

Advies voor richtlijnen
voor de inhoud
van het milieu-effectrapport
Caland-verbinding

26 mei 1993

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies voor richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport
Caland-verbinding/ [Commissie voor de milieu-effectrapportage]. -

Utrecht: Commissie voor de milieu-effectrapportage

ISBN 90-5237-505-4

Trefw.: milieu-effectrapportage; Europoort (Rotterdam)/tunnels;
Europoort (Rotterdam).



commissie voor de milieueffectrapportage

Aan het College van Burgemeester en
Wethouders van gemeente Rotterdam
Postbus 6633
3002 AP ROTTERDAM

uw kenmerk
93.17.243

uw brief
22 maart 1993

ons kenmerk
U346-93/Ho/ab/493-27

onderwerp
advies voor richtlijnen
Caland-verbinding

doorkiesnr.
030 - 347 627

Utrecht,
26 mei 1993

Met bovengenoemde brief verzocht u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) advies uit te brengen voor de richtlijnen voor de inhoud van het milieueffectrapport (MER), Caland-verbinding.

Overeenkomstig artikel 7.14, eerste lid van de Wet Milieubeheer bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met dit advies een constructieve bijdrage aan de totstandkoming van de richtlijnen te hebben geleverd. Zij zal gaarne van u vernemen op welke wijze u gebruik maakt van haar advies.

ir. K.H. Veldhuis
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Caland-verbinding

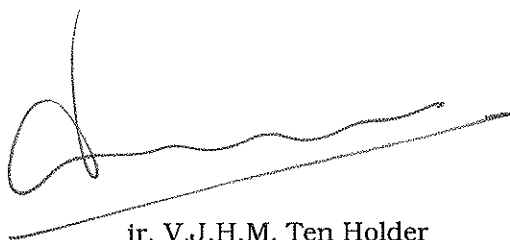
Advies voor richtlijnen voor de
inhoud van het milieu-effectrapport
Caland-verbinding

Advies op grond van artikel 7.14, eerste lid van de Wet milieubeheer voor de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport Caland-verbinding,

uitgebracht aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Rotterdam door de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

de werkgroep m.e.r. Caland-verbinding

de secretaris

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'V' followed by a series of horizontal strokes.

ir. V.J.H.M. Ten Holder

de voorzitter

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized 'V' followed by a series of horizontal strokes.

ir. K.H. Veldhuis

Utrecht, 26 mei 1993

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
SAMENVATTING VAN HET ADVIES	1
1. INLEIDING	3
2. PROBLEEMSTELLING EN DOEL	4
2.1 Inleiding	4
2.2 Probleemstellingen	5
2.3 Achtergrondinformatie prognoses	5
2.4 Doel van het voornemen	6
3. BESLUITVORMING	8
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	8
4.1 Inleiding	8
4.2 Het niet doorgaan van het voornemen (nulalternatief c.q. referentiesituatie)	9
4.3 Brug alternatieven	9
4.4 Tunnel alternatieven	10
4.5 Uitvoering	10
4.6 Meest milieuvriendelijk alternatief	10
5. BESTAANDE TOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELINGEN EN MILIEU-EFFECTEN	12
5.1 Algemeen	12
5.2 Geluid en trillingen	13
5.3 Lucht	14
5.4 Veiligheid	16
5.5 Geohydrologische aspecten	16
5.6 Overige aspecten	16
6. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	17
7. LEEMTEN IN KENNIS, EVALUATIE ACHTERAF	18
8. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER	19
9. SAMENVATTING VAN HET MER	20

BIJLAGEN

1. Brief van bevoegd gezag d.d. 22 maart 1993, waarin de Commissie in de gelegenheid gesteld wordt om advies uit te brengen.
2. Bekendmaking van de start van de openbare procedure.
3. Projectgegevens.
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen.
5. Uitvoeringsvarianten.

SAMENVATTING VAN HET ADVIES

Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland heeft het voornemen de Caland-verbinding in het Rijnmond-gebied aan te passen. Het m.e.r.-plichtige besluit is het vaststellen van een bestemmingsplan om deze aanpassing mogelijk te maken.

De gemeenteraad van Rotterdam is het bevoegd gezag.

De Commissie heeft in haar advies voor richtlijnen aan het bevoegd gezag aandachtspunten geformuleerd voor de inhoud van het MER.

Probleemstelling, doel en besluitvorming

In het MER moet een beschrijving worden gegeven van de knelpunten, ontwikkelingen en prognoses, die hebben geleid tot het voornemen. Ingegaan dient te worden op de plaats van het voornemen binnen het project Maricor, gericht op optimalisering van de hoofdinfrastructuur in de corridor Maasvlakte-Ridderkerk.

De doelstellingen van het voornemen moeten zo concreet mogelijk geformuleerd worden, opdat uit deze doelstellingen de verschillende alternatieven kunnen worden afgeleid en de alternatieven onderling kunnen worden vergeleken. De commissie adviseert hierbij bereikbaarheid en leefbaarheid centraal te stellen.

Een beschrijving dient te worden gegeven van de voorgeschiedenis van de besluitvorming en het voornemen dient te worden geplaatst tegen de achtergrond van vigerend rijksbeleid ten aanzien van verkeer en vervoer en milieu.

Voorgenomen activiteit en alternatieven

De alternatieven voor de aanpassing van de Caland-verbinding dienen gedetailleerd te worden beschreven voor de onderdelen aanleg, gebruik en beheer. De alternatieven moeten worden gericht op bevordering van bereikbaarheid en leefbaarheid.

Uit het MER zal moeten blijken of het niet aanpassen van de Caland-verbinding een reëel alternatief is.

Het advies bevat een aanbeveling voor een stapsgewijze aanpak om te komen tot een meest milieuvriendelijk alternatief.

Bestaande toestand, autonome groei, milieu-effecten

De beschrijving van de bestaande toestand, de autonome ontwikkeling en de milieu-effecten moet per milieu-effect vergelijkbaar zijn. Aandacht dient besteed te worden aan effecten ten aanzien van geluid, en trillingen, luchtverontreiniging, veiligheid, geohydrologische aspecten, landschappelijke waarden en effecten op gevoelige gebieden.

De nadruk dient daarbij te liggen op onomkeerbare effecten. De cumulatie van effecten verdient daarbij aandacht.

Vergelijking van alternatieven

De milieu-effecten van de alternatieven moeten met elkaar en met de autonome ontwikkeling van het milieu worden vergeleken.

Leemten in kennis, evaluatieprogramma, samenvatting

Het MER kan al een concept voor een evaluatieprogramma bevatten; hierbij dient een relatie te worden gelegd met de geconstateerde leemten in kennis.

