



Commissie voor de
milieueffectrapportage

MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit

Toetsingsadvies over het concept-milieueffectrapport

3 november 2009 / rapportnummer 2250-87



1. OORDEEL OVER HET CONCEPT PLAN-MER

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.¹ 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 uitmonden in een bestuurlijk voorkeursalternatief dat wordt vastgelegd in een Masterplan.

Voor het Masterplan is geen plan-milieueffectrapportage (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') is gevraagd een tussentijds oordeel te geven over een concept (d.d. 1 oktober 2009) van het plan-MER², mede in het licht van de afweging en besluitvorming in het Bestuurlijk Overleg MIRT van 29 oktober 2009. Zij heeft in haar beoordeling, naast het concept plan-MER, de volgende haar toegestuurde documenten betrokken:

- Managementsamenvatting van het Masterplan, concept d.d. 7 oktober 2009;
- Factsheets Rotterdam Vooruit, concepten d.d. 2 oktober 2009;
- Nota van Antwoord op Notitie Reikwijdte en Detailniveau, d.d. 30 september 2009;
- Terugkoppelingsdocument publieksraadpleging Rotterdam Vooruit 'Idee-engoed', d.d. juni 2009;
- Presentatie van de resultaten van het burgerpanel door Bureau KLB, d.d. 11 september 2009;
- Presentatie van de resultaten van het waardenonderzoek door de Holland Branding Group.

Naast een toetsing op volledigheid en juistheid van de informatie in het concept plan-MER en de aanvullende documenten, is de Commissie gevraagd specifiek te beoordelen of:

- het abstractieniveau van de beschreven milieueffecten in een juiste relatie staat tot de scope van de verkenning;
- het werkproces van de MIRT-verkenning in lijn is met de adviezen hierover van de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten (Commissie Elverding).

Gezien de zeer korte tijd die beschikbaar was voor haar beoordeling heeft de Commissie zich beperkt tot een oordeel op hoofdlijnen.

De Commissie heeft met de tot haar beschikking gestelde informatie geen zicht gekregen op de besluiten die uiteindelijk voorliggen tijdens het Bestuurlijk Overleg MIRT van 29 oktober 2009. In de Managementsamenvatting van het Masterplan is aangegeven dat de mogelijk te nemen besluiten en voor te

¹ Het studiegebied omvat 1) het havengebied langs de Nieuwe Waterweg, Voorne Putten en Hoeksche Waard, 2) het centrale, stedelijke gebied binnen en nabij de ruit van Rotterdam en 3) het gebied tussen Rotterdam, Den Haag en Gouda.

² Zie bijlage 1 voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie die over dit project adviseert en voor overige projectgegevens, waaronder de informatie en aanvullende documenten die de Commissie bij haar tussentijdse beoordeling heeft betrokken.

leggen keuzen zullen worden opgenomen in de beslisnotitie. Deze beslisnotitie was niet beschikbaar ten tijde dat de Commissie haar advies opstelde. Hierdoor is het voor haar ook niet mogelijk een oordeel te geven of met het concept plan-MER en de aanvullende documenten alle essentiële informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in deze besluitvorming. De benodigde informatie hangt immers sterk af van de aard van de besluiten die voorliggen.

Op basis van de informatie in de Managementsamenvatting veronderstelt de Commissie echter dat besluitvorming zal plaatsvinden over:

- de *visie* op de ruimtelijk-economische ontwikkeling (horizon 2040) en de visie op netwerkstructuren in het plangebied;
- de verschillende *programma's* in de vorm van een set bereikbaarheidsmaatregelen;
- een aantal concrete (prioritaire) *projecten* binnen deze programma's.

Vanuit deze veronderstelling is de Commissie tot een oordeel gekomen ten aanzien van visie en programma's. Ten aanzien van de projecten is door afwezigheid van de beslisnotitie geen oordeel mogelijk. Wel heeft de Commissie een oordeel gevormd over de opties die onderzocht zijn.

