



Richtlijnen voor de Trajectnota/MER

Maasvlakte - Vaanplein rijksweg 15

Richtlijnen voor de Trajectnota/MER

Maasvlakte - Vaanplein rijksweg 15

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig artikel 7.15 van de Wet Milieubeheer

's-Gravenhage, 

Vastgesteld door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer overeenkomstig artikel 7.15 van de Wet Milieubeheer

's-Gravenhage, 

Richtlijnen voor de Trajectnota/MER Maasvlakte - Vaanplein rijksweg 15

Conform artikel 7.15 van de Wet Milieubeheer, vastgesteld

, door de Minister van Verkeer en Waterstaat

, door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

's-Gravenhage, april 1997

INHOUDSOPGAVE

Pagina

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	13
7.	Evaluatieprogramma	14
8.	Vorm en presentatie	14
9.	Samenvatting van het MER	14
	Bijlagen	15

1. INLEIDING

Op basis van de verkenning Maasvlakte-Ridderkerk corridor, de zogenaamde MARICOR-studie, is door de convenantpartners van het ROM-project Rijnmond op 4 december 1995 besloten tot het starten van een tracé/m.e.r-procedure voor rijksweg 15. De hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Zuid-Holland, de initiatiefnemer, is op basis van dat besluit een trajectstudie begonnen naar de mogelijkheden en consequenties van uitbreiding van de verkeerscapaciteit van het deel van RW 15 van de Maasvlakte tot het Vaanplein. De RW 15 is in SVV-2 opgenomen als achterlandverbinding en is in het bijzonder van belang voor de ontsluiting van de Rotterdamse haven en de daarmee verbonden activiteiten.

Hiervoor wordt de procedure volgens de Tracéwet gevolgd. Bevoegde instanties hierbij zijn de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Ten behoeve van het tracébesluit wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Deze trajectnota zal medio 1998 ter inzage worden gelegd. Mede op basis van de binnengekomen adviezen en reacties zullen de ministers van V&W en VROM eind 1998 een standpunt innemen.

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 vinden. De startnotitie gaat daarbij uit van een aantal praktische vertrekpunten bij het onderzoek, waaronder de veronderstelling dat de Maasvlakte met ca 1000 ha wordt uitgebreid. Echter hierover heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. In het MER moet worden aangegeven in hoeverre de probleemstelling verandert als het vertrekpunt wordt gehanteerd dat de Maasvlakte niet wordt uitgebreid.

De startnotitie geeft een zeer uitgebreide knelpuntenanalyse, die op een aantal punten nader 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, deze keuze dient overigens nog wel te worden onderbouwd en te worden afgezet tegen de functie van de ruit als geheel;
- 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 alsmede de verhouding met de capaciteit van de aansluitende wegvakken op het hoofdwegennet.

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.

Voor het oplossen van de beschreven knelpunten m.b.t. milieu wordt in de startnotitie vermeld dat voor externe veiligheid en de luchtkwaliteit geen verslechtering mag optreden. Dit dient ook te gelden voor voor de geluidssituatie. Voor alle drie aspecten (lucht, externe veiligheid en geluid) geldt bovendien dat gestreefd moet worden naar een absolute verbetering, waarbij in het kader van het MER aangegeven dient te worden of en zo ja, in hoeverre verbetering in het kader van de Tracéprocedure A15 redelijkerwijs mogelijk is. Aangegeven moet worden hoe dit zich verhoudt tot de overige doelen gesteld in het Bestuurlijk Overleg ROM-project Rijnmond en tot de doelen gesteld in het SVV2 en het beleid geformuleerd in het RVVP. Tevens dient aangegeven te worden hoe dit zich verhoudt tot de functie van de Ruit in zijn geheel.

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 (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.

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 tijdspad 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. DE ALTERNATIEVEN

3.1 Algemeen

De RW 15 vormt onderdeel van de zogenaamde Rotterdamse ruit. De problemen en mogelijke oplossingsrichtingen kunnen daarom niet los worden gezien van het overige deel van de ruit. Dit betekent dat de studie in hoofdlijnen inzicht moet geven in de volgende aspecten:

- uitsplitsing naar verkeerssoorten op de ruit, motief (onderverdeling woon/werkverkeer, goederen en overig), herkomst en bestemming,
- hoe verhouden de geconstateerde problemen en oplossingsrichtingen zich tot het overige gedeelte van de ruit, het gaat hier in het bijzonder om de vraag hoe een voorgestane oplossingsrichting past in en aansluit op het overige gedeelte van de ruit, hierbij dient in elk geval aandacht te worden besteed aan de relatie met de studie naar de A13/A16.

3.1.1 Afbakening van alternatieven en varianten

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 deelactiviteiten. 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.

In de startnotitie vindt reeds een afbakening van de alternatieven plaats. Deze afbakening wordt voortsnog ondersteund mits deze ook kan worden onderbouwd vanuit de op te stellen 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 - Vaanplein.

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 zinvol 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 milieuvriendelijke alternatief worden beschreven.

In de trajectnota/MER zou de aandacht, naast de aantasting van bestaande (resterende) landschaps- en cultuurhistorische waarden, ook gericht kunnen worden op een vormgeving van de weg die recht doet aan de ligging op de grens van een grootschalig en dominant haven- en (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 'verstoppen'.

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.

Bij de alternatieven dient de ruimtelijke inpasbaarheid van eventuele transferia in beschouwing te worden genomen.

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 maatregelen¹⁾ (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.*
- dubbellaags ZOAB

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 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;
- realisering van de Betuwelijn;

¹ 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.

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

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 aanleg en aanleg conform de middenvariant). Indien in het kader van de projectbeslissing andere oppervlakten als reëel aangemerkt kunnen worden dienen de consequenties daarvan in beeld te worden gebracht;
- verschillende situaties voor de groei van het verkeer uitgesplitst in verkeerssoorten als gevolg van de mogelijke aanleg en soort gebruik van de tweede Maasvlakte
- andere verdeling van goederenstromen tussen water, weg, buis en rail. 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. Ook dient een scenario te worden ontwikkeld met een nog verdere afname van het relatieve aandeel van het wegverkeer;
- 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.

Geadviseerd wordt 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;
- 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 MILIEUEFFECTEN

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 voorzien. 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 rijsnelheden, 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, etcetera) 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.

Referentiejaar

Voor de autonome milieu-ontwikkelingen 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 is het zinvol om een doorkijk te geven tot het jaar 2015/2020. Daarvoor zijn 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 zoals de mogelijke ontwikkelingen in de Hoeksche Waard ;
- 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 cumulatie 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.

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 aspecten:

- aanwezigheid van en invloed op bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden;
- 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 startnotitie 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 aspecten:

- geluidsaneringsituaties; aantallen woningen in de diverse geluidbelastingsklassen van 50 dB(A) (excl. aftrek art 103 Wgh) in het in passingsgebied voor de situaties 1986 (ijkpunt), de bestaande situatie, de autonome ontwikkeling en de situatie na een verbreding op basis van minimaal 3 schermenpakketten van verschillende zwaarte, het minimale pakket dient een standstill te geven ten aanzien van de gesaneerde situatie 1986
- trillingen, vooral bij kunstwerken.
- dubbellaags ZOAB

In aanvulling op hetgeen in de startnotitie is opgenomen dient ook aangegeven te worden:

- akoestisch ruimtebeslag relatief stille gebieden in het buitengebied (in ha. > dan het bestaande referentieniveau geluid indien dit kleiner is dan 50dB(A),
- het akoestisch invloedsgebied groter dan 50 dB(A),
- het aantal geluidbelaste woningen (aantal groter dan 45 dB(A), per categorie van 5dB(A),
- het aantal gehinderden en ernstig gehinderden volgens de dosis-effect-relaties van VROM, vanaf 45 dB(A) in aantallen,
- aantasting stiltegebied (in ha groter dan 40 dB(A),
- trillingshinder (aantal woningen en trillinggevoelige bebouwing binnen 50 meter van de weg- of railverbinding, met inschatting van schaderisico),
- aanlegfase-effecten geluid en trillingen
- de mogelijkheden om het geluidbelast oppervlak en het aantal geluidgehinderden bij de uitvoering van de voorgenomen maatregelen aan de infrastructuur substantieel te verminderen in het directe inpassingsgebied.

Voor zover zinvol moeten tevens cumulatieve geluideffecten in de beoordeling worden betrokken. 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 rekening worden gehouden met de aftrek ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder.

4.6 Lucht

De bestaande en toekomstige luchtverontreiniging in het gebied moet worden aangegeven zoals beschreven in de startnotitie. In aanvulling daarop gelden de volgende toetsingsparameters:

- klimaatverandering (uitstoot CO₂ in kton/jaar),
- verzuring (uitstoot SO₂, NO_x en VOS in ton/jaar) en vermesting (uitstoot NO_x),
- verspreiding (uitstoot CO, NO_x, SO₂, benzeen, benzo(a)pyreen en zwarte rook in ton/jaar),
- beïnvloeding lokale luchtkwaliteit (totale lengte wegvakken waar overschrijding plaatsvindt van grens- en of richtwaarden voor CO, NO₂, SO₂, benzeen, benzo(a)pyreen en zwarte rook (roet)).

Berekeningen dienen te worden gemaakt voor zowel de bestaande situatie als het referentiejaar van de autonome ontwikkeling. Rekening dient te worden gehouden met de te verwachten ontwikkeling in emissiefactoren van het wagenpark en de achtergrondconcentraties.

In geval van verdiepte of ondergrondse tracees dient speciale aandacht gegeven te worden aan (in kwalitatieve zin) het verspreidingspatroon en turbulentie-invloeden bij ventilatiepunten en tunnelmonden en bij (geluid)afschermdende voorzieningen.

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 jaar;
- de toetsing aan de grenswaarde voor het individueel risico ter hoogte van (bestaande en reeds geplande kwetsbare) objecten;
- de verandering in het groepsrisico ter hoogte van gevoelige bestemmingen en de toetsing aan oriënterende waarden;
- de bijdrage aan het totale risico van afzonderlijke groepen gevaarlijke stoffen voor het individuele risico en voor die lokaties 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 gegeven.

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 beschreven, met name voor zover dat voor de vergelijking van de tracéalternatieven relevant is.

4.8 Woon- en leefmilieu

Aangesloten wordt bij de in de startnotitie genoemde manier de effecten op het woon- en leefmilieu te beschrijven.

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

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 betrokken.

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.

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 wordt aanbevolen 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 gebruiken, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen.

