

Advies voor richtlijnen
voor het milieu-effectrapport
Rijksweg 15 tussen Maasvlakte en Vaanplein

31 januari 1997

835-32

ISBN 90-421-0152-0
Utrecht, Commissie voor de milieu-effectrapportage.



commissie voor de milieu-effectrapportage

Minister van Verkeer en Waterstaat
namens deze,
De Directeur-Generaal voor het Vervoer
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGV/DIP V-626221

uw brief
d.d. 15 november 1996

ons kenmerk
U70-97/vB/mp/835-33

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het milieu-
effectrapport RW 15 Maasvlakte -
Vaanplein

doorkiesnr.
(030) 234 76 51

Utrecht,
31 januari 1997

Met bovengenoemde brief stelde u, als coördinerend bevoegd gezag, de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de uitbreiding van de verkeerscapaciteit van rijksweg 15 tussen Maasvlakte en Vaanplein.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

ir. P. van Duursen
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
RW 15 Maasvlakte - Vaanplein

In afschrift aan: Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport
RW 15, Maasvlakte – Vaanplein

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieu-effectrapport over de uitbreiding van de verkeerscapaciteit van rijksweg 15 tussen Maasvlakte en Vaanplein,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend) door de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

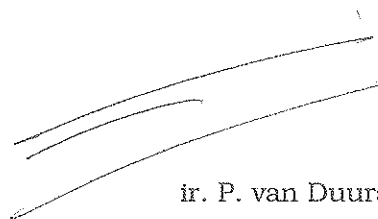
de werkgroep m.e.r. RW 15 Maasvlakte - Vaanplein

de secretaris

N.v. Buren.

dr. N.W.M. van Buren

de voorzitter



ir. P. van Duursen

Utrecht, 31 januari 1997

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdpunten van het advies	1
1. Inleiding	3
2. Probleemstelling, doel en besluitvorming	4
2.1 Probleemstelling	4
2.2 Doel	4
2.3 Besluitvorming	5
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven	5
3.1 Algemeen	5
3.1.1 Afbakening van alternatieven en varianten	5
3.1.2 Preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen	7
3.2 Alternatieven	7
3.2.1 Nulalternatief/referentiekader	7
3.2.2 Meest milieuvriendelijk alternatief	8
4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten	9
4.1 Algemeen	9
4.2 Landschap en cultuurhistorie	10
4.3 Bodem en water	10
4.4 Levende natuur	11
4.5 Geluid en trillingen	11
4.6 Lucht	12
4.7 Veiligheid	12
4.8 Woon- en leefmilieu	13
5. Vergelijking van alternatieven	13
6. Leemten in informatie	14
7. Evaluatieprogramma	14
8. Vorm en presentatie	14
9. Samenvatting van het MER	15

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 15 november 1996, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Openbare kennisgeving in Staatscourant nr. 220 d.d. 13 november 1996
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Zuid-Holland, de initiatiefnemer, start een trajectstudie naar de mogelijkheden en consequenties van uitbreiding van de verkeerscapaciteit van rijksweg (RW) 15 tussen Maasvlakte en Vaanplein. De belangrijkste onderdelen die het milieu-effectrapport voor deze activiteit moet bevatten zijn:

- een heldere beschrijving en motivering van het primaire doel van de initiatiefnemer. Dit is een ongestoorde afwikkeling van het havengebonden wegverkeer over de RW 15 tot in ieder geval voorbij het Vaanplein;
- het gebruik van verschillende scenario's voor:
 - aanleg en ingebruikname van de tweede Maasvlakte (geen aanleg, aanleg conform de middenvariant en conform de hoge variant);
 - verdeling van goederenstromen tussen water, weg, buis en rail;
 - aanleg A4-Zuid en als mogelijk gevolgen hiervan:
 - realisering van circa 400 ha bedrijventerrein in de Hoeksche Waard;
 - realisering van minimaal 10.000 woningen in de Hoeksche Waard;
- een robuustheidscontrole waarin wordt nagegaan of de alternatieven voldoen aan de doelstellingen en criteria gesteld in het SVV2 en het RVVP, ook indien de vooronderstellingen tegen- of meevallen;
- de mogelijkheden om via inpassing van de weg ook overige milieu-overlast (industrielawaai, gevaar) in te perken;
- de mogelijkheden om de weg in te richten/vorm te geven als aantrekkelijke en markante grens tussen havenindustrie aan de ene zijde en woon- en groengebieden aan de andere zijde om zo een belangrijke beelddrager voor de ruimtelijke kwaliteit te ontwerpen.

1. INLEIDING

De hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Zuid-Holland, de initiatiefnemer, start een trajectstudie naar de mogelijkheden en consequenties van uitbreiding van de verkeerscapaciteit van het deel van RW 15 van de Maasvlakte tot het Vaanplein. Hiervoor wordt de procedure volgens de Tracéwet gevolgd. Bevoegde instanties hierbij zijn de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de minister van Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Ten behoeve van het tracébesluit wordt een milieu-effectrapport (MER) opgesteld¹.

