06086, zie bijlage 1

De werkgroep ziet het op grond van de Wet als haar taak, ondanks deze onzekerheden en onduidelijkheden, toch reeds in dit vroegtijdige stadium te adviseren omtrent alternatieve mogelijkheden. Uit de ter beschikking staande informatie is de volgende werkdefinitie van het doel, bestaande uit meerdere subdoelen, afgeleid.

1. Met de voorgenomen studie wordt beoogd de wenselijkheid of noodzaak te bepalen van een tweede oeververbinding ten westen van Rotterdam als onderdeel van het hoofdwegennet.
2. De voorgenomen studie dient ter onderbouwing van de vaststelling van het tracé, dat voor deze oeververbinding, mede gezien vanuit het milieubelang, het meest in aanmerking zou kunnen komen. Het gaat om een tracé voor bijvoorbeeld een tunnel, met inbegrip van toevoerwegen en aansluitingen op bestaande wegen.
3. Met de voor te nemen activiteit dient tegemoet te worden gekomen aan de vraag naar vervoersvoorzieningen, zowel ten behoeve van (inter-)nationale als van het regionale en lokale oeverkruisende vervoer van personen en goederen. Dit alles voorzover, wat het vervoer betreft, de bestaande of te verwachten situatie niet acceptabel is en bovendien op zodanige wijze dat door de verbetering van dit vervoer de bijdrage aan het welzijn van de gemeenschap, gegeven de te verwachten sociaal-economische ontwikkelingen in het studiegebied, per saldo positief zal zijn.

De werkgroep heeft hierbij aangenomen, dat de hoofddoelstelling van het verkeer- en vervoerbeleid* onverkort ook voor de betreffende activiteit geldt.

Het betreft in dit geval het vervoer dat binnen de periode van nu tot het jaar 2000 van oeverkruisingen met de Nieuwe Waterweg, het Scheur en de Nieuwe Maas in de regio Rotterdam gebruik zou kunnen maken en waarbij de wenselijkheid of noodzaak van de nieuwe oeververbinding wordt bepaald aan de hand van steeds aan de actuele omstandigheden aangepaste prognoses.

3.2 Probleemstelling

De (verkeerskundige) wenselijkheid of noodzaak van een tweede oeververbinding ten westen van Rotterdam kan volgens de werkgroep worden afgeleid uit het verschil in aard en omvang tussen de huidige en te verwachten vraag naar en aanbod van oeverkruisingsmogelijkheden in de tijd. Daarbij zijn, volgens de werkgroep, oeververbindingen ten westen van Rotterdam slechts als onderdelen te zien van een complex systeem van vervoersmogelijkheden in de regio Rotterdam met alle onderlinge wisselwerkingen vanden. Indien

* Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel e, Tweede Kamer, zitting 1980 - 1981, nrs. 295-296, pag. 5 en 6

er duidelijk verschil is tussen vraag en aanbod voor bepaalde periodes van een etmaal, kunnen mede op basis van nog te verkrijgen inzichten in de oorzaken van dit verschil, alternatieven worden ontwikkeld. Alternatieven om het doel van de beoogde activiteit, welke in dat stadium scherper kan worden omschreven, zo doelmatig en doeltreffend mogelijk te helpen bereiken.

Om de omvang en aard van het vervoersprobleem zo nauwkeurig en betrouwbaar mogelijk te kunnen bepalen zullen een groot aantal vragen moeten worden beantwoord. Dit is bovendien ook nodig om de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en de gevolgen voor het milieu daarvan nader te kunnen bepalen.

De in de berekening in te voeren gegevens en de (on)nauwkeurigheid en de betrouwbaarheid daarvan in de tijd gezien, zullen (bij voorkeur in een bijlage) ter beschikking van de lezer moeten zijn, opdat een ieder duidelijk kan worden met welke onzekerheden en haken en ogen men bij deze verkeer- en vervoersprognoses te maken heeft en in welke mate de prognoses zijn te onderbouwen. Dit om te bevorderen dat de conclusies, welke daaruit worden getrokken, met de nodige voorzichtigheid worden gepresenteerd.

Het zal in dit verband zeker ook gewenst zijn met hoge en lage verkeer- en vervoersprognoses te werken.

In de werkgroep is overwogen of het nuttig en nodig zou zijn de volgende vragen in beschouwing te nemen.

- Wat is het verloop in de vraag naar en aanbod in oeverkruisend vervoer geweest in de afgelopen 5 tot 10 jaren, wat zijn de verplaatsingsmotieven, wat zijn de verwachtingen (prognoses) voor de periode 1982 tot 2000, en waarop zijn deze gebaseerd?
Een eerste onderverdeling is gewenst in vervoer per spoor, over de weg, en (zelfs) over water en/of per buisleiding, een tweede naar:
 - . goederenvervoer (met en zonder gevaarlijke stoffen)
 - . personenvervoer in de woon-werksfeer (per auto, per openbaar vervoer)
 - . personenvervoer in de zakelijke sfeer per auto
 - . personenvervoer anderszins (bijvoorbeeld recreatief, langzaam verkeer).

- Waar vinden deze vervoersstromen globaal gezien hun oorsprong en hun bestemming? Een onderverdeling in nationaal en regionaal/locaal vervoer is gewenst.
- Hoe zijn de eerder genoemde vervoersstromen over de dag (bijvoorbeeld tijdens de spitsuren), de avond en de nacht verdeeld?
- Met welke methode(n) zullen de prognoses voor de periode 1982 tot 2000 worden bepaald? De veronderstellingen, die aan deze methode(n) ten grondslag liggen, moeten worden beschreven.
- Wat is de huidige (1982) intensiteit (per tijdseenheid) van het vervoer door de Beneluxtunnel en het maximale afwikkelingsniveau van deze tunnel en hoe verhouden zich dit afwikkelingsniveau en deze intensiteit met die van andere tunnels zoals bijvoorbeeld de smallere Maastunnel in Rotterdam?
- Hoe groot zijn momenteel de wachttijden (gemiddelde en spreiding) bij filevorming voor de huidige Beneluxtunnel en wat is de frequentie daarvan? Waar vindt precies filevorming plaats?
- Wat zijn de verwachtingen hieromtrent in de periode tot 2000?
- Wat zal de invloed zijn van eerder in uitvoering te nemen infrastructurele werken in de sfeer van het openbaar vervoer in de regio Rotterdam en van rijkswegen ten oosten van Rotterdam, zoals de (gefaseerde) verbreding van de Brienenoordbrug, op de aard en omvang van de probleemstelling ten westen van Rotterdam? Dit voorzover reeds is besloten dat die werken worden uitgevoerd of men voornemens is die besluiten te nemen.