De samenvatting dient de kern van elk hoofdstuk weer te geven. Tabellen of kaarten kunnen de informatie over de alternatieven inzichtelijk en vergelijkbaar weergeven.

1. INLEIDING

Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland heeft het voornemen de Caland-verbinding in het Rijnmond-gebied aan te passen.

De gemeenteraad van Rotterdam is voornemens een bestemmingsplan op te stellen om aanpassing van de Caland-verbinding mogelijk te maken en daarmee het lokale bereikbaarheidsknelpunt op te lossen, dat wordt, veroorzaakt door de beperkte capaciteit van de huidige Caland-verbinding. Enkele van de voorgestelde oplossingsvarianten zijn op grond van het Besluit milieu-effectrapportage (m.e.r.) onderhevig aan de m.e.r.-plicht.

Per brief van 22 maart 1993 (bijlage 1) verzocht het College van Burgemeester en Wethouders van Rotterdam de Commissie voor de m.e.r. overeenkomstig de bepalingen van artikel 7.14 van de Wet Milieubeheer (Wm) te adviseren over de richtlijnen met betrekking tot de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER).

Het doel van het advies is de milieu-aspecten van de alternatieven af te bakenen en de gewenste inhoud van de richtlijnen voor het MER aan te geven¹].

Bij de opstelling van het advies heeft de Commissie de via het bevoegd gezag ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen, die schriftelijk werden ingebracht, in beschouwing genomen (zie bijlage 4 voor een overzicht). In dit advies wordt met voetnoten verwezen naar de betreffende reacties.

Het advies is samengesteld in volgorde van de onderwerpen die een MER ten minste moet bevatten volgens artikel 7.10 Wm.

1 Dit advies is opgesteld door een werkgroep uit de Commissie voor de m.e.r. (zie bijlage 3 voor de samenstelling van deze werkgroep). De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

2. PROBLEEMSTELLING EN DOEL

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd*.

2.1. Inleiding

Om de doelstellingen van het voornemen, de diverse subdoelstellingen en de prioriteitsvolgorde daarin, scherp te definiëren, dienen de achtergronden van het voornemen duidelijk en concreet te worden beschreven. In het MER dient na een nadere analyse van de probleemstelling het hoofddoel van het voornemen duidelijk gemaakt te worden.

In de startnotitie is als doel van het voornemen aangegeven: "het oplossen van het lokale bereikbaarheidsknelpunt veroorzaakt door de beperkte capaciteit van de Caland-verbinding".

Bij de beschrijving van de achtergrond van het voornemen en de huidige en toekomstige situatie is ingegaan op de verwachte en beoogde ontwikkelingen in het havengebied en de rol van de Caland-verbinding daarin. Het voornemen tot aanpassen van de Caland-verbinding maakt deel uit van het Maricor-project. Het project Maricor richt zich op de ontwikkeling van de hoofdinfrastructuur in de corridor Maasvlakte-Ridderkerk en beoogt op een integrale wijze te komen tot afweging, besluitvorming en realisering van de gewenste hoofdinfrastructuur. Aanpassing van de hoofdinfrastructuur zal moeten leiden tot een goede bereikbaarheid van de mainport Rotterdam en het realiseren van een goed woon- en leefmilieu in het Rijnmond-gebied. In het MER zal aangegeven dienen te worden in hoeverre de doelstellingen van het totale Maricor project van toepassing zijn op aanpassing van de Caland-verbinding.

Hierbij zal aangegeven dienen te worden of er in het kader van de nog uit te voeren corridor-studie alternatieve oplossingen gevonden kunnen worden om het knelpunt Caland-verbinding op te heffen, bijvoorbeeld door het omleggen van de bestaande verkeers- en vervoerstromen ²].

Tevens zal gemotiveerd dienen te worden waarom aanpassing van de Caland-verbinding buiten de integrale corridorstudie is gehouden en versneld wordt aangepakt ³].

De Commissie adviseert om bij de beschrijving van de probleemstelling aandacht te besteden aan de twee beleidsdoelstellingen leefbaarheid en bereikbaarheid, zoals vastgelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II).

Onderstaand worden nadere aandachtspunten voor de beschrijving van de probleemstelling ten aanzien van deze twee doelstellingen gegeven. In

2 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr.2

3 Zie bijlage 4, inspraakreacties 2, 3, 4, 5, 7, 8

paragraaf 2.3 worden richtlijnen geformuleerd voor de kwantificering van een aantal aspecten van de probleemstelling; in het MER hoeft deze splitsing overigens niet noodzakelijkerwijs te worden aangebracht.

Bij de presentatie van gegevens moet telkens duidelijk worden aangegeven of het feiten, veronderstellingen dan wel aannames betreft; tevens moet worden vermeld wat de betrouwbaarheid en nauwkeurigheid van gegevens en dus van de resultaten van berekeningen zijn.

2.2 Probleemstellingen

Probleemstelling leefbaarheid

In het MER zal de probleemstelling voor het studiegebied onder andere moeten worden uitgewerkt ten aanzien van:

- uitstoot van luchtverontreinigende stoffen;
- geluidhinder;
- verkeersonveiligheid (met speciale aandacht voor vervoer van gevaarlijke stoffen);
- geohydrologische aspecten;
- en landschappelijke waarden.

Het merendeel van deze aspecten wordt ook expliciet in het SVV II genoemd.

Probleemstelling bereikbaarheid

Er moet een beschrijving worden gegeven van de bereikbaarheid van en binnen het studiegebied, van intensiteiten, capaciteiten en congestiekansen. In het MER moet een overzicht worden gegeven van de huidige en op korte termijn te verwachten infrastructuur in de regio (en de rol daarvan). Het MER moet aangeven, waar en in welke mate de bestaande verbindingen niet voldoen of zullen voldoen en waar problemen optreden in het goederenvervoer, het personenverkeer en het scheepvaartverkeer; tevens moet worden ingegaan op de (beoogde) kwaliteit van de verbindingen.

De bereikbaarheid (en de knelpunten hierin) alsmede de rol van de bestaande verbinding moeten op lokaal, regionaal en nationaal niveau worden beschouwd. Hierbij dient te worden ingegaan op de rol van het voornemen binnen het Maricor-project.

2.3 Achtergrondinformatie prognoses

De verkeers- en vervoerproblematiek in het studiegebied zal behalve kwalitatief ook kwantitatief moeten worden beschreven. Hierbij dienen de meest recente inzichten in de te verwachten ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de regio te worden verwerkt en dient het meest recente nationale beleid als uitgangspunt te worden genomen. Indien van dit beleid wordt afgeweken, moet dit worden gemotiveerd.

