

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport  
Reconstructie/aanleg (verlengde) Veilingroute -  
knooppunt Westerlee - Tweede ontsluitingsweg  
(Westland/Hoek van Holland)

17 mei 2002

1068-97

ISBN 90-421-0975-0  
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.

## INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING.....</b>	<b>1</b>
<b>2. OORDEEL OVER HET MER.....</b>	<b>2</b>
2.1 Algemeen .....	2
2.2 Toelichting op het oordeel en aanbevelingen voor de besluitvorming .	2
2.2.1 Probleem- en doelstelling, oplossingen en alternatieven.....	2
2.2.2 Meest milieuvriendelijke alternatief.....	3
2.2.3 Overige punten.....	4

## 1. INLEIDING

De provincie Zuid-Holland, de stadsregio Rotterdam en het stadsgewest Haaglanden hebben het voornemen om in het plangebied Westland/Hoek van Holland een Tweede Ontsluitingsweg aan te leggen van Hoek van Holland naar knooppunt Westerlee, knooppunt Westerlee te reconstrueren, de Verlengde Veilingroute aan te leggen tussen de N213 en de N222 en eventueel de bestaande Veilingroute (N222) te verdubbelen. Voor het realiseren van deze plannen is een milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.

Bij brief van 4 maart 2002<sup>1</sup> heeft het college van burgemeester en wethouders van Naaldwijk (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 8 maart 2002 ter inzage gelegd<sup>2</sup>.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.<sup>3</sup> De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen<sup>4</sup>, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER<sup>5</sup>, zoals vastgesteld op 21 november 2000;
- op eventuele onjuistheden<sup>6</sup>;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER<sup>7</sup>.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het besluit over de bestemmingsplannen van de gemeenten Rotterdam, Naaldwijk, De Lier, Wateringen en 's-Gravenzande.

Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekort-

---

<sup>1</sup> Zie bijlage 1.

<sup>2</sup> Zie bijlage 2.

<sup>3</sup> Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

<sup>4</sup> Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

<sup>5</sup> Wm, artikel 7.23, lid 2.

<sup>6</sup> Wm, artikel 7.23, lid 2.

<sup>7</sup> Wm, artikel 7.10

komingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

## **2. OORDEEL OVER HET MER**

### **2.1 Algemeen**

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie in het MER aanwezig** is. De leesbaarheid van het MER (Kern-, Achtergrond- en Bijlagenrapport) is matig, door de vele verwijzingen en herhalingen, en het beperkt gebruik van illustraties (ter vervanging van bijvoorbeeld de beschrijvingen van wegenstructuur en -belastingen). De samenvatting daarentegen is goed gepresenteerd en ook zelfstandig leesbaar.

Over het algemeen zijn de voorgenomen activiteit en de alternatieven in het MER goed beschreven, evenals de milieueffecten. Een aantal kanttekeningen, deels gevolgd door aanbevelingen, komen aan de orde in § 2.2. Niettemin is de Commissie van mening dat er voldoende en bruikbare informatie beschikbaar is gekomen om het milieu een volwaardige plaats in de besluitvorming te kunnen geven.

### **2.2 Toelichting op het oordeel en aanbevelingen voor de besluitvorming**

#### **2.2.1 Probleem- en doelstelling, oplossingen en alternatieven**

In hoofdstuk 2 van het Kernrapport wordt in heldere en duidelijke bewoordingen een probleem- en doelstelling geschetst. De probleem- en doelstelling hebben betrekking op de aspecten bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in het studiegebied. De Commissie constateert dat het samenvoegen van de drie oorspronkelijke projecten Tweede Ontsluitingsweg, Reconstructie Knooppunt Westerlee en Verlengde Veilingroute heeft geleid tot het formuleren van een zeer brede probleem- en doelstelling.

In het vervolg van het MER worden de probleem- en doelstelling veel enger opgevat: het MER borduurt voort op de oorspronkelijke probleemstelling van de drie projecten afzonderlijk. In het MER worden vervolgens een aantal oplossingen onderzocht, die geen van allen het geschetste probleem oplossen en daarmee de doelstelling halen. Voorbeelden hiervan zijn:

- de hoofddoelstelling is volgens het MER de bereikbaarheid van het Westland (het gebied tussen A4 en A20). In het rapport wordt geconstateerd dat de bereikbaarheid slechts marginaal verbetert en dat de twee belangrijke toevoeraders (A4/Wippolderlaan en A20/Coldenhove) probleempunten blijven.
- een tweede hoofddoelstelling is de leefbaarheid. Het blijkt echter dat alle uitgewerkte varianten het grootste probleem met leefbaarheid (namelijk op de route Naaldwijk – Kwintshoek – Wateringen) niet kunnen oplossen.

- op blz. 47 van het Kernrapport wordt onder andere geconstateerd dat de bereikbaarheid van de veilingen in het sober en maximum alternatief niet veel beter is dan in de autonome situatie en dat de bereikbaarheid van Hoek van Holland in beide alternatieven slechts iets beter is dan in de autonome situatie.
- in het Achtergrondrapport wordt gewezen op het effect van het geplande stelsel aan randwegen tussen Naaldwijk en 's-Gravenzande. Deze randwegen kunnen leiden tot een grote verbetering van de bereikbaarheid van Hoek van Holland, zodat mogelijk al (deels) de problemen bij Hoek van Holland worden weggenomen, en een tweede ontsluitingsweg mogelijk onnodig wordt (zij het dat de ontsluiting in dat geval minder in de richting van Rotterdam is). Een dergelijke oplossingsrichting wordt echter in het MER niet verder uitgewerkt, omdat er onvoldoende kwantitatieve gegevens voorhanden zijn om een en ander met zekerheid te kunnen stellen.
- in het MER is geconstateerd dat flankerende maatregelen op zich onvoldoende probleemoplossend zijn en om die reden zijn die maatregelen niet verder onderzocht. In het kader van de verbetering van de bereikbaarheid kunnen de flankerende maatregelen wel als een deel van de oplossing worden gezien (zie ook § 2.2.2).

In dit licht bezien is de Commissie van mening dat de keuze voor nader beschouwde alternatieven niet goed is uitgewerkt. Ook in een eerder stadium, bij de bespreking van de tussennotitie in juni 2001 is daarop al gewezen. De Commissie is dan ook van mening dat bij de huidige probleem- en doelstellingen de uitgewerkte alternatieven onvoldoende tegemoet komen aan de doelstelling en dat deze dus weinig kosteneffectief zijn.

Tegelijkertijd is van belang of aanpassing van probleem- en doelstelling of aanpassing van de alternatieven kunnen leiden tot meer of betere alternatieven, in de zin van geringere effecten op het milieu. Gezien de ruimtelijk-fysieke omgeving van het Westland en de mogelijkheden die er zijn is de Commissie van mening dat er niet veel winst is te behalen voor het milieu en acht zij daarom een aanvulling op de studie niet zinvol.

Vanuit het kostenperspectief zijn – niet beschouwde en op milieugebied gelijkwaardige - alternatieven mogelijk wel interessant. De Commissie denkt dat een zorgvuldige fasering van de realisatie en reconstructie van de wegenstructuur de mogelijkheid biedt om te bezien of de problematiek van de bereikbaarheid van het Westland niet in een veel breder kader moet worden opgelost, waarbij dus ook andere alternatieven op effect en haalbaarheid worden onderzocht. Het uitvoeren van de vraagbeperkende en flankerende maatregelen, zoals beschreven in het MER, zou hier een onderdeel in dienen te zijn.

- De Commissie adviseert voorafgaande aan het besluit over reconstructie en/of aanleg van het knooppunt Westerlee, de (Verlengde) Veilingroute en de Tweede Ontsluitingsroute te bezien of andere mogelijkheden niet beter of even goed tegemoetkomen aan de doelstellingen.

## **2.2.2**

### **Meest milieuvriendelijke alternatief**

In het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) wordt niet ingegaan op andere maatregelen dan infrastructurele: het richt zich enkel op uitvoeringsvormen. Naar de mening van de Commissie zou het logisch geweest zijn om de conclusies ten aanzien van flankerende maatregelen (§ 3.2.2 Kernrapport

en § 3.4 Achtergrondrapport) te betrekken in het mma. De Commissie is het eens met de onderbouwing dat flankerende maatregelen alleen geen afdoende oplossing is: er is onvoldoende effect. De conclusie dat flankerende maatregelen niet werken en dat alleen infrastructuur noodzakelijk is, is naar het oordeel van de Commissie echter niet terecht. Dergelijke maatregelen dienen minimaal deel uit te maken van het mma. Omdat de flankerende maatregelen wel zijn beschreven vindt de Commissie dit geen essentiële tekortkoming; zij beschouwt deze maatregelen als zijnde onderdeel van het mma.

- De Commissie adviseert om de mogelijkheid om flankerende maatregelen op te nemen in het voornemen nogmaals te bezien, mede gelet op kansen die daardoor kunnen ontstaan ten aanzien van een gefaseerde aanleg van de regionale verkeersinfrastructuur (zie ook § 2.2.1).

### **2.2.3 Overige punten**

De milieueffecten van het sobere en maximum alternatief worden overzichtelijk in diverse tabellen gepresenteerd (onder andere de tabellen 4.7 en 4.8 van het Kernrapport). De effecten van het voorkeursalternatief en het mma zijn in deze tabellen niet opgenomen. Hoe deze alternatieven scoren ten opzichte van het sobere en maximum alternatief is wel uit het MER op te maken, maar daar is wel enig spoorwerk voor nodig.

De geplande ecoviaducten in deeltraject 7b en 6b (Voorkeursalternatief) hebben naar de mening van de Commissie geen zin wanneer deze deeltrajecten strak tegen het Oranjekanaal zijn gelegen<sup>8</sup>. Het Oranjekanaal is voor de oost-west uitwisseling van bepaalde diersoorten binnen de EHS een belemmering. De veronderstelde mitigerende werking zal alleen optreden wanneer de deeltrajecten op enige afstand van het Oranjekanaal zijn gelegen. In een in het MER aangehaald - maar niet ter inzage gelegd - rapport blijkt overigens wel onderzoek op dit punt uitgevoerd te zijn.

- De Commissie adviseert om mitigerende en mogelijk ook compenserende maatregelen nader uit te werken<sup>9</sup> en in het bestemmingsplan (waarin de reconstructie en/of aanleg van het knooppunt Westerlee, de (Verlengde) Veilingroute en de Tweede Ontsluitingsweg wordt vastgelegd) op inrichtingsniveau aan te geven hoe hieraan invulling wordt gegeven.

---

<sup>8</sup> Het Zuid-Hollands Landschap (zie inspraakreactie nr. 11, bijlage 4) wijst er in meer algemene zin op dat (efficiënte) mitigerende maatregelen - en mogelijk ook compenserende maatregelen - nadere uitwerking vergen.

<sup>9</sup> Mogelijk kan hiervoor gebruik gemaakt worden van informatie uit nu niet ter inzage gelegde achtergrondrapporten.