De probleemstelling leidt onherroepelijk tot de vraag in hoeverre enerzijds de Blankenburgtunnel en anderzijds de tweede Beneluxtunnel met de te verwachten hogere intensiteiten van het vervoer door deze tunnels de aanleg door Midden-Delfland van de A24 tot aan de A13 (als aanzet tot de zgn. tweede ruit rondom Rotterdam) zullen bevorderen en de (voltooing van de) aanleg van de A4 (Rijksweg 19) dichterbij zullen brengen. Ook rijst de vraag in hoeverre de tweede Beneluxtunnel zinvol is, zonder daarbij de aanleg te voorzien van de A4 in zuidelijke richting, in eerste aanleg naar Klaaswaal, maar mogelijk tot aan Antwerpen toe.

Wellicht zullen ook andere wegtracé's die door deze ontwikkeling worden beïnvloed, in de MER-beschouwingen moeten worden betrokken.

In het bijzonder dringt zich ook omgekeerd de vraag op in welke mate de wenselijkheid van aanleg van de tweede Beneluxtunnel of de Blankenburgtunnel wordt beïnvloed door de aanleg van de A4 door Midden-Delfland.

Ook de volgende aspecten verdienen de aandacht:

- In welke mate is bij de vervoersprognoses ook rekening gehouden met enerzijds het meer selectieve personenauto-gebruik en met recente trends als "terug naar de stad", afzwakking van het groeikernenbeleid en ideeën als "compact cities", en anderzijds met de sociaal-economische ontwikkelingsmogelijkheden van de betreffende regio?

Volgens de werkgroep kan het gewenst zijn bij de vervoersprognoses een variant zonder aanleg en een variant met aanleg van Rijksweg 19 te berekenen.

De werkgroep verwacht, dat vragen als de bovenstaande ook wel door anderen naar voren zullen worden gebracht in één van de fasen van deze m.e.r.-exercitie, om het belang van de aanleg van een tweede oeververbinding ten westen van Rotterdam scherper te accentueren.

Uit een oogpunt van het streven naar een zo goed mogelijke informatie omtrent de probleemstelling (wenselijkheid van de activiteit) vindt de werkgroep dit een interessante ontwikkeling, ook al zal wellicht een uitputtende beantwoording van alle gestelde vragen niet mogelijk en soms ook niet nodig zijn.

4. BESCHRIJVING VAN DE VOORGENOMEN ACTIVITEIT, ALSMEDE VAN DE ALTERNATIEVEN DAARVOOR, DIE REDELIJKERWIJS IN BESCHOUWING DIENEN TE WORDEN GENOMEN.
- Een gemotiveerde keuze van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven vormt een essentieel onderdeel van het MER en vereist een zorgvuldige beschrijving daarin.

Volgens de wet (M.v.T., pag. 37) dient onder de voorgenomen activiteit te worden verstaan de keuze die de initiatiefnemer uit de verschillende mogelijkheden heeft gedaan om zijn doel te bereiken. Deze keuze vindt na de nadere milieu-effecten-analyse plaats, net zoals het MER een weerslag van de resultaten van een heel denk- en onderzoeksproces is.

De wet m.e.r. (zie M.v.T., pag. 38) laat de mogelijkheid overigens open, dat in een aantal gevallen waarbij initiatiefnemer en bevoegd gezag dezelfde zijn, niet direct een keuze wordt gemaakt, maar de voorkeur wordt gegeven aan het presenteren van enkele mogelijkheden, waaruit na inspraak een keus wordt gemaakt.

Zonder een eenduidige formulering van het doel en zonder een nader uitgewerkte probleemstelling was het de werkgroep niet goed mogelijk in dit stadium scherp aan te geven welke alternatieve mogelijkheden redelijkerwijs in aanmerking zouden moeten komen. Omdat de functie van een oeververbinding ongetwijfeld meerledig zal zijn, is echter op voorhand reeds een globaal overzicht te geven van alternatieven, - in willekeurige volgorde en deels liggend op verschillende (beleids-)niveau's - die volgens de werkgroep vanuit milieu-overwegingen niet buiten beschouwing dienen te blijven,

Bovendien is het niet uitgesloten, dat vanuit sociaal-economisch oogpunt nog andere alternatieve mogelijkheden kunnen worden aangewezen. De beoordeling daarvan valt evenwel buiten de (huidige) reikwijdte van m.e.r..

De werkgroep acht het gewenst dat tenminste de volgende alternatieven aan een nadere beschouwing worden onderworpen:

1. Een "tweede Beneluxtunnel" bestaande uit een extra tunnelbuis van een nader te bepalen aantal rijstroken naast de bestaande tunnel.

De aansluitende wegen worden op het nieuwe dwarsprofiel aangepast. Een Blankenburgtunnel wordt niet aangelegd. De bestaande situatie bij de andere oeververbindingen in de regio Rotterdam blijft gehandhaafd.

2. Een nieuwe tunnel, de Blankenburgtunnel, tussen rijksweg 20 en het Europaweg-Bottlektracé.

De bestaande situatie bij de andere oeververbindingen, met inbegrip van de "eerste" Beneluxtunnel, in de regio Rotterdam blijft gehandhaafd.

3. Verruiming van de capaciteit van de oeververbindingen ten oosten van Rotterdam.

Dit alternatief zou ook als een onderdeel van het nulalternatief kunnen worden beschouwd.

4. Het nulalternatief, d.i. het niet doorgaan van de aanleg van een tweede tunnel ten westen van Rotterdam.

De bestaande situatie bij de oeververbindingen in de regio Rotterdam blijft gehandhaafd.