Voor de beschrijving van de probleemstelling, die zich toespitst op de lokale verkeers- en vervoerproblematiek is het noodzakelijk dat een beschrijving wordt gegeven van de huidige verkeers- en vervoerstromen. Hierbij dient onderscheid gemaakt te worden tussen goederen- en personenverkeer. Ten aanzien van het goederenverkeer dient onderscheid gemaakt te worden naar vervoerwijze (schip, trein, pijpleiding, vrachtauto, bestelwagen). Ook ten aanzien van het personenverkeer dient onderscheid gemaakt te worden naar vervoerwijze (auto, openbaar vervoer) en zo goed mogelijk naar zakelijk verkeer, woon-werk verkeer en overig verkeer. Wanneer sprake is van piekbelasting in de verkeers- en vervoerstromen op bepaalde tijden c.q. dagen dient dit te worden aangegeven.

Vervolgens dienen prognoses te worden gegeven en te worden onderbouwd van de verwachte verkeers- en vervoerstromen voor de jaren 2000 en 2010 . Een doorkijk dient gegeven te worden naar de ontwikkeling tot 2015. Gezien de onzekerheden in de ontwikkeling van de economie en daarmee samenhangend de mobiliteit wordt aanbevolen hierbij een 2-tal scenario's weer te geven, gebaseerd op de CPB scenario's European Renaissance en Global Shift, zoals deze gehanteerd zijn bij de opstelling van het Plan van Aanpak ROM-project Rijnmond⁴].

De prognoses dienen te worden getoetst aan het vigerende nationale en provinciale beleid zoals vastgelegd in het SVV Ild, de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) en het Mobiliteitsplan Zuid-Holland.

Bij de prognoses dient zowel voor het goederenvervoer als voor het personenvervoer het volgende aangegeven te worden.

- een beschrijving van de verkeers-en vervoerstromen voor de verschillende categorieën verkeer en vervoer zoals hierboven aangegeven en gequantificeerd voor zowel een gemiddelde werkdag als voor een piekbelasting in het goederenverkeer en het personenverkeer (bijv. op zomerse dagen);
- de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen op de Maasvlakte;
- een duidelijke omschrijving van aannames en variabelen, die bij de berekeningen zijn meegenomen;
- een specificatie van de huidige en toekomstige verkeersonveiligheid op het aan te passen traject.

2.4 Doel van het voornemen

Uit de hiervoor aangeduide probleemstelling moeten in het MER de doelstellingen van het project worden afgeleid. De formulering van het doel is bepalend voor het kader waarbinnen de alternatieven worden

4 Zie bijlage 4, inspraakreactie 4

beschreven. Een duidelijke omschrijving van het doel, zo mogelijk in taakstellende zin, is dan ook noodzakelijk.

In het MER mogen de doelen niet zo beperkt worden geformuleerd, dat alternatieven, die technisch of economisch minder aantrekkelijk maar voor het milieu wel gunstig zijn, op voorhand worden uitgesloten. Aan de hand van de formulering van het doel dienen concrete beoordelingscriteria te worden afgeleid waaraan de alternatieven en varianten die in het MER worden uitgewerkt, kunnen worden getoetst. Hiertoe behoren milieugrens en richtwaarden (eventueel nadere rangschikking volgens de thema's uit het Nationaal milieubeleidsplan).

Bij de presentatie van de doelen en de beoordelingscriteria moet worden aangegeven welke doelen de hoogste prioriteit hebben en welke meer secundair of afgeleid zijn.

3. BESLUITVORMING

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"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."*

In het MER moet een beschrijving worden gegeven van de besluiten (over het project of die ervoor van belang zijn), die reeds zijn genomen door overheidsorganen en welke betekenis aan deze besluiten moet worden gehecht.

Daarnaast moet duidelijk worden voor welk besluit dit MER wordt opgesteld en door welke overheidsinstantie dit besluit zal worden genomen.

In de startnotitie is aangegeven dat het MER wordt opgesteld in het kader van het vaststellen van een bestemmingsplan door de gemeente Rotterdam. De begrenzing van dit bestemmingsplan dient in het MER exact te worden aangegeven. Tevens wordt beschreven volgens welke procedure en welk tijdplan besluitvorming plaatsvindt en welke adviesorganen en -instanties daarbij betrokken zijn.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"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"*.

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

"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."

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt gevraagd alternatieven voor de aanpassing van de Caland-verbinding te ontwikkelen. Hierbij dienen tenminste een nul-alternatief (referentiesituatie) en een meest milieuvriendelijk alternatief te worden beschreven.

Bij de beschrijving van de alternatieven zal daarnaast ingegaan dienen te worden op uitvoeringsvarianten.

Bij de beschrijving van de alternatieven en varianten moet duidelijk worden wat ze inhouden en op welke punten ze onderling verschillen en welke maatregelen ter bescherming van het milieu genomen zijn. Alle

alternatieven moeten op gelijkwaardige wijze worden beschreven. De beschrijvingen dienen zo exact mogelijk te zijn, zonder dat het detailniveau van bestektekeningen vereist is.

In paragrafen 4.2 tot en met 4.4 worden de richtlijnen voor de alternatieven besproken. Dit gebeurt in opeenvolgende volgorde van 'zwaarte van de ingreep': nulalternatief, nulplusalternatief en vervolgens de in de startnotitie aangegeven alternatieven.

In paragraaf 4.5 wordt ingegaan op varianten voor de uitvoering. Tenslotte worden richtlijnen geformuleerd voor de invulling van het meest milieuvriendelijke alternatief.

4.2. Het niet doorgaan van het voornemen (nulalternatief c.q. referentiesituatie)

Het nulalternatief is de ontwikkeling, die optreedt wanneer er geen ingrijpende maatregelen worden genomen om de verkeers- en vervoersituatie en het hierbij optredende knelpunt Caland-verbinding te verbeteren. Bij de beschrijving hiervan kan worden verwezen naar hetgeen onder 2.2 en 2.3 Probleemstelling en Achtergrondinformatie prognose is aangegeven.

Zoals gesteld behoren ingrijpende maatregelen niet tot dit alternatief. Wel bevat het nulalternatief een beschrijving van de voltooide, lopende of binnenkort te starten activiteiten, die bepalend zijn voor de "autonome" ontwikkeling van het milieu.

Bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling zal voor zover relevant onder andere ingegaan moeten worden op de effecten van realisering van de plannen, die in het Plan van Aanpak ROM-project Rijnmond zijn opgenomen ter beheersing en geleiding van de mobiliteit in het Rijnmond-gebied.

Bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling zal daarnaast ingegaan moeten worden op bijvoorbeeld de aanleg van wegverbindingen en omleidingen, uitbreiding van bedrijfs- of woonbebouwing en toeristisch-recreatieve ontwikkelingen.

4.3 Brug alternatieven

In dit alternatief wordt de uitbreiding van de huidige Caland-verbinding in de vorm van een tweede, hoge, vaste of beweegbare brug uitgewerkt.

Bij de beschrijving van de brug alternatieven zullen de consequenties voor het goederenvervoer per spoor en voor de doorgang van het scheepvaartverkeer aan de orde moeten komen.

4.4 Tunnel alternatieven

Bij de beschrijving van de tunnel alternatieven zal tenminste ingegaan dienen te worden op :

- de uitvoering van de tunnel; afgezonken dan wel geboord;
- de vormgeving van de aansluitingen;
- voor welke verkeers- en vervoerstromen de tunnel gebruikt gaat worden (personen en/of goederen vervoer; over weg en/of per spoor)⁵;
- de omvang en de bestemming van het verwijderde slib.

4.5. Uitvoering

Bij de beschrijving kan een onderscheid worden gemaakt in infrastructurele deelactiviteiten en verkeersmaatregelen (onderscheiden naar aanleg enerzijds en gebruik en beheer anderzijds) en mobiliteitsgeleidende en leefbaarheidsbevorderende maatregelen. In bijlage 5 wordt hierop gedetailleerd ingegaan.

Bij de beschrijving van de varianten moet ook worden aangegeven hoe de te verwachten negatieve milieu-effecten kunnen worden tegengegaan. Daarbij moet ook aandacht worden besteed aan mitigering van tijdelijke milieu-effecten en aan de effectiviteit van de voorgestelde maatregelen. Ook zal er op moeten worden gelet, dat zulke maatregelen een milieuprobleem niet slechts doorschuiven van het ene milieu-aspect naar het andere of dat combinaties van milieubeschermdende maatregelen per saldo toch een negatief resultaat opleveren.

De in bijlage 5 gegeven detaillering van de uitvoeringsvarianten geldt zowel voor de aanleg en het gebruik van de hiervoor genoemde alternatieven, alsook voor alle hiermee verband houdende activiteiten.

4.6 Meest milieuvriendelijk alternatief

Ten behoeve van het construeren van een meest milieuvriendelijk alternatief wordt hieronder een daarvoor te hanteren werkwijze beschreven. Het is de bedoeling dat deze werkwijze uiteindelijk zal leiden tot een reëel uitvoerbaar meest milieuvriendelijk alternatief.

De Commissie beveelt aan het meest milieuvriendelijk alternatief te ontwikkelen vanuit het voldoen aan milieuhygiënische grens en richtwaarden.

Geadviseerd wordt deze uitwerkingsrichting stapsgewijs te beschrijven.

5 Zie bijlage 4, inspraakreactie 3

In de **eerste** stap worden de verkeersintensiteiten op de weg beschreven. Als vertrekpunt hierbij dient een automobilitéitsindex voor de Caland-verbinding, die is afgeleid van de regionale automobilitéitsindex voor het Rijnmond-gebied, die op haar beurt is gebaseerd op het SVVII.

In de **tweede** stap worden de milieu-effecten van dit alternatief beschouwd; deze worden vergeleken met de grens- en richtwaarden van het milieubeleid. Milieucriteria, waarmee dit alternatief zou moeten worden vergeleken, kunnen worden ontleend aan de Besluiten luchtkwaliteit, de Wet geluidhinder, het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP) en NMP+. Zo zijn voor de luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxyde, benz(a)pyreen, benzeen en zwarte rook en fijn stof richt- en grenswaarden vastgesteld, waaraan de berekende concentraties kunnen worden getoetst. De procentuele verandering in de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen kan worden vastgesteld en vergeleken met de nagestreefde procentuele veranderingen uit het NMP, NMP⁺, SVVII en Klimaatverdrag.

Na deze vergelijking (die binnen het MER uiteraard voor alle alternatieven moet plaatsvinden) dient als **derde** stap systematisch te worden nagegaan, in hoeverre met de inzet van extra maatregelen en voorzieningen kan worden voldaan aan de grenswaarden (voor zover dit niet het geval was), dan wel in hoeverre aan richtwaarden voldaan kan worden en zelfs hieronder gebleven kan worden. Deze werkwijze kan leiden tot een alternatief, waarbij de bereikbaarheidsdoelstellingen niet (geheel) worden gerealiseerd en waarbij eventueel een lagere automobilitéitsindex wordt bereikt dan de eerder aangegeven automobilitéitsindex voor de Caland-verbinding.

BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELINGEN EN MILIEU-EFFECTEN

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"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."*

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

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

5.1

Algemeen

Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

De bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling daarvan dienen te worden beschreven voor zover van belang voor het voorspellen van de gevolgen van de voorgenomen activiteit en de alternatieven voor het milieu. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die plaatsvinden in de toestand van het milieu zonder dat de voorgenomen activiteit wordt uitgevoerd.

Onzekerheden dienen duidelijk te worden aangegeven. Literatuur en veldbeschrijvingen, aangevuld met eventueel te verrichten onderzoek, vormen de basis voor de beschrijving van de huidige situatie.

Voor de bepaling van de grootte van het studiegebied is het van belang te bepalen tot waar de invloed van de voornemen reikt. Per milieu-aspect (water, bodem, lucht, geluid, etc.) zal de omvang van het beïnvloedingsgebied verschillen. Gebieden die belangrijke waterhuishoudkundige, ecologische, landschappelijke, of verkeerskundige relaties hebben met het directe beïnvloedingsgebied rondom de locaties dienen tot het studiegebied te worden gerekend.

Gevolgen voor het milieu

Ten behoeve van de effectbeschrijving kunnen de volgende algemene richtlijnen in acht worden genomen:

- ☐ Uitgegaan dient te worden van de invoergegevens: verkeersintensiteit, gemiddelde rijsnelheden, vrachtwagenaandelen per wegvak en de intensiteit van het goederenvervoer per spoor en per schip.
- ☐ De wijze, waarop de milieu-effecten bepaald en beschreven zijn, dient te worden gemotiveerd. Het gaat hierbij in het bijzonder om de betrouwbaarheid en nauwkeurigheid van zowel de basisgegevens, als de gebruikte methoden voor voorspelling van milieu-effecten. Ook hier dient steeds weer te worden aangegeven of het feiten, veronderstellingen dan wel aannames betreft.
- ☐ Bijzondere aandacht moet worden besteed aan die milieu-gevolgen die per alternatief verschillen.