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

Bijlage 1

In deze bijlage wordt een overzicht gegeven van de inhoud van de adviezen en reacties en het commentaar van het Bevoegd Gezag daarop.

In dit overzicht zijn de belangrijkste elementen van de reacties opgenomen. Het niet opnemen van een element in het overzicht betekent niet, dat dit element geen rol zal spelen in de tracéstudie.

Advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage.

De Commissie MER heeft op 17 december 1996 een advies uitgebracht. Dit advies is grotendeels overgenomen in deze richtlijnen.

REACTIES OP STARTNOTITIE RW 15

1- Vleermuiswerkgroep Nederland

ITEM A Aandacht voor de vleermuizenpopulatie

opm: Vraagt aandacht voor het feit dat de rijksweg in een gebied ligt dat van betekenis is als leefgebied van vleermuizen.

antw: Er zal contact worden opgenomen met de vleermuiswerkgroep. Op grond van de informatie wordt beslist of dit item wordt meegenomen in het MER.

2- R.S. van der Zee

ITEM B Alternatief tracé rijksweg 15 bij Rozenburg

opm: Een voorstel voor een alternatief tracé van rijksweg 15 bij Rozenburg; via gedempte Neckarhaven, nieuw aan te leggen dam langs Calandkanaal met aansluiting op bestaande tracé bij distripark Botlek.

antw: Dit idee is bij onderzoek naar Calandtunnel aan de orde geweest en verworpen vanwege onaanvaardbare nautische consequenties. Het knelpunt Calandbrug wordt nu opgelost door aanleg van een Calandtunnel. Daarom wordt dit idee niet in deze tracé/m.e.r.-procedure onderzocht.

3- Deelgemeente Hooglyet

ITEM C Aandacht schenken aan situatie dat MVII niet wordt gerealiseerd

opm: De uitkomsten van de maatschappelijke discussie over Maasvlakte 2 staan nog niet vast. In de studie moet ook aandacht worden besteed aan de situatie dat Maasvlakte 2 niet wordt gerealiseerd en de groei van de transportsector elders wordt geacomodeerd.

antw: In de Startnotitie wordt als praktisch vertrekpunt een Maasvlakte 2 van 1000 ha aangehouden. Dit is ook het uitgangspunt dat in de MARICOR-studie is gehanteerd. Als er, naar aanleiding van de maatschappelijke discussie, sprake is van andere planvorming in het westelijk havengebied, dan zal worden gezien welke gevolgen dit heeft voor de vervoerstromen in het gebied. Als deze gevolgen groot zijn zal in overleg tussen de partners in het ROM-project Rijnmond gezien

worden in hoeverre de opdracht voor de tracé/m.e.r.-procedure overeind blijft danwel dat een gewijzigde opdracht wordt gegeven.

Middels een gevoeligheidsanalyse zal overigens wel in beeld worden gebracht wat de effecten zijn op rijksweg 15 als een of meerdere van de andere opties zouden zijn gerealiseerd.

ITEM D Beperken studie tot alleen rw 15 is niet houdbaar

opm: Het bestuur van de deelgemeente Hoogvliet is van mening dat de studie niet beperkt mag worden tot het tracé van rijksweg 15 alleen. De rijksweg vervult meerdere functies waarvoor geen alternatieven beschikbaar zijn, zodat het scheiden van functies ten behoeve van extra capaciteit voor havengebonden verkeer niet mogelijk is. Hoogvliet wijst met name op het feit dat de Botlekcorridor het aantal aansluitingen van het westelijk havengebied, Voorne Putten en Rozenburg op de rijksweg in wezen terugbrengt tot één. De Aveling, als lokale weg (cf streekplan) kan die functie niet worden toegedacht.

antw: In de startnotitie wordt onder 1.2, bestuurlijk kader ingegaan op het rapport MARICOR. In dat rapport is onderzocht in hoeverre de capaciteit van de infrastructuur (alle modaliteiten in het gehele havengebied) ook na 2010 voldoende is om de groeiende verkeers- en vervoersstromen op te vangen. Korthedshalve zij daarnaar verwezen.

Het Bestuurlijk Overleg ROM-Rijnmond (dat wordt gevormd door de Minister van Verkeer en Waterstaat, de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de Minister van Economische Zaken, de provincie Zuid-Holland, de Stadsregio Rotterdam, de Kamer van Koophandel voor Rotterdam en de Beneden-Maas, de Stichting Europoort Botlek Belangen, de Haven Ondernemers Vereniging SVZ en de gemeente Rotterdam) heeft besloten zo snel mogelijk te starten met de tracé/mer procedure voor rijksweg 15. Het starten van procedures voor de andere onderzochte oplossingsrichtingen is afhankelijk gesteld van toekomstige ontwikkelingen en besluitvorming. Het besluit impliceert dat in het kader van deze studie andere oplossingsrichtingen dan capaciteitsvergroting van rijksweg 15 zelf, niet zullen worden bestudeerd. Aan de positie van de Aveling en Groene kruisweg zal in de trajectnota/mer aandacht worden besteed.

ITEM AD De Botlektunnel is de meest kwetsbare schakel

opm: Alleen de Botlekcorridor vormt de aansluiting van het westelijk havengebied op het rijkswegenet. Daarmee wordt de kwetsbaarheid van deze verbinding onderstreept.

antw: Wordt ondersteund.

ITEM E Rapport/Conclusie MARICOR moeten ook onderwerp zijn van inspraak

opm: De MARICOR-studie moet ook onderwerp zijn van inspraak in het kader van de MER/tracéstudie rijksweg 15. De noodzaak om zoveel aandacht te besteden aan deze transportcorridor wordt niet onderschreven. Zonder een deugdelijke redenering kan het MER niet van start gaan.

antw: De rijksoverheid heeft gekozen voor het zgn. mainport-concept. Hierin wordt uitdrukkelijk een belangrijke rol toebedeeld aan de Rotterdamse haven als één van de motors voor de nationale economie. Daarbij doet zich de tendens voor dat de havenactiviteiten zich richting zee verplaatsen. Dit is een ontwikkeling die ondersteund wordt teneinde de milieuhinder van de havenactiviteiten op de woon- en leefomgeving te verkleinen. De bereikbaarheid van de Rotterdamse haven is een punt van zorg, zonder maatregelen zal de transportcapaciteit op de Maasvlakte-Ridderkerk corridor (MARICOR) binnen enkele jaren onvoldoende worden.

De noodzaak tot het versterken van de transportcorridor wordt breed ondersteund. Hier horen bij de ontwikkeling van de Havenspoorlijn, versterking van de positie van de binnenvaart en uitbreiding van de transportcapaciteit van rijksweg 15. In het Bestuurlijk Overleg Rom-Rijnmond is op basis van MARICOR besloten tot het starten van een tracé/mer-studie voor RW15. De conclusies uit het MARICOR-rapport zijn als bijlage 7 in de Startnotitie opgenomen en als zodanig onderwerp van inspraak geweest tijdens de ter inzage legging van de startnotitie.

ITEM F onderzoek kansrijke alternatieven zoals Combi-road

opm: Het bestuur van de deelgemeente is van mening dat ook andere vervoerswijzen dienen te worden onderzocht om het stijgende vervoersaanbod op te vangen. Concreet wordt geadviseerd om het Combi-road initiatief actief te onderzoeken.

antw: Op dit moment is het concept "Combi-road" onderwerp van een uitgebreide studie van RWS en het GHR. Toepassing van een dergelijk geheel nieuw concept vereist gedegen afweging en dus zal deze studie nog wel enige tijd in beslag nemen. Vooralsnog is de technische en financiële haalbaarheid van dit concept nog niet aangetoond.
Een voorschot nemen op de ongewisse uitkomst van deze studie zou geen verantwoorde keuze zijn.

ITEM G Het woon-werkverkeer op rw 15 moet ook worden geacommodeerd

opm: De Botlek-corridor zal alle categorieën verkeer moeten verwerken, dus ook het woon-werkverkeer. Bij het niet (kunnen) verwerken van deze categorie verkeer zal dit uitwijken naar het onderliggend wegennet, hetgeen onaanvaardbaar is. Het openbaar vervoer is geen alternatief gebleken.

antw: In het rijksbeleid staat centraal: het verzekeren van een goede bereikbaarheid van economische centra en mainports.

In de startnotitie wordt voorrang gegeven aan het accommoderen van het havenverkeer. Het bevorderen van woon-werkverkeer per auto staat haaks op dit beleid, daarom wordt PRIMAIR gekeken naar vrachtverkeer, zakelijk verkeer en collectief personenvervoer (openbaar vervoer).

ITEM H Dubbele doelstelling ROM-Rijnmond

opm: Het milieu-aspect wordt onderbelicht. De 'dubbele doelstelling' van het programma ROM-project Rijnmond komt onvoldoende tot haar recht. Het is niet terecht dat de bereikbaarheidsknelpunten een hogere prioriteit krijgen dan de eveneens geconstateerde milieu- en leefbaarheidsknelpunten. Knelpunten op het gebied van leefbaarheid worden weliswaar gesignaleerd, maar de oplossing daarvan is verwoord in de vorm van randvoorwaarden en uitgangspunten, te hanteren bij de uitwerking. Aangedrongen wordt om aandacht te besteden aan de oplossing van knelpunten op het gebied van ruimtelijke inrichting, milieuhygiëne en aan de verbetering van woon- en leefklimaat in de regio.

antw: In het programma van ROM-project Rijnmond zijn ca. 50 projecten verenigd, verdeeld in een zestal aandachtsvelden, sommigen gericht op bereikbaarheid en economie, anderen gericht op ruimtelijke ordening en leefbaarheid. Deze projecten vormen een samenhangend geheel en geven SAMEN gestalte aan de 'dubbele doelstelling'.

Het project MARICOR, en dus ook dit project B.3.1 'Uitbreiding wegcapaciteit rijksweg 15' behoort tot de bereikbaarheidsprojecten (de B-projecten), derhalve staat het bereikbaarheidsaspect centraal. Het milieu- en leefbaarheidsaspect speelt uiteraard wel een zeer belangrijke rol. In andere ROM-projecten staat het leefbaarheidsaspect centraal.

ITEM I Randvoorwaarde opnemen 'bijdragen aan duurzame verbetering van woon- en leefmilieu van Hoogvliet'

opm: In de reactie van de deelgemeente wordt gewezen op het feit dat de in het 'voornemen tot samenwerking' vastgelegde doelstelling om het woon- en leefmilieu in Hoogvliet te verbeteren wordt vertaald als 'extra aandacht voor Hoogvliet' in subparagraaf 2; Ruimtelijke inrichting van de paragraaf Uitgangspunten bij het ontwerpen. De deelgemeente is van mening dat bijdragen aan duurzame verbetering van het woon- en leefmilieu in Hoogvliet als randvoorwaarde moet worden opgenomen onder subparagraaf 3; Milieuhygiëne.

antw: In de startnotitie is expliciet melding gemaakt van het voornemen tot samenwerking tussen Rijkswaterstaat, directie Zuid Holland, NS railinfrastructuur, gemeente Rotterdam en de deelgemeente Hoogvliet met betrekking tot de situatie daar ter plaatse. Korthedshalve is in de startnotitie niet verder ingegaan op de inhoud van dit voornemen tot samenwerken.

Uitgangspunt voor de langere termijn in die samenwerkingsovereenkomst is: 'Voor de lange termijn wordt gestreefd naar een integrale, duurzame verbetering van het woon- en leefmilieu

in (het noorden van) Hoogvliet, in samenhang met infrastructurele uitbreidingen en een optimale ontsluiting van de Vondelingenplaat'. Uit deze passage kan worden afgeleid dat dit geldt zowel voor de ruimtelijke inrichting als voor de milieuhygiënische kant. Verbetering van de rijksweg, gekoppeld aan capaciteitsvergroting kan weliswaar bijdragen aan die integrale, duurzame verbetering, maar kan niet het enige element zijn om dat te bewerkstelligen. Het opnemen van die doelstelling als randvoorwaarde in de tracé/mer-procedure gaat daarom voorbij aan de intentie van de samenwerkingsovereenkomst. Uit de medeondertekening door de directie Zuid-Holland kan overigens worden afgeleid dat serieus met de ruimtelijke en milieu-hygiënische problematiek van Hoogvliet zal worden omgegaan.

ITEM J Alternatief 2: Vrachtbaan 1x1 i.p.v. 2x2

opm: 1+1 rijstroken voor het vrachtverkeer in alternatief 2 heeft voldoende capaciteit voor lange afstandsverkeer Rozenburg-Ridderster

antw: Is onderdeel van de studie. Of 1+1 rijstroken voor vrachtverkeer in alternatief 2 voldoende is, zal moeten blijken uit verkeersprognoses en uitgangspunten voor ontwerp en verkeersveiligheid.

ITEM K Aandacht voor calamiteiten industrie >>> evacuatie

opm: Rijksweg 15 is de enige verbinding voor de Botlek corridor. Hierdoor vervult de weg een vitale rol bij de bereikbaarheid van ongevalslocatie en evacuatie zowel bij verkeerscalamiteiten als industriële calamiteiten. Zowel deelgemeente Hoogvliet als Stadsregio Rotterdam vragen nadrukkelijke aandacht voor dit item. Gemeente Rozenburg stelt dat de bereikbaarheid van het Rijnmondgebied voor hulp diensten een randvoorwaarde dient te zijn.

antw: RWS onderschrijft de zorg met betrekking tot een calamiteiten en evacuatieplan. Voor Hoogvliet wordt het ontwikkelen van een dergelijk plan op dit moment ter hand genomen door de studies die in het kader van het convenant Hoogvliet worden uitgevoerd.

Bij deze beschouwing wordt ook de tijdelijke oplossing in het kader van de aanleg van de Botlekspoorwegtunnel betrokken; de "Digna Johanna Combi-variant. De ontwikkelingen van de A15 zijn een integraal onderdeel van deze deelstudie.

ITEM L Bij milieu-onderzoek: aandacht voor maatregelen aan de bron (motorvoertuigen)

opm: Vraag om in het kader van de m.e.r. ook te kijken naar preventieve maatregelen ter voorkoming van milieubelasting, met name milieubelasting aan de bron.

antw: Het meenemen van nieuwe maatregelen aan de bron (het verkeer zelf) is in het kader van deze studie niet mogelijk. Hierover dient eerst op landelijk niveau beleid gevormd te worden alvorens het als maatregel in de m.e.r. meegenomen wordt. In de m.e.r. wordt wel rekening gehouden met huidig beleid ten aanzien van brongerichte maatregelen.

4- Gasunie

ITEM M Aandacht bij onderzoek en besluitvorming voor belangen Gasunie; graag contact

opm: Voorstel om richtlijnen t.b.v. de milieu-effectrapportage op te nemen, waardoor de keuze van de te nemen maatregelen en de belangen van de Gasunie worden meegewogen. Verzoek om overleg voordat een besluit tot tracékeuze wordt genomen.

antw: Het verzoek om overleg zal worden gehonoreerd. Het opnemen van belangen van de Gasunie in de Richtlijnen ligt niet in de lijn van een milieu-effectrapportage.

5- Gemeente Albrandswaard

ITEM N Aandacht voor sluipverkeer op onderliggend wegennet, ook tijdens bouwfase

Opn: Gevraagd wordt naar de onderkenning van sluipverkeer op het onderliggend wegennet van Albrandswaard

Antw: In de studie zal aandacht zijn voor het sluipverkeer op het onderliggend wegennet van Albrandswaard

Opm: *Gevraagd wordt om het minimaliseren van sluipverkeer onderdeel van studie te maken*

Antw: Belasting onderliggend wegennet wordt in effectbeschrijving van alternatieven meegenomen

Opm: *Tijdens de bouwfase mag geen (extra) sluipverkeer ontstaan*

Antw: De capaciteit van de bestaande rijksweg blijft tijdens bouwfase in principe gehandhaafd.

ITEM O Aandacht voor milieuconsequenties van RW15

opm: *Vraag om rekening te houden met de volgende milieu-aspecten: geluidshinder, visuele hinder, trillingshinder, luchtkwaliteit en vervoer gevaarlijke stoffen.*

● *geluidshinder: Bij overschrijding van de wettelijke norm voor geluidshinder als gevolg van de A15 moet sanering uitgangspunt zijn, ook bij cumulatie van de diverse geluidsbronnen.*

antw: Bij overschrijding van de wettelijke norm ten gevolge van een alternatief wordt plaatsing van geluidwerende voorzieningen in beschouwing genomen, echter niet bij overschrijding van de wettelijke norm als gevolg van cumulatie met andere bronnen.

● *T.a.v. visuele hinder en trillingshinder: Nadrukkelijke aandacht voor visuele hinder is noodzakelijk.*

antw: Hieraan wordt aandacht besteed.

● *T.a.v. luchtkwaliteit: De lokale luchtkwaliteit dient op alle plaatsen minimaal aan de normen te voldoen en niet te verslechteren.*

antw: Oplossingen die in het MER worden gepresenteerd dienen te voldoen aan deze "kwaliteitseisen".

● *T.a.v. vervoer gevaarlijke stoffen: Risico's van gevaarlijk transport kunnen geminimaliseerd worden door gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk per pijpleiding te transporteren.*

antw: De risico's die gevaarlijk transport over de weg met zich meebrengen worden in beeld gebracht. Minimaliseren van de risico's door meer transport via pijpleidingen te laten plaatsvinden is een beleid dat reeds is ingezet. Deze ontwikkeling valt buiten het kader van deze studie.

ITEM P Afspraken over uitvoering VINEX Midden-IJsselmonde mogen niet in gevaar komen

opm: *Ter uitvoering van het VINEX-convenant is een woningbouwlokatie in midden IJsselmonde (Carnisselande) in voorbereiding. Een voor-ontwerpstructuurplan wordt in procedure gebracht. In de reacties wordt bezorgdheid geuit over de mogelijke vertraging in de uitvoering als gevolg van de tracé/mer procedure. Verder wordt gewezen op de spanningen/conflicten die er zijn tussen het ontwerp-structuurplan en de in de startnotitie beschreven, te onderzoeken, alternatieven.*

De te onderzoeken uitbreidingsrichting in de breedte conflicteert met het programma uit het structuurplan, de te onderzoeken varianten waarbij uitbreiding wordt gezocht in de hoogte conflicteren met de (ontworpen) noord-zuid verbindingen tussen de nieuwe bouwlokatie en de bestaande stad.

antw: Bij het ontwerpen van alternatieven en varianten zal het regionaal structuurplan Midden IJsselmonde als uitgangspunt dienen, zoals is weergegeven in hoofdstuk 4 van de startnotitie in de paragraaf 'uitgangspunten bij het ontwerpen van alternatieven en varianten'. Erkend wordt dat een aantal varianten die in de startnotitie staan beschreven op het eerste gezicht op gespannen voet staan met de planontwikkeling tussen Albrandswaard en Barendrecht. De planstudiefase is echter bij uitstek bedoeld om de effecten van de beschreven alternatieven te onderzoeken. Onder effecten dient hier ook te worden verstaan; de inpassing van de verschillende wegontwerpen in hun omgeving. Daarbij zullen ook de strijdigheden met geplande ontwikkelingen aan het licht komen. De betrokken gemeenten en de stadsregio Rotterdam zullen zeer intensief bij de uitwerking van de alternatieven worden betrokken.

6- ROB (Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek)

ITEM Q Plaatselijke archeologische potentie. Verzoek om archeologische inventarisatie; graag overleg
opm: Verzoek om een archeologische inventarisatie te laten uitvoeren.

antw: Een inventarisatie van archeologisch belangrijke plaatsen zal in het kader van de m.e.r. worden uitgevoerd. Over de manier waarop dit uitgevoerd gaat worden zal contact worden opgenomen met de ROB.

7- Gemeente Barendrecht

ITEM H Dubbele doelstelling ROM-Rijnmond

opm: Het milieu-aspect wordt onderbelicht. De 'dubbele doelstelling' van het programma ROM-project Rijnmond komt onvoldoende tot haar recht. Het is niet terecht dat de bereikbaarheidsknelpunten een hogere prioriteit krijgen dan de eveneens geconstateerde milieu- en leefbaarheidsknelpunten. Knelpunten op het gebied van leefbaarheid worden weliswaar gesignaleerd, maar de oplossing daarvan is verwoord in de vorm van randvoorwaarden en uitgangspunten, te hanteren bij de uitwerking. Aangedrongen wordt om aandacht te besteden aan de oplossing van knelpunten op het gebied van ruimtelijke inrichting, milieuhygiëne en aan de verbetering van woon- en leefklimaat in de regio.

antw: In het programma van ROM-project Rijnmond zijn ca. 50 projecten verenigd, verdeeld in een zestal aandachtsvelden, sommigen gericht op bereikbaarheid en economie, anderen gericht op ruimtelijke ordening en leefbaarheid. Deze projecten vormen een samenhangend geheel en geven SAMEN gestalte aan de 'dubbele doelstelling'.

Het project MARICOR, en dus ook dit project B.3.1 'Uitbreiding wegcapaciteit rijksweg 15' behoort tot de bereikbaarheidsprojecten (de B-projecten), derhalve staat het bereikbaarheidsaspect centraal. Het milieu- en leefbaarheidsaspect speelt uiteraard wel een zeer belangrijke rol. In andere ROM-projecten staat het leefbaarheidsaspect centraal.

ITEM P Afspraken over uitvoering VINEX Midden-IJsselmonde mogen niet in gevaar komen

opm: Ter uitvoering van het VINEX-convenant is een woningbouwlocatie in midden IJsselmonde (Carnisselande) in voorbereiding. Een voor-ontwerpstructuurplan wordt in procedure gebracht. In de reacties wordt bezorgdheid geuit over de mogelijke vertraging in de uitvoering als gevolg van de tracé/mer procedure. Verder wordt gewezen op de spanningen/conflicten die er zijn tussen het ontwerp-structuurplan en de in de startnotitie beschreven, te onderzoeken, alternatieven.

De te onderzoeken uitbreidingsrichting in de breedte conflicteert met het programma uit het structuurplan, de te onderzoeken varianten waarbij uitbreiding wordt gezocht in de hoogte conflicteren met de (ontworpen) noord-zuid verbindingen tussen de nieuwe bouwlocatie en de bestaande stad.

antw: Bij het ontwerpen van alternatieven en varianten zal het regionaal structuurplan Midden IJsselmonde als uitgangspunt dienen, zoals is weergegeven in hoofdstuk 4 van de startnotitie in de paragraaf 'uitgangspunten bij het ontwerpen van alternatieven en varianten'. Erkend wordt dat een aantal varianten die in de startnotitie staan beschreven op het eerste gezicht op gespannen voet staan met de planontwikkeling tussen Albrandswaard en Barendrecht. De planstudiefase is echter bij uitstek bedoeld om de effecten van de beschreven alternatieven te onderzoeken. Onder effecten dient hier ook te worden verstaan; de inpassing van de verschillende wegontwerpen in hun omgeving. Daarbij zullen ook de strijdigheden met geplande ontwikkelingen aan het licht komen. De betrokken gemeenten en de stadsregio Rotterdam zullen zeer intensief bij de uitwerking van de alternatieven worden betrokken.

ITEM R Reconstructie Vaanplein en VINEX-locatie

opm: Onduidelijkheid of het Vaanplein tot het studiegebied behoort. Aandacht voor het feit dat de gemaakte bestuurlijke afspraken in het kader van de PKB-herziening Vaanplein randvoorwaarde zijn. Dit betekent dat de volgende zaken niet ter discussie mogen worden gesteld:

- *de Betuwesty-over*
- *het aantal bovengrondse verkeerslagen (3, inclusief maaiveld) op het Vaanplein*
- *het TramPlus-viaduct*
- *de overige verbindingen van en naar Midden-IJsselmonde.*

Tijdige realisatie van de woningbouw en de daarbij horende voorzieningen is een absolute noodzaak. Een verzoek om de planstudiefase zo in te richten dat tijdige uitvoering van de afspraken uit het VINEX-convenant niet in gevaar komt.

antw: Het Vaanplein behoort tot het studiegebied van de tracé/m.e.r.-procedure. Gemaakte bestuurlijke afspraken zijn uitgangspunt voor deze studie. De bestuurlijke afspraken die zijn gemaakt in het kader van de PKB herziening Vaanplein zullen bij deze studie worden betrokken. De geplande, tijdige realisatie van woningbouw in Midden-IJsselmonde/Carnisse-ende hoeft, als gevolg van deze tracé/mer-procedure niet in gevaar te komen.

ITEM S Beschrijving/methodiek MMA

opm: Onduidelijkheid over de aanpak bij de totstandkoming van het MMA.

antw: De aanpak voor de totstandkoming van het MMA zoals beschreven in bijlage 6 van de startnotitie wordt gehanteerd. Dit houdt in dat ten eerste in een integraal ontwerpproces zo goed mogelijk rekening wordt gehouden met ontwerpcriteria vanuit milieu. Het is goed mogelijk dat tijdens dit ontwerpproces al een bepaalde variant als MMA naar voren komt. Het is echter ook mogelijk dat op grond van bijvoorbeeld technische- ruimtelijke of juridische overwegingen of kosten bepaalde milieuvriendelijke varianten niet haalbaar blijken.

In tweede instantie wordt daarom teruggegrepen op mitigerende en compenserende maatregelen. Voor de "gewone" alternatieven betreft dit standaard-maatregelen. Dit zijn maatregelen die op dit moment bij rijkswegen vaak standaard worden toegepast zoals ZOAB, fauna-passages en geluidwerende voorzieningen in woongebieden. Bovenop deze standaard maatregelen kunnen echter tevens maatregelen voorgesteld worden die minder algemeen en meer toegespitst op de plaatselijke situatie zijn. Door een samenhangend pakket van dergelijke maatregelen te formuleren en het positieve effect ervan voor alle alternatieven te vergelijken is het tevens mogelijk tot het MMA te komen.

Met betrekking tot het apart zichtbaar maken van de kosten van mitigerende en compenserende maatregelen: in de praktijk worden deze kosten altijd in het tracé-MER's opgenomen. Dit betreft dan altijd een totaalbedrag voor alle maatregelen. Door het in dit MER zichtbaar maken van de kosten van de afzonderlijke maatregelen wordt inzichtelijk welke maatregelen het totaalbudget beïnvloeden. Op basis van een kosten/baten-afweging kan er vervolgens voor worden gekozen om bepaalde maatregelen wel of niet door te voeren.

ITEM T ROM-project C.1.3. "Verlaging rijsnelheden van personenauto's als MMA-alternatief (met evt. versmallen rijstroken)

opm: Rom-project "Verlaging rijsnelheden personenauto's" opgenomen in alternatieven/ MMA alternatief

Antw: De tracé/mer-procedure voor rijksweg 15 is een project in ROM-Rijnmond-kader. De resultaten van het genoemde ROM-project zullen bij de studie worden betrokken.

ITEM U Onderdoorgang Heulweg

opm: De dwarsverbinding Rotterdam Barendrecht/VINEX-locatie wordt gevormd door de verkeersonderdoorgang in de Heulweg. De verbinding moet verplaats en verdiept worden in het kader van de toekomstige aanleg van de Betuweroute. De verwachting is dat bij verbreding van RW 15 de geplande onderdoorgang verlengt zal moeten. Gevraagd wordt bij realisering, nu binnen het Betuwerouteproject, rekening te houden met de mogelijke toekomstige verbreding van RW15 waarbij het ook mogelijk wordt gemaakt een vrije fietsstrook aan te leggen.

antw: Door de HID Zuid-Holland is reeds toegezegd het punt "onderdoorgang Heulweg" bij deze studie te betrekken (Best. Overleg Betuweroute 29-11-96). Uit de te onderzoeken alternatieven moet blijken of de uitgesproken verwachting met betrekking tot de onderdoorgang juist is. Als principe geldt dat meerkosten die redelijkerwijs door dit project worden veroorzaakt op het project drukken. Per geval moet worden afgewogen of extra kwaliteitseisen ten opzichte van de uitgangssituatie tot die categorie behoren.

ITEM V Meenemen van adviezen van commissie MER 2e aanvulling MER Betuweroute

opm: De commissie MER heeft in het kader van de PKB-Betuweroute een (on)gevraagd advies gegeven. Gemeente Barendrecht beveelt van harte aan deze adviezen ter overweging te nemen. Het gaat met name om de volgende onderwerpen:

- Groepsrisico voor weggebruikers als onderdeel totale risico en beperken van het risico van vervolgongelukken.
- gronddepots en geluidsschermen zo kiezen dat visuele versnippering beperkt wordt
- gronddepots ook vormgeven vanuit perspectief weggebruikers

antw: Het effect waarop de commissie m.e.r. duidt, is het creëren van een rustig wegbeeld dat onderbroken wordt door diverse depots. Dit effect zal echter in Barendrecht niet optreden omdat:

- a) tussen de Groene Kruisweg en het Vaanplein geen gronddepots gepland zijn
- b) de in Barendrecht-Noord geplande depot(s) zullen nauwelijks boven de "hoog gelegen" RW15 uitsteken
- c) de weefvakken al veel aandacht van de automobilist zullen vergen.

ITEM W Meerkosten a.g.v. aanpassingen bestaande/geplande kunstwerking komen voor rekening project RW15

opm: Realisering van de capaciteitsuitbreiding van RW15 kan leiden tot noodzakelijke aanpassing van reeds in het kader van andere projecten opgenomen kunstwerken en andere voorzieningen (o.a. viaduct TramPlus, wijkonstluutingsweg). Gemeente Barendrecht neemt aan dat de meerkosten door het veroorzakende project worden gedragen.

antw: Als principe geldt dat de daadwerkelijke meerkosten die redelijkerwijs door dit project worden veroorzaakt op het project drukken.

8- KvK Rotterdam en Beneden-Maas**ITEM X Snel, snel, sneller**

opm: Zorg dat onderzoek en procedures zo min mogelijk tijd in beslag nemen.

antw: Door de initiatiefnemer wordt al het mogelijke gedaan om snelheid en zorgvuldigheid te garanderen.

ITEM Y A4-zuid moet in uitgangspunten

opm: A4-zuid opnemen in uitgangspunten. Aanleg heeft effect op verkeersafwikkeling A15

Antw: De A4-zuid is niet opgenomen als uitgangspunt omdat de besluitvorming daarover afhankelijk is gesteld van de besluitvorming over de uitwerking actualisering VINEX (verwacht eind '97). In het kader van deze studie zal overigens wel een gevoeligheidsanalyse worden uitgevoerd.

ITEM Z Serieus rekening houden met Select Systeem

Opm: Besteed aandacht aan Select Systeem

Antw: Het concept van de Select Systeem gedachte zoals die is ontwikkeld door de regio Rotterdam wordt ondersteund door de directie Zuid-Holland van Verkeer en Waterstaat. Het concept wordt momenteel verder uitgewerkt. Rijksweg 15 neemt bij die verder uitwerking een prominente plaats in. Er is echter niet op voorhand gekozen voor een volledige integratie van de tracé/mer-studie en het concept Select Systeem. De te onderzoeken alternatieven zijn echter mede-gebaseerd op concepten uit Select Systeem ("economische assen").

ITEM AA 2e oeververbinding onder Nieuwe Waterweg moet er komen

opm: Aanleg nieuwe oeververbindingen meenemen in de uitgangspunten

Antw: Nee. Gegeven de besluitvorming in het kader van ROM-Rijnmond is dit voorlopig niet aan de orde.

ITEM AB Alternatief nieuwe Botlekbrug niet wenselijk, dus niet onderzoeken

opm: Verwijder alternatief 2b van deeltraject Spijkenisse - Beneluxster uit het onderzoek (Botlekbrug reserveren voor personenverkeer, nieuwe Botlekbrug voor vrachtverkeer).

antw: Het niet verder onderzoeken van een alternatief zal alleen gebeuren wanneer er onaanvaardbare consequenties mee zijn verbonden. Dit is hier, voorzover wij nu kunnen overzien, niet het geval. Het vervangen van de bestaande Botlekbrug (die niet voldoet aan alle nautische en verkeerskundige eisen) door een nieuwe Botlekbrug biedt veel voordelen. Er kunnen voorzieningen worden getroffen om bij alternatief 2b het eventueel optredende oponthoud te beperken.

9a- Stadsregio Rotterdam > > > BG

ITEM AD De Botlektunnel is de meest kwetsbare schakel

opm: Alleen de Botlekkorridor vormt de aansluiting van het westelijk havengebied op het rijkswegenet. Daarmee wordt de kwetsbaarheid van deze verbinding onderstreept.

antw: Wordt ondersteund.

ITEM AE Betrekken ROM-project C.2.4 'Bereikbaarheid Rozenburg, Voorne Putten met openbaarvervoer' bij de studie

Opm: Meer aandacht besteden aan ontsluitingsstudie Voorne-Putten-Rozenburg, problemen op het OWN en aansluitingen van het onderliggend wegennet op A15

Antw: Ja, voor zover van belang voor besluitvorming rond tracé/mer-studie RW 15. Een aantal oplossingen liggen buiten de besluitvormingsprocedure rond rijksweg 15

Opm: Niet met oogkleppen kijken naar RW 15 maar ook andere onderzoeken betrekken, zoals: Ontsluitingsstudie Voorne-Putten-Rozenburg, Nut en noodzaak uitbreiding Maasvlakte, MARICOR (m.n. optie voor meerdere noord-zuidverbindingen), onderzoeken van NS.

Antw: Nee, capaciteitsuitbreiding van RW 15 is onderwerp van studie en besluitvorming. Wel wordt rekening gehouden met ruimtelijke ontwikkelingen en infra-projecten in de omgeving.

ITEM H Dubbele doelstelling ROM-Rijnmond

opm: Het milieu-aspect wordt onderbelicht. De 'dubbele doelstelling' van het programma ROM-project Rijnmond komt onvoldoende tot haar recht. Het is niet terecht dat de bereikbaarheidsknelpunten een hogere prioriteit krijgen dan de eveneens geconstateerde milieu- en leefbaarheidsknelpunten. Knelpunten op het gebied van leefbaarheid worden weliswaar gesignaleerd, maar de oplossing daarvan is verwoord in de vorm van randvoorwaarden en uitgangspunten, te hanteren bij de uitwerking. Aangedrongen wordt om aandacht te besteden aan de oplossing van knelpunten op

het gebied van ruimtelijke inrichting, milieuhygiëne en aan de verbetering van woon- en leefklimaat in de regio.

antw: In het programma van ROM-project Rijnmond zijn ca. 50 projecten verenigd, verdeeld in een zestal aandachtsvelden, sommigen gericht op bereikbaarheid en economie, anderen gericht op ruimtelijke ordening en leefbaarheid. Deze projecten vormen een samenhangend geheel en geven SAMEN gestalte aan de 'dubbele doelstelling'.

Het project MARICOR, en dus ook dit project B.3.1 'Uitbreiding wegcapaciteit rijksweg 15' behoort tot de bereikbaarheidsprojecten (de B-projecten), derhalve staat het bereikbaarheidsaspect centraal. Het milieu- en leefbaarheidsaspect speelt uiteraard wel een zeer belangrijke rol. In andere ROM-projecten staat het leefbaarheidsaspect centraal.

ITEM AF Cumulatie-effecten milieu-hinder (in relatie tot dubbele doelstelling ROM-Rijnmond)

opm: *Cumulatie-effecten dienen in breder perspectief te worden gezien.*

antw: Het aandeel dat de alternatieven bijdragen aan bepaalde milieu-effecten wordt in beeld gebracht. Tevens wordt aangegeven welke andere bronnen bijdragen aan een bepaald milieu-effect (cumulatie) zodat een totaalbeeld van de milieubelasting in het gebied ontstaat. Eventuele mitigerende en compenserende maatregelen zullen zich echter alleen richten op bestrijding van het aandeel van de weg hierin.

ITEM AG Gevolgen van openen Beerdam voor openingsregime bruggen meenemen

opm: *Het bestuur van de stadsregio verwacht een toename van het scheepvaartverkeer in het Hartelkanaal, als gevolg van de voorgenomen doorgraving van de Beerdam. Het bestuur geeft aan dat in de startnotitie geen aandacht wordt besteed aan de invloed daarvan op het openingsregime van de bruggen.*

antw: Het doel van het openstellen van de Beerdam is de bereikbaarheid van Maasvlakte voor de binnenvaart te verbeteren. Voor deze binnenvaart echter behoeven de bruggen niet geopend te worden. Gebruik van het Hartelkanaal door Coastervaart op het Hartelkanaal wordt niet verwacht omdat:

- a) de gangbare doorgaande route via de Waterweg beduidend minder obstakels (in de vorm van bruggen) bevat,
- b) de bediening van de bruggen in het Hartelkanaal onbemand geschied. (een brugwachter moet van elders komen)
- c) de manoeuvreerbaarheid op het Hartelkanaal voor deze scheepscategorie beperkt is, dus vertraging via deze route veroorzaakt,
- d) er een beperkte bestemming voor coastervaart langs het Hartelkanaal is.

In de huidige situatie gaan de desbetreffende bruggen incidenteel open voor bijzondere transporten, zoals bijv. drijvende bokken of ander zwaar equipment. Dit transport zal in zeer beperkte mate toenemen, maar zal geen noemenswaardige invloed hebben op de wegverkeersafwikkeling.

ITEM AH De in startnotitie geconstateerde onduidelijkheid over ruimtelijke inrichting a.g.v. bouwlocatie Midden-IJsselmonde gaat voorbij aan inhoud Regionaal Groenstructuurplan

opm: *In de startnotitie wordt onduidelijkheid geconstateerd met betrekking tot de ruimtelijke inrichting als gevolg van de bouwlocatie Midden IJsselmonde. Het bestuur van de stadsregio bestrijdt dat die onduidelijkheid bestaat. De stadsregio brengt onder de aandacht dat juist in het structuurplan een integrale afweging is gemaakt tussen de verschillende belangen. Dit heeft geresulteerd in een duurzaam, flexibel ruimtelijk plan.*

antw: De opmerkingen in de startnotitie moeten worden gezien tegen het licht van de mogelijke invloed van de capaciteitvergroting van rijksweg 15 op de bestaande situatie en op de geplande ontwikkelingen. Met name wordt hier gedoeld op het gebrek aan (dwars)verbindingen (kwalitatief en kwantitatief) om de natuur- en recreatiegebieden blijvend te kunnen bereiken. Dit leidt tot de formulering van knelpunt 5. Voor het overige zij verwezen naar de reactie onder ITEM P, waar het de positie van het regionaal structuurplan Midden IJsselmonde betreft.

ITEM AI Bij Rozenburg truck-servicepunt en transferpunt voor aanvullend OV

opm: Er zijn bij de gemeenten die bij de procedure zijn betrokken op diverse plekken plannen in voorbereiding of er leven wensen en ideeën voor de ruimtelijke inrichting van het gebied. De gemeente Rozenburg heeft het idee van een truck-servicepunt en transferpunt voor aanvullend OV bij Rozenburg.

antw: RWS is bereid om mee te denken en bij de uitwerking van de alternatieven zullen deze ideeën, indien technisch mogelijk en voor RWS niet kosten-verhogend, worden betrokken.

10- Zuid-Hollandse Milieufederatie**ITEM E** Rapport/Conclusie MARICOR moeten ook onderwerp zijn van inspraak

opm: De MARICOR-studie moet ook onderwerp zijn van inspraak in het kader van de MER/tracéstudie rijksweg 15. De noodzaak om zoveel aandacht te besteden aan deze transportcorridor wordt niet onderschreven. Zonder een deugdelijke redenering kan het MER niet van start gaan.

antw: De rijksoverheid heeft gekozen voor het zgn. mainport-concept. Hierin wordt uitdrukkelijk een belangrijke rol toebedeeld aan de Rotterdamse haven als één van de motoren voor de nationale economie. Daarbij doet zich de tendens voor dat de havenactiviteiten zich richting zee verplaatsen. Dit is een ontwikkeling die ondersteund wordt teneinde de milieuhinder van de havenactiviteiten op de woon- en leefomgeving te verkleinen. De bereikbaarheid van de Rotterdamse haven is een punt van zorg, zonder maatregelen zal de transportcapaciteit op de Maasvlakte-Ridderkerk corridor (MARICOR) binnen enkele jaren onvoldoende worden.

De noodzaak tot het versterken van de transportcorridor wordt breed ondersteund. Hier horen bij de ontwikkeling van de Havenspoorlijn, versterking van de positie van de binnenvaart en uitbreiding van de transportcapaciteit van rijksweg 15. In het Bestuurlijk Overleg Rom-Rijnmond is op basis van MARICOR besloten tot het starten van een tracé/mer-studie voor RW15. De conclusies uit het MARICOR-rapport zijn als bijlage 7 in de Startnotitie opgenomen en als zodanig onderwerp van inspraak geweest tijdens de ter inzage legging van de startnotitie.

ITEM C Aandacht schenken aan situatie dat MVII niet wordt gerealiseerd

opm: De uitkomsten van de maatschappelijke discussie over Maasvlakte 2 staan nog niet vast. In de studie moet ook aandacht worden besteed aan de situatie dat Maasvlakte 2 niet wordt gerealiseerd en de groei van de transportsector elders wordt geacomodeerd.

antw: In de Startnotitie wordt als praktisch vertrekpunt een Maasvlakte 2 van 1000 ha aangehouden. Dit is ook het uitgangspunt dat in de MARICOR-studie is gehanteerd. Als er, naar aanleiding van de maatschappelijke discussie, sprake is van andere planvorming in het westelijk havengebied, dan zal worden bezien welke gevolgen dit heeft voor de vervoerstromen in het gebied. Als deze gevolgen groot zijn zal in overleg tussen de partners in het ROM-project Rijnmond bezien worden in hoeverre de opdracht voor de tracé/m.e.r.-procedure overeind blijft danwel dat een gewijzigde opdracht wordt gegeven.

Middels een gevoeligheidsanalyse zal overigens wel in beeld worden gebracht wat de effecten zijn op rijksweg 15 als een of meerdere van de andere opties zouden zijn gerealiseerd

ITEM AJ Gewenst nieuw onderzoek naar prognoses voor goederenvervoer, aandeel wegtransport, verschillende economische scenario's e.d.

opm: Gewenst nieuw onderzoek naar prognoses voor goederenvervoer, aandeel wegtransport, verschillende economische scenario's e.d.

antw: zie item AQ ook opgenomen bij deze brief

ITEM AK Hoe erg is die congestie in vergelijking tot andere wegen

opm: Hoe erg is die congestie in vergelijking tot andere wegen

antw: zie item AQ ook opgenomen bij deze brief

ITEM AL Wat is 'grote economische schade'

opm: Wat is 'grote economische schade' als capaciteitsuitbreiding van RW 15 niet wordt gerealiseerd.

antw: zie item AQ ook opgenomen bij deze brief

ITEM AM Analyse op risico's van machtsmisbruik

opm: Verzocht wordt een analyse op te stellen van de (zakelijke) belangen achter de realisering van deze RW15-infrastructuur, zoals onlangs door de KUN ('Sporen van macht' 1995) is gebeurd.

antw: Een dergelijke analyse behoort niet tot het wezen van de tracé/m.e.r.-procedure en zal dus niet worden gedaan.

ITEM AN Eerlijke vergelijking tussen asfalt-alternatieven en oplossingen die inspelen op vernieuwing

opm: Voorgesteld wordt om een aantal meer en meest milieuvriendelijke opties te onderzoeken en te beoordelen aan de hand van criteria die milieu, leefbaarheid en een duurzame toekomst omvatten. Als eerste stap zal een set aan kwantitatieve criteria opgesteld moeten worden.

antw: In SVV-2 is een aantal milieu-streefbeelden opgesteld; deze zijn voor dit project richtinggevend. Een belangrijk criterium voor het opstellen van een MMA is dat het een reël te realiseren alternatief dat valt binnen de kaders van de mogelijkheden van besluitvorming voor dit project. Als voorbeeld: een optie 'verhogen brandstofprijzen met 200%' wordt niet in een MMA opgenomen omdat dit een besluit is dat landelijk geldt en buiten het kader van dit project valt.

ITEM AO Milieu-randvoorwaarden voor elke optie

opm: Stelt voor om een aantal milieuvriendelijke opties te onderzoeken. Deze opties dienen te voldoen aan de basisvoorwaarde dat in ieder geval de -landelijke- milieudoelen gehandhaafd cq bereikt worden.

antw: Alle opties, dus ook de milieuvriendelijke, dienen in de eerste plaats te voldoen aan de doelstelling van deze m.e.r.-studie: het vergroten van de bereikbaarheid van de haven. De landelijke doelstellingen zijn echter wel uitgangspunt bij de verdere uitwerking van de alternatieven. Tevens wordt van elk alternatief in beeld gebracht welke milieudoelstellingen bereikt cq niet bereikt worden.

opm: Stelt voor een optie uit te werken waarin alle externe kosten die nu nog niet in rekening zijn gebracht tot uitdrukking te laten komen in de kosten van brandstoffen

antw: Deze suggestie wordt niet overgenomen. Er zijn nog veel onduidelijkheden en discussies over de berekeningsmethoden van dergelijke kosten.

ITEM AQ Optie waarin vrachtverkeer vanuit de nieuwe Maasvlakte onmogelijk wordt gemaakt

opm: Optie waarin vrachtverkeer vanuit de nieuwe Maasvlakte onmogelijk wordt gemaakt

antw: Milieufederatie vraagt om uitgebreid, nieuw onderzoek naar een aantal vragen, zie ook de items AJ, Ak en AL. Deze vragen zijn aan de orde geweest in de verkenning MARICOR, die basis is geweest voor de bestuurlijke uitspraak om de tracé/m.e.r.-procedure voor rijksweg 15 op te starten. Een breed gedragen bestuurlijk standpunt is:

- dat de economische vitaliteit van mainport Rotterdam niet in het gedrang mag komen;
- dat uit onderzoek is gebleken dat, ondanks een forse modal split verschuiving richting binnenvaart en spoor, toch een capaciteitsvergroting van rijksweg 15 nodig zal zijn

- dat uit gevoeligheidsanalyses blijkt dat ook bij verschillende andere scenario's (bijvoorbeeld ook waarbij al het containervervoer vanuit de Maasvlakte niet over de weg wordt vervoerd) steeds weer blijkt dat de problemen (lees: economische schade) bij een niet accommoderen van het wegverkeer groot blijven
- dat daarom een tracé/m.e.r.-procedure voor de uitbreiding van de wegcapaciteit op rijksweg 15 moet worden uitgevoerd.

Een tracé/m.e.r.-procedure houdt in dat de effecten worden onderzocht van een ingreep in de weginfrastructuur en is daarmee (slechts) een instrument om te komen tot besluitvorming. Overigens zal, als onderdeel van het onderzoek, een gevoeligheidsanalyse worden gedaan naar verschillende scenario's van bedrijvigheid op de Maasvlakte en scenario's van vervoerwijzekeuze. Op deze wijze kan de 'hardheid' van het te nemen besluit worden onderzocht.

11- Gemeente Rozenburg

ITEM AE Betrekken ROM-project C.2.4 'Bereikbaarheid Rozenburg, Voorne Putten met openbaarvervoer' bij de studie

Opm: Meer aandacht besteden aan ontsluitingsstudie Voorne-Putten-Rozenburg, problemen op het OWN en aansluitingen van het onderliggend wegennet op A15

Antw: Ja, voor zover van belang voor besluitvorming rond tracé/mer-studie RW 15. Een aantal oplossingen liggen buiten de besluitvormingsprocedure rond rijksweg 15

Opm: Niet met oogkleppen kijken naar RW 15 maar ook andere onderzoeken betrekken, zoals: Ontsluitingsstudie Voorne-Putten-Rozenburg, Nut en noodzaak uitbreiding Maasvlakte, MARICOR (m.n. optie voor meerdere noord-zuidverbindingen), onderzoeken van NS.

Antw: Nee, capaciteitsuitbreiding van RW 15 is onderwerp van studie en besluitvorming. Wel wordt rekening gehouden met ruimtelijke ontwikkelingen en infra-projecten in de omgeving.

ITEM H Dubbele doelstelling ROM-Rijnmond

opm: Het milieu-aspect wordt onderbelicht. De 'dubbele doelstelling' van het programma ROM-project Rijnmond komt onvoldoende tot haar recht. Het is niet terecht dat de bereikbaarheidsknelpunten een hogere prioriteit krijgen dan de eveneens geconstateerde milieu- en leefbaarheidsknelpunten. Knelpunten op het gebied van leefbaarheid worden weliswaar gesignaleerd, maar de oplossing daarvan is verwoord in de vorm van randvoorwaarden en uitgangspunten, te hanteren bij de uitwerking. Aangedrongen wordt om aandacht te besteden aan de oplossing van knelpunten op het gebied van ruimtelijke inrichting, milieuhygiëne en aan de verbetering van woon- en leefklimaat in de regio.

antw: In het programma van ROM-project Rijnmond zijn ca. 50 projecten verenigd, verdeeld in een zestal aandachtsvelden, sommigen gericht op bereikbaarheid en economie, anderen gericht op ruimtelijke ordening en leefbaarheid. Deze projecten vormen een samenhangend geheel en geven SAMEN gestalte aan de 'dubbele doelstelling'.

Het project MARICOR, en dus ook dit project B.3.1 'Uitbreiding wegcapaciteit rijksweg 15' behoort tot de bereikbaarheidsprojecten (de B-projecten), derhalve staat het bereikbaarheidsaspect centraal. Het milieu- en leefbaarheidsaspect speelt uiteraard wel een zeer belangrijke rol. In andere ROM-projecten staat het leefbaarheidsaspect centraal.

ITEM G Het woon-werkverkeer op rw 15 moet ook worden geacommodeerd

opm: De Botlek-corridor zal alle categorieën verkeer moeten verwerken, dus ook het woon-werkverkeer. Bij het niet (kunnen) verwerken van deze categorie verkeer zal dit uitwijken naar het onderliggend wegennet, hetgeen onaanvaardbaar is. Het openbaar vervoer is geen alternatief gebleken.

antw: In het rijksbeleid staat centraal: het verzekeren van een goede bereikbaarheid van economische centra en mainports.

In de startnotitie wordt voorrang gegeven aan het accommoderen van het havenverkeer. Het bevorderen van woon-werkverkeer per auto staat haaks op dit beleid, daarom wordt PRIMAIR gekeken naar vrachtverkeer, zakelijk verkeer en collectief personenvervoer (openbaar vervoer).

ITEM AI Bij Rozenburg truck-servicepunt en transferpunt voor aanvullend OV

opm: *Er zijn bij de gemeenten die bij de procedure zijn betrokken op diverse plekken plannen in voorbereiding of er leven wensen en ideeën voor de ruimtelijke inrichting van het gebied. De gemeente Rozenburg heeft het idee van een truck-servicepunt en transferpunt voor aanvullend OV bij Rozenburg.*

antw: RWS is bereid om mee te denken en bij de uitwerking van de alternatieven zullen deze ideeën, indien technisch mogelijk en voor RWS niet kosten-verhogend, worden betrokken.

ITEM N Aandacht voor sluipverkeer op onderliggend wegennet, ook tijdens bouwfase

Opn: *Gevraagd wordt naar de onderkenning van sluipverkeer op het onderliggend wegennet van Albrandswaard*

Antw: In de studie zal aandacht zijn voor het sluipverkeer op het onderliggend wegennet van Albrandswaard

Opn: *Gevraagd wordt om het minimaliseren van sluipverkeer onderdeel van studie te maken*

Antw: Belasting onderliggend wegennet wordt in effectbeschrijving van alternatieven meegenomen

Opn: *Tijdens de bouwfase mag geen (extra) sluipverkeer ontstaan*

Antw: De capaciteit van de bestaande rijksweg blijft tijdens bouwfase in principe gehandhaafd.

ITEM K Aandacht voor calamiteiten industrie > > > evacuatie

opm: *Rijksweg 15 is de enige verbinding voor de Botlek corridor. Hierdoor vervult de weg een vitale rol bij de bereikbaarheid van ongevalslocatie en evacuatie zowel bij verkeerscalamiteiten als industriële calamiteiten. Zowel deelgemeente Hoogvliet als Stadsregio Rotterdam vragen nadrukkelijke aandacht voor dit item. Gemeente Rozenburg stelt dat de bereikbaarheid van het Rijnmondgebied voor hulp diensten een randvoorwaarde dient te zijn.*

antw: RWS onderschrijft de zorg met betrekking tot een calamiteiten en evacuatieplan. Voor Hoogvliet wordt het ontwikkelen van een dergelijk plan op dit moment ter hand genomen door de studies die in het kader van het convenant Hoogvliet worden uitgevoerd.

Bij deze beschouwing wordt ook de tijdelijke oplossing in het kader van de aanleg van de Botlekspoorwegtunnel betrokken; de "Digna Johanna Combi-variant. De ontwikkelingen van de A15 zijn een integraal onderdeel van deze deelstudie.

ITEM AR Aanscherpen aantal randvoorwaarden/uitgangspunten op het gebied van milieuhygiëne en landschap

opm: *Het is niet duidelijk welke normen als uitgangspunt voor de luchtkwaliteit en externe veiligheid worden bedoeld: de grenswaarden of de streefwaarden. De gemeente vraagt de streefwaarden als randvoorwaarde op te nemen.*

antw: Het betreffen hier grenswaarden voor externe veiligheid (individueel risico) en luchtkwaliteit en een oriënterende waarde voor groepsrisico. De grenswaarden zullen als randvoorwaarde gehanteerd worden. De oriënterende waarde voor het groepsrisico is uitgangspunt. Hiervan mag alleen goed gemotiveerd worden afgeweken.

opm: *De items "verbetering dwarsrelaties tussen natuurgebieden" en "geluidsbelasting in recreatiegebieden" worden niet gelijkwaardig behandeld in de studie. De verbetering van de dwarsrelaties wordt als randvoorwaarde, de geluidsbelasting als uitgangspunt gehanteerd!*

antw: In tegenstelling tot hetgeen op pagina 34 van de startnotitie vermeld staat gaat het hier over de verbetering van dwarsrelaties voor recreatie. De reden om de twee aspecten niet gelijkwaardig te behandelen is dat verbetering van dwarsrelaties wordt beschouwd als onderdeel van een optimale landschappelijke inpassing, hetgeen een uitgangspunt uit het SVV-II is. Voor het geluidsaspect geldt de Wet geluidshinder. Deze voorziet niet in maatregelen met betrekking tot recreatiegebieden.

ITEM AF Cumulatie-effecten milieu-hinder (in relatie tot dubbele doelstelling ROM-Rijnmond)

opm: *Cumulatie-effecten dienen in breder perspectief te worden gezien.*

antw: Het aandeel dat de alternatieven bijdragen aan bepaalde milieu-effecten wordt in beeld gebracht. Tevens wordt aangegeven welke andere bronnen bijdragen aan een bepaald milieu-effect (cumulatie) zodat een totaalbeeld van de milieubelasting in het gebied ontstaat. Eventuele mitigerende en compenserende maatregelen zullen zich echter alleen richten op bestrijding van het aandeel van de weg hierin.

12- Wijkraad voor Pernis

ITEM H Dubbele doelstelling ROM-Rijnmond

opm: *Het milieu-aspect wordt onderbelicht. De 'dubbele doelstelling' van het programma ROM-project Rijnmond komt onvoldoende tot haar recht. Het is niet terecht dat de bereikbaarheidsknelpunten een hogere prioriteit krijgen dan de eveneens geconstateerde milieu- en leefbaarheidsknelpunten. Knelpunten op het gebied van leefbaarheid worden weliswaar gesignaleerd, maar de oplossing daarvan is verwoord in de vorm van randvoorwaarden en uitgangspunten, te hanteren bij de uitwerking. Aangedrongen wordt om aandacht te besteden aan de oplossing van knelpunten op het gebied van ruimtelijke inrichting, milieuhygiëne en aan de verbetering van woon- en leefklimaat in de regio.*

antw: In het programma van ROM-project Rijnmond zijn ca. 50 projecten verenigd, verdeeld in een zestal aandachtsvelden, sommigen gericht op bereikbaarheid en economie, anderen gericht op ruimtelijke ordening en leefbaarheid. Deze projecten vormen een samenhangend geheel en geven SAMEN gestalte aan de 'dubbele doelstelling'.

Het project MARICOR, en dus ook dit project B.3.1 'Uitbreiding wegcapaciteit rijksweg 15' behoort tot de bereikbaarheidsprojecten (de B-projecten), derhalve staat het bereikbaarheidsaspect centraal. Het milieu- en leefbaarheidsaspect speelt uiteraard wel een zeer belangrijke rol. In andere ROM-projecten staat het leefbaarheidsaspect centraal.

ITEM AS Aandacht voor ROM-project E.2 Woningbouwmogelijkheden onder geldende normen en VROM-nota Stad en Milieu

opm: *De wijkraad voor Pernis vraagt om expliciet aandacht voor de samenhang met ROM-project E2, woningbouwmogelijkheden onder geldende normen. De wijkraad is van mening dat in de startnotitie onvoldoende aandacht wordt geschonken aan de relatie met de belevingskwaliteit van het stedelijk gebied.*

antw: ROM project-E2 betreft woningbouwmogelijkheden in relatie tot industrielaawaai. Als zodanig is er dus geen sprake van een relatie tussen de tracé/m.e.r.-procedure voor de rijksweg en dit ROM-project. Er zal overigens wel rekening worden gehouden met cumulatie-effecten van andere geluidsbronnen dan de weg. De bezorgdheid van de wijkraad voor het woon- en leefmilieu in Pernis is echter evident. De effecten van de te onderzoeken rijksweg alternatieven en varianten zullen nadrukkelijk in beeld worden gebracht, daarbij zal ook aandacht worden besteed aan andere effecten dan alleen geluidhinder.

ITEM AT A4-zuid moet als scenario in uitgangspunten

opm: De aanleg van A4-zuid zal de toename van de verkeersintensiteit op het traject Beneluxster - Vaanplein verminderen of tenietdoen. De resultaten berekeningen hiernaar kunnen wellicht leiden tot een derde alternatief met minder rijbanen.

antw: Er is op dit moment geen aanleiding om realisatie van A4 Hoogvliet - Klaaswaal in de uitgangspunten van deze studie op te nemen, zie het bestuurlijk besluit naar aanleiding van de studie MARICOR.

ITEM AU Aandacht voor toekomstige problemen op Beneluxster na aanleg 2e Beneluxtunnel

opm: Congestieproblematiek Beneluxster ontbreekt. Dooraanleg van tweede Beneluxtunnel verplaatsen de fileproblemen naar Beneluxster, gelegen in de wijk Pernis.

antw: Wordt opgenomen in studie.

ITEM AV Knelpunt 4 is ook van toepassing op Pernis

opm: Knelpunt 4, een lage ruimtelijke kwaliteit en opheenhoping van milieuhygiënische problemen, is tevens van toepassing op Pernis.

antw: Voor zover dit knelpunt relatie heeft met de ontwikkelingen met betrekking tot rijksweg 15 wordt het in beeld gebracht.

ITEM AW Ontbreken dwarsverbinding Pernis-Albrandswaard

opm: Knelpunt 5, het onderdruk staan van geplande recreatie gebieden, is tevens van toepassing op Pernis.

antw: Voor zover van toepassing op rijksweg 15 zal hieraan aandacht worden geschonken.

ITEM AX Knelpunten 6,7 en 8: lucht, geluid en externe veiligheid

opm: Verzoek om de ROM-reductiedoelstellingen ten aanzien van de cumulatie van stank, lucht geluid en veiligheid in de m.e.r.-richtlijnen te betrekken.

antw: Een overzicht van de effecten van de alternatieven op deze aspecten wordt in het MER gepresenteerd zodat een totaalbeeld van de milieubelasting in de omgeving van de weg ontstaat. Tevens wordt kort ingegaan op andere bronnen van vervuiling in het gebied.

opm: Verzoek om in het Meest Milieuvriendelijke Alternatief de belevingskwaliteit aandacht te besteden aan de belevingskwaliteit van het stedelijke gebied.

antw: Hieraan zal aandacht worden besteed.

opm: Vraag om de belevingskwaliteit van het stedelijk gebied als deelaspect in de MER te betrekken en als uitgangspunt bij het ontwerpen van alternatieven.

antw: De belevingskwaliteit wordt in de studie betrokken door regelmatig overleg met belanghebbenden. Informatie uit dit overleg wordt gebruikt ten behoeve van het integrale ontwerpproces en het beschrijven van de effecten op het stedelijke en landelijke gebied.

ITEM AY Onderzoek nadelige consequenties van doelgroepenstroken voor toegankelijkheid en bereikbaarheid van Pernis

opm: Onderzoek nadelige consequenties van doelgroepenstroken voor toegankelijkheid en bereikbaarheid van Pernis.

antw: In het verkeerskundig onderzoek zullen de effecten voor het onderliggend wegennet worden onderzocht. Een onderzoek naar de bereikbaarheid en toegankelijkheid van Pernis valt hieronder.

ITEM AZ Onderbouwing van stelling dat milieuknelpunten in andere ROM-projecten worden opgepakt

opm: Onderbouwing van stelling dat milieuknelpunten in andere ROM-projecten worden opgepakt.

antw: In het Plan van Aanpak ROM-project Rijnmond zijn onder groep D: Milieu en bedrijvigheid diverse projecten opgepakt die aanpak van milieuknelpunten beogen.

ITEM BA Alternatief met minder rijstroken als dat kan bij aanleg A4-zuid

zie item AT ook opgenomen bij deze brief

ITEM BB Bij MMA expliciet aandacht schenken aan belevingskwaliteit van stedelijk gebied (Pernis)
zie item AV ook opgenomen bij deze brief

ITEM BC Belevingsaspect stedelijk gebied moet apart te onderzoeken deelaspect worden en
uitgangspunt zijn bij ontwerpen van alternatieven
zie item AV ook opgenomen bij deze brief

13- EZH

ITEM BD Rekening houden met betrokken elektriciteitswerken EZH en melding maken in het MER
Opn: Verzoek om bij het opstellen van de m.e.r.-rapportage rekening te houden met betrokken
electriciteitswerken EZH en melding maken in het MER.

antw: Bij het ontwerpen van de alternatieven in het kader van de tracé/m.e.r.-procedure zal hiermee
rekening gehouden worden. Er zal overleg worden gezocht.

14- Bewonersvereniging Smitshoek-Zuid

ITEM BE Verbeteren van een aantal (straat)namen

opn: Op een aantal plaatsen in de Startnotitie worden verkeerde (straat)namen gebruikt.

antw: Wordt nota van genomen. In verdere rapportages zal hierop worden gelet.

ITEM BF Geluidmetingen doen bij Smitshoek-zuid

opn: Er dient met geluidsmetingen rekening te worden gehouden met de windrichting bij geluidsmetingen.

antw: In het geluidsonderzoek worden met de wettelijk verplichte rekenmethodes de geluidsniveaus
in de omgeving van de weg bepaald. Uit onderzoek is gebleken dat er vrijwel geen sprake is
van een overheersende windrichting. Er treden dus geen relevante effecten op het gemiddelde
geluidsniveau op.

ITEM BG Norm 'externe veiligheid' is randvoorwaarde en geen uitgangspunt

opn: Voldoen aan de norm voor externe veiligheid dient een randvoorwaarde te zijn en geen uitgangspunt.

antw: De grenswaarde voor individueel risico zal als randvoorwaarde worden gehanteerd. De oriënterende waarde voor groepsrisico als uitgangspunt.

ITEM BH Cumulatie-effecten 'externe veiligheid' worden niet onderzocht (blz 46)

opn: Er wordt geen rekening gehouden met cumulatie-effecten m.b.t. externe veiligheid.

antw: Een beschrijving van mogelijke domino-effecten in verband met de aanwezigheid van leidingen,
vaarwegen en de havenspoorlijn zal worden gegeven.

ITEM BI Invloed van luchtverontreiniging moet van meerdere alternatieven worden onderzocht

opn: De invloed op de luchtverontreiniging wordt slechts van één van de alternatieven beschreven.

antw: De invloed op luchtverontreiniging op alle alternatieven zal worden beschreven.

ITEM BJ In onderzoek meenemen sociale aspecten onderdoorgang bij Heulweg 1

Bewonersvereniging Smitshoek-Zuid

opm: Het is zinvol en noodzakelijk om de sociale veiligheid bij de Heulweg-route en de barrièrewerking in de tracé/m.e.r.-procedure mee te nemen.

antw: Dit zal in de studie worden betrokken.

ITEM BK Niet uitgaan van algehele sloop Smitshoek-zuid

opm: Niet uitgaan van algehele sloop van Smitshoek-Zuid

antw: Er wordt in de tracé/m.e.r.-procedure uitgegaan van de meest waarschijnlijk optredende situatie in 2010. Voorzover nu bekend is er geen reden om uit te gaan van algehele sloop van Smitshoek-Zuid.

15- Waterschap IJsselmonde

ITEM BL Handhaven waterkerende functie moet als voorwaarde worden opgenomen

opm: Het handhaven van de waterkerende functie dient als randvoorwaarde te worden meegenomen op blz. 34, ad 2, Ruimtelijke Ordening.

antw: De functie van waterkering wordt als randvoorwaarde in de studie opgenomen

16- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij

ITEM BM Aandacht besteden bij onderzoek aan rw15 voor mogelijkheden voor verbetering in ruimtelijke kwaliteit van recreatie- en natuurgebieden

opm: Verzoek om aandacht te besteden aan het onderzoeken van de mogelijkheden om maatregelen voor verbetering van de A15 tevens aan te wenden voor de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

antw: Aandacht voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit is een vitaal uitgangspunt bij de uitwerking van de alternatieven.

ITEM BN Toevoegen criteria waaraan de effecten worden beoordeeld op natuur, landschap en recreatie

opm: Verzoek aandacht te besteden aan criteria waaraan de effecten op natuur, landschap en recreatie in de m.e.r. worden beoordeeld.

antw: In de trajectnota/MER worden de effecten op natuur, landschap en recreatie getoetst op beoordelingscriteria, zoals bijvoorbeeld verstoring, versnippering en barrièrewerking.

17- Gemeente Rotterdam (zelfde reactie als 9a)

9b- Stadsregio Rotterdam > > > RWS-ZH**ITEM H Dubbele doelstelling ROM-Rijnmond**

opm: Het milieu-aspect wordt onderbelicht. De 'dubbele doelstelling' van het programma ROM-project Rijnmond komt onvoldoende tot haar recht. Het is niet terecht dat de bereikbaarheidsknelpunten een hogere prioriteit krijgen dan de eveneens geconstateerde milieu- en leefbaarheidsknelpunten. Knelpunten op het gebied van leefbaarheid worden weliswaar gesignaleerd, maar de oplossing daarvan is verwoord in de vorm van randvoorwaarden en uitgangspunten, te hanteren bij de uitwerking. Aangedrongen wordt om aandacht te besteden aan de oplossing van knelpunten op het gebied van ruimtelijke inrichting, milieuhygiëne en aan de verbetering van woon- en leefklimaat in de regio.

antw: In het programma van ROM-project Rijnmond zijn ca. 50 projecten verenigd, verdeeld in een zestal aandachtsvelden, sommigen gericht op bereikbaarheid en economie, anderen gericht op ruimtelijke ordening en leefbaarheid. Deze projecten vormen een samenhangend geheel en geven SAMEN gestalte aan de 'dubbele doelstelling'.

Het project MARICOR, en dus ook dit project B.3.1 'Uitbreiding wegcapaciteit rijksweg 15' behoort tot de bereikbaarheidsprojecten (de B-projecten), derhalve staat het bereikbaarheidsaspect centraal. Het milieu- en leefbaarheidsaspect speelt uiteraard wel een zeer belangrijke rol. In andere ROM-projecten staat het leefbaarheidsaspect centraal.

ITEM AC Aandacht voor woningbouwplannen in streekplan Rijnmond

opm: Het bestuur van de stadsregio Rotterdam wijst er op dat in de post VINEX-periode nog eens 21000 woningen in de regio Rotterdam zullen worden bijgebouwd. Voor de lokaties daarvan, met name op de linker Maasoever wijst de stadsregio op het bestaan van het streekplan Rijnmond.

antw: Van deze opmerkingen wordt kennis genomen, het streekplan zal bij de planstudiefase worden betrokken.

ITEM AF Cumulatie-effecten milieu-hinder (in relatie tot dubbele doelstelling ROM-Rijnmond)

opm: Cumulatie-effecten dienen in breder perspectief te worden gezien.

antw: Het aandeel dat de alternatieven bijdragen aan bepaalde milieu-effecten wordt in beeld gebracht. Tevens wordt aangegeven welke andere bronnen bijdragen aan een bepaald milieu-effect (cumulatie) zodat een totaalbeeld van de milieubelasting in het gebied ontstaat. Eventuele mitigerende en compenserende maatregelen zullen zich echter alleen richten op bestrijding van het aandeel van de weg hierin.

ITEM R Reconstructie Vaanplein en VINEX locatie

opm: Onduidelijkheid of het Vaanplein tot het studiegebied behoort. Aandacht voor het feit dat de gemaakte bestuurlijke afspraken in het kader van de PKB-herziening Vaanplein randvoorwaarde zijn. Dit betekent dat de volgende zaken niet ter discussie mogen worden gesteld:

- de Betuwefly-over
- het aantal bovengrondse verkeerslagen (3, inclusief maaiveld) op het Vaanplein
- het TramPlus-viaduct
- de overige verbindingen van en naar Midden-IJsselmonde.

Tijdige realisatie van de woningbouw en de daarbij horende voorzieningen is een absolute noodzaak. Een verzoek om de planstudiefase zo in te richten dat tijdige uitvoering van de afspraken uit het VINEX-convenant niet in gevaar komt.

antw: Het Vaanplein behoort tot het studiegebied van de tracé/m.e.r.-procedure. Gemaakte bestuurlijke afspraken zijn uitgangspunt voor deze studie. De bestuurlijke afspraken die zijn gemaakt in het kader van de PKB herziening Vaanplein zullen bij deze studie worden betrokken. De geplande, tijdige realisatie van woningbouw in Midden-IJsselmonde/Carnisseande hoeft, als gevolg van deze tracé/mer-procedure niet in gevaar te komen.

ITEM G Het woon-werkverkeer op rw 15 moet ook worden geacommodeerd

opm: De Botlek-corridor zal alle categorieën verkeer moeten verwerken, dus ook het woon-werkverkeer. Bij het niet (kunnen) verwerken van deze categorie verkeer zal dit uitwijken naar het onderliggend wegennet, hetgeen onaanvaardbaar is. Het openbaar vervoer is geen alternatief gebleken.

antw: In het rijksbeleid staat centraal: het verzekeren van een goede bereikbaarheid van economische centra en mainports.

In de startnotitie wordt voorrang gegeven aan het accommoderen van het havenverkeer. Het bevorderen van woon-werkverkeer per auto staat haaks op dit beleid, daarom wordt PRIMAIR gekeken naar vrachtverkeer, zakelijk verkeer en collectief personenvervoer (openbaar vervoer).

ITEM K Aandacht voor calamiteiten industrie > > > evacuatie

opm: Rijksweg 15 is de enige verbinding voor de Botlek corridor. Hierdoor vervult de weg een vitale rol bij de bereikbaarheid van ongevalslocatie en evacuatie zowel bij verkeerscalamiteiten als industriële calamiteiten. Zowel deelgemeente Hoogvliet als Stadsregio Rotterdam vragen nadrukkelijke aandacht voor dit item. Gemeente Rozenburg stelt dat de bereikbaarheid van het Rijnmondgebied voor hulp diensten een randvoorwaarde dient te zijn.

antw: RWS onderschrijft de zorg met betrekking tot een calamiteiten en evacuatieplan. Voor Hoogvliet wordt het ontwikkelen van een dergelijk plan op dit moment ter hand genomen door de studies die in het kader van het convenant Hoogvliet worden uitgevoerd.

Bij deze beschouwing wordt ook de tijdelijke oplossing in het kader van de aanleg van de Botlekspoorwegtunnel betrokken; de "Digna Johanna Combi-variant. De ontwikkelingen van de A15 zijn een integraal onderdeel van deze deelstudie.