5. Het "nulplus-alternatief", met zijn varianten.

Dit behelst het niet doorgaan van de aanleg van een tweede tunnel ten westen van Rotterdam, met dien verstande dat een aantal verkeers-technische en andere maatregelen op de bestaande toestand worden toegepast, zonder dat ingrijpende infrastructurele voorzieningen worden uitgevoerd.

Bij kleine aanpassingen aan de oeververbindingen ten westen van Rotterdam kan bijvoorbeeld worden gedacht aan (combinatie van) bepaalde verkeerskundige maatregelen zoals bijvoorbeeld herindeling van de rijstroken ten noorden en ten zuiden van de Beneluxtunnel met een nadere verkeersbeheersing, het creëren van een vrije busbaan onder file-omstandigheden in de file-richting (deze vrije

busbaan zou tevens voor taxi's en "carpoolers" open kunnen staan), de inzet van een pendelbus met hoge frequentie door de tunnel, P + R-voorzieningen, waar "carpoolers" zich kunnen verzamelen en maatregelen ter bevordering van het langzame verkeer, bijvoorbeeld door het in de vaart brengen van een veer en het mogelijk maken dat fietsen door bussen worden meegenomen.

Ook bij een "tweede Beneluxtunnel" zouden sommige van bovenstaande aanpassingen aan de orde kunnen komen.

6. Openbaar vervoer-alternatief

Bij het openbare vervoer-alternatief met al zijn varianten zal het in de eerste plaats gaan om het verbeteren van het openbaar vervoernet, met opheffing van knelpunten en verbetering van de kwaliteit.

7. Combinatie-alternatieven

Door onderlinge combinaties van onderdelen van eerdergenoemde alternatieven zijn nog veel meer alternatieven denkbaar.

Daarbij kan zowel worden gedacht aan beïnvloeding van de vraag, bijvoorbeeld door een ontmoedigingsbeleid/stimuleringsbeleid, al dan niet in samenhang met een daarop afgestemd ruimtelijk beleid, als ook aan in de tijd gefaseerde uitvoeringen. Op basis van een kwalitatief en kwantitatief uitgewerkte probleemstelling zal kunnen worden bepaald welke combinaties van onderdelen redelijkerwijs in beschouwing te nemen zijn, waarbij door het bevoegd gezag zal kunnen worden bepaald in hoeverre het hier om in het MER uit te werken gelijkwaardige alternatieven gaat.

Hierbij tekent de werkgroep nog aan, dat het goed zou zijn, indien in de projectnota, waar het MER een onderdeel van vormt, nader werd beschreven, in welke mate met behulp van combinaties van alternatieve (deel-)mogelijkheden het nagestreefde doel ook zou kunnen worden bereikt. In dat geval ware bijzondere aandacht te schenken aan de milieudoelstellingen, die een onderdeel vormen van de hoofddoelstelling van het verkeer- en vervoerbeleid.

Bij alle alternatieven geldt echter de beperking: "met dien verstande dat infrastructurele werken die reeds in uitvoering zijn genomen of waar- toe reeds is besloten, worden afgewerkt."

Bij de keuze van de alternatieven is het van betekenis wanneer in het kort wordt weergegeven, waarom volgens het Structuurschema Verkeer en Vervoer de corridors voor de Blankenburgtunnel en de tweede Beneluxtunnel de enige ten westen van Rotterdam zijn die voor nadere studie in aanmerking zijn gekomen, en in welke mate de argumenten daarvoor, in het bijzonder ten aanzien van het milieu, bij nadere en meer gedetailleerde beschouwing nog onverkort van kracht moeten worden geacht.

Hierbij zou tevens kunnen worden aangegeven op welke gronden in het Structuurschema Verkeer en Vervoer de aanleg van een oeverkruisende tunnel voor een spoor- of tramlijn niet is opgenomen.

5. TE NEMEN EN EERDER GENOMEN BESLUITEN

In het MER wordt vermeld ten behoeve van welk(e) besluit(en) het MER is opgesteld.

De werkgroep acht het een taak van het bevoegd gezag aan te geven ten behoeve van welk(e) besluit(en) het MER dient te worden opgesteld. Het bevoegd gezag zal immers weten welk type besluit(en) het - al dan niet gecoördineerd - moet nemen en welke ter zake doende overheidsbesluiten reeds eerder genomen zijn, of tijdens de doorlooptijd van de betreffende besluitvormingsprocedure zullen worden opgenomen. Ook weet het bevoegd gezag welke ter zake doende (beleids)voornemens reeds openbaar zijn of tijdens de betreffende besluitvormingsprocedure openbaar zullen worden gemaakt.

Er is uiteraard een directe relatie tussen de mogelijk te nemen (typen van) besluiten en het doel van de activiteit en de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieve mogelijkheden om dat doel te bereiken.

Voor de gebruikers van het MER is het belangrijk om aan te geven welke besluiten reeds zijn genomen die beperkingen opleggen aan de beoogde activiteit en de in beschouwing te nemen alternatieven. Evenzeer noodzakelijk is het te onderkennen welke besluiten in een later stadium nog zullen moeten worden genomen, in het bijzonder die ter voorbereiding waarvan het MER kan dienen. Dit geldt met name, wanneer bij deze besluitvorming kaders en randvoorwaarden worden gesteld. De stand van zaken en de status van de genomen besluiten over het in uitvoering brengen van specifiek van belang zijnde nieuwe of aanvullende relevante infrastructurele werken in het studiegebied (of daarbuiten) is zeer belangrijk. Ook de binnenkort te verwachten cq te nemen besluiten zijn hierbij van grote betekenis.

6. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU, ALSMEDE DE TE VERWACHTEN ONTWIKKELING VAN DAT MILIEU

Het studiegebied in zijn totaliteit is in de inleidende notitie inzake de projectnota oeverkruising ten westen van Rotterdam en de daarbij gevoegde kaart aangegeven.

Het directe ("stroom"-)gebied rondom de A38 - A3 (Ster Ridderkerk naar Nieuwekerk aan de IJssel) kan daar niet buiten blijven.

