



## Memo

Intern

Aan Commissie m.e.r.

Van Bredemeijer, Wouter / Policy & Planning

Kopie aan Projectteam Maasvlakte 2

Onderwerp **Reactie op het voorlopig toetsingsadvies concept- milieu  
effectrapport MV2**

Havenbedrijf Rotterdam N.V.

**Datum** 13 november 2017

**Telefoon** +31 (0)10 252 1977

**Fax** +31 (0)10 252 10 20

**E-mail**

WM.Bredemeijer@portofrotterdam.com

Op 13 september jl. ontvingen wij het voorlopig toetsingsadvies over het concept-MER voor het concept-ontwerp bestemmingsplan Maasvlakte 2 (2018). In dit memo geven we aan op welke wijze wij met de adviezen zijn omgegaan, eerst wordt ingegaan op de essentiële tekortkomingen, vervolgens op de overige opmerkingen en tot slot op aanvullende wijzigingen van het MER.

### A) Reactie op essentiële tekortkomingen:

1. *“De Commissie adviseert dus om in het definitieve MER in ieder geval aanvullende informatie te geven over de veiligheidsrisico’s van het vervoer van gevaarlijke stoffen”*

De commissie stelt dat onderzoek naar de vraag of de risicoplafonds van het Basisnet weg worden overschreden voldoende is toegelicht. Ze geeft aan dat essentiële informatie ontbreekt over externe veiligheidsrisico’s gekoppeld aan het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor en water.

#### **Aanpak MER Basisnet - Water**

In de effectbeoordeling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water is onvoldoende aangegeven wat de oorzaak is van de hogere vervoerseenheden. Daarnaast is in het MER niet beschreven waarom het onderzoek uit 2013 nog van toepassing is voor dit MER. Om in te gaan op het laatste punt. In de MER Havenbestemmingsplannen is het hele havengebied van MV2 tot en met de Waal-Eemhaven meegenomen in de effectbepaling. Hierbij is uitgegaan van een volledige vulling van alle bedrijfsterreinen. Ten aanzien van MV2 is voor het aspect Externe Veiligheid gekeken naar een chemie-scenario (470 ha) als een container-scenario (720 ha). Het bestemmingsplan Maasvlakte 2 (2018) maakt maximaal 371 ha chemie en maximaal 637 ha container mogelijk. Op grond daarvan is de effectbepaling van MV2 nog steeds van toepassing.

Voor het aspect externe veiligheid is het aandeel transport gevaarlijke stoffen gesteld op 100% van de passerende tankers in de huidige situatie. Het aantal passerende tankers bestaat uit transporten afkomstig uit de deelsegmenten minerale olieproducten (otm), chemische industrie (chi), biobased industrie (bbi), chemische producten (otc) en rafinaderijterminal (rat). Om de intensiteiten te kunnen gebruiken voor toetsing aan de referentiewaarden van het Basisnet Water, is een verdeling gemaakt naar stofcategorieën. De verdeelsleutel over de stofcategorieën is afgeleid van de transportintensiteiten uit de huidige situatie. Hier zijn vervolgens het aantal zeeschepen van kavels die ingevuld of een ander gebruik gaan kennen aan toegevoegd. Uit een analyse van HbR blijkt dat iedere bezoekende tanker 1,36 passages met gevulde (niet ontgaste) schepen oplevert. Dit komt omdat schepen doorgaans enkele vaarbewegingen in het havengebied maken, voordat zij het havengebied weer verlaten. Dit betreft een gemiddelde over de gehele haven. Het aantal tankers wordt daarom met een factor 1,36 verhoogd op te komen tot het aantal scheepspassages met lading. Op deze wijze is het aantal schepen met gevaarlijke stoffen bepaald.

**Water**

De berekende transportintensiteiten voor beide redeferentiesituaties en het planalternatief zijn getoetst aan de referentiewaarden die voor het Basisnet Water zijn vastgesteld. Het resultaat van de toetsing laat zien in hoeverre in de toekomstige situatie aan het Basisnet wordt voldaan. Uit de analyse uit het MER blijkt dat voor drie stofcategorieën (LF1, LF2 en LT3) sprake is van een (kleine) overschrijding van de referentiewaarden uit het Basisnet. Hierbij wordt opgemerkt dat het bij het Basisnet Water niet om een maximale gebruiksruimte gaat, maar om referentiewaarden. Indien referentiewaarden worden overschreden dient een nadere risicoanalyse uit te wijzen of aan risiconormering wordt voldaan. In het geval dat de berekende transportintensiteiten lager zijn dan de referentiewaarden, mag er zonder meer vanuit worden gegaan dat aan de risiconormering wordt voldaan.

Omdat er in het Basisnet Water geen relatie is tussen de ligging van de risicoplafonds en deze referentiehoeveelheden, is er ruimte om de referentiehoeveelheden te verhogen zonder dat dit tot verhoging van de risicoplafonds leidt. Naar aanleiding van de prognoses voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het **water** voor 2025 is in het Verslag over de wet Basisnet in 2015 aangekondigd dat de referentiehoeveelheden welke zijn opgenomen in de Regeling Basisnet, aangepast zullen worden. Dit voornemen is echter niet uitgevoerd, omdat als gevolg van de nieuwe Omgevingswet en onderliggende regelgeving de verplichting om bij ruimtelijke plannen het Groepsrisico te berekenen en te verantwoorden zal worden vervangen door een alternatieve methodiek. Daarnaast is, zoals u eveneens aangeeft, de breedte van de betreffende vaarwegen en de afstand ten opzichte van woonkernen zodanig dat de overschrijdingen van de referentiewaarden van het Basisnet Water niet zal leiden tot knelpunten in de omgeving. Op basis hiervan is besloten om voor de (kleine) overschrijdingen van de referentiewaarden van het Basisnet geen nadere risicoanalyse uit te voeren. Deze passage wordt aan het MER toegevoegd. Uit het in 2017 verschenen '*Rapport toetsing realisatiecijfers vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor aan de risicoplafonds Basisnet Versie inclusief alle realisatiecijfers Jaar: 2016*' blijkt dat in 2016 het aantal ketelwagenequivalenten nul is.

**Aanpak MER Basisnet - Spoor**

In de effectbeoordeling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het **spoor** is onvoldoende aangegeven wat de oorzaak is van de hogere vervoerseenheden. Daarnaast is in het MER niet beschreven waarom het onderzoek uit 2013 nog van toepassing is voor dit MER. Om in te gaan op het laatste punt. In de MER Havenbestemmingsplannen is het hele havengebied van MV2 tot en met de Waal-Eemhaven meegenomen in de effectbepaling. Hierbij is uitgegaan van een volledige vulling van alle bedrijfsterreinen. Ten aanzien van MV2 is voor het aspect Externe Veiligheid gekeken naar een chemie-scenario (470 ha) als een container-scenario (720 ha). Het bestemmingsplan Maasvlakte 2 (2018) maakt maximaal 371 ha chemie en maximaal 637 ha container mogelijk. Op grond daarvan is de effectbepaling van MV2 nog steeds van toepassing.

In de aanpak van het MER Havenbestemmingsplannen is voor de effectbepaling van Externe Veiligheid gekeken naar de totale, havenbrede doorvoer van gevaarlijke stoffen dit op basis van realisatiecijfers van ProRail. Per traject zijn vervolgens kentallen vastgesteld voor het aandeel van het transport van gevaarlijke stoffen van het totale transport. Hiervoor is gebruik gemaakt van de totale verkeersintensiteiten voor het transport over spoor voor de huidige situatie. Ook is een verdeelsleutel vastgesteld voor de verdeling van het transport van gevaarlijke stoffen over de verschillende stofcategorieën. Per traject zijn de kentallen als volgt vastgesteld:

1. Het aandeel transport gevaarlijke stoffen per traject is afgeleid uit het totale transport van gevaarlijke stoffen en de totale verkeersintensiteiten voor transport over spoor.
2. De verdeelsleutel over de stofcategorieën is afgeleid uit de transportintensiteiten van de huidige situatie.

Aan de hand van de vastgestelde kentallen voor het aandeel gevaarlijke stoffen en de verdeelsleutel over de categorieën gevaarlijke stoffen zijn per traject de transportintensiteiten voor gevaarlijke stoffen berekend voor de relevante zichtjaren.

Hierbij is het transport van/naar Maasvlakte 2 (MV2) separaat meegenomen. De reden

hiervoor is dat dit deelgebied een specifieke verdeelsleutel van transportintensiteiten over de stofcategorieën heeft. Ten aanzien van de verdeling over de verschillende stofcategorieën van deze treinen is gebruik gemaakt van de aantallen zoals opgenomen in het MER Bestemming MV2 uit 2007. Voor de referentiesituaties en de plansituatie zijn de totale berekende transportintensiteiten getoetst aan de maximale transportintensiteiten van het Basisnet. Het resultaat van de toetsing laat zien in hoeverre aan het Basisnet Spoor wordt voldaan.

### **Effect spoor**

#### *Stofcategorie B3*

In zowel referentiesituatie 1, referentiesituatie 2 en de plansituatie treedt een overschrijding op van stofcategorie B3 (zeer giftige gassen, bijvoorbeeld chloor) op de trajecten 'Maasvlakte West – Europoort' en 'Europoort – Botlek'. De oorzaak hiervan is dat in het Basisnet deze stof niet is voorzien op deze trajecten. Elk transport betekent dan een overschrijding. In dit stadium is het echter voor een deel nog onbekend welke bedrijven zich precies op Maasvlakte 2 zullen vestigen. Het is daarom op voorhand niet uit te sluiten dat zich incidenteel dergelijke transporten zullen voordoen.

Met het van kracht worden van het Basisnet heeft de minister een routeringsbesluit voor het spoorvervoer van chloor en ammoniak genomen. Het vervoer van chloor over alle spoorwegen wordt verboden, met uitzondering van het chloorvervoer van AKZO waarover reeds afspraken zijn gemaakt in het chloorconvenant. Op dit verbod zal ontheffing mogelijk zijn indien redelijkerwijs geen andere manier van vervoer mogelijk is én de minister van I&M van oordeel is dat het vervoer in het maatschappelijk belang noodzakelijk is. Het incidentele transport van stofcategorie B3 is daarom op voornoemde trajecten niet voorzien als regulier vervoer in het Basisnet. In de toekomst wordt dit transport gereguleerd via aan te vragen ontheffingen. Het transport van stofcategorie B3 is in het Basisnet op de overige trajecten wel voorzien. Het aantal ketelwagenequivalenten per jaar op deze trajecten is minimaal 540. Dit betekent dat elders op de havenspoorlijn voldoende ruimte is.

#### *Stofcategorie D4*

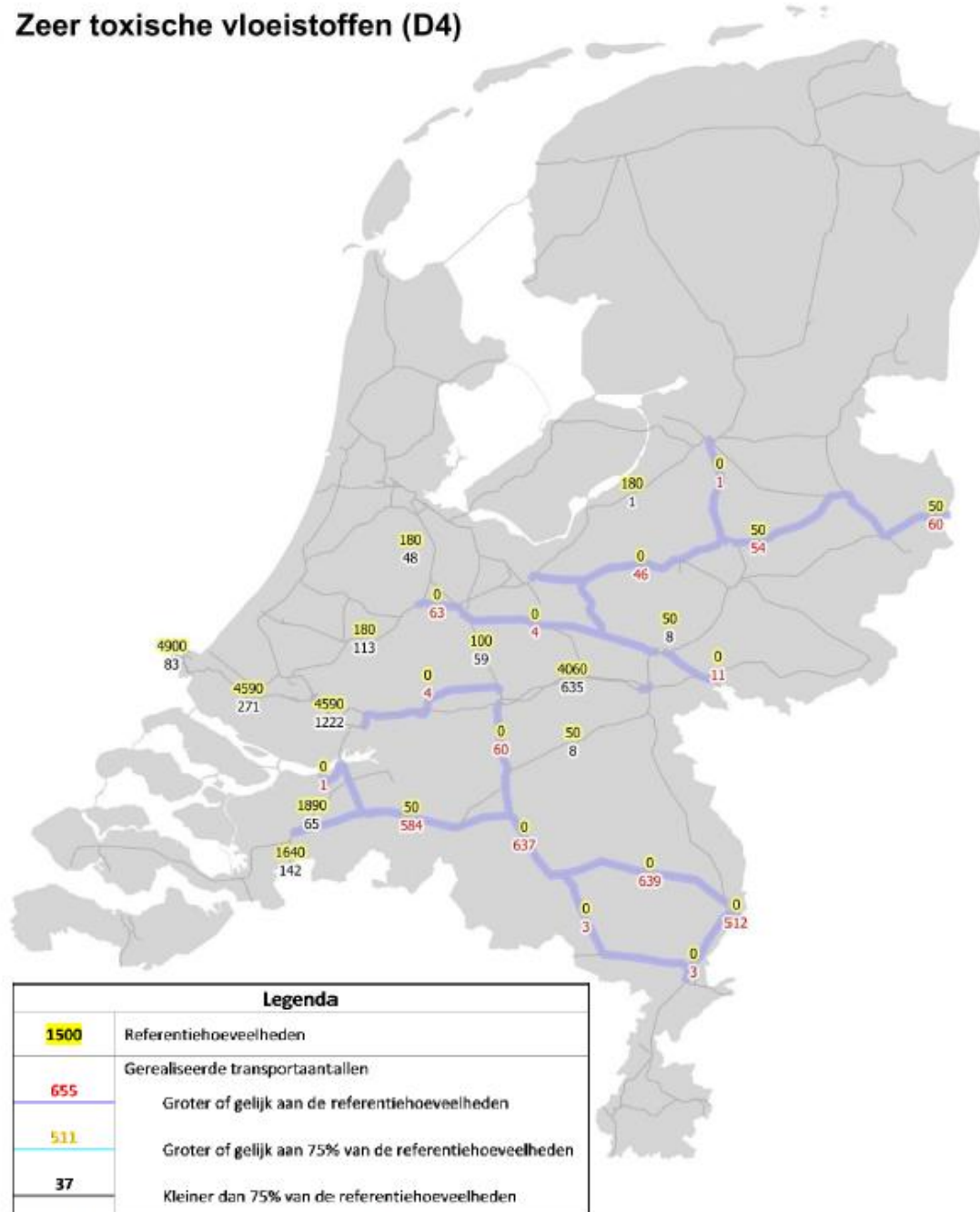
Verder treedt in zowel referentiesituatie 2 als de plansituatie een overschrijding op voor stofcategorie D4. Dit treedt op de trajecten 'Waalhaven Zuid aansluiting Noord - Barendrecht Vork' (31) en 'Barendrecht Vork - Barendrecht aansluiting' (29). Het gaat hier om een overschrijding van respectievelijk 4% en 7%.

De oorzaak van de overschrijdingen moet worden gezocht in de ontwikkeling van D4-transporten. In de toegepaste methodiek, zoals hiervoor beschreven, is uitgegaan van het genereren van spoortransport vanuit deelsegmenten die gevaarlijke stoffen kunnen gaan transporteren. Van de D4-transporten komt 5% van de Maasvlakte 2 en 95% uit de rest van het havengebied. De bijdrage vanuit het plangebied zelf is dan ook beperkt. Van de hogere vervoerseenheden komt 62% uit Maasvlakte 1, waarvan bijna de helft (46%) wordt bepaald door de ontwikkeling van één kavel op Maasvlakte 1. Dit betreft het deelsegment 'Deepsea' (dps). In de toegepaste methodiek is de huidige verdeling van de stofcategorieën toegepast. Hierbij valt een relatief groot aandeel in de stofcategorie D4.

Met het in werking treden van het Btev, met daaraan gekoppeld het Basisnet, wordt een monitoringsprogramma uitgevoerd. Hierdoor zullen mogelijke overschrijdingen tijdig worden gesignaleerd, waardoor eventuele bijsturing mogelijk is. Uit het in 2017 verschenen '*Rapport toetsing realisatiecijfers vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor aan de risicoplafonds Basisnet Versie inclusief alle realisatiecijfers Jaar: 2016*' blijkt dat er op de spoorvakken in het HIC voor de diverse stoffen nog voldoende ruimte is ten opzichte van de risicoplafonds uit het Basisnet Spoor. In onderstaand figuur zijn de realisatiecijfers voor stofcategorie D4 afgezet tegen de realisatiecijfers uit 2016. Hieruit blijkt dat het aantal ketelwagenequivalenten op dit moment ter hoogte van Kijfhoek circa 25% van de totaal beschikbare ruimte inneemt.



### Zeer toxische vloeistoffen (D4)



Figuur 9 : Transportgegevens stofcategorie D4

2. *“De Commissie adviseert dus om in het definitieve MER in ieder geval aanvullende informatie te geven over de locatie en beoogde omvang van broedplaatsen voor beschermde meeuwensoorten.”*

Zie aparte memo.

B) Reactie op overige adviezen:

3. *“Het ligt voor de hand om in het definitieve MER ook een inschatting te geven van de mate van doelbereik van de voorgenomen acties op het gebied van duurzaamheid met het oog op de ambities van de gemeente en daar bij aan te geven óf en welke aanvullende eisen in het bestemmingsplan c.q. de vergunningen gesteld kunnen of moeten worden mochten doelen niet gehaald worden.”*

In overleg tussen gemeente Rotterdam en Havenbedrijf Rotterdam is besloten om geen regels in het bestemmingsplan op te nemen voor duurzaamheid. Het opnemen van erkende maatregelen kan gelet op de snelheid van de ontwikkelingen snel achterhaald zijn. Te algemene regels vinden we niet wenselijk omdat deze niet leiden tot een eenduidig en voorspelbaar toelatingskader waardoor dit internationale bedrijven kan afschrikken.

Dat neemt niet weg dat het bestemmingsplan wel inzet op duurzame Maasvlakte 2. De manier waarop het bestemmingsplan bijdraagt aan duurzaamheid staat beschreven in tabel 3.2 van de plantoelichting. Zowel in het MER als het bestemmingsplan worden diverse maatregelen benoemd die invulling krijgen bij de ontwikkeling van Maasvlakte 2. In de tabel is ook beschreven op welke manier en met welke inzet we de duurzaamheidsambities denken te gaan bereiken:

- Bij de eerste contacten met bedrijven, zoals bij de gronduitgifte en de voorbereiding voor de aanvraag om een omgevingsvergunning, is de inzet om bedrijven zo duurzaam mogelijk te laten opereren.
  - Bedrijven die zich willen vestigen op Maasvlakte 2 (en overigens ook elders in het havengebied) of willen gaan uitbreiden op krijgen naast advies over milieu-, natuur en omgevingsvergunningen een duurzaamheidsadvies aangeboden. Hierin wordt voor het specifieke bedrijf ingegaan op de mogelijkheden die er zijn om de bedrijfsvoering, in brede zin, te verduurzamen. Er wordt gekeken naar duurzaam bouwen en gebruik, naar ook naar klimaatvriendelijke energietoepassingen, transport en grondstoffengebruik. Bijvoorbeeld zonnepanelen op daken, mogelijke uitwisseling van reststromen met nabij gelegen bedrijven, modal split, gecombineerd transport,.
- Er worden door HbR investeringen gedaan, maatregelen getroffen en middelen beschikbaar gesteld voor een duurzame haven.
  - Door het Havenbedrijf worden projecten geïnitieerd en ondersteund in het kader van de energietransitie. Concrete voorbeelden zijn de investering in de warmteleiding tussen Shell en het bestaande netwerk, de Waste2Chemicals fabriek, de testfase van zonnepanelen in de Slufter .
- Er worden door HbR investeringen gedaan in verband met de modal split.
  - Door het Havenbedrijf worden projecten geïnitieerd en ondersteund die tot doel hebben om de bereikbaarheid te waarborgen van alle vervoersmodaliteiten. Ook wordt ingezet op het verduurzamen van die modaliteiten. Voorbeelden zijn de verlegging van de havenspoorlijn (Theemwegtracé), verbeteren van de bevaarbaarheid van de Nieuwe Waterweg (door verdieping), stimuleren van schone binnenvaart, verbeteren van de logistiek, IT-projecten om de modal split in de haven te verbeteren, de interne containerroute.

- Gemeente en Havenbedrijf werken met bedrijfsleven en kennisinstututen samen om de transitie te kunnen maken naar de duurzaamste haven.
  - Concreet wordt samengewerkt in het concept SmartPort. Binnen SmartPort word onderzoek gedaan en worden producten ontwikkeld op het gebied van innovatie en digitalisering. Projecten zijn onder andere gericht op verbetering van de logistiek alsook elektrificering van de chemische industrie. Daarnaast werkt het bedrijfsleven zelf ook aan initiatieven voor een duurzame haven, verduurzaming van de bedrijfsprocessen en energietransitie via de brancheorganisatie Deltalinqs. Een voorbeeld daarvan is het plan om de opgewekte energie van windmolens op Maasvlakte 2 ter plekke te gaan gebruiken.
- De voortgang van de duurzaamheidsdoelen worden gemonitord en gerapporteerd in onder andere het jaarverslag van HbR alsook in het kader van het Convenant Visie en Vertrouwen.
  - Om te waarborgen dat het niet bij 'mogelijke' verduurzaming blijft, heeft het Havenbedrijf zichzelf een rapportageplicht opgelegd van zogenaamde Sustainable Development Goals (SDG). De SDG's zijn eind 2015 gelanceerd door de 193 VN-lidstaten en vormen de gedeelde agenda en een gemeenschappelijke taal van bedrijven en overheden om de problemen aan te pakken en de wereld van overmorgen samen vorm te geven.
  - Ook wordt gerapporteerd in de 'Staat van de haven', dit is het duurzaamheidsverslag over de haven zelf en geeft in cijfers weer hoe de haven van Rotterdam zich ontwikkelt. Het bevat indicatoren die de financieel economische betekenis van de haven laten zien, het vestigingsklimaat, de bereikbaarheid, de impact op het milieu en leefklimaat en de sociale context.
  - De Integrale Rapportage Visie en Vertrouwen maakt inzichtelijk in hoeverre de afspraken uit het convenant worden gerealiseerd en faciliteert daardoor een discussie aan de Tafel van Borging. Op grond van deze analyse kunnen de maatschappelijke organisaties het bevoegd gezag adviseren om aanvullende of alternatieve maatregelen te nemen. Ook kunnen in het verlengde van de bespreking aanvullende afspraken worden gemaakt.

4. *“Het ligt voor de hand om in het definitieve MER ook na te gaan of de verlichting van de 6 MW windturbines (tiphoogte > 150 m) leidt tot een onderscheidend effect tussen de twee onderzochte opstellingen van windturbines.”*

Onderstaande passage is opgenomen in het hoofdstuk Landschap en Recreatie. De eindbeoordeling wijzigt niet en de plansituatie blijft ten opzichte van referentiesituatie op dit punt licht negatief ('-').

De verschillen tussen beide varianten zijn overdag beperkt, de visuele invloed van de haven neemt daarbij waarneembaar toe. 's Nachts zijn de verschillen tussen beide varianten groter. De 3MW turbines zijn lager dan 150 m. Voor deze turbines is alleen verlichting – obstakelmarkering voor de luchtvaart - noodzakelijk waar ze minder dan 120 meter van de Nieuwe Waterweg af staan (Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2016 : Informatieblad Aanduiding van windturbines en windparken op het Nederlandse vasteland). De 6 MW turbines zullen echter alle gemarkeerd moeten worden, vanwege een tiphoogte groter dan 150 m. 's Nachts zijn ook de gevulde kavels waaronder die met containerterminals op Maasvlakte 2 verlicht. Deze verlichting is aanzienlijk, maar blijft wel lager dan de gondel (het hoogste vaste punt van de turbine) waarop de nachtverlichting van de windturbines wordt geplaatst. Dit betekent dat de verlichting van de windturbines afzonderlijk zichtbaar zal zijn. Vooral bij heldere nachten zal deze verlichting van veraf zichtbaar en beleefbaar zijn, waarbij de verlichting vanaf Hoek van Holland vooral de uiterste punt van Maasvlakte 2 zal markeren. De 3 MW variant

behoeft geen extra verlichting, waardoor van deze variant 's nachts geen effect op openheid aan zee, en uitzicht vanaf de stranden verwacht wordt.

5. *“Het ligt voor de hand om in het definitieve MER ook een meer publieksvriendelijke samenvatting op te nemen.”*

De 'technische' samenvatting is vervangen door een heldere en toegankelijke publieksvriendelijke samenvatting.

6. *“De Commissie adviseert bij de besluitvorming te verduidelijken hoe binnen de PAS-systematiek met extra verkeersstromen ten gevolge van het bestemmingsplan wordt omgegaan.”*

Dit wordt opgenomen in de nieuwe versie van het MER.

7. *“De Commissie adviseert om na te gaan of cumulatieve effecten van microverontreinigingen in het oppervlaktewater op termijn kunnen gaan conflicteren met de Wet natuurbescherming.”*

Een lozing is pas toelaatbaar wanneer uit de emissie-immissietoets blijkt dat er geen gevolgen zijn voor de chemische en ecologische kwaliteit van het ontvangende water. Toepassing van de immissietoets geeft onder meer invulling aan de doelstellingen van de Europese Kaderrichtlijn Water. Het gaat hierbij vooral om het beschermen en verbeteren van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen. Het bevoegd gezag kijkt of de lozing in lijn is met de maximaal toelaatbare belasting op het oppervlaktewaterlichaam (de immissieruimte).

Door op deze wijze te toetsen wordt steeds tegen de actuele achtergrondtoestand getoetst, wat betekent dat alle voorgaande vergunde lozingen steeds opnieuw bij een nieuwe vergunning worden betrokken. Op die manier, met toepassing van normen die de ecologische waterkwaliteit borgen, is de zekerheid verkregen dat onder de Waterwet vergunde lozingen nooit kunnen leiden tot een onaanvaardbare verslechtering van de waterkwaliteit. Deze tekst zal toegevoegd worden aan de teksten in het MER.

8. *“De Commissie adviseert om bij de vergunningverlening voor realisatie van de windturbines na te gaan wat de cumulatieve effecten zijn voor beschermde vogelsoorten anders dan Natura 2000 soorten.”*

