



Commissie voor de
milieueffectrapportage

MIRT-verkenning 'Rotterdam Vooruit'

**Advies over reikwijdte en detailniveau
van het milieueffectrapport**

22 juni 2009 / rapportnummer 2250-38



1. HOOFDPUNTEN VAN HET MER

De minister van Verkeer en Waterstaat en de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van de Stadsregio Rotterdam zijn een verkennende studie gestart naar oplossingen voor de bereikbaarheidsproblematiek op de Ruit van Rotterdam en de ontsluiting van de haven. Deze MIRT-verkenning 'Rotterdam en haven duurzaam bereikbaar' (kortweg 'Rotterdam Vooruit' genoemd) richt zich op de realisering van een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem voor de periode 2020-2040. De verkenning moet in het najaar van 2009 uitmonden in een bestuurlijk voorkeursalternatief dat wordt vastgelegd in een Masterplan. Dit Masterplan zal een ontwikkelingsvisie inclusief een concreet pakket aan maatregelen bevatten waarover de betrokken overheden (ministeries V&W en VROM, stadsregio Rotterdam; gemeente Rotterdam; provincie Zuid-Holland) het eens zijn.

Voor het Masterplan is geen plan-milieu-effectrapportage (plan-m.e.r.) verplicht. Om toch zo goed mogelijk inzicht te krijgen in de milieu-aspecten, wordt een vrijwillige plan-m.e.r.-procedure doorlopen. De Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie')¹ is gevraagd advies uit te brengen over de reikwijdte en het detailniveau van het milieueffectrapport (MER). Ook is advies gevraagd over het planproces, met name ten aanzien van de doorwerking van de aanbevelingen van Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructuurele Projecten (Commissie Elverding) in de MIRT-verkenning.

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat voor het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- een analyse van de knelpunten en ambities op het gebied van bereikbaarheid, woon- en leefmilieu, landschap- en cultuurhistorie, natuur en klimaat. Beschrijf de belangrijkste dilemma's en afwegingen die hieruit volgen, en welke keuzen mogelijk zijn;
- een gebiedsvisie over de ontwikkelingsrichting van de deelgebieden, het plangebied en de regio, als ook een visie op 'duurzame mobiliteit';
- een uitwerking van alternatieven met een accent op respectievelijk de 'planet'-, 'people'- en 'profit'-aspecten van duurzame ontwikkeling. Ontwikkel voor ieder accent ruimtelijke scenario's en maatregelenpakketten op basis van de Zevensprong van Verdaas;
- een vergelijking van de alternatieven op doelbereik en (milieu-)effecten op korte en lange termijn, en op verschillende ruimtelijke schaalniveaus. Onderbouw de keuze voor het voorkeursalternatief (Masterplan);
- de consequenties van het Masterplan voor vervolgbesluitvorming en de wijze van tussentijdse monitoring op doelbereik en (milieu-)effecten;
- inzicht in de wijze waarop betrokkenen hebben geparticipeerd in het planvormingsproces en wat met hun inbreng is gedaan.

Neem een samenvatting op die een transparante beschrijving geeft van de problemen, doelen, alternatieven en (milieu-)effecten, en voorzien is van duidelijk kaartmateriaal. De samenvatting moet een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER en inzicht geven in de informatie op basis waarvan de afwegingen worden gemaakt.

¹ Zie bijlage 1 voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie die over dit project adviseert en voor overige projectgegevens.

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie in meer detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (Notitie R&D) van 8 mei 2009. Dat wil zeggen dat dit advies niet wordt ingegaan op punten die naar de mening van de Commissie in deze Notitie R&D al voldoende aan de orde zijn gekomen.