Per milieu-aspect (zoals geluidhinder, landschap) kan het studiegebied echter beperkt blijven tot die gebieden waar meetbare of bespeurbare

veranderingen in de toestand van het milieu kunnen worden verwacht ten gevolge van de in beschouwing te nemen alternatieve oplossingen. Welke aspecten en onderdelen daarvan van zodanig belang zijn, dat ze tenminste nader moeten worden beschouwd, is af te leiden uit paragraaf 7: beschrijving van de gevolgen voor het milieu (zie pag. 14).

Deze beschrijving heeft primair ten doel inzicht te verschaffen in waar en welke gevolgen voor het milieu zouden kunnen gaan optreden en hoe die kunnen worden vermeden.

De beschrijving van de bestaande toestand van het milieu alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien die activiteit noch de alternatieven worden ondernomen, is primair referentiekader voor de beschrijving van de milieugevolgen van de in beschouwing te nemen alternatieven.

De werkgroep onderschrijft dat hiermee in de beschrijving terdege rekening wordt gehouden en vestigt er de aandacht op dat de toestand van het milieu een dynamisch karakter heeft.

Ten aanzien van de biotische aspecten (flora, fauna, vegetaties, ecosystemen) denkt de werkgroep dat na een vrij globale inventarisatie van de huidige kwaliteit en natuurwaarden van het studiegebied de voorwaarden voor het bestaan van deze kwaliteit en waarden voor een belangrijk deel kunnen worden bepaald.

Naar de mening van de werkgroep zal het bij deze basis-voorwaarden vooral gaan om abiotische sleutelkenmerken zoals profielopbouw van de bodem, bodempatroon, bodem-, grondwater- en oppervlaktewaterkwaliteit (zoutgehalte e.d.), het grondwaterpeil, de waterhuishouding en de huidige toestand van rustigheid (geluidsniveau, betreding, verstoring door bewegende voertuigen).

Naast de abiotische basis-voorwaarden voor het bestaan (en behoud) van de huidige kwaliteiten is ook de oppervlakte van belang van de na wegdoorsnijding resterende gebieden (versnippering), dit mede in verband met de mogelijkheden voor normale of extensieve agrarische of recreatieve bedrijfsvoering en de gevolgen voor het milieu daarvan. Uit deze goed onderbouwde (basis-)bestaansvoorwaarden kunnen beheersvoorwaarden worden afgeleid, die de huidige kwaliteiten van het betreffende gebied zo veel mogelijk helpen behouden en waar mogelijk helpen verbeteren. De mogelijke aard en omvang van de invloed van de activiteit kunnen daaruit mede worden afgeleid.

De werkgroep meent, dat op deze wijze een tijdrovende en kostbare gedetailleerde inventarisatie van tijdreeksen van allerlei basisgegevens over soorten en aantallen planten, dieren e.d. kan worden voorkomen.

De gedetailleerdheid van de beschrijving van de huidige toestand betreffende de referentiesituatie kan dan worden afgestemd op de aard en de eventueel unieke kenmerken van het betrokken (deel-) gebied en op te verwachten milieu-effecten ten gevolge van de precieze locatie van de betreffende activiteit.

Ten aanzien van het hoe en het wat (de reikwijdte van m.e.r.), de afgewogen wijze van het beschrijven van de gevolgen voor het milieu in het MER, die de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven, kan in eerste aanleg worden verwezen naar de tekst van de wet en de bijbehorende Memorie van Toelichting*.

In het kader van de betreffende problematiek kunnen bij de diverse alternatieven in algemene zin vele milieu-aspecten een rol spelen. Voor een algemene effecten-checklist zij verwezen naar bijlage 2 van het rapport voorlopige algemene richtlijnen**. Voor ieder alternatief afzonderlijk kan zo'n milieu-aspect in verschillende mate of soms in het geheel niet van belang zijn.

7. BESCHRIJVING VAN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

In het MER dienen de milieugevolgen te worden beschreven, die op kunnen treden in verschillende fasen van de activiteit, namelijk tijdens (de voorbereiding van) de aanleg of de wijziging, bij het gebruik, bij het onderhoud en beheer en in het afbraak- of afvalstadium***. Deze milieugevolgen kunnen tijdelijk of permanent van aard zijn of mogelijk zelfs pas op langere termijn geleidelijk aantoonbaar worden.

De werkgroep vestigt de aandacht op de volgende onderwerpen, die speciale beschouwing verdienen.

<u>bodem</u>	- het reliëf (met de weg)
	- de bodemprofielopbouw en het bodempatroon (bijvoorbeeld de ligging van kreekkruggen en plaatselijke doorsnijdingen daarvan, waarbij plaatselijke kwel mede een voorwaarde vormt voor de biotische kwaliteiten)

* Wetsontwerp blz. 12-13; Memorie van Toelichting blz. 42-44

** Staatsdrukkerij 1981, ISBN 90/346/0006/8

*** Men denke bijvoorbeeld aan de afbraak van tijdelijke werkwegen, aan- en afvoerleidingen voor het transport van grond en bouwmaterialen.

- aardwetenschappelijke belangrijke terreinen;
- verontreinigingsgraad van (tijdelijk) af te voeren grond, opgebaggerde specie of andere materialen;
- tijdelijke berging of opslag van uitgegraven grond; opgebaggerde specie of andere materialen (bij aanleg van de weg en de tunnelingangen); dit geldt in het bijzonder indien vanwege een zwakke bodemstabiliteit een cunet (een uitgegraven sleuf) moet worden aangelegd;
- bodemverontreiniging door afvalwater, door wegconstructiematerialen (tijdens de aanleg), door bestrijdingsmiddelen;
- tijdelijke of blijvende wijziging van het grondwaterpeil door (bron-)bemalingen onder gelijktijdige aanpassing van de waterhuishouding; (naast directe (geo-)hydrologische gevolgen voor de waterhuishouding ook afgeleide gevolgen voor het biotisch milieu en schadelijke zetting van bestaande terreinen, wegen dijken, funderingen of andere constructies);
- de invloed van (tijdelijke) werkwegen of aan- en afvoerleidingen (in de aanlegfase).

fysieke
ingrepen

- aard en oppervlakte van de te verwijderen planten en vegetaties door aanleg van de weg (inclusief de bermen) en zijn aansluitingen op andere wegen;
- (zie tevens onder bodem).