De Commissie oordeelt dat het concept plan-MER als zodanig nog onvolledig is om tot voldoende onderbouwde besluitvorming te komen. Zij adviseert in het definitieve plan-MER:

- de gebiedsvisie nader in te vullen in termen van randvoorwaarden en doelen voor de ruimtelijke ontwikkeling en de ontwikkeling van de landschappelijke, ecologische en leefomgevingskwaliteit³;
- een visie op 'duurzame mobiliteit' uit te werken in doelen en strategie, bijvoorbeeld aan de hand van de mobiliteitsoplossingen genoemd in de Zevensprong van Verdaas;
- de mobiliteits- en overige gebiedsambities zodanig te concretiseren dat programma's en opties daarbinnen kunnen worden getoetst op doelbereik;
- inzicht te geven in de huidige situatie en de autonome ontwikkeling (de referentie, zowel op basis van best-case als worst-case scenario), als ook de ruimte die nog aanwezig is om te variëren binnen voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen;
- op basis van de geschetste referentiesituatie een analyse te geven van de ernst, aard en locatie van de verwachte mobiliteitsproblemen, als ook de verwachte knelpunten bij de realisatie van de overige gebiedsdoelen, en de samenhang daartussen;
- vanuit de gebiedsvisie, de visie op duurzame mobiliteit en de probleem- en knelpuntanalyse oplossingsrichtingen te ontwikkelen, allereerst op het niveau van programma's en daaruit afgeleid op het niveau van opties voor concrete maatregelen;
- de oplossingsrichtingen op basis van navolgbare en controleerbare informatie te beoordelen op doelbereik en milieueffecten;
- aan te geven waar de bereikbaarheidsdoelen interfereren met de ruimtelijke en overige gebiedsdoelen, en de belangrijkste dilemma's en afwegingen die hieruit volgen.

In hoofdstuk 2 is een toelichting gegeven op bovenstaand oordeel.

³ De randvoorwaarden worden daarbij gegeven door de wettelijke kaders (bijvoorbeeld de Natuurbeschermingswet, de Wet geluidhinder en luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer). Doelen kunnen op een hoger ambitieniveau gelegd worden.

2. TOELICHTING OP HET OORDEEL

2.1 Visie

In de Managementsamenvatting is een visie opgenomen op de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio, en op de infrastructurele netwerken en de samenhang daartussen. Aangegeven wordt dat het daarbij gaat om het vinden van een evenwicht tussen de ecologische waarden (landschap, natuur, klimaat en energie), sociale en ruimtelijke kwaliteit (wonen, werken, recreëren en stedelijke voorzieningen) en economische bereikbaarheid (bereikbaarheid en benutten van regionale schaalvoordelen).

De visie op de verdere ontwikkeling van de economische bereikbaarheid is in detail en expliciet uitgewerkt. Dit geldt in veel mindere mate voor:

- de ruimtelijke dynamiek;
- de ecologische waarden;
- de leefomgevingskwaliteit.

Ten aanzien van de ruimtelijke dynamiek geldt dat van een MIRT-verkenning verwacht wordt dat deze goed in kaart wordt gebracht. Dit geldt zowel de ruimtelijke programma's waarvan wordt aangenomen dat ze sowieso uitgevoerd worden (de referentie), als de keuzen die daarbinnen nog mogelijk zijn (bijvoorbeeld: een beperkte of omvangrijke ontwikkeling van Stadshavens). De Commissie adviseert dan ook om die ruimtelijke dimensie expliciet in kaart te brengen, en de keuzemogelijkheden te benoemen.

Ten aanzien van de ecologische waarden en de leefomgevingskwaliteit geldt dat behoud en het zo goed mogelijk inpassen van bereikbaarheidsmaatregelen binnen de bestaande wettelijke kaders het uitgangspunt lijkt. Om tot een meer gebiedsgerichte en duurzame benadering te komen, en daarmee ook tot een meer integraal afwegingskader, adviseert de Commissie ook expliciet de visie op de noodzakelijke / gewenste ontwikkeling van de ecologische waarden en de leefomgevingskwaliteit uit te werken. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om:

- de ontwikkeling van waardevolle landschappen en natuur (Belvederegebied, Nationale Landschap, Natura 2000, EHS), en de verbetering van de ontsluiting daarvan voor recreatieve doeleinden;
- de ontwikkeling van de leefomgevingskwaliteit, in termen van verbetering van de volksgezondheid (verdergaand dan de wettelijke minimumvereisten voor luchtkwaliteit en geluidhinder), vermindering van de barrièrewerking, en verbetering van de sociale veiligheid en externe veiligheid.