- ❑ Naast de negatieve effecten dient te worden aangegeven (in woord en beeld) welke positieve ontwikkelingsmogelijkheden of positieve effecten daar tegenover staan.
- ❑ Naast de beschrijving per milieu-aspect afzonderlijk dient er aandacht te zijn voor de samenhang tussen en cumulatie van de milieu-effecten van de aanpassing van de verbinding en de totaalinvloed op (onderdelen van) het studiegebied.
- ❑ Er moet worden aangegeven in hoeverre er milieu-effecten optreden, die worden veroorzaakt doordat naast het onderhavige project ook andere activiteiten in het gebied plaatsvinden.
- ❑ De gevolgen dienen zowel voor de aanleg van de weg als voor het gebruik ervan te worden beschreven.

In de onderstaande paragrafen is aangegeven, welke milieu-aspecten in het MER in elk geval in beschouwing moeten worden genomen. Hierbij zijn de aandachtspunten voor de bestaande situatie en de gevolgen kortheidshalve in één hoofdstuk ondergebracht. Per paragraaf zijn eerst richtlijnen voor de huidige situatie en de autonome ontwikkeling en daarna richtlijnen voor de gevolgen behandeld.

5.2 Geluid en trillingen

Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen

Het is gewenst dat in het MER kwantitatieve informatie wordt gegeven betreffende de in het studiegebied optredende L_{Aeq} -waarden over resp. de dag-, avond- en nachtperiode en de daarvan afgeleide etmaalwaarden tengevolge van:

- het wegverkeer;
- de overige geluidbronnen (zoals spoorwegverkeer- en industrie geluid) afzonderlijk en in cumulatie.

Indien de gegevens duidelijk verschillen voor de verschillende dagen van de week is het nodig deze verschillen te vermelden.

Er moet bij alle berekeningen een terugkoppeling plaatsvinden naar de verkeersgegevens en de hieraan verbonden onzekerheidsmarges.

Het verdient aanbeveling de geluidgegevens voor zó veel kenmerkende punten te bepalen, dat op basis daarvan tevens geluidcontouren kunnen worden bepaald. Binnen de daardoor begrensde gebieden kan dan bij benadering het aantal door weggeluid gehinderde en ernstig gehinderde personen worden vastgesteld.

Er moet een overzicht worden gegeven van bestaande geluidgevoelige gebieden, waaronder woongebieden.

Het is gewenst dat wordt nagegaan in hoeverre (niveau en bereik) hinder of schade wordt ondervonden van het trillingen van wegverkeer en/of andere trillingsbronnen.

Gevolgen

Voor de geplande aanpassing zal een akoestisch onderzoek moeten worden verricht. Dit dient te geschieden overeenkomstig de voorschriften en richtlijnen uit de nadere regelingen bij de Wet geluidhinder zoals het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaai en het Reken- en Meetvoorschrift railverkeerslawaaai.

De kwantitatieve waarden van de geluidniveaus dienen steeds gerelateerd te zijn aan het thans heersende omgevingsgeluidniveau en de autonome ontwikkeling daarvan.

Het verdient aanbeveling de invloedsgebieden weer te geven in kaartvorm bijvoorbeeld met behulp van geluidcontourlijnen. Op basis van deze contourlijnen dient zo mogelijk te worden nagegaan of en zo ja in welke mate de aantallen door geluid gehinderden en ernstig gehinderden in het invloedsgebied toe- of afnemen.

Bij de prognoses is een schatting te maken van de onzekerheidsmarges als gevolg van onzekerheden in de invoergegevens (bijvoorbeeld aandeel vrachtverkeer) en in de wijze van berekening.

Aandacht dient te worden gegeven aan mogelijk cumulatieve geluiddefecten door gelijktijdige inwerking van andere bronnen, zoals industrie⁶].

Aangegeven dient te worden of en in welke mate sprake is van toename van trillingshinder.

5.3. Lucht

Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen

Ten aanzien van de luchtverontreiniging zal kwantitatieve informatie moeten worden gegeven over:

- de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen in het studiegebied ten gevolge van het gemotoriseerde wegverkeer en andere relevante bronnen, zoals bijvoorbeeld industriële activiteit;
- de concentraties van luchtverontreinigende stoffen tengevolge van het gemotoriseerde wegverkeer en andere relevante bronnen in verhouding tot de heersende achtergrondconcentraties, waarbij tevens aandacht kan worden besteed aan de bijdrage van bronnen uit het Rijnmond-gebied.

6 Zie bijlage 4, inspraakreacties 2, 3 en 6.

Gevolgen

Het MER moet aangeven welke specifieke bijdrage de alternatieven leveren aan de vermindering/vermeerdering van luchtverontreiniging in het studiegebied.

Naast de onder 5.1. aangegeven algemene richtlijnen ten behoeve van de effectbeschrijving dient rekening gehouden te worden met de emissiefactoren voor de verschillende voertuigcategorieën (personenauto's en vrachtwagens) en brandstofsoorten (benzine, LPG en diesel).

In de voorspellingen dient tevens rekening te worden gehouden met de te verwachten ontwikkelingen met betrekking tot de uitlaatgasemissies van voertuigen en de achtergrondconcentraties van de genoemde stoffen.

Daarnaast dient rekening gehouden te worden met de effecten van een toename van het goederenvervoer over water en per spoor op de mate van luchtverontreiniging in het studiegebied.

Voor de alternatieven, waarbij sprake is van de aanleg van een tunnel dient aandacht te worden besteed aan de luchtkwaliteit in de tunnel, de luchtkwaliteit nabij de uiteinden van de tunnel en de verspreiding van de luchtverontreiniging rond de mogelijke ventilatiepunten.

De beschrijving van de gevolgen voor de luchtkwaliteit kan geschieden aan de hand van de thema-indeling van het Nationaal Milieubeleidsplan. De volgende effecten zouden naar het oordeel van de Commissie moeten worden onderzocht:

☐ **Verzuring en fotochemische luchtverontreiniging**

Voor de verschillende alternatieven dient de emissie van de aan de verzuring en de fotochemische luchtverontreiniging bijdragende stoffen te worden vastgesteld. Hierbij kunnen stikstofoxyden, vluchtige organische stoffen en koolstofmonoxyde (als lange termijn precursor bij de vorming van ozon) als representatief worden beschouwd voor dit thema.

☐ **Verspreiding**

Voor de verschillende alternatieven dienen de immissieconcentraties te worden bepaald van de milieubelastende stoffen zoals stikstofdioxyde, benzeen, benzo(a)pyreen (als vertegenwoordiger van de polycyclische aromatische koolwaterstoffen), fijn stof en zwarte rook. De bijdrage van het wegverkeer kan worden verhoogd met de bijdrage van andere bronnen en de achtergrondconcentratie, waarna toetsing aan de richt- en grenswaarden mogelijk wordt.