Per brief van 15 november 1996 stelde de minister van V&W de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r) in de gelegenheid advies uit te brengen over richtlijnen voor de inhoud van het MER². De m.e.r.-procedure ging van start met de bekendmaking van de startnotitie in de Staatscourant³.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage. De samenstelling hiervan is opgenomen in de projectgegevens⁴. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de milieu-effectrapportage en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie rekening gehouden met de via het bevoegd gezag ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen⁵.

De Commissie is van mening dat de startnotitie al veel voor het MER relevante informatie bevat. Bij het opstellen van haar richtlijnenadvies heeft zij deze informatie op juistheid, compleetheid en relevantie voor de besluitvorming getoetst. Verder richt dit advies zich vooral op die punten en onderwerpen die in het MER nog nader moeten worden toegelicht en onderzocht.

1 Zie het Besluit milieu-effectrapportage, bijlage C, onder 1.1.

2 Zie bijlage 1.

3 Zie bijlage 2.

4 Zie bijlage 3 bij dit advies.

5 Bijlage 4 geeft een lijst van deze reacties.

2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

2.1 Probleemstelling

Het MER dient in een uitgewerkte probleemstelling te beschrijven voor welke (bestaande en/of toekomstige) knelpunten het voornemen een oplossing tracht te vinden⁶]. De startnotitie gaat daarbij ervan uit dat de tweede Maasvlakte zal worden gerealiseerd. Echter hierover heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. In het MER moet worden aangegeven hoe de probleemstelling luidt bij het niet realiseren van een tweede Maasvlakte⁷].

De startnotitie geeft een zeer uitgebreide knelpuntenanalyse⁸], die op de volgende punten verder uitgewerkt dient te worden:

- een verduidelijking en motivering van primaire en secundaire problemen, waarbij als primair probleem de afwikkeling van het havengebonden wegverkeer (over de RW 15 tot in ieder geval voorbij het Vaanplein) geldt;
- de barrièrewerking van de RW 15 (onder andere voor langzaam verkeer);
- mogelijke problemen ten aanzien van de kwaliteit/capaciteit van het onderliggende wegennet en de aansluitingen daarvan op het hoofdwegennet;
- de uitsplitsing van het vrachtverkeer naar het korte, middellange of lange afstandsverkeer, hoever kan doelgroepenbeleid hiervoor een oplossing bieden?
- de aansluiting van de aangepaste RW 15 op het Vaanplein.

2.2 Doel

Vanuit het programma ROM-Rijnmond valt deze m.e.r.-procedure onder het thema 'Bereikbaarheid haven en industrie'. In de startnotitie wordt aangegeven dat dit betekent dat oplossingen gericht moeten zijn op het oplossen van de eerder beschreven knelpunten op het gebied van bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Daarbij worden een aantal functionele eisen gegeven.

Aangegeven moet worden hoe dit zich verhoudt tot de overige doelen gesteld in het Bestuurlijk Overleg ROM-project Rijnmond⁹] en tot de doelen gesteld in het SVV2 en het beleid geformuleerd in het RVVP.

6 Zie ook reacties 8 en 9 (bijlage 4).

7 Indien tijdens de procedure wordt besloten om de tweede Maasvlakte aan te leggen kan deze probleemstelling vervallen.

8 Zie startnotitie, blz. 11 t/m 21.

9 Zie ook reacties 3, 7, 9 en 11 (bijlage 4).

2.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven, welke voorwaarden (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies en dergelijke) gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, waarin deze voorwaarden zijn of worden vastgelegd. Aangegeven moet worden, of er in de omgeving van het plangebied gebieden liggen, die een speciale status in het beleid hebben of krijgen (bodembeschermingsgebieden, stiltegebieden, waardevolle cultuurlandschappen, onderdelen van de ecologische hoofdstructuur, gebieden onder de Boswet enzovoort), en wat de consequenties zijn voor de ontwikkeling van alternatieven.

Tevens moet aangegeven worden welke criteria voor afweging van alternatieven^{10]} (bijvoorbeeld grens- en streefwaarden) aan het milieubeleid kunnen worden ontleend. Daarbij dienen de afspraken en normen gehanteerd in het Beleidsconvenant ROM-project Rijnmond als basis^{11]}.

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor het tracébesluit door de minister van V&W en de minister van VROM. Tevens kan worden beschreven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken.

Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Algemeen

3.1.1 Afbakening van alternatieven en varianten

De voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten worden beschreven voor zover van gevolgen voor het milieu sprake is. Het kan zinvol zijn om deze beschrijving te baseren op de deactiviteiten. Ook dient aandacht te worden besteed aan neven- en vervolgactiviteiten.