2. 'ELVERDING' EN DE MIRT-VERKENNING

In de Notitie R&D is aangegeven dat de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit zoveel mogelijk langs de lijnen van het advies van de Commissie Elverding zal worden vormgegeven. De Commissie is van mening dat dit voor een verkenning als deze het volgende betekent:

- vroege en ruime participatie van alle betrokkenen, niet alléén bij de probleemanalyse, maar ook bij de vaststelling van nut en noodzaak, de formulering van ambities en mogelijke oplossingsrichtingen, en de keuze van het voorkeursalternatief;
- het achteraf informeren van betrokkenen over wat met hun inbreng is gedaan in het Masterplan en onderliggende stukken, en welke punten in andere trajecten een plaats kunnen krijgen;
- een gebiedgerichte benadering, waarbij verschillende alternatieven voor verbetering van de bereikbaarheid tegen elkaar afgewogen worden, en afstemming en afweging plaatsvindt met andere doelstellingen voor het gebied, bijvoorbeeld t.a.v. landschap, natuur en milieu, economische ontwikkeling en/of stedelijke herstructurering en ontwikkeling. Deze benadering vraagt dus om een heldere gebiedsvisie, en gaat dus verder dan de huidige praktijk die veelal uitgaat van alléén inpassing van nieuwe of uitbreiding van bestaande infrastructuur;
- een afweging van effecten op basis van expert judgement en (zo mogelijk eenvoudige) berekeningen. Het detailniveau van de effectschattingen dient zodanig te zijn dat keuzes tussen alternatieven en conclusies afdoende kunnen worden onderbouwd. Aannemelijk moet worden gemaakt dat, eventueel met maatregelen 'achter de hand' aan de wettelijke eisen voor onder andere natuur, lucht en geluid kan worden voldaan;
- een afsluiting met een helder, breed gedragen en financieel geborgd (voorkeurs-)besluit, waarmee stabiliteit wordt gecreëerd voor de latere planuitwerkingsfase.

De Commissie Elverding heeft aangegeven dat het van belang is voldoende tijd te nemen voor een interactieve en gebiedsgerichte verkenningsfase zodat later in de planuitwerkingsfase het planproces sneller gaat. Geef aan hoe in dit verband de voorziene (strakke) tijdsplanning van deze MIRT-verkenning wordt beoordeeld. Geef aan of, en zo ja in welke mate daarmee recht wordt gedaan aan het voornemen om te komen tot een breed gedragen en gebiedsgerichte oplossing.

3. PROBLEEM- EN DOELSTELLINGEN EN GEBIEDSAFBAKENING

3.1 Ruimtelijke ontwikkelingen en ambities

In de Notitie R&D wordt bij de probleemanalyse relatief snel ingezoomd op de problemen op de weg en in de OV-infrastructuur. Omdat het bij een MIRT-verkenning gaat om de integratie van ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur, adviseert de Commissie bij de uitwerking van de bereikbaarheidsproblematiek voor ieder van de onderscheiden deelgebieden nader in te gaan op:

- de sociaal-economische problemen² en ambities³ en wat deze betekenen voor de ruimtelijke ontwikkelingen;
- welke ruimte aanwezig is om te variëren in deze ruimtelijke ontwikkelingen;
- de bereikbaarheids- en andere gebiedsdoelen en de gesignaleerde knelpunten en belemmeringen in het bereiken van deze doelen.

Geef ook inzicht in de relaties tussen de vier deelgebieden.

Geef aan welke uitgangspunten bij de probleemanalyse zijn verondersteld ten aanzien van de autonome ontwikkelingen. Als niet zeker is of, dan wel in welke vorm bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen doorgaan, dienen hiervoor scenario's uitgewerkt te worden. Maak hierbij onderscheid tussen de periodes 2010-2020 en 2020-2040.

De Commissie gaat er van uit de invoering van prijsbeleid in de autonome ontwikkeling wordt meegenomen. Geef aan welke kenmerken voor prijsbeleid als uitgangspunt zijn genomen. Ga daarbij in op de differentiatie naar plaats-, tijd-, voertuig- en milieukenmerken.