De verkenning is geplaatst in het kader van de doelstelling van duurzame mobiliteit. Een visie op 'duurzame mobiliteit' ontbreekt echter. Werk deze in het definitieve plan-MER alsnog uit, bijvoorbeeld door aan te geven welke prioriteit bij het zoeken naar oplossingen gegeven wordt aan de verschillende stappen opgenomen in de Zevensprong van Verdaas.⁴

⁴ De Zevensprong van Verdaas bestaat uit 1) Sturen op ruimtelijke visie en ambitie (ruimtelijke ontwikkelingen aanpassen/optimaliseren op basis van wat qua bereikbaarheid mogelijk is, 2) Anders betalen voor mobiliteit (regionaal en lokaal prijsbeleid invoeren bovenop de landelijke generieke invoering van kilometerbeprijzing), 3) Benutten van de mogelijkheden voor 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 bestaande infrastructuur, 6) Aanpassen van bestaande infrastructuur en 7) Aanleggen van nieuwe infrastructuur.

Concretiseer de bereikbaarheids- en overige gebiedsdoelen zodanig dat deze ook als basis kunnen dienen voor de beoordeling van de programma's en de opties daarbinnen op doelbereik. Geef aan welke ruimte de gestelde bereikbaarheidsdoelen laten voor het ontwikkelen van programma's en opties die gunstig zijn voor andere gebiedsdoelen, en vice versa.

2.2 Programma's

In de Managementsamenvatting zijn 5 programma's gedefinieerd, te weten:

- het beter laten functioneren van bestaande netwerken en multimodale knelpunten;
- de aanleg van nieuwe verbindingen in de Westflank;
- de aanleg van een Metropolitaaan OV-systeem;
- de verbetering van de doorstroming op de Oostflank;
- het versterken van het stedelijk en regionaal wegennet;

Hoewel de keuze voor deze 5 programma's vanuit bereikbaarheidsoogpunt niet onlogisch voorkomt, wordt deze niet expliciet onderbouwd. Wat mist is een beoordeling en onderbouwing van de programma's op milieu- en duurzaamheidsgronden. Zeker omdat – ondanks de eerdere doelen – de focus ligt op concrete infrastructuuropties (veelal nieuwe verbindingen, grotendeels wegen). Niet wordt ingegaan op de vraag:

- wat de milieurelevantie (ecologische waarden, leefomgevingskwaliteit) van de programma's is;
- wat vanuit milieuoogpunt eventueel prioritaire programma's zijn;
- wat de ruimtelijke samenhang van de verschillende programma's is;
- wat de ruimtelijke samenhang en aansluiting is met andere in ontwikkeling zijnde programma's in en rond de Zuidvleugel.⁵

De Commissie adviseert hier in het definitieve plan-MER nader op in te gaan.

2.3 Opties

Binnen ieder programma is een aantal concrete opties benoemd. Het is niet goed navolgbaar waarom juist deze opties zijn uitgewerkt. Onderbouw in het definitieve plan-MER de keuze voor de opties op basis van:

- de visie op duurzame mobiliteit;
- een verder uitgewerkte probleemanalyse (zie hiervoor paragraaf 2.4 van dit advies);
- de mate waarin de opties bijdragen aan het realiseren van de bereikbaarheids- en andere gebiedsdoelen.

Via factsheets is voor diverse opties informatie gegeven over de kosten, het draagvlak, de verkeerskundige effecten, de samenhang met andere maatregelen, en de milieu-, economische en ruimtelijke effecten. De factsheets geven in kort bestek heldere informatie over de opties. De informatie over effecten is echter niet altijd goed controleerbaar en navolgbaar doordat de gebruikte uitgangspunten en gedane aannames niet zijn vermeld. Dit geldt in ieder geval voor de gepresenteerde kosten en verkeerskundige effecten. De Commissie adviseert in het definitieve plan-MER de gebruikte uitgangspunten en aannames aan te geven.