☐ **Verandering van het klimaat, energiegebruik**

Voor de verschillende alternatieven dient de procentuele verandering in de uitstoot aan CO₂ in het studiegebied te worden vastgesteld. De uitkomsten kunnen worden vergeleken met de nagestreefde procentuele verandering vastgelegd in het NMP en het NMP+.

5.4 Veiligheid

Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen

Er moet een overzicht worden gegeven van de verkeersveiligheid op het traject en van de veiligheid aan de hand van aanwezige gevaarbronnen, waaronder het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, per spoor en over water.

Gevolgen

De effecten van de alternatieven op de verkeersveiligheid moeten worden aangegeven. Daarnaast dient op basis van een beschrijving van een catastrofaal, maar niet ondenkbaar verkeersongeval het MER de te verwachten gevolgen daarvan op en langs de verbinding aan te geven. Hierbij kan worden gedacht aan het vrijkomen van vluchtige en/of vloeibare en wateroplosbare toxische of andere gevaarlijke stoffen⁷].

5.5 Geohydrologische aspecten

Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen

Voor zover relevant dient een beschrijving te worden gegeven van de niveaus, de stromingshoeveelheden en de waterkwaliteit van het grond- en oppervlaktewater in het studiegebied.

Gevolgen

De effecten van de alternatieven op de aangegeven karakteristieken van grond- en oppervlaktewater dienen te worden aangegeven.

Daarbij dient specifiek ingegaan te worden op:

- de gevolgen van het grondverzet;
- het voorkomen van zettingen met als gevolg schade aan infrastructuur en bebouwing;
- de waterbouwkundige inpassing van de tunnel.

5.6 Overige aspecten

Ingegaan zal moeten worden op de effecten van de alternatieven op de landschappelijke waarden in het gebied.

Tevens zal aangegeven moeten worden welke effecten van de alternatieven worden voorzien op eventueel aanwezige gevoelige gebieden (bijvoorbeeld gebieden met natuurwaarden, gebieden met recreatieve waarden).

7 Zie bijlage 4, inspraakreacties 2 en 3

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

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

De milieu-effecten van de alternatieven moeten worden vergeleken met de bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling daarin. Dit kan gebeuren door middel van een vergelijkend overzicht met daarin opgenomen de milieugevolgen (samengevoegd in groepen aspecten), inclusief een overzicht van de normen en de (interim)grens-, richt- en streefwaarden van het milieubeleid. Indien bij één of meer alternatieven de grens- en/of richtwaarden, niet gehaald worden dient hierover een beschouwing te worden gegeven.

Met name van belang is aan te geven: de mate waarin de doelstellingen ten aanzien van leefbaarheid en bereikbaarheid bij elk van de alternatieven kunnen worden verwezenlijkt.

Voorts kan een voorkeursvolgorde van de alternatieven per groep milieu-aspecten worden gepresenteerd (waarbij afweging van ongelijksoortige milieu-aspecten dient te worden vermeden).

Op grond van de Wm is de initiatiefnemer niet verplicht om in het MER financiële aspecten aan de orde te laten komen. Desondanks zou een globale kostenvergelijking van de in beschouwing genomen alternatieven in het MER kunnen worden opgenomen. Hiermee kan de realiteitswaarde van de alternatieven beter worden beoordeeld.

Tenslotte kan aangegeven worden wat het voorkeursalternatief is van de initiatiefnemer.

7. LEEMTEN IN KENNIS, EVALUATIE ACHTERAF

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."*

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

Het MER moet een overzicht bevatten van de leemten in de milieu-informatie. Ook moet worden vermeld, waarom deze leemten zijn blijven bestaan. Redenen hiervoor kunnen onder andere zijn:

- onzekerheden en/of onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in de gebruikte invoergegevens (bijvoorbeeld van inventarisaties en karteringen);
- andere kwalitatieve en kwantitatieve onzekerheden over milieugevolgen op korte en langere termijn;
- gebrek aan bruikbare voorspellingsmethoden.

Aangegeven moet worden, welk belang de leemten in kennis hebben voor de besluitvorming, waarbij duidelijk gemaakt wordt hoe met de onzekerheden als gevolg van deze leemten in kennis wordt omgegaan. Informatie die essentieel is voor de besluitvorming kan niet onder leemten in kennis worden aangegeven, maar dient met prioriteit te worden geïdentificeerd.

De vastgestelde leemten in kennis en informatie kunnen worden gezien als onderwerpen van voortgaande studie. Zij moeten in een later stadium door het bevoegd gezag worden betrokken bij het opstellen van een evaluatieprogramma van de werkelijk optredende gevolgen voor het milieu. Deze nazorg, die een onderdeel vormt van m.e.r., kan ook betrekking hebben op de effectiviteit van de getroffen voorzieningen en de milieubescherpende maatregelen. Elementen voor dit evaluatieprogramma kunnen al in het MER worden aangeduid, onder andere in relatie tot geconstateerde leemten in kennis. Ook kan het MER al een idee geven, welke maatregelen zouden kunnen worden getroffen als bepaalde grenswaarden zouden worden overschreden.

In ieder geval dient bij het besluit duidelijk te zijn, hoe het evaluatie-onderzoek zal verlopen en wanneer het zal plaatsvinden.

8. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER

Het MER moet de probleemstelling, het doel en de gevolgen voor het milieu van het voornemen duidelijk en zo objectief mogelijk behandelen, dit ten behoeve van de besluitvorming en om de betreffende milieu-aspecten begrijpelijk te maken voor alle betrokkenen. In het MER moet worden ingegaan op de bij de betrokkenen levende vragen omtrent het voornemen.

Verder gelden voor de presentatie van het MER de volgende aandachtspunten:

- ☐ Het is wenselijk de omvang van het MER te beperken en toe te spitsen op de informatie die direct relevant is voor het te nemen besluit. Achtergrondinformatie en toelichtingen kunnen in bijlagen bij de nota worden opgenomen.
- ☐ De keuze-elementen, die bepalend zijn geweest bij de opstelling, moeten duidelijk naar voren worden gebracht. Als wordt afgeweken van de richtlijnen, moet dat worden gemotiveerd.
- ☐ Waar mogelijk zal gebruik moeten worden gemaakt van grafische presentatietechnieken (kaarten, (lucht- en/of montage-)foto's, figuren, diagrammen). Daarbij moet op legenda en op consistentie in lay-out en schaalgrootte worden gelet.
- ☐ Waar kwantitatieve informatie wordt gepresenteerd, verdient het aanbeveling om - eventueel (ook) grafisch - de spreiding weer te geven; dit kan een beter inzicht verschaffen dan wanneer alleen gemiddelden worden gepresenteerd.
- ☐ Geografische namen en plaatsaanduidingen moeten duidelijk op een kaartbijlage van voldoende detail worden aangegeven.