3.2 Bereikbaarheidsdoelen

Geef, zoals aangegeven in de Notitie R&D, inzicht in de huidige en de toekomstige bereikbaarheidsknelpunten in het studiegebied door gebruik te maken van de Landelijke Markt en Capaciteits Analyse (LMCA). Verwerk daarin nog het effect van prijsbeleid en vul de informatie aan met actuelere, en regionale en lokale gegevens. Op basis van de autonome ontwikkelingen en scenarios kan inzicht worden verkregen in de bandbreedte in ernst (best-case en worst-case), aard en locatie van de bereikbaarheidsproblemen.

Geef aan in welke mate de bereikbaarheidsproblematiek veroorzaakt wordt door:

- doorgaand, regionaal, respectievelijk lokaal verkeer;
- personen-, respectievelijk goederenvervoer.

Beschrijf de verdeling van de verkeersstromen over de mogelijke weg- en OV-routes.

² Bijvoorbeeld ten aanzien van arbeidsparticipatie, het aantrekken en vasthouden van hogere-inkomensgroepen en het verbeteren van de leefbaarheid. Betrek daarbij de verwachte ontwikkelingen in demografische samenstelling van de bevolking tot 2040. Denk hier bijvoorbeeld aan de toename van het aantal ouderen die ook voldoende mogelijkheden moeten hebben om zich te verplaatsen

³ Bijvoorbeeld ontwikkelingen op het gebied van 1) woningbouw (zowel kwantitatief als kwalitatief), 2) transformatie- en verdichtingsgebieden, 3) bedrijventerreinen (o.a. aantrekken nieuwe bedrijvigheid rondom CO2 emissiereductie), 4) goederenvervoer (verandering havenzwaartepunten; snelheid van verschuiving van bedrijvigheid naar de Maasvlakte), 5) klimaatadaptatie en 6) recreatiegebieden en -behoefte.

Geef, naast de analyse van de verkeersstromen, ook een globale beschrijving van de verkeerssituatie op het hoofdwegennet (HWN) en het onderliggende wegennet (OWN), aan de hand van:

- de reistijden en de betrouwbaarheid daarvan, en omvang van de congestie op de relevante deeltrajecten in voertuigverliesuren per doelgroep (woonwerkverkeer, goederenvervoer en overig verkeer);
- de verhouding tussen de intensiteiten in de spitsperioden en de beschikbare capaciteit (I/C-verhouding);
- het aandeel sluipverkeer, dat wil zeggen verkeer dat gezien herkomst en bestemming zou thuishoren op het HWN, maar gebruik maakt van het OWN, en vice versa;
- de (ruimtelijke) samenhang in de gesignaleerde bereikbaarheidsproblematiek op de weg enerzijds en het fietsnetwerk en de OV-infrastructuur anderzijds. Maak bij de OV-infrastructuur onderscheid tussen het OV per spoor en het stadsgewestelijke OV.
- hoe vaak ongelukken en calamiteiten voorkomen en welke omleidingsroutes en oplossingen dan beschikbaar zijn.

Maak qua detailniveau van deze beschrijving onderscheid tussen de periode tot 2020 en de periode 2020-2040.

Geef aan wanneer sprake is van een robuuste en toekomstvaste oplossing voor de bereikbaarheid. Verwerk daarin, naast de nationale streefwaarden uit de Nota Mobiliteit (NoMo), ook de regionale en lokale bereikbaarheidsdoelen. Concretiseer de bereikbaarheidsdoelen zodanig dat de onderzochte alternatieven beoordeeld kunnen worden op hun bijdrage hieraan. Geef aan welke ruimte de gestelde bereikbaarheidsdoelen laten voor het ontwikkelen van alternatieven die gunstig zijn voor andere gebiedsdoelen. Met andere woorden: in welke mate kan genoeg genomen worden met minder dan 100% realisatie van de bereikbaarheidsdoelen als daarmee andere gebiedsdoelen (eerder) gerealiseerd kunnen worden.

3.3 Andere gebiedsdoelen

De verkenning is geplaatst in het kader van de doelstelling van duurzame mobiliteit. Geef aan op welke wijze daaraan invulling wordt gegeven, met het uitgangspunt van de verkenning dat duurzaamheid breder is dan milieu alleen.