⁵ Bijvoorbeeld de programma's in het kader van de MIRT-verkenningen Haaglanden en Rotterdam-Antwerpen, de Structuurvisie voor de provincie Zuid-Holland, en de Structuurvisie Randstad 2040.

Vergelijk in het definitieve plan-MER op overzichtelijke wijze (bijvoorbeeld in tabelvorm) de verschillende opties op doelbereik en milieueffecten. Betrek bij de vergelijking ook (zie hiervoor ook paragraaf 2.5 van dit advies):

- de verschillen in effecten onder de huidige normen voor luchtkwaliteit en geluidhinder;
- de verschillen in risico's ten aanzien van het wel of niet kunnen voldoen aan de eisen voortkomend uit de Natuurbeschermingswet;
- de verschillen in effecten op landschappelijk en cultuurhistorische gebieden in termen van verstoring van gaafheid, openheid, etc.

2.4 Probleemanalyse en referentie

In het concept plan-MER en de aanvullende documenten wordt bij de probleemanalyse 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 verdere uitwerking voor ieder van de onderscheiden deelgebieden nader in te gaan op:

- de ruimte die nog aanwezig is om te variëren binnen reeds geplande ruimtelijke ontwikkelingen, m.a.w.: in welke mate kan het probleem vermindert worden via ruimtelijke ordeningsmaatregelen;
- de gebiedsdoelen ten aanzien van leefomgeving, landschap- en cultuurhistorie, natuur en klimaat, en de gesignaleerde knelpunten en belemmeringen om deze doelen te bereiken.

Het concept plan-MER en de aanvullende documenten geven nog onvoldoende analyse van de *ernst, aard en locatie* van de bereikbaarheidsproblemen. Nader inzicht in de *ernst* kan verkregen worden door te werken met een best-case en worst-case scenario voor de autonome ontwikkeling. Beter inzicht in de *aard* kan verkregen worden door aan te geven in welke mate de bereikbaarheidsproblematiek veroorzaakt wordt door:

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

Geef op basis van bovenstaande informatie aan in welke mate en de *locatie* (op kaart) waar de bereikbaarheidsdoelen interfereren met de andere gebiedsdoelen. Geef een overzicht van de belangrijkste dilemma's en ruimtelijke afwegingen die hieruit volgen, en welke keuzen mogelijk zijn.

Deze punten komen terug in het ontbreken van een heldere referentie. Vaak is in de tekst niet duidelijk of er een referentie of een effect wordt beschreven. Een tekst als 'we moeten misschien niet kijken naar effecten van een maatregel, maar naar wat er gebeurt als we geen maatregel treffen' wekt daarbij enige zorg, want dat is precies wat de basisaanpak in de analyse zou moeten zijn.

2.5 Beoordeling milieueffecten

2.5.1 Leefomgeving

In het plan-MER is aangegeven dat de NO_x-emissies voor verkeer in de periode tot 2020 met ca 60% zullen dalen en dat er naar verwachting vanaf 2015 geen overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen meer zullen voorkomen. Een nadere onderbouwing daarvan is noodzakelijk. In de Milieubalans 2009

is namelijk aangegeven dat, zonder intensivering van het huidige beleid en het robuuster maken van het voorgenomen beleid, in 2015 nabij drukke wegen in grote steden en langs enkele snelwegen nog steeds overschrijdingen van de normen voor NO₂ te verwachten zijn. Ook is er slechts een beperkte kans dat de doelstelling voor de reductie van de stedelijke achtergrondconcentraties van PM_{2,5} wordt gehaald.

Voor de vergelijking tussen opties is het overigens niet alleen relevant of alternatieven kunnen voldoen aan wettelijke normen, maar ook of de alternatieven in hun effecten verschillen, ook beneden de normen. Verbetering van de luchtkwaliteit (als ook vermindering van de geluidhinder) onder de huidige normen kan immers een belangrijke bijdrage leveren aan de verbetering van de gezondheid van omwonenden. Om deze reden adviseert de Commissie ook aan te geven of en in welke mate de alternatieve opties verschillen in effecten onder de luchtkwaliteits- en geluidsnormen.