Het verdient tevens aanbeveling om onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (inrichting/aanleg) en de gebruiksfase (gebruik en beheer). De beschrijving van de realisatiefase moet worden beperkt tot een opsomming van ingrepen met ernstige milieuschade. Daarbij kan worden gedacht aan veiligheid en beschikbaarheid routes bij calamiteiten, calamiteiten met bestaande buisleidingen, gebruik van materialen (bijvoorbeeld ophoging met AVI-slakken) en tijdelijke grondwaterverlagingen.

10 Zie ook hoofdstuk 5 van dit advies.

11 Zie ook reactie 12 (bijlage 4).

In de startnotitie vindt reeds een afbakening van de alternatieven plaats. De Commissie ondersteunt vooralsnog deze afbakening mits een algemene beschouwing wordt gegeven over de functie van de RW 15 binnen de Rotterdamse ruit en de aantakende wegen én aandacht wordt gegeven aan (de effecten voor) het onderliggende wegennet. Daarbij zijn enkele gevoeligheidsanalyses op het vlak van de verkeersstructuur, verkeersmanagement (specifiek doelgroepen) en de ruimtelijke ordening nodig, die verder gaan dan alleen het stuk RW 15 Maasvlakte – Vaanplein¹²].

De in de startnotitie genoemde alternatieven dienen in het MER duidelijk gemotiveerd te worden. Daarbij dienen de volgende vragen te worden beantwoord:

- Wanneer en waarom worden doelgroepstroken gehanteerd in de verschillende alternatieven?
- Welke verkeersintensiteit wordt verwacht en welke capaciteit is nodig voor een bepaald gedeelte van de weg?
- Welke op- en afritten zijn nodig voor dit gedeelte?
- Hoe kan dit gedeelte bij de bovengenoemde eisen worden aangepast (verbreding, dubbellaags)?

Om een onderlinge vergelijking mogelijk te maken moeten de te vergelijken alternatieven tot op hetzelfde detailniveau worden uitgewerkt.

In ieder geval moet het meest milieuvriendelijk alternatief worden beschreven.

De Commissie geeft ter overweging in de trajectnota/MER de aandacht niet alleen te richten op de aantasting van bestaande (resterende) landschaps- en cultuurhistorische waarden¹³], maar vooral op een vormgeving van de weg die recht doet aan de ligging op de grens van een grootschalig en dominant haven- (petrochemisch) industrielandchap aan de ene zijde en groengebieden met (deels) suburbane woonlandschappen aan de andere zijde. Een markante en aantrekkelijke vormgeving van de infrastructuurbundel (RW 15, havenspoorlijn, leidingstraat, met vele kunstwerken) als 'grenslijn' kan leiden tot een veel hogere ruimtelijke kwaliteit dan wanneer zoveel mogelijk getracht wordt de weg te 'verstoppert'.

Daarnaast moet onderzocht worden of, op welke wijze en in welke mate de milieukundige inpassing van de RW 15 tevens van belang kan zijn voor een vermindering van de milieu-overlast uit het haven- en industriegebied in de bestaande en geplande woongebieden. Met name bij Hoogvliet-Noord kan dit een duidelijke meerwaarde opleveren.

12 Zie § 3.2.1.

13 Zie ook reactie 6 (bijlage 4) en blz. 46 van de startnotitie.

3.1.2 Preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen

Bij elk alternatief moet worden aangegeven, welke leefbaarheidsbevorderende maatregelen ertoe behoren, dan wel waarom zulke maatregelen onder die omstandigheden niet zinvol zijn. Tot leefbaarheidsbevorderende maatregelen kunnen in het algemeen worden gerekend mobiliteitsgeleidende maatregelen^{14]} (milieuschade voorkomende maatregelen), mitigerende maatregelen, en eventueel compenserende maatregelen.

Als mitigerende maatregelen dienen in ieder geval te worden overwogen:

- maatregelen ter vermindering van de milieuschade/hinder in de *stedelijke* omgeving, zoals hogere geluidschermen/-wallen, verhoogde/verdiepte ligging of tunnelbouw op de punten waar de doorsnijding van het stedelijk patroon het ernstigst zou zijn, bijvoorbeeld aantasting stedelijk groen, barrièrewerking voor stedelijke (fiets)routes naar buitengebied;
- maatregelen ter vermindering van de milieuschade/-hinder in de *landelijke* omgeving, zoals verdiepte ligging/tunnelbouw op landschappelijk gevoelige trajecten, aanpassing van de verlichting, geluidwerende maatregelen in verband met recreatie en fauna, maatregelen ter beperking van de schade aan de (geo-)hydrologische relaties.

Compenserende maatregelen dienen pas te worden ingezet voor zover de schade aan het milieu niet kan worden voorkomen of gemitigeerd. Het MER dient verder aan te geven, of op grond van het Structuurschema Groene Ruimte compensatiemaatregelen verplicht zijn.

3.2 Alternatieven

3.2.1 Nulalternatief/referentiekader

Aangegeven moet worden of het nulalternatief (een situatie, waarbij de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven niet plaatsvindt) in relatie tot het doel van het voornemen een reëel alternatief is.

Is dit niet het geval dan moet dit beargumenteerd worden aangegeven en kan worden volstaan met het beschrijven van de huidige situatie en autonome ontwikkeling^{15]} als referentiekader.

Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van besluiten over nieuwe activiteiten. Hierbij dienen in ieder geval als vaste onderdelen te worden opgenomen:

- aanpassingen op het hoofdwegenstelsel in Rijnmond, voor zover besluiten hierover reeds genomen zijn of op korte termijn genomen worden, zoals de aanleg van de A4-noord en de tweede Beneluxtunnel;

14 Voor een deel van de mobiliteitsgeleidende maatregelen geldt, dat het treffen niet tot de competentie van Rijkswaterstaat hoort. Gezien de samenwerking met andere overheden in de regio mag worden verwacht dat het MER hier wel inzicht in kan verschaffen. Voor zover hierover nog geen duidelijkheid bestaat, en voor zover eventueel treffen van die maatregelen repercussies kan hebben voor de keuze van oplossingen, kan een scenariobenadering worden gebruikt.

15 Zie hoofdstuk 4 van dit advies.

- realisering van de Betuwelijn¹⁶;
- uitvoering van de besloten of voorgenomen verbeteringen aan het OV-systeem, waaronder doortrekking van de metro van het Marconiplein via de Beneluxcorridor naar Hoogvliet, de TramPlusverbinding tussen Carnisselande en Rotterdam¹⁷;
- realisering van de VINEX-locatie Barendrecht-Smitshoek (Midden-IJsselmonde) met bijbehorende infrastructurele werken¹⁸.

Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, dan kunnen eventueel verschillende scenario's (en gevoeligheidsanalyses) hiervoor worden gebruikt. Daarbij moet in ieder geval worden gedacht aan:

- aanleg en ingebruikname van de tweede Maasvlakte (geen aanleg¹⁹), aanleg conform de middenvariant en conform de hoge variant²⁰;
- andere verdeling van goederenstromen tussen water, weg, buis en rail²¹. De startnotitie gaat uit van een aanzienlijke verschuiving naar vervoerwijzen als over water, via de rail en door buisleidingen. Het relatieve aandeel van het wegtransport daalt daardoor sterk, ofschoon nog steeds sprake zal zijn van een forse absolute toename. Er zal ook een scenario doorgerekend moeten worden waarbij de afname van het relatieve aandeel van het wegtransport veel minder tot zelfs marginaal zal zijn;
- aanleg van de A4-Zuid en als mogelijk gevolgen hiervan:
 - realisering van circa 400 ha bedrijventerrein in de Hoeksche Waard;
 - realisering van minimaal 10.000 woningen in de Hoeksche Waard;
- een robuustheidscontrole waarin wordt nagegaan of de alternatieven voldoen aan de doelstellingen en criteria gesteld in het SVV2 en het RVVP, ook indien de vooronderstellingen tegen- of meevallen.

3.2.2 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet aan de volgende voorwaarden voldoen:

- het moet – net als de andere alternatieven – realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer, alsmede binnen zijn of haar competentie liggen;
- het moet gericht zijn op maximale milieuwinst.

Het ligt in de rede om zeker bij het mma compenserende maatregelen te treffen voor die milieu-effecten, die niet kunnen worden voorkomen of gemitigeerd.

De Commissie adviseert het mma op één van de volgende manieren uit te werken, mede afhankelijk van de bevindingen in de loop van de m.e.r.-procedure:

- ontwikkel een mma op basis van een optimalisatie van alle milieu-aspecten;

16 Zie ook reacties 7 en 9 (bijlage 4).

17 Zie ook reactie 7 (bijlage 4).

18 Zie ook reactie 7 (bijlage 4).

19 Indien tijdens de procedure wordt besloten om de tweede Maasvlakte aan te leggen kan dit scenario vervallen.

20 Zie ook reacties 3 en 8 (bijlage 4).

21 Zie ook reactie 8 (bijlage 4).

- ontwikkel voor elk alternatief een milieuvriendelijke variant met maximale mitigatie en compensatie en vergelijk die alternatieven onderling en selecteer de milieuvriendelijkste.

4. **BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEU-EFFECTEN**

4.1 Algemeen

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de autonome ontwikkeling hiervan moeten worden beschreven als referenties voor de te verwachten milieu-effecten. Daarbij wordt onder autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd, waarbij rekening wordt gehouden met eventuele effecten van voltooide en in uitvoering zijnde ingrepen en ingrepen die als gevolg van reeds vastgelegd beleid worden voorzien²². De mate van waarschijnlijkheid van die ingrepen dient zo goed mogelijk te worden aangegeven.

Bij de berekeningen van de milieuveranderingen moet worden uitgegaan van de volgende invoergegevens: verkeersintensiteiten, gemiddelde rijnsnelheden, verkeerssamenstelling per wegvak, de omgevingskenmerken van de wegvakken en (voor luchtverontreiniging) de emissiefactoren voor de verschillende voertuigcategorieën (personenauto's en vrachtwagens) en brandstofsoorten (benzine, LPG en diesel).

Studiegebied

Het studiegebied (invloedsgebied) omvat het tracé van de aan te leggen weg/wegen (inpassingsgebied) en de omgeving waarin effecten kunnen optreden.

Per milieu-aspect (lucht, bodem, water, et cetera) kan de omvang van het studiegebied verschillen. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven.

Voor de verkeerskundige onderbouwing van de afbakening van het studiegebied wordt het Randstadmodel gehanteerd. Belangrijk is aan te geven welke infrastructuur hierin zit en welke uitgangspunten worden gehanteerd.

In de praktijk is (voor de situatie van gebruik van de infrastructuur) het studiegebied voor de milieu-aspecten geluid en lucht het gebied, dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en -samenstelling op het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk. Een significante verandering in de intensiteit op een wegvak kan daarbij arbitrair gesteld worden op een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de referentiesituatie.

22 Dit komt overeen met: de milieugevolgen van het nulalternatief/de referentiesituatie.

Referentiejaar

Voor de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten moet een referentiejaar genomen worden. Het referentiejaar wordt ontleend aan de vigerende beleidsnota's. In ieder geval wordt het jaar 2010 genomen, de planhorizon van SVV2.

Daarnaast vraagt de Commissie om een doorkijk te geven tot het jaar 2020/2025. Daarvoor heeft zij twee redenen:

- er zijn na 2010 veel grootscheepse veranderingen in dit gebied te verwachten, die een grote invloed hebben op het gebruik van de RW 15;
- de wegaanpassing zelf zal pas gereed zijn in het jaar 2005.

Type milieu-informatie

Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet aangegeven worden of de effecten tijdelijk of permanent zijn, ophefbaar of onomkeerbaar, of ze zich afspelen op korte of op lange termijn, in hoeverre er cumulatie²³⁾ kan optreden en of er sprake is van positieve effecten.

Bij onzekerheden over het wel of niet optreden van effecten moet in ieder geval het slechtste denkbare scenario (worst case) worden gebruikt.

De manier waarop de milieu-effecten zijn bepaald moet worden toegelicht. Onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld.

Het MER dient vooral aandacht te besteden aan die effecten die per alternatief verschillen of die welke de gestelde normen (bijna) overschrijden.

Ook dient een indicatie te worden gegeven van mogelijke effecten van voorzienbare secundaire ruimtelijke ontwikkelingen die door de alternatieven geïnitieerd of gestimuleerd kunnen worden ('vervolgeffecten').

Een aparte beschouwing verdienen de mogelijkheden en beperkingen die bijzondere bouwvormen zoals dubbeldekswegen met zich mee brengen, ten aanzien van geluid, trillingen, luchtvervuiling, grondstoffengebruik et cetera.

De volgende paragrafen bevatten aandachtspunten voor deze milieu-aspecten.

4.2 Landschap en cultuurhistorie

Uitgegaan kan worden van bladzijde 46 van de startnotitie.

4.3 Bodem en water

Het gaat hierbij om de kwaliteit, de uiterlijke verschijningsvorm en de opbouw van de bodem en, indien relevant, de diepere ondergrond en de kwaliteit en beweging van het samenhangende grond- en oppervlaktewater.

23 Zie ook reactie 11 (bijlage 4).



De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten zijn, naast de in de startnotitie genoemde aspecten²⁴]:

- aanwezigheid van en invloed op bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden²⁵];
- gevoeligheid voor en verandering in grondmechanische processen (zetting);
- bestaand en toekomstig reliëf;
- effecten van van de weg afspoelend water.

4.4 Levende natuur

Naast de in de startnotitie²⁶] te benoemen waarden dienen de volgende aspecten buiten de groene hoofdstructuur te worden beschreven:

- natuurwaarden en specifieke biotopen binnen het havengebied;
- (kleinschalige) natuurontwikkeling in directe omgeving van de weg (bermen, meeuwenkolonie in afslagen et cetera).

4.5 Geluid en trillingen

Aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten zijn, naast de in de startnotitie genoemde aspecten²⁷]:

- geluidsaneringsituaties²⁸];
- trillingen, vooral bij kunstwerken.

Voor zover zinvol moeten tevens cumulatieve geluideffecten in de beoordeling worden betrokken²⁹]. Een ontwerp-AMvB inzake cumulatie geeft een berekeningsmethode waarmee een aantal soorten geluid bij elkaar kunnen worden opgeteld.

Bij de berekeningen moet zo veel mogelijk rekening worden gehouden met de werkelijke te verwachten verkeerssamenstelling en de verdeling van voertuigbewegingen over het etmaal en over de week. (Als de verkeersintensiteit of -samenstelling duidelijk verschilt voor verschillende uren van de dag, dagen van de week, respectievelijk perioden van het jaar moeten die verschillen en de invloed daarvan op de geluidbelasting worden vermeld.)

Bij de bepaling van het aantal (al dan niet ernstig) gehinderden en akoestisch ruimtebeslag, eventueel met geluidafschermdende voorzieningen, mag geen reke

24 Zie ook blz. 48 van de startnotitie.

25 Zie ook § 2.3 van dit advies.

26 Zie blz. 46-47.

27 Zie blz. 47.

28 Zie ook reactie 5 (bijlage 4).

29 Zie ook reactie 11 (bijlage 4).

ning worden gehouden met de aftrek ingevolge artikel 103 van de Wet geluid hinder.

4.6 Lucht

De bestaande en toekomstige luchtverontreiniging in het gebied moet worden aangegeven zoals beschreven in de startnotitie³⁰].

Bij de voorspellingen dient te worden aangegeven of rekening wordt gehouden met ontwikkelingen in emissiefactoren van het wagenpark en verschillen in uitstoot van personenauto's en vrachtauto's.

4.7 Veiligheid

De belangrijkste aspecten voor de risico's voor de omgeving als gevolg van het voornemen waaraan aandacht moet worden besteed bij de beschrijving van de bestaande toestand, de autonome ontwikkeling en de alternatieven zijn:

- de verandering in de ligging van individueel-risicocontouren voor de niveaus van de 10^{-5} , 10^{-6} en 10^{-8} per jaar³¹];
- de toetsing aan de grenswaarde voor het individueel risico ter hoogte van (bestaande en reeds geplande kwetsbare) objecten³²];
- de verandering in het groepsrisico ter hoogte van gevoelige bestemmingen en de toetsing aan oriënterende waarden³³];
- de bijdrage aan het totale risico van afzonderlijke groepen gevaarlijke stoffen voor het individuele risico en voor die locaties waarvoor het groepsrisico wordt bepaald;
- indicatie van veranderingen in milieurisico's voor bodem en oppervlaktewater en de beheersbaarheid ervan bij calamiteiten.

Risico's waaraan de weggebruiker wordt blootgesteld als gevolg van mogelijke ongevallen met zwaar verkeer en vervoer van gevaarlijke stoffen moeten worden beschreven, met name voor zover dat voor de vergelijking van de tracéalternatieven relevant is, bijvoorbeeld volgens de handreiking die hiervoor in het project Veiligheid vervoer over de weg is gegeven³⁴].

Voor de gevoelige bestemmingen waar een belangrijke cumulatie van risico's wordt verwacht als gevolg van het voornemen en van de nabijheid van industriële activiteiten en andere transportactiviteiten, moet deze cumulatie worden be

30 Zie blz. 47-48.

31 Zie startnotitie, blz. 48.

32 Is in de startnotitie als uitgangspunt benoemd, maar niet als randvoorwaarde.

33 Zie startnotitie, blz. 48.

34 Eindrapport deelnota 2, Handreiking risicobepalingsmethodiek interne veiligheid zwaar verkeer en vervoer gevaarlijke stoffen over de weg. Janssen en Wiekema. november 1996.

schreven, met name voor zover dat voor de vergelijking van de tracéalternatieven relevant is³⁵].

4.8 Woon- en leefmilieu

De Commissie sluit zich aan bij de in de startnotitie genoemde manier de effecten op het woon- en leefmilieu te beschrijven³⁶].

Tevens moet worden aangegeven de functie van de RW 15 als ontsnappingsroute bij calamiteiten in Rijnmond³⁷].

5. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

De milieu-effecten van de alternatieven moeten onderling worden vergeleken. Als er geen sprake is van een nulalternatief, dan moet ook de autonome milieu-ontwikkeling in deze vergelijking worden betrokken³⁸].

Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin de positieve en negatieve effecten van (het voorkeursalternatief en) de alternatieven verschillen, en mede tegen de achtergrond van de bestaande milieusituatie en de autonome milieu-ontwikkeling een beoordeling van alternatieven mogelijk te maken. Daarbij moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

Bij de vergelijking van de alternatieven kunnen de financiële aspecten van de alternatieven worden betrokken om de realiteitswaarde van de alternatieven beter te kunnen beoordelen. Dit is in het kader van de milieu-effectrapportage echter niet verplicht.

35 Zie ook reacties 9 en 13 (bijlage 4).

36 Zie startnotitie, blz. 49.

37 Zie ook reacties 3 en 9 (bijlage 4).

38 Als er wél sprake is van een nulalternatief, zullen de effecten van dit alternatief immers al in de vergelijking worden betrokken.

6. LEEMTEN IN INFORMATIE

Het MER moet aangeven, over welke milieu-aspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieu-aspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- in hoeverre de leemten en onzekerheden de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloeden.

7. EVALUATIEPROGRAMMA

De minister van V&W en de minister van VROM moeten bij het besluit een evaluatieprogramma opstellen om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

Het verdient aanbeveling dat de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Zuid-Holland in het MER reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma.

8. VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

Ten aanzien van de presentatie beveelt de Commissie verder aan om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken³⁹, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen.

39 Zie ook reactie 5 (bijlage 4).

9. SAMENVATTING VAN HET MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Het verdient daarom bijzondere aandacht.

De samenvatting moet als zelfstandig betoog leesbaar zijn en een goede afspiegeling vormen van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming⁴⁰],
- de belangrijkste informatie over het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste milieu-effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm);
- de vergelijking van de alternatieven.

40 Zie de hoofdpunten van dit advies op bladzijde 1.

BIJLAGEN

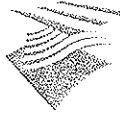
bij het advies voor richtlijnen
voor het milieu-effectrapport
Rijksweg 15 tussen Maasvlakte en Vaanplein

(bijlagen 1 t/m 4)

Arden

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 15 november 1996 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de Commissie voor
de milieu-effectrapportage
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Commissie voor de	
inget.	19 NOV. 1996
nummer	1920-96
doosnr	835-1000 1+1/3
kopie naar	VB/Sc/Pes/Rib

Contactpersoon	Doorkiesnummer
mr. C. Zuidema	+ 31 70 351.7637
Datum	Bijlage(n)
15 november 1996	div.
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGV/DIP V-626221	
Onderwerp	
Adviesaanvraag richtlijnen Tracéwet-/m.e.r.-procedure rijksweg 15, Maasvlakte - Vaanplein	

Geachte Commissie,

Ten behoeve van de voorbereiding van een Tracébesluit over rijksweg 15, gedeelte Maasvlakte - Vaanplein, zal de procedure voor de milieu-effectrapportage worden gevolgd. De openbare kennisgeving van het voornemen heeft plaatsgevonden in de Staatscourant van 13 november j.l.. In deze procedure zal de Directeur-Generaal voor het Vervoer namens mij en mijn ambtgenote van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer optreden als bevoegd gezag.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer stel ik U hierbij in de gelegenheid advies uit te brengen over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport. Met het oog op de duur van de inspraaktermijn verzoek ik U Uw advies uiterlijk 31 januari 1997 uit te brengen.

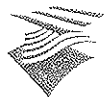
Postadres postbus 29901, 2900 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon + 31 70 351.7489
Teletax + 31 70 351.6591

Briefkaart met trambus 1 (40x60 cm), trambus 9 (40x60 cm) en trambus 27 (40x60 cm)

BIJLAGE 2

Openbare kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 220
d.d. 13 november 1996



Bekendmaking

Tracéwet
Wet Milieubeheer

Trajectstudie en milieu-effectrapportage over Rijksweg 15 Maasvlakte-Vaanplein

De minister van Verkeer en Waterstaat maakt op grond van artikel 3 van de Tracéwet en artikel 7.13 van de Wet Milieubeheer bekend dat een studie zal worden uitgevoerd ten behoeve van de besluitvorming over de capaciteitsvergroting van Rijksweg 15 tussen Maasvlakte en Vaanplein.

Trajectstudie

In de trajectstudie worden verschillende alternatieven uitgewerkt, die een oplossing kunnen bieden voor de problemen op de A15 tussen Maasvlakte en Vaanplein. In het kader van deze studie zal tevens een milieu-effectrapportage plaatsvinden. Daarbij worden de gevolgen onderzocht, die de verschillende alternatieven voor het milieu hebben. De trajectstudie inclusief de milieu-effectrapportage levert een trajectnota/MER op. Deze nota moet de minister van Verkeer en Waterstaat de mogelijkheid geven, een weloverwogen besluit te nemen.

Startnotitie

De trajectstudie zal worden uitgevoerd door de directie Zuid-Holland van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat. De opzet van de trajectstudie is uitgewerkt in een Startnotitie. In de Startnotitie staat beschreven wat de problemen zijn op Rijksweg 15, de doelstelling van de trajectstudie, de te onderzoeken mogelijke oplossingen, welke aspecten in het onderzoek worden betrokken en de te volgen procedure. De Startnotitie is het formele begin van de tracé/m.e.r. procedure.

Tervisielegging

Van 20 november 1996 tot en met 3 januari 1997 kunt u de Startnotitie tijdens openingsrijden inzien op de volgende plaatsen:

- Gemeentehuis, Spijkenisse, Raadhuislaan 106, Spijkenisse;
- Gemeente Rotterdam, Informatiecentrum dienst Stedebouw en Volkshuisvesting, Marconistraat 2, Rotterdam;
- Deelgemeentekantoor Charlois, Boerhaavestraat 10, Rotterdam;
- Deelgemeentekantoor Hoogvliet, Middenbaan 47, Hoogvliet;
- Gemeentehuis Albrandswaard, Viaductweg 1, Rhoon;
- Gemeentehuis Barendrecht, Binnenhof 1, Barendrecht;
- Hulpsecretarie Femis, Pastoriedijk 55, Pernis;
- Gemeentehuis Rozenburg, J. van Goijenstraat 1, Rozenburg;
- de bibliotheek van het kantoor van Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland, Boompjes 200, Rotterdam;
- de bibliotheek van het kantoor van de Hoofddirectie van Rijkswaterstaat, Johan de Wittlaan 3-7, Den Haag;
- de bibliotheek van het kantoor van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Plesmanweg 1-6, Den Haag;

Bestellen Startnotitie

De Startnotitie is te bestellen bij Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland door middel van het invullen en opsturen van onderstaande bon. Het rapport zal u dan gratis worden toegestuurd. De startnotitie zal ook verkrijgbaar zijn op de informatiemarkten.

Informatiemarkten

Tijdens te houden informatiemarkten kunt u informatie krijgen over de startnotitie, de inspraakmogelijkheden en de verdere procedure. Deze avonden worden gehouden op:

- 25 november 1996, gemeentehuis Rozenburg, J. van Goijenstraat 1, Rozenburg;
 - 28 november 1996, zaal de Zeven-sprong, Sara Burgerhartweg 2, Hoogvliet;
 - 11 december 1996, Cultureel Centrum Kruispunt, Middenbaan 111, Barendrecht.
- De informatiemarkten zijn geopend van 16 tot 21.30 uur.

Inspraak

De minister van Verkeer en Waterstaat stelt eenieder in de gelegenheid wensend op het gebied van de inhoud van de trajectnota en het milieu-effectrapport kenbaar te maken.

Uw opmerkingen over de inhoud kunt u tot uiterlijk 3 januari 1997 schriftelijk indienen bij:
Ministerie van Verkeer en Waterstaat, DGV-IP, reactie Startnotitie A15, Postbus 20901, Den Haag.

De minister van Verkeer en Waterstaat, voor deze, de directeur-generaal voor het vervoer, ir. B. Westerduin.

Aanvraag startnotitie Rijksweg 15 Maasvlakte-Vaanplein

Stuur deze bon ingevuld op naar:
Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland, kamer 6.33, Antwoordnummer 5537, 3000 WB, Rotterdam

Naam:

Straat:

Postcode:

Woonplaats:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland

Bevoegd gezag: Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend), Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit: Tracéwet

Categorie Besluit m.e.r.: C1.1

Activiteit: Uitbreiding verkeerscapaciteit Rijksweg 15 tussen Maasvlakte en Vaanplein

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 13 november 1996

richtlijnenadvies uitgebracht op: 31 januari 1997

Samenstelling van de werkgroep:

ir. P. van Duursen (voorzitter)

ir. W.H.A.M. Keijsers

ir. K. Nije

ir. E.Ph.J. de Ruitter

drs. R.B. van der Werff

Secretaris van de werkgroep: dr. N.W.M. van Buren

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	961127	Vleermuiswerkgroep Nederland	Utrecht	961224
2.	961128	R.S. van der Zee	..	961224
3.	961210	Dagelijks Bestuur deelgemeenteraad Hoogvliet	Hoogvliet	961224
4.	961213	Gasunie	Groningen	961224
5.	961211	Burgemeester en Wethouders gemeente Albrandswaard	Rhoon	961224
6.	961217	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, ROB	Amersfoort	961224
7.	961217	Burgemeester en Wethouders gemeente Barendrecht	Barendrecht	961224
7a.	970109	idem	idem	970116
8.	961229	Zuid-hollandse Milieufederatie	Rotterdam	970114
9.	961218	Stadsregio Rotterdam	Rotterdam	970114
10.	961218	Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam en de Beneden-Maas	Rotterdam	970114
11.	961224	Burgemeester en Wethouders gemeente Rozenburg	Rozenburg	970114
12.	961209	Wijkraad voor Pernis, gemeente Rotterdam	Pernis	970114
13.	970101	Bewonersvereniging Smitshoek Zuid en dijken	Barendrecht	970114
14.	961220	Waterschap IJsselmonde	Barendrecht	970114
15.	961224	n.v. Electriciteitsbedrijf Zuid-Holland	Voorburg	970114
16.	970107	Ministerie van Landbouw, Natuurbe- heer en Visserij, Directie Zuidwest	Dordrecht	970114
17.	970114	Burgemeester en Wethouders gemeente Rotterdam	Rotterdam	970117