Beschrijf de beleidskaders, wet- en regelgeving en de regionale en lokale gebiedsdoelen voor woon- en leefmilieu, landschap en cultuurhistorie, natuur en klimaat. Beschrijf in welke mate - en geef op kaart aan waar - deze doelen interfereren met de bereikbaarheidsdoelen, uitgaande van de autonome ontwikkeling. Geef een overzicht van de belangrijkste dilemma's en afwegingen die hieruit volgen, en welke keuzen mogelijk zijn.

3.3.1 Woon- en leefomgeving

Geef inzicht in de bestaande en toekomstige knelpunten bij autonome ontwikkeling op het gebied van luchtkwaliteit, geluidhinder, sociale veiligheid, verkeersveiligheid en externe veiligheid, voor zover samenhangend met verkeer en vervoer. Beschrijf ook de bestaande barrières tussen de verschillende stadsdelen, en tussen de stadsdelen met het omringende landelijk (recreatie-) gebied⁴. Beschrijf de gebiedsdoelen en ambities om bovenstaande knelpunten

⁴ Denk aan bijvoorbeeld slechte OV-aansluitingen en beperkte fietsmogelijkheden.

te verminderen of op te heffen. Geef aan welke doelstellingen er bestaan om de aantrekkelijkheid van het groen /de natuur voor recreatie te verbeteren.

Geef aan in welke mate de gebiedsdoelen voor luchtkwaliteit en geluidhinder, uit oogpunt van volksgezondheid, verder gaan dan het halen van de wettelijke grenswaarden. De Commissie wijst in dit verband op de doelstellingen voor volksgezondheid^{5,6} zoals verwoord in het NMP4, het Actieprogramma Gezondheid en Milieu (2002-2006)⁷ en de Nationale Aanpak Milieu en Gezondheid (2008-2012).

3.3.2 Landschap en cultuurhistorie

Geef op kaart aan waar zich in het studiegebied de landschappelijke en cultuurhistorische waardevolle gebieden bevinden. Relevant in dit verband zijn de gebieden met status van Nationaal Landschap (Groene Hart, Hoeksche waard) of Belvederegebied (Krimpenerwaard en Midden Delfland⁸). Beschrijf de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van deze gebieden. Beschrijf de bestaande en toekomstige bedreigingen voor deze waarden, voor zover samenhangend met verkeer en vervoer. Denk hierbij bijvoorbeeld aan barrièrewerking, verrommeling, en aantasting van de openheid, samenhang en gaafheid. Beschrijf de gebiedsdoelen en ambities om bovenstaande knelpunten te verminderen of op te heffen.

3.3.3 Natuur

In het studiegebied liggen verschillende beschermde natuurgebieden (Natura 2000 gebieden en Ecologische Hoofdstructuur). Behalve de in de Notitie R&D genoemde Natura 2000-gebieden (Oude Maas, Voornse Duin, Hollands Diep, Biesbosch, Oudeland van Strijen en de Solleveld & Kapittelduinen), adviseert de Commissie ook Boezems Kinderdijk, Westerpark & Wapendal, en Meijendel & Berkheide) in de studie te betrekken Geef op kaart aan waar deze gebieden zich bevinden, als ook de bijbehorende beschermingskaders. Geef inzicht in de bestaande en toekomstige knelpunten op het gebied van stikstofdepositie, geluidhinder, lichthinder en barrièrewerking, voor zover gerelateerd aan verkeer en vervoer. Beschrijf de gebiedsdoelen en -ambities om deze knelpunten te verminderen of op te heffen.

3.3.4 Klimaat

Beschrijf de regionale en lokale beleidsdoelen ten aanzien van klimaatmitigatie (bijvoorbeeld Rotterdam Climate Initiative), en welke rol verkeer en vervoer kan spelen bij de realisatie van deze doelen.

