

**TOETSINGSADVIES OVER HET MILIEUEFFECTRAPPORT  
RIJKSWEG 15, MAASVLAKTE - VAANPLEIN**

**21 DECEMBER 2000**

**INHOUDSOPGAVE**

<b>1. INLEIDING .....</b>	<b>1</b>
<b>2. OORDEEL OVER HET MER EN AANBEVELINGEN VOOR DE VERDERE BESLUITVORMING.....</b>	<b>2</b>
2.1 Algemeen.....	2
2.1.1 Gevoeligheid risicoberekeningen .....	2
2.1.2 Interne veiligheid .....	2
2.1.3 Onderliggend wegennet.....	3

## 1. INLEIDING

Rijkswaterstaat Zuid-Holland, de initiatiefnemer, heeft een trajectstudie uitgevoerd naar de mogelijkheden en consequenties van uitbreiding van de verkeerscapaciteit van het deel van RW 15 van de Maasvlakte tot Vaanplein. Hiervoor wordt de procedure volgens de Tracéwet gevolgd.

Bij brief van 16 oktober 2000<sup>1</sup> heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat (als coördinerend bevoegd gezag) de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 10 oktober 2000 ter inzage gelegd<sup>2</sup>.

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

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

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

- aan de richtlijnen van het MER<sup>5</sup>, zoals vastgesteld in april 1997;
- op eventuele onjuistheden<sup>6</sup>;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER<sup>7</sup>.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het Tracébesluit. Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

---

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

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

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

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

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

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

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

## **2. OORDEEL OVER HET MER EN AANBEVELINGEN VOOR DE VERDERE BESLUITVORMING**

### 2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie in het MER aanwezig** is. De alternatieven en varianten zijn goed uitgewerkt voor wat betreft de civieltechnische en verkeerskundige aspecten.

Echter het MER is moeilijk toegankelijk. Basisgegevens zijn in achterliggende (voor het publiek niet ter inzage gelegde) rapporten terug te vinden maar op een weinig toegankelijke manier in het MER verwerkt. Daarentegen is de inspraakkrant zeer overzichtelijk en publieksvriendelijk.

#### **2.1.1 Gevoeligheid risicoberekeningen**

Uit het deelonderzoek externe veiligheid (AVIV, d.d .31/7/98) blijkt dat de risicoberekeningen zijn gebaseerd op tellingen uitgevoerd op donderdag 17 april 1997. Deze steekproefgegevens zijn geëxtrapoleerd naar jaarintensiteiten door te vermenigvuldigen met een factor in de orde van grootte van 250 (werkdagen per jaar). Deze intensiteiten zijn vervolgens gehanteerd als basis voor de risicoberekeningen, met bepaalde aannamen omtrent de groei van het vervoersaanbod, mede afhankelijk van het type transport voor 2010. De uitkomsten hiervan geven een aanvaardbaar beeld van de bestaande risicosituatie en de ontwikkelingen daarin als de steekproef een voldoende omvang heeft. De representativiteit van de steekproef is aannemelijk voor producten die frequent vervoerd worden, zoals brandbaar gas. Transport van extreem toxische vloeistoffen (LT3) is blijkbaar eenmalig waargenomen op de wegvakken W08-W13 (tabel 8.3 pag. 63 Deelrapport Ruimtelijke Inrichting en Milieu). Een dergelijke incidentele waarneming leidt tot onzekerheid omtrent de bepaling van de huidige risicosituatie en de toekomstige ontwikkelingen daarin. Calamiteiten met dergelijke transporten worden gekenmerkt door relatief grote effectafstanden en een relatief kleine kans van optreden. Significante invloed op de maatgevende contouren voor het individueel risico wordt daarom niet verwacht. Onduidelijk is wat het effect is op de onzekerheidsmarge in de bepaling van het groepsrisico.

- De Commissie verwacht niet dat deze onzekerheid wezenlijke invloed heeft op de onderlinge vergelijkbaarheid van de verschillende alternatieven en varianten. De Commissie beveelt aan dat bij de verdere uitwerking van het voornemen aandacht besteed wordt aan mogelijke consequenties van bovengenoemde onzekerheid voor de beoordeling van de risicosituatie.

#### **2.1.2 Interne veiligheid**

Voor het intern risico (voor weggebruikers) ontbreken wettelijke normen waaraan kan worden getoetst. Het onderscheidend vermogen voor de berekende risico's (intern en extern) van de gehanteerde methodieken is minimaal, zeker in combinatie met de minimale verschillen tussen de relevante parameters voor de varianten. Specifiek voor overkapte weggedelen resteert wel een aanzienlijke onzekerheid. Deze is expliciet gemaakt voor het groepsrisico (kan groter of kleiner worden) maar geldt gegeven de beschreven scenario's (explosie aan het einde van de overkapping/tunnel) zeker ook voor de interne vei-

ligheid van de weggebruikers. Onduidelijk blijft op welke wijze dit aspect bij de afweging van varianten wordt betrokken.

- Vanwege het ontbreken van eenduidige modellering en het ontbreken van eenduidige criteria voor het bepalen van de interne veiligheid is het voor de Commissie op dit moment onduidelijk of er wezenlijke verschillen bestaan tussen de alternatieven en varianten voor het aspect interne veiligheid op deeltraject 3 indien er sprake is van overkluizing. De Commissie adviseert om voorafgaand aan de standpuntbepaling criteria te ontwikkelen voor de onderlinge vergelijking van alternatieven en varianten voor het aspect interne veiligheid zodat dit kan worden meegenomen in het besluit.

### **2.1.3 Onderliggend wegennet**

Voor het MER zijn de verkeersbelastingen op het onderliggend wegennet als gevolg van de activiteit berekend. Zoals inspraakreactie nr. 81 (bijlage 4) aangeeft wordt daar verder niet inhoudelijk op ingegaan. Mogelijke oplossingen voor knelpunten op het onderliggend wegennet worden niet aangegeven.

- De Commissie adviseert bij de standpuntbepaling aan te geven welke knelpunten zich als gevolg van de activiteit voortdoen op het onderliggend wegennet zodat in overleg met de instanties die voor het onderliggende wegennet verantwoordelijk zijn oplossingen hiervoor in een vroegtijdig stadium kunnen worden verkend.