9. SAMENVATTING VAN HET MER

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een samenvatting die aan 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 van het MER dient aan het bevoegd gezag en aan een zo breed mogelijk publiek voldoende inzicht te geven om de in het MER beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en alternatieven te kunnen beoordelen.

De samenvatting moet zelfstandig leesbaar zijn en zal kort en overzichtelijk de kern van de belangrijkste onderdelen van het MER moeten weergeven. Centraal onderdeel van de samenvatting moet zijn een vergelijkende beoordeling van de milieu-effecten van de beschouwde alternatieven (inclusief het nulalternatief) tegen de achtergrond van normen en uitgangspunten van het milieubeleid. Voor de onderlinge vergelijking van de alternatieven kan gebruik worden gemaakt van tabellen, figuren, kaarten en ingreep-effect-matrices. De informatie moet zoveel mogelijk kwantitatief worden gepresenteerd.

Verder moeten de volgende elementen in ieder geval duidelijk herkenbaar zijn in de samenvatting:

- de doelstellingen van het voornemen en de relatieve prioriteitsstelling van deze doelstellingen;
- de motieven voor de afbakening van de beschouwde alternatieven, waaronder het zogeheten meest milieu-vriendelijke alternatief;
- een beknopte beschrijving van de verschillende alternatieven met hun milieu-effecten;
- de leemten in kennis over de milieu-effecten van de verschillende alternatieven.

BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen
voor de inhoud
van het milieu-effectrapport
Caland-verbinding

(bijlagen 1 t/m 5)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 22 maart 1993, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

Stadstimmerhuis
Marconiplein

Galvanistraat 15
Postbus 6633
3002 AP Rotterdam

Gemeente werken  ROTTERDAM

telefoon (010) 489 69 22
telex 26088
telefax (010) 478 05 95

Commissie m.e.r.
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Voor Commissie voor de
milieu-effectrapportage

ingekomen : 24 MAART 1993

nummer : 267-93

dossier : 493-1-1-4 (ux) + 6

kopie naar : Mr. Sc. / Pres / Bib

► uw kenmerk

uw brief van

ons kenmerk
93.17.243

betreft
MER-procedure Calandverbinding

• afdeling

Milieubeleid Rotterdam-ROM

contactperson

J.A.C. Philippo

doorkiesnr. (010) 489

61 81

datum

22. MRT 93

Geachte mijnheer, mevrouw,

Onder verwijzing naar artikel 7.12 van de Wet Milieubeheer bieden wij u hierbij de "startnotitie m.e.r.-Calandverbinding" aan. De startnotitie is op 8 maart 1993 van de initiatiefnemer, Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland, ontvangen.

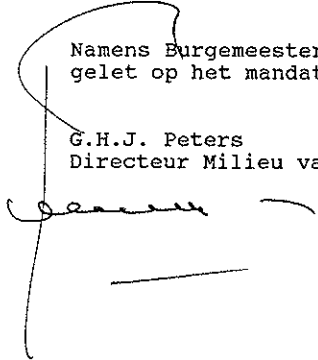
Het besluit, waarvoor het milieu-effectrapport wordt opgesteld, is het vaststellen van een bestemmingsplan, zodat de gemeenteraad van Rotterdam het bevoegd gezag is. De gemeenteraad stelt de richtlijnen op waaraan het milieu-effectrapport moet voldoen. De dienst Gemeentewerken, afdeling Milieubeleid Rotterdam, bereidt dit voor.

Met ingang van vrijdag 26 maart aanstaande zal de startnotitie gedurende één maand ter inzage worden gelegd. Wij verzoeken u conform artikel 7.14 van de Wet Milieubeheer binnen één maand na afloop van deze termijn advies uit te brengen over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het milieueffectrapport. U kunt uw advies richten aan: de gemeenteraad van Rotterdam, p/a Gemeentewerken, afdeling Milieubeleid Rotterdam, postbus 6633, 3002 AP Rotterdam onder vermelding van MR-ROM/JPh.

► Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer ir.
H.A.P. Zinger (010) 489 61 80 of de heer Mr. J.A.C. Philippo
(010) 489 61 81.

Namens Burgemeester en wethouders van Rotterdam
gelet op het mandateringsbesluit d.d. 11 september 1992,

G.H.J. Peters
Directeur Milieu van Gemeentewerken



Bijlagen.

BIJLAGE 2

Openbare bekendmaking in de 'Havenloods' d.d. 25 maart 1993

ROTTERDAM BERICHT

BEKENDMAKING GEMEENTE ROTTERDAM
INSPRAAK STARTNOTITIE MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE
CALANDVERBINDING

Doel van de activiteit
Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland, heeft het voornemen een nieuwe oeververbinding overloper het Calandkanaal aan te leggen. Doelstelling van het project Calandverbinding (de voorgenoemde activiteit) is het oplossen van het lokale bereikbaarheidsknelpunt, veroorzaakt door de beperkte capaciteit van de huidige Calandverbinding.

Plaats en omvang van de activiteit
De nieuwe oeververbinding zal worden gerealiseerd overloper het Calandkanaal in de A-15 ten zuid-westen van de gemeente Rotterdam. Het studiegebied waar tijdens de m.e.r.-studie aandacht zal worden geschonken, zal primair bestaan uit de directe omgeving Calandbrug.

Procedure
Voordat de benodigde besluiten kunnen worden genomen, moeten de effecten van een oeververbinding op het milieu worden onderzocht in een Milieu-Effect Rapport (MER). Het m.e.r.-plichtige besluit is het besluit tot vaststellen van een bestemmingsplan.

Rijkswaterstaat, Directie Zuid-Holland, is de initiator van de voorgenoemde activiteit. De gemeenteraad van Rotterdam is in deze m.e.r.-procedure het bevoegd gezag. De gemeenteraad van Rotterdam stelt de richtlijnen op waaraan het MER zal moeten voldoen. In deze richtlijnen zal worden aangegeven welke alternatieven bestudeerd dienen te worden en welke mogelijke gevolgen voor het milieu daarbij dienen te worden onderzocht. Bij het opstellen van deze richtlijnen is inspraak mogelijk.