Beschrijf de noodzaak tot klimaatadaptatie. Denk daarbij bijvoorbeeld aan het tegengaan van hittestress, de noodzaak tot realisering van extra waterberging en het zorgen voor voldoende vluchtmogelijkheden bij overstromingen. Geef aan welke rol verkeer en vervoer kan spelen bij klimaatadaptatie.

⁵ Op basis van de Wet collectieve preventie volksgezondheid (Wcpv). Het doel van de Wcpv is gezondheidswinst: het verlengen van gezonde levensverwachting, het voorkomen van vermijdbare sterfte en het verhogen van de kwaliteit van het leven. De Wcpv stelt dat gemeenten dit kunnen bewerkstelligen door gezondheidsaspecten in bestuurlijke beslissingen mee te laten wegen. De Wcpv verplicht de gemeenten elke vier jaar een nota gemeentelijk gezondheidsbeleid vast te stellen.

⁶ Op basis van de EU-richtlijn 2001/42/EG voor m.e.r. op strategisch niveau is gezondheid expliciet benoemd als milieueffect in de Nederlandse regelgeving voor plan-MER.

⁷ Hierin worden m.e.r. en SMB (plan-m.e.r.) expliciet als belangrijke instrumenten genoemd om de integratie van gezondheid en milieu in lokaal beleid te bevorderen.

⁸ Mogelijk valt ook Belvederegebied Zoeterwoude-Weipoort binnen het studiegebied.

3.4 Gebiedsafbakening

De Commissie acht de gekozen gebiedsafbakening voor de MIRT-verkenning logisch. Dat geldt zowel voor de afbakening van het totale plangebied, als voor de onderscheiden deelgebieden.

Besteed in het MER, zowel bij de autonome ontwikkeling als bij de alternatieven en de effecten daarvan, aandacht aan de ruimtelijke samenhang met andere verkenningen in en rond de Zuidvleugel, bijvoorbeeld de MIRT-verkenningen Haaglanden en Rotterdam-Antwerpen, de ontwikkeling van de Structuurvisie voor de provincie Zuid-Holland, en de nationale Structuurvisie Randstad 2040.

4. ALTERNATIEVEN

Ontwikkel alternatieven op basis van een brede gebiedsvisie over de ontwikkelingsrichting van de deelgebieden, het plangebied en de regio. Werk per deelgebied alternatieven uit met een accent op respectievelijk de 'planet', 'people' en 'profit'-kant van duurzame ontwikkeling. Door de gebiedsvisie uit te werken met deze accenten speelt duurzame ontwikkeling niet alléén een rol bij de toetsing van de alternatieven, maar ook bij het ontwerp ervan.

Ontwikkel voor ieder van de genoemde accenten ruimtelijke scenario's en maatregelenpakketten, waarbij u zich kunt laten inspireren door de zogenoemde Zevensprong van Verdaas:

1. Sturen op ruimtelijke visie en ambities (ruimtelijke ontwikkelingen aanpassen / optimaliseren op basis van wat qua bereikbaarheid mogelijk is);
2. Anders betalen voor mobiliteit (prijsbeleid invoeren bovenop de landelijke generieke invoering van kilometerbeprijzing);
3. Benutten van mogelijkheden van mobiliteitsmanagement en vraagbeïnvloeding;
4. Beter benutten en uitbreiden van het openbaar vervoer (vervoer per spoor, water, metro en tram, het verbeteren van OV-aansluitingen en het beter aansluiten van het OV-netwerk op verplaatsingspatronen), en het verbeteren van het fietsnetwerk;
5. Beter benutten van de bestaande infrastructuur;
6. Aanpassen van bestaande infrastructuur;
7. Aanleggen van nieuwe infrastructuur.

Ga na hoe het (maximaal) uitwerken van ieder van oplossingsrichtingen bij ieder deelgebied, binnen de geselecteerde hoofdaccenten (planet, people, profit) bijdraagt aan het realiseren van de bereikbaarheids- en andere gebiedsdoelen. Hiermee wordt inzicht verkregen in de totale bandbreedte aan keuzes die per deelgebied gemaakt kunnen worden bij de samenstelling van ruimtelijke scenario's en maatregelenpakketten.