2.5.2 Natuur

In de effectbeschrijving voor natuur ontbreekt een beschrijving van de kernkwaliteiten, instandhoudings- en verbeterdoelen van relevante gebieden, met name Natura 2000-gebieden en gebieden behorend tot de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur. De effectbeschrijving beperkt zich tot de risico's van fysieke aantasting als gevolg van de aanleg van nieuwe infrastructuur. De Commissie adviseert ook de risico's door verstoring, versnippering en met name ook stikstofdepositie aan te geven. Vergelijk de alternatieven op hun (maximaal) mogelijke effecten van stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden en de (P)EHS. Relateer deze effecten aan de kritische depositiewaarden en (instandhoudings-) doelstellingen voor deze gebieden. Maak inzichtelijk welke risico's bij uitvoering van de alternatieven aanwezig zijn ten aanzien van het wel of niet kunnen voldoen aan de eisen voortkomend uit de Natuurbeschermingswet.

2.5.3 Landschap en cultuurhistorie

In de effectbeschrijving voor landschap en cultuurhistorie ontbreekt een beschrijving van de kernkwaliteiten van relevante gebieden (bijvoorbeeld Midden Delfland en Hoeksche Waard). Ook zijn de gevolgen van de alternatieven niet beoordeeld in termen van verstoring van gaafheid, openheid en andere kernkwaliteiten.

2.6 Abstractieniveau effectbeoordeling

Het detailniveau van de effectschattingen dient zodanig te zijn dat keuzes (bijvoorbeeld tussen opties) en conclusies (bijvoorbeeld ten aanzien van het kunnen voldoen aan wettelijke eisen⁶) voldoende en navolgbaar kunnen worden onderbouwd. 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. Zonder de exacte effecten in detail te beschrijven, acht zij het in dergelijke situaties mogelijk zinvolle en gedegen afwegingen te maken. Het in het plan-MER en de achterliggende documenten gehanteerde abstractieniveau van de effectbepaling voldoet hieraan.

⁶ Bij een voorkeursbeslissing à la 'Elverding' moet aannemelijk gemaakt zijn dat aan de wettelijke normen voldaan kan worden.

De Commissie acht het van groot belang dat in het definitieve plan-MER nog nader inzicht wordt gegeven in de onzekerheden in de effectvergelijking en effectbepaling voor het voorkeursalternatief, en in welke mate terugvalopties en alternatieve oplossingsrichtingen (maatregelen ‘achter de hand’) beschikbaar zijn. Daarmee wordt een beter inzicht verkregen in de mogelijke risico's waar het gaat om het al dan niet kunnen voldoen aan de milieueisen (zie paragraaf 2.2 van dit advies).

2.7 Werkproces in relatie tot ‘Elverding’

De Commissie acht het met betrekking tot het werkproces in relatie tot ‘Elverding’ van belang dat alle betrokkenen vroeg en ruim participeren bij zowel de probleemanalyse, de vaststelling van nut en noodzaak, de formulering van ambities en de gebiedsvisie, de mogelijke oplossingsrichtingen en de keuze van het voorkeursalternatief.

In het concept plan-MER is aangegeven dat vanaf de beginfase van de verkenning stakeholders en inwoners zijn geconsulteerd. In de Managementsamenvatting en in de Nota van Antwoord op de reacties op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is vermeld dat een verkenning van één jaar te kort is om breed bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak te creëren voor de probleemanalyse, oplossingsrichtingen en voor de uiteindelijke keuzen. Zo blijkt uit de stukken dat verschillende gemeenten fel gekant zijn tegen de gesuggereerde voorkeur voor de aanleg van de Blankenburgertunnel. Wél is het mogelijk gebleken binnen een jaar inzicht te krijgen in de standpunten, wensen en achterliggende belangen van betrokkenen.

In het terugkoppelingsdocument publieksraadpleging is aangegeven dat de omgeving vindt dat de focus bij het bedenken van oplossingsrichtingen moet liggen op:

- het verbeteren van het netwerk van fietspaden en fietsvoorzieningen
- het verbeteren van de openbaar vervoersknooppunten en de sociale veiligheid van het openbaar vervoer
- de frequentie en aansluit- en overstapmogelijkheden binnen het openbaar vervoer.