Inspraak
Ten behoeve van de inspraak ligt een startnotitie over de voorgenoemde activiteit met inbegrip vrijdag 26 maart gedurende één maand tijdens kantooruren ter inzage op de volgende plaatsen:

- dienst Gemeentewerken, afd. Milieubeleid Rotterdam, Gekruisstraat 15 (Toren EP III, kamer 1.58).
- Rotterdamse Informatie Centrum (RIC), balka Bouwen en Wonen, Hoogstraat 110.

Uw inspraakreactie kan gedurende de termijn van terinzagelegging worden ingediend bij de gemeenteraad van Rotterdam; p/a Gemeentewerken, afd. Milieubeleid Rotterdam, Postbus 6633, 3002 AP Rotterdam (onder vermelding van MR-ROM/JPh).

Inlichtingen
Voor vragen over de procedure kunt u contact opnemen met de heer H.A.P. Zinger (010-4896180) of de heer J.A.C. Philippo (010-4896161).

Rotterdam, 23 maart 1993
De burgemeester van Rotterdam
Peper



Gemeente
Rotterdam

923702

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland

Bevoegd gezag: College van Burgemeester en Wethouders gemeente Rotterdam

Besluit: Het vaststellen van een bestemmingsplan voor het gebied rond de Caland-verbinding

Categorie Besluit m.e.r.: 1.2

Activiteit: Het aanpassen van de Caland-verbinding in het Rijnmondgebied

Stand van zaken: De startnotitie heeft van 26 maart tot 26 april 1993 ter inzage gelegen. Bij brief van 22 maart 1993 werd de Commissie in de gelegenheid gesteld te adviseren voor de richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport. Op 20 april 1993 legde de werkgroep een locatiebezoek af en op 24 mei 1993 vond een gedachtenwisseling plaats met het bevoegd gezag en de initiatiefnemer over een concept-advies voor richtlijnen. Op 26 mei 1993 bracht de Commissie haar advies voor richtlijnen uit.

Samenstelling van de werkgroep:

drs. H.C. Eerens

ir. J. Termorshuizen

ir. K.H. Veldhuis (voorzitter)

ir. J.J. Vinjé

ir. E.F.H. van Wouden

Secretaris van de werkgroep: ir. V.J.H.M. Ten Holder.

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	930421	Provincie Zuid-Holland	Den Haag	930504
2.	930422	ing. A. van Buren C.J. Straaier	Rozenburg	930504
3.	930422	Gemeente Rozenburg	Rozenburg	930504
4.	930423	Inspectie van de Volksgezond- heid voor de hygiëne van het milieu voor Zuid-Holland	Rijswijk	930504
5.	930426	Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie in de provincie Zuid-Holland	Den Haag	930504
6.	930422	R. Keijzer	Rozenburg	930504
7.	930422	Stichting Europoort/Botlek Belangen (EBB)	Schiedam	930504
8.	930422	Vervoerregio Rijnmond	Rotterdam	930510

BIJLAGE 5

Uitvoeringsvarianten

1. Deelactiviteiten weginfrastructuur en verkeersmaatregelen

In het algemeen kunnen bij aanleg en verbetering van weginfrastructuur de volgende deelactiviteiten worden onderscheiden:

Aanleg

- amoveren van reeds aangelegde weggedeelten of kunstwerken;
- verwijdering van begroeiing;
- afvoer van grond ter plaatse van de aan te leggen weggedeelten en eventueel opslag van de verwijderde grond;
- ontwatering en behandeling tijdens de aanleg van het af te voeren hemelwater;
- vergraving, eventueel zandwinning (ook elders) en mogelijk de opslag van ophoogzand of van alternatieve materialen, transport van materiaal naar de plaats van gebruik en verwerken van dit materiaal. Indien gebruik van alternatieve ophoogmaterialen wordt overwogen, dient te worden aangegeven om welke materialen het gaat, en moet bij de beschrijving van milieueffecten aandacht worden besteed aan de gevolgen van gebruik van deze materialen. Er dient een balans te worden gepresenteerd van de gebruikte materialen (inclusief zand);
- bouw van kunstwerken (tunnels, viaducten) en aansluitpunten;
- aanbrengen van het wegdek; hierbij worden de te gebruiken materialen en hun eigenschappen (o.a. verkeersveiligheid, levensduur, geluidproductie) beschreven;
- voorzieningen voor het langzame verkeer en voor het openbaar vervoer (busstroken, bushaltes, etc.);
- aanleg of herziening van verkeerstechnische voorzieningen, zoals verkeersgeleiding, verlichting en geluidafschermende voorzieningen.

Gebruik en beheer

Het gaat hierbij om de uitgangspunten (geen uitgebreide beschrijvingen) ten aanzien van:

- gebruik en beheer van bermen;
- onderhoud van de wegen;
- ontwatering en behandeling van het af te voeren hemelwater.

2. Mobiliteitsgeleidende maatregelen

Het MER zal moeten aangeven, in welke mate mobiliteitsgeleidende maatregelen kunnen bijdragen aan het oplossen van de geconstateerde milieuproblemen of verkeerskundige knelpunten, bijvoorbeeld:

- bevordering van het gebruik van openbaar vervoer en fiets, door het zo sterk mogelijk reduceren van de reistijdverhouding tussen openbaar vervoer/auto en fiets/auto;
- beperking van maximaal toegelaten snelheden of, in algemener zin, indien dat duidelijke milieuvoordelen biedt, het afwijken van criteria zoals de Richtlijnen voor het ontwerpen van autosnelwegen (ROA);
- aanpassingen in het ruimtelijk beleid;
- verkeersbeheersingssystemen, verkeerssignaleringsystemen, netwerkregulering, parkeerbeleid en/of heroverweging van functies van enkele wegen;
- het opzetten van een vervoerscoördinatiepunt voor het personenvervoer en het goederenvervoer van en naar de bedrijventerreinen, in samenwerking met de daar gevestigde bedrijven en scholen, met als taak het gebruik van fiets, openbaar vervoer, railtransport en carpools te vergroten en zo nodig het organiseren van groepsvervoer.

3. Leefbaarheidsbevorderende maatregelen

Voor leefbaarheidsbevorderende maatregelen kan worden gedacht aan:

- geluidemissiebeperkende maatregelen, zoals een geluidarm wegdek;
- geluidafschermende maatregelen, zoals viaducten, ingravingen, schermen en wallen, waarbij op een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing moet worden gelet;
- geluidisolatie van woningen en andere gebouwen;
- maatregelen ter behandeling van (door wegverkeer verontreinigde) neerslag, bijvoorbeeld filtering, voorkoming van infiltratie, en afvoer via een waterdichte voorziening naar (een) waterzuiveringsinstallatie(s).