Ontwikkel vanuit de inzichten per deelgebied alternatieven voor het hele plangebied. Dat betekent dat de maatregelenpakketten voor de vier deelgebieden in verschillende combinaties omgezet (kunnen) worden in alternatieven voor het totale plangebied.

Maak bij de alternatieven onderscheid in (extra) maatregelen tot 2020 en meer onzekere maatregelen voor de periode tot 2040. Geef inzicht in de flexibiliteit van de alternatieven mocht blijken dat gedurende de looptijd van het

plan de bereikbaarheidsdoelen en/of de overige gebiedsdoelen toch niet gehaald worden, dan wel gemakkelijker gehaald worden dan eerder voorzien.

Bespreek terugvalopties en alternatieve oplossingsrichtingen als de haalbaarheid van een bepaalde oplossingsrichting nog onzeker is. Geef daarnaast aan welke oplossingsrichtingen wel of niet los van elkaar kunnen worden gezien, en welke oplossingsrichtingen elkaar uitsluiten.

Geef aan in welke mate de alternatieven breed gedragen en financieel geborgd zijn.

5. BEOORDELINGSKADER EN EFFECTBEPALING

5.1 Beoordelingskader

De Commissie maakt uit de Notitie R&D op dat in het MER de alternatieven zullen worden beoordeeld aan de hand van de zogenoemde 3x3 duurzaamheidsmatrix. Het MER zal zich vooral gaan richten op de milieuaspecten van de beoordeling, dat wil zeggen de planetaspecten binnen de drie duurzaamheidspijlers 'people', 'planet' en 'profit' (de drie p's).

Echter in de integrale afweging die volgt in het Masterplan (op basis van ook de MKBA, draagvlak, etc) zullen de drie p's integraal tegen elkaar worden afgewogen. Zo kunnen niet alleen de planetaspecten, maar ook de afwegingen tussen de drie p's aanleiding zijn tot optimalisering van de alternatieven⁹. Door in het MER aan te geven op welke punten er afwegingen te verwachten zijn tussen milieuambities enerzijds en economische of sociale ambities anderzijds, kunnen de milieuaspecten optimaal doorwerken in het integrale afwegingsproces om te komen tot een voorkeursalternatief (Masterplan). Dit geldt niet alleen voor het project zelf, maar ook ten aanzien van te verwachten afwegingen tussen Rotterdam Vooruit en andere projecten (zoals Stadshavens).

De Commissie adviseert bij de beoordeling expliciet onderscheid te maken tussen de perioden tot 2020 en 2020-2040, en tussen effecten op het niveau van deelgebieden, plangebied, Zuidvleugel en – waar relevant – nog hoger schaalniveau. Beoordeel de alternatieven op zowel doelbereik, (milieu-)effecten en robuustheid.

Aanvullend aan het beoordelingskader genoemd in de Notitie R&D adviseert de Commissie:

- het aspect bereikbaarheid niet alléén te beoordelen op de reistijdwijziging en -betrouwbaarheid in de spits maar ook op de reistijdwijziging en – betrouwbaarheid over de gehele dag heen¹⁰;
- de betrouwbaarheid en capaciteit van het OV- en fietsnetwerk niet alléén te beoordelen via de verhouding tussen de reistijd met OV of fiets enerzijds en die met de auto anderzijds, maar ook via de verhouding in reistijd tussen de verschillende OV-opties onderling.

⁹ Denk bijvoorbeeld aan de gevolgen van de alternatieven voor de sociaal-economisch gezien zwakkere wijken.

¹⁰ Immers, het voertuigkilometrage buiten de spits is een veelvoud van in de spits.