De Commissie ziet deze oplossingsrichtingen slechts beperkt terug bij het abstractieniveau van de onderzochte programma's en opties. Daarin ligt de focus immers op concrete infrastructuuropties (veelal nieuwe verbindingen, grotendeels wegen). Zij adviseert in het vervolgproces het publiek specifiek te consulteren en te betrekken bij de verdere uitwerking en eventuele bijstelling van onderzochte programma's en opties, en ook bij de uiteindelijke keuzen.

De Commissie kan uit de tot haar tot beschikking gestelde informatie niet opmaken in hoeverre de programma's en concrete projecten financieel geborgd zijn.

Indien de MIRT-verkenning wordt afgesloten met een goed onderbouwd, breed gedragen en financieel geborgd (voorkeurs-)besluit, wordt stabiliteit gecreëerd voor latere planuitwerkingsfases. Hierdoor zal er minder risico zijn op vertraging van vervolg-besluitvormingsprocedures.

BIJLAGE 1: Projectgegevens tussentijdse toetsing plan-MER

Initiatiefnemer: de minister van Verkeer en Waterstaat en de wethouder Verkeer en Vervoer van de gemeente Rotterdam.

Bevoegd gezag: de minister van Verkeer en Waterstaat, de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, de Stadsregio Rotterdam, de Gemeente Rotterdam en de Provincie Zuid-Holland.

Besluit: over de *visie* op de ruimtelijk-economische ontwikkeling (horizon 2040) en de visie op netwerkstructuren in het plangebied, de verschillende *programma's* in de vorm van een set bereikbaarheidsmaatregelen en een aantal concrete (prioritaire) *projecten* binnen deze programma's.

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: vrijwillige plan-m.e.r. procedure.

Activiteit: een verkennende studie naar oplossingen voor de bereikbaarheidsproblematiek op de Ruit van Rotterdam en de ontsluiting van de haven.⁷ Deze zogenoemde MIRT-verkenning 'Rotterdam en haven duurzaam bereikbaar' (kortweg 'Rotterdam Vooruit') richt zich op de realisering van een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem voor de periode 2020-2040.

Bijzonderheden: naast een toetsing op volledigheid en juistheid van de informatie in het concept plan-MER en de aanvullende documenten, is de Commissie gevraagd specifiek te beoordelen of het werkproces van de MIRT-verkenning in lijn is met de adviezen hierover van de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten (Commissie Elverding).

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Staatscourant d.d. 17 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
adviesaanvraag voor tussentijdse toetsing plan-MER: 2 oktober 2009
advies tussentijdse toetsing plan-MER uitgebracht: 3 november 2009

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

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

⁷ Het studiegebied omvat 1) het havengebied langs de Nieuwe Waterweg, Voorne Putten en Hoeksche Waard, 2) het centrale, stedelijke gebied binnen en nabij de ruit van Rotterdam en 3) het gebied tussen Rotterdam, Den Haag en Gouda.

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.10 van de Wet milieubeheer en de documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft naast het concept plan-MER, d.d. 1 oktober 2009, de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Managementsamenvatting van het Masterplan, concept d.d. 7 oktober 2009;
- Factsheets Rotterdam Vooruit, concepten d.d. 2 oktober 2009;
- Nota van Antwoord op Notitie Reikwijdte en Detailniveau, d.d. 30 september 2009;
- Terugkoppelingsdocument publieksraadpleging Rotterdam Vooruit 'Ideengoed', d.d. juni 2009;
- Presentatie van de resultaten van het burgerpanel door Bureau KLB, d.d. 11 september 2009;
- Presentatie van de resultaten van het waardenonderzoek door de Holland Branding Group.

Toetsingsadvies over 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 uitmonden in een bestuurlijk voorkeursalternatief dat wordt vastgelegd in een Masterplan. Voor het Masterplan is geen plan-milieueffectrapportage (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

ISBN: 978-90-421-29023



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