chemische en
gevaarlijke
stoffen

- de invloed van de uitworp naar bodem, water of lucht van bestrijdingsmiddelen, petrochemicaliën, zoals olie en benzine, van pek (gladheidsbestrijding), van zware metalen (slijtage van voertuigonderdelen en banden);
- de risico's van gevaarlijke stoffen die vrij kunnen komen bij calamiteiten bij het vervoer daarvan (zie externe veiligheid).

oppervlakte-
water

- de waterkwaliteit (ook van kwelzones) (in aanlegfase en gebruiksfase); het zoutgehalte van het polderwater is daarbij één van de parameters;
- de waterhuishouding en wijziging in de loop van karakteristieke waterlopen.

luchtkwali-
teit

- de invloed van de uitworp van koolmonoxide, koolwaterstoffen (ook ethyleen), stikstofoxiden, fotochemische oxidantia, asbest (van remvoeringen), lood, aerosolen, stank;
- de mate van plaatselijke smogvorming veroorzaakt door verkeersuitwerpen onder bepaalde meteorologische omstandigheden en de mate van zichtvermindering daardoor; de cumulatie en de wisselwerkingen met relevante industriële bronnen in de regio dienen daarbij te worden bezien;
- de mate van stofhinder van welke aard ook (in de aanlegfase).

geluid

- wat betreft geluid is ingevolge de Wet geluidhinder een onderzoek voorgeschreven. Dit dient te geschieden overeenkomstig de voorschriften en richtlijnen uit de nadere regelingen bij deze wet, zoals het Reken- en meetvoorschrift verkeerslawaai. Daarbij is het

niet de bedoeling, dat de gevolgen voor het akoestisch milieu worden uitgedrukt in de te maken kosten om "de normen" te halen.

Het uitsluitend voldoen aan de in het kader van de Wet geluidhinder gestelde eisen houdt nog niet in dat er automatisch geen meetbare en belangrijke wijzigingen in gunstige of ongunstige zin van het geluidniveau zullen optreden rondom de bestaande wegen (ook sluiptwegen) in het studiegebied. Dit is vooral belangrijk wanneer de te beschouwen alternatieven mogelijke aanzienlijke veranderingen in de verkeers- en vervoersstromen teweeg kunnen brengen.

De mogelijkheden voor het treffen van maatregelen om de geluidhinder te voorkomen of te beperken dienen in het MER te worden beschreven. Hierbij kan worden volstaan met een opgave van de verschillende etmaalwaarden, mits tevens wordt opgegeven hoeveel de dag- en de nachtwaarde van het L_{aeq} (geluids-aequivalent) onderling verschillen van deze opgegeven etmaalwaarde. Het verdient aanbeveling de etmaalwaarden weer te geven in kaartvorm met behulp van geluid-contourlijnen voor de relevante hoogte(n) boven het terrein.

Indien er aanwijzingen zijn, dat op bepaalde wegen de verdeling van het verkeer over het etmaal en de samenstelling van het verkeer (verdeling over de verschillende categorieën motorvoertuigen) anders zal zijn dan wat doorgaans op vergelijkbare wegen kan worden verwacht of indien de snelheden anders zullen zijn dan gebruikelijk op vergelijkbare wegen, dient dat in het onderzoek te worden betrokken en in het MER te worden vermeld ;

- de mogelijke beperkingen voor nog aan te wijzen stiltegebieden in het kader van de Wet geluidhinder en voor stille gebieden, die daar qua karakter gebruiksmogelijkheden dichtbij aansluiten, alsmede recreatie-gebieden;
- trillinghinder.

mensen

- de beïnvloeding van de lichamelijke volksgezondheid door verontreinigingen (zie stoffen, stank);
- de (externe) veiligheid, bijvoorbeeld in relatie met verkeersongevallen en calamiteiten langs routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- een (spoor)weg kan ook een zekere belemmering voor sociale relatiepatronen betekenen en daarmee de leefbaarheid beïnvloeden;
- de invloed op het karakter en de leefbaarheid van de aangrenzende dorpen en steden.

dieren

- rustverstoring van de fauna (broed- en weidevogels e.d.);
- belemmering van trekbewegingen van dieren;
- wijzigingen in bodem- en waterkwaliteit en in (grond)waterstand;

- de mate waarin het broed- en fourageergebied van weide-vogels en wintergasten en het leefmilieu van bijvoorbeeld zoogdieren, amfibieën en reptielen wordt verkleind of versnipperd.

landschap

- de visuele verschijningsvorm van de activiteit, op zich en ingepast en in relatie met zijn omgeving;
- de openheid/geslotenheid van het landschap;
- invloeden op cultuurhistorische elementen zoals karakteristieke verkavelingen uit het verleden, boerderijen van monumentale aard (op de kreekruggen), (archeologische) terpen, beschermde stadsgezichten e.d.
- het ecosysteem (ook biotische aspecten);
- het stedelijk groen.

Per onderwerp verdienen de specifieke geografische studiegebieden, welke de werkgroep vervolgens in deze paragraaf aangeeft, bijzondere aandacht. Deze geografische toespitsing laat onverlet, dat in het MER ook aandacht aan andere (geografische) gebieden behoort te worden besteed, voor zover daar redelijkerwijs gevolgen voor het milieu kunnen worden verwacht.

De werkgroep noemt in dit verband:

reliëf: Blankenburgtunnelcorridor-noord (het Lickebaertgebied = Aalkeet binnen- en buitenpolder , verder Lickebaertgebied genoemd).

bodemprofiel- Lickebaertgebied
opbouw en
bodempatroon:

aard weten- Lickebaertgebied
schappelijke
terreinen:

verontreini- Blankenburgtunnelcorridor (Noord en Zuid) en Beneluxtunnel-
gingsgraad: corridor

berging Beneluxtunnelcorridor en Blankenburgtunnelcorridor
baggerspecie: (Noord en Zuid)

bodemver- Blankenburgcorridor (Noord en Zuid) en Beneluxtunnelcorridor
ontreiniging:

<u>grondwater- peil:</u>	Lickebaertgebied en in mindere mate Blankenburgcorridor-Zuid en Beneluxtunnelcorridor
<u>werkwegen:</u>	Lickebaertgebied
<u>stoffen:</u>	woon-, leef-, natuur- en agrarische gebieden in de nabije omgeving van de Blankenburgcorridor en de Beneluxtunnelcorridor
<u>fysieke ingrepen:</u>	Lickebaertgebied (eendenkooi ten Noorden van de A20)
<u>waterkwali- teit:</u>	Lickebaertgebied
<u>luchtkwali- teit:</u>	woon-, leef- en natuurgebieden rondom Blankenburg- en Beneluxtunnelcorridor
<u>smogvorming:</u>	Beneluxtunnelcorridor
<u>stofhinder:</u>	Beneluxtunnelcorridor, Blankenburgcorridor (Noord en Zuid)
<u>geluidhinder:</u>	alle alternatieven, speciaal de omgeving van Pernis, Rozenburg, de Brienenoordbrug, het Lickebaertgebied, Midden-Delfland en Maassluis
<u>"stilte- gebieden":</u>	Lickebaertgebied, Midden-Delfland
<u>trilling- hinder:</u>	Blankenburgtunnelcorridor Noord en Zuid (bij leidingsstraat), Beneluxtunnelcorridor, Maassluis
<u>(externe) veiligheid:</u>	Blankenburgtunnelcorridor, Maassluis en het veer bij Maassluis, Beneluxtunnelcorridor
<u>leefbaar- heid:</u>	wijken van dorpen en steden in de nabijheid van de Blankenburgtunnelcorridor, Beneluxtunnelcorridor

<u>fauna:</u>	Lickebaertgebied
<u>visuele verschij- ningsvorm:</u>	Lickebaertgebied, de Brienenoordbrug
<u>openheid landschap:</u>	Lickebaertgebied
<u>versnippe- ring land- schap:</u>	Lickebaertgebied
<u>cultuur- historie:</u>	Lickebaertgebied, Maassluis (beschermd stadsgezicht)
<u>ecosysteem:</u>	Lickebaertgebied
<u>stedelijk groen:</u>	Beneluxtunnelcorridor

Naast de directe milieu-effecten verdienen tevens de afgeleide, secundaire en indirecte effecten speciale aandacht.

Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de invloeden elders, waar zand en andere grondstoffen voor de aanleg van de weg, tunnel e.d. worden gewonnen of worden opgeslagen. Zeker niet in het minst vallen de milieugevolgen van de afgeleide activiteiten elders en na verloop van tijd hieronder. Voorbeelden hiervan zijn de gevolgen van nieuwe toe- en afvoerwegen, van verdere sub-urbanisatie (verstedelijking), ontsluitingswegen daarvoor e.d. De afgeleide gevolgen voor het milieu elders kunnen in het algemeen globaal in het MER worden beschreven. Naar gelang deze gevolgen ernstiger zijn, dient de beschrijving meer te worden gedetailleerd. Bij de beschouwing van de afgeleide milieu-effecten moet tevens voor ogen worden gehouden, dat een voornemen tot de uitvoering van infrastructurele werken allerlei sluimerende plannen in het betreffende gebied weer kan activeren, omdat deze plannen met het infrastructurele werk kunnen worden gekoppeld (bijvoorbeeld financieel).

De commissie vestigt de aandacht op afgeleide effecten

<u>voor Beneluxtunnelcorridor:</u>	woon-, leef- en natuurgebieden en het landschap in Midden-Delfland (versnelde aanleg A4), IJsselmonde, Putten, Hoekse Waard, (Zuid-) West Noord-Brabant
<u>voor Blankenburgtunnelcorridor:</u>	woon-, leef- en natuurgebieden en het landschap in Midden-Delfland, Voorne-Putten.
<u>voor een corridor ten Oosten van Rotterdam (bijvoorbeeld de Ster van Ridderkerk via de A38-A3 naar Nieuwerkerk aan de IJssel):</u>	woon-, leef- en natuurgebieden en het landschap in de Krimpenerwaard

Voor ieder alternatief zou in het MER bovendien kunnen worden aangegeven in hoeverre zulk een alternatief de (toekomstige) gebruiksmogelijkheden van onderdelen van het studiegebied naar verwachting zal inperken of uitbreiden. Ook de beperkingen die mogelijk worden opgelegd aan een optimaal beheer van het (a)biotische milieu zouden kunnen worden beschreven.

Bij een dergelijk optimaal beheer zal naar het oordeel van de werkgroep bijvoorbeeld in de eerste plaats worden gedacht aan het Lickebaertgebied.

Aandacht zal ook behoren te worden geschonken aan de positieve gevolgen voor het milieu. Bij positieve gevolgen kan, bijvoorbeeld, worden gedacht aan gevolgen van een vermindering van het verkeer en vervoer door de woonbebouwing van Maassluis, bijvoorbeeld als gevolg van verlegging van het veer als de Blankenburgtunnel wordt gerealiseerd, of als resultaat van beheersmaatregelen, die als de beoogde werken worden uitgevoerd, met betrekkelijk geringe kosten kunnen worden meegenomen.

Ook de mogelijkheden voor het treffen van maatregelen om belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te beperken of zelfs te voorkomen en de eventuele gevolgen voor het milieu van die maatregelen mogen in het MER niet ontbreken.

De opstelling van een overzicht van beheersvoorwaarden en te treffen beheersmaatregelen gericht op het behoud van de natuurlijkheid en waar mogelijk verbetering van de referentiesituatie kan als zo'n mitigerende maatregel worden beschouwd. Deze beheersmaatregelen zouden een onderdeel kunnen vormen van een "beheersplan". Bij het "beheersplan" kan aansluiting worden gezocht bij bestaande en in ontwikkeling zijnde beheersplannen (zoals bijvoorbeeld voor het Lickebaertgebied).

Naast de te beschrijven milieugevolgen van de alternatieven Blankenburg-tunnel, Beneluxtunnel, Brienenoordbrug, zoals hierboven aangegeven, dienen uiteraard ook de milieugevolgen van het nulalternatief, het nulplus-alternatief, het openbaar vervoer-alternatief en eventuele combinatie-alternatieven op gelijkwaardige wijze in het MER te worden beschreven. Bij de beschrijving van laatstgenoemde alternatieven diene het volgende:

Het nulalternatief

Het nulalternatief fungeert als referentie voor de andere alternatieven, dat wil zeggen, de ontwikkeling van het milieu tot ca 2000 in het studiegebied behoeft alleen te worden beschreven voorzover zulks verband heeft met de te beschouwen alternatieven. Hierbij dient ook rekening te worden gehouden met de infrastructurele werken, waartoe reeds is besloten of waartoe het besluit redelijkerwijs kan worden verwacht.