5.2 Effectbepaling

In de Notitie R&D is aangegeven dat zal worden gewerkt met hoofdcriteria, die onderverdeeld zijn in subcriteria. Deze subcriteria worden ingevuld met parameters, waarbij het uitgangspunt is dat deze parameters, waar mogelijk, kwantitatief zullen worden vastgesteld. Geef aan waarom het bij een globale, kwalitatieve lange termijn analyse niet voldoende is om te streven naar scores op hoofdcriteria en subcriteria. Maak bij de effectbepaling onderscheid tussen verschillende schaalniveaus.

Omdat het een lange-termijnverkenning betreft met grote onzekerheden over toekomstige ontwikkelingen, adviseert de Commissie zoveel mogelijk te werken met beschikbare kennis, expert judgement, en eenvoudige berekeningen. Van belang is dan wel de consistentie tussen informatie uit verschillende bronnen te borgen. Ramingen van effecten tot 2020 kunnen preciezer en kwantitatiever zijn dan die voor de periode 2020-2040. Het detailniveau van de effectschattingen dient zodanig te zijn dat keuzes tussen alternatieven en conclusies (bijvoorbeeld ten aanzien van het kunnen voldoen aan wettelijke eisen) afdoende kunnen worden onderbouwd.

Geef nadrukkelijk aan welke onzekerheden in de effectbepaling een rol spelen, hoe groot deze onzekerheden bij benadering zijn, en in welke mate terugvalopties en alternatieve oplossingsrichtingen (maatregelen 'achter de hand') beschikbaar zijn.

Geef ook aan in hoeverre aan de wettelijke eisen en (eventueel verdergaande) ambities voor woon- en leefmilieu, landschap en cultuurhistorie, natuur en klimaat voldaan kan worden. Neem daarbij in beschouwing dat in de toekomst mogelijk verdere aanscherping van de wettelijke eisen zal plaatsvinden¹¹.

6. UITVOERING, MONITORING EN EVALUATIE

De Commissie gaat ervan uit er bij het Masterplan een uitvoeringsprogramma wordt opgenomen, waarin staat:

- welke concrete acties uit het Masterplan volgen en welke instrumenten daarbij zullen worden gebruikt;
- welke inbreng van andere actoren (medeoverheden en andere publieke, private of particuliere actoren) nodig is, bijvoorbeeld omdat het voor het bereiken van duurzaamheidsdoelen nodig wordt geacht om verantwoordelijkheden te verbinden met de provincie of andere actoren;
- welke vervolgbesluiten nodig zijn om onderdelen te realiseren en wie daarbij de betrokken actoren zijn;
- welke doorwerking het Masterplan zal hebben in andere plannen¹², zoals bijvoorbeeld de verschillende bestemmingsplannen. Ga met name in op de doorwerking bij m.e.r.-(beoordelings-)plichtige activiteiten.

Geef in het MER een overzicht van de consequenties van het Masterplan voor de vervolgbesluitvorming in de vorm van randvoorwaarden, uitgangspunten en/of onderzoeksvragen. Geef ook aan hoe tussentijdse monitoring en te-

¹¹ Denk daarbij bijvoorbeeld aan mogelijke aanscherping van de luchtkwaliteitseisen voor PM_{2,5}.

¹² Zowel in het gebied zelf als daarbuiten.

rugkoppeling naar de oorspronkelijke bereikbaarheids- en andere gebiedsdoelen in het proces van uitvoering zal worden ingebed.

7. OVERIG

Afstemming MER en MKBA

Stem de ontwikkeling van alternatieven, het gebruik van sociaal-economische scenario's, en de effectbepalingen in het MER en de MKBA zo veel mogelijk op elkaar af.

Kaartmateriaal

Gebruik recent kaartmateriaal met duidelijke legenda en goed leesbare topografische namen. Met het oog op een goede communicatie richting markt, publiek en overheden geeft de Commissie in overweging om het kaartmateriaal tevens beschikbaar te stellen als KML-bestand¹³. De gegevens zijn dan te downloaden en samenhangend te bekijken.