Wanneer de wenselijkheid van de beoogde activiteit in brede, maatschappelijke zin en in enge, verkeerskundige zin relatief gering blijkt, kan het nulalternatief echter een wezenlijk en reëel alternatief zijn. Ook daarom dienen de negatieve en positieve milieugevolgen van het nulalternatief in het MER te worden beschreven. De aspecten die daarbij de speciale aandacht verdienen, zijn reeds bij de eerder genoemde alternatieven naar voren gebracht.

Het nulplus-alternatief

Voor zover het nulplus-alternatief wat betreft gevolgen voor het milieu in positieve of negatieve zin afwijkt van de gevolgen van het nul-alternatief, dienen deze gevolgen in het MER te worden beschreven.

Openbaar vervoer-alternatief

Bij de gevolgen voor het milieu van het openbare vervoer-alternatief, denkt de werkgroep in het bijzonder aan de aspecten geluid- en trilling-hinder, luchtverontreiniging, verkeersveiligheid, leefbaarheid van het woon- en leefmilieu, het biotisch milieu en het landschap.

Combinatie-alternatieven

Indien combinatie van onderdelen van eerder beschreven alternatieven het gestelde doel grotendeels helpen bereiken, vormen zij een nieuw alternatief, dat redelijkerwijs in beschouwing dient te worden genomen.

Tot slot van deze paragraaf over de te beschrijven milieu-effecten wordt, voor de goede orde, door de werkgroep opgemerkt, dat volgens artikel 41 i, tweede lid van de wet in ieder geval het alternatief waarbij (per milieu-aspect) de beste beschikbare mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden aangewend, in het MER behoort te worden beschreven.

Bovendien acht de werkgroep, zolang het doel en de probleemstelling nog niet scherp gedefinieerd zijn, het niet verantwoord verder te gaan met de uitsplitsing van de te verwachten milieugevolgen door bijvoorbeeld daarbij tevens de te gebruiken beoordelingscriteria aan te geven. Beoordelings- en toetsingscriteria zullen overigens uit de bestaande milieubeleidsdocumenten moeten worden afgeleid.

8. VERGELIJKING VAN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU VAN ELK DER IN BESCHOUWING GENOMEN ALTERNATIEVE MOGELIJKHEDEN

Ten aanzien van de vergelijking van de te verwachten ontwikkelingen van het milieu met de gevolgen voor het milieu van de beoogde activiteit alsmede met de gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven, wil de werkgroep zich in eerste aanleg beperken tot een verwijzing naar het gestelde in de wet (zie MvT, pag.44-45).

De werkgroep plaatst de volgende kanttekeningen:

- Bij de onderlinge vergelijking van de alternatieve mogelijkheden tegen de achtergrond van normen en uitgangspunten van het milieubeleid, dient tevens te worden vergeleken met streefwaarden, die als kenbare toekomstige ontwikkelingen in het overheidsbeleid zouden kunnen worden gekarakteriseerd.
- De onderlinge vergelijking - de voor- en nadelen voor het milieu - van de alternatieve mogelijkheden dient volgens de werkgroep niet verder te gaan dan de vergelijking per aspect van het milieu en wel voor zover een aspect vrijwel homogeen is en uit nagenoeg gelijkwaardige onderdelen bestaat.

Per aspect kan een rangvolgorde tussen de alternatieven worden aangegeven op grond van de mate van nadelig zijn van de milieugevolgen.

Afweging tegen elkaar in het MER van ongelijkwaardige milieu-aspecten wijst de werkgroep af.

Samenvoeging (aggregatie) van verschillende milieu-aspecten en de uitvoering van gevoeligheidsanalyses acht de werkgroep slechts daar op zijn plaats, waar de toepassing voor de besluitvorming strikt noodzakelijk is.

Wel zouden in deze paragraaf van het MER de betekenis van de gevolgen voor het milieu in positieve en negatieve zin voor verschillende overheidsinstanties en belangengroeperingen kunnen worden weergegeven.

Tenslotte zou nog kunnen worden aangegeven in het MER in hoeverre de initiatiefnemer bij elk der alternatieven denkt het doel, dat is samengesteld uit meerdere doelstellingen, te verwezenlijken.

Daarbij kan het van belang zijn per alternatief aan te geven in welke mate de doelstellingen met elkaar in tegenspraak zijn of elkaar versterken.

9. OVERZICHT VAN DE LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE

Een overzicht van de leemten in kennis en informatie die na de nadere milieu-effecten-analyse zijn overgebleven, dient in het MER te worden beschreven. De redenen dienen aangegeven te worden, waarom deze leemten zijn blijven bestaan (bijvoorbeeld de tijd ontbrak voor langdurig onderzoek).

In het bijzonder verdienen de aandacht:

- 1) onzekerheden en onnauwkeurigheden ten aanzien van de voorspellingsmethodieken;
- 2) onzekerheden en onbetrouwbaarheden ten aanzien van de invoergegevens bij het gebruik van de voorspellingsmethodieken;
- 3) onzekerheden, zowel kwalitatief als kwantitatief, ten aanzien van het optreden van milieugevolgen op lange termijn.

Het overzicht van de leemten in kennis en informatie kan mede gebruikt worden voor een op te stellen evaluatieprogramma van de daadwerkelijk optredende gevolgen voor het milieu, in de periode dat de betrokken activiteit wordt ondernomen en nadat deze is gerealiseerd.

10. SLOTBESCHOUWING

De werkgroep, het rapport overziende, is tot de conclusie gekomen dat deze materie zich niet leent voor het opstellen van een samenvatting.

Teneinde de leesbaarheid en de bruikbaarheid te bevorderen, is gekozen voor een basistekst, met grote letters, en daarbij een meer toelichtend gedeelte, met kleine letters.

De werkgroep is zich bewust dat in haar document nog een aantal belangrijke onzekerheden voorkomen, maar heeft niettemin het vertrouwen dat het bevoegd gezag met de beschikking over dit document in staat zal zijn binnen de gestelde termijn van het wetsontwerp tot vaststelling van de voorgeschreven richtlijnen te komen.

hoofddirectie van de waterstaat

VOORLOPIGE COMMISSIE MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE	
INGEKOMEN	
- 5 FEB. 1982	
Afd.	Nr. 5

Aan de voorzitter van de Commissie
voor de Milieu-effect-rapportage
Dr. J. Spaander
p/a Rijksinstituut voor Volksgezondheid
Sterrebos 1 kamer 138,
Postbus 1,
3720 BA Bilthoven

uw kenmerk:

's-gravenhage, 3 februari 1982

uw brief van:

ons kenmerk: FSM 06086

toestel:

onderwerp:

verzonden:

- 3 FEB. 1982

bijlagen:

1

Interim-beleid m.e.r.-studie naar
de wenselijkheid tweede oeververbin-
ding ten westen van Rotterdam.

In het kader van het door de regering te voeren interim-beleid milieu-effectrapportage is door mij de studie naar de wenselijkheid van een tweede oeververbinding ten westen van Rotterdam als onderdeel van het hoofdwegenet aangewezen als een project waarbij milieu-effectrapportage zal worden toegepast.

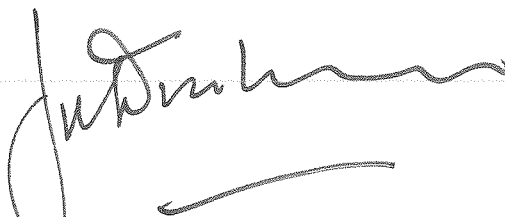
Aangezien tijdens dit interimbeleid gehandeld zal worden overeenkomstig het bepaalde in het ontwerp van wet tot uitbreiding van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage), stel ik u in de gelegenheid aan mij advies uit te brengen over de gewenste richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport.

In de fase van de voorbereiding van het milieu-effectrapport, die zal uitmonden in het vaststellen van de richtlijnen, zal de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat namens mij als bevoegd gezag optreden. Indien u omtrent het project nadere informatie wenst, kunt u zich tot hem wenden.

Gaarne verzoek ik u binnen de daarvoor gestelde termijn van 2 maanden na dagtekening dezes uw advies te zenden aan voornoemde directeur-generaal.

Te uwer informatie voeg ik hierbij een notitie over de voorgenomen opzet van de bovengenoemde studie.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
Namens de Minister,
DE DIRECTEUR-GENERAAL VAN DE RIJKSWATERSTAAT,



postbus 20906
2500 EX 's-gravenhage

koningskade 4
tel. (070) 26 40 11, telex 31043

bereikbaar met tramlijn 9 (station hs)
de buslijnen 18 (station hs en cs),
65 (leiderdorp) en 89 (amsterdam)

Aan:

de Minister van Verkeer en Waterstaat,
Plesmanweg 1-6,
2597 JG 'S-GRAVENHAGE.

Uw kenmerk: FSM 06086

Ons kenmerk: U 5/Sf

Onderwerp: Vooroverleg inzake de milieu-
effectrapportage oeververbinding
ten westen van Rotterdam

Utrecht, 5 februari 1982

In antwoord op Uw brief met kenmerk FSM 06086 van 3 februari j.l. waarmee U de Voorlopige Commissie voor de milieu-effectrapportage (VCmer) bekend hebt gemaakt een studie naar de wenselijkheid van een tweede oeververbinding ten westen van Rotterdam te laten verrichten waarbij milieu-effectrapportage (m.e.r.) zal worden toegepast, kan ik U het volgende berichten.

Gelet op artikel 77 e lid 5 van de ontwerp van wet met betrekking tot milieu-effectrapportage (Tweede Kamer, zitting 1980-1981, 16 814, nrs. 1-3) bericht ik U hierbij, dat de werkgroep zal bestaan uit de volgende leden van de VCmer:

Ir. P.H.B. Langeweg,	wonende te Den Haag
Ing. W. Meijnen,	" " Utrecht
Prof.dr. P. Nijkamp,	" " Hilversum
Dr. W.A. Oosting,	" " Leidschendam
Dr. J. Spaander,	" " Bilthoven (voorzitter)
Drs. S.P. Tjallingii,	" " Gouda
Prof.ir. J. Volmuller,	" " Driebergen
Prof.dr. V. Westhoff,	" " Groesbeek.

Prof.dr. E.H. Adema te Doorwerth zal zo nodig worden verzocht als adviseur de werkgroep bij te staan.

Prof.dr. W. Maas te Brunssum en prof.dr. J.I.S. Zonneveld te Zeist, plaatsvervangende voorzitters van de VCmer, zijn door mij uitgenodigd de werkzaam-

heden van deze eerste werkgroep in het kader van het interim-beleid actief te vervolgen en als waarnemers op te treden.

Het de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat is inmiddels een afspraak gemaakt voor een oriënterend gesprek op 11 februari a.s. om 13.30 uur tussen de werkgroep en bevoegd gezag. Het gesprek heeft tot doel nadere informatie te verkrijgen over de betreffende activiteit, dit ten behoeve van het advies dat de werkgroep aan het bevoegd gezag zal uitbrengen over de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport.

Artikel 41 van het ontwerp van wet met betrekking tot m.e.r. omschrijft wat een milieu-effectrapport tenminste dient te bevatten en geeft daarmee een kader voor de punten die tijdens dit voorgesprek door de werkgroepleden aan de orde zouden kunnen worden gesteld.

De werkgroep zou het op prijs stellen als tijdens bedoeld gesprek zich tevens de gelegenheid voordoet met de initiatiefnemer o.q. uitvoerders van de projectstudie oriënterend van gedachten te kunnen wisselen. Tenslotte kan ik U bekend maken, dat ik ter voorbereiding op het voorgesprek met de directeur-generaal voor de Rijkswaterstaat de leden van de werkgroep de bijgevoegde stukken heb toegezonden.

De voorzitter van de Voorlopige Commissie
voor de milieu-effectrapportage,



dr. J. Spaander.