Samenvatting

De samenvatting moet een transparante beschrijving geven van de problemen, doelen, alternatieven en (milieu-)effecten en voorzien zijn van duidelijk kaartmateriaal. Het moet een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER en inzicht geven in de informatie op basis waarvan de afwegingen worden gemaakt. Besteed in het bijzonder aandacht aan de vergelijking van de (milieu-)effecten en de belangrijkste keuzes die voorliggen.

¹³ KML is een bestandsformaat waarin geografische gegevens met een Earth browser (zoals Google Earth en Google Maps) worden weergegeven.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemers:

Minister van Verkeer en Waterstaat; de portefeuillehouder van Verkeer en Vervoer van de Stadsregio Rotterdam.

Bevoegd gezag:

Minister van Verkeer en Waterstaat; Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu; Stadsregio Rotterdam; Gemeente Rotterdam en Provincie Zuid-Holland.

Besluit:

Vaststellen van een bestuurlijk voorkeursalternatief dat zal worden vastgelegd in een Masterplan.

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:

plan-m.e.r. procedure

Activiteit:

Het uitvoeren van een MIRT-verkenning gericht op de realisering van een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem voor Rotterdam en de haven voor de periode 2020-2040.

Betrokken documenten:

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvangen.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Staatscourant d.d. 17 juni 2009 en in het Algemeen Dagblad d.d. 18 juni 2009

advies aanvraag: 31 maart 2009

datum ontvangst notitie reikwijdte en detailniveau: 11 mei 2009

raadplegingsperiode 17 juni t/m 31 juli 2009

advies reikwijdte en detailniveau: 22 juni 2009

Bijzonderheden:

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat voor het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- een analyse van de knelpunten en ambities op het gebied van bereikbaarheid, woon- en leefmilieu, landschap- en cultuurhistorie, natuur en klimaat. Beschrijf de belangrijkste dilemma's en afwegingen die hieruit volgen, en welke keuzen mogelijk zijn;
- een gebiedsvisie over de ontwikkelingsrichting van de deelgebieden, het plangebied en de regio, als ook een visie op 'duurzame mobiliteit';
- een uitwerking van alternatieven met een accent op respectievelijk de 'planet', 'people'- en 'profit'-aspecten van duurzame ontwikkeling. Ontwikkel voor ieder accent ruimtelijke scenario's en maatregelenpakketten op basis van de Zevensprong van Verdaas;
- een vergelijking van de alternatieven op doelbereik en (milieu-)effecten op korte en lange termijn, en op verschillende ruimtelijke schaalniveaus. Onderbouw de keuze voor het voorkeursalternatief (Masterplan);

- de consequenties van het Masterplan voor vervolgbesluitvorming en de wijze van tussentijdse monitoring op doelbereik en (milieu-)effecten;
- inzicht in de wijze waarop betrokkenen hebben geparticipeerd in het planvormingsproces en wat met hun inbreng is gedaan.

Werkwijze Commissie bij richtlijnenadvies/advies reikwijdte en detailniveau:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie heeft hierbij de concept Notitie Reikwijdte en detailniveau van 8 mei 2009 als uitgangspunt genomen.

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

dr.ir. G. Blom (voorzitter)
dr. G.P.J. Draaijers (secretaris)
drs. W. Korver
prof.dr. H.J. Meurs
dr. M.J.F. van Pelt
dr. N.P.J. de Vries

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport MIRT-verkenning 'Rotterdam Vooruit'

De minister van Verkeer en Waterstaat en de wethouder Verkeer en Vervoer van de gemeente Rotterdam zijn een verkennende studie gestart naar oplossingen voor de bereikbaarheidsproblematiek op de Ruit van Rotterdam en de ontsluiting van de haven. Deze MIRT-verkenning 'Rotterdam en haven duurzaam bereikbaar' (kortweg 'Rotterdam Vooruit' genoemd) richt zich op de realisering van een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem voor de periode 2020-2040. De verkenning moet in het najaar van 2009 uitmonden in een bestuurlijk voorkeursalternatief dat wordt vastgelegd in een Masterplan.

ISBN: 978-90-421-2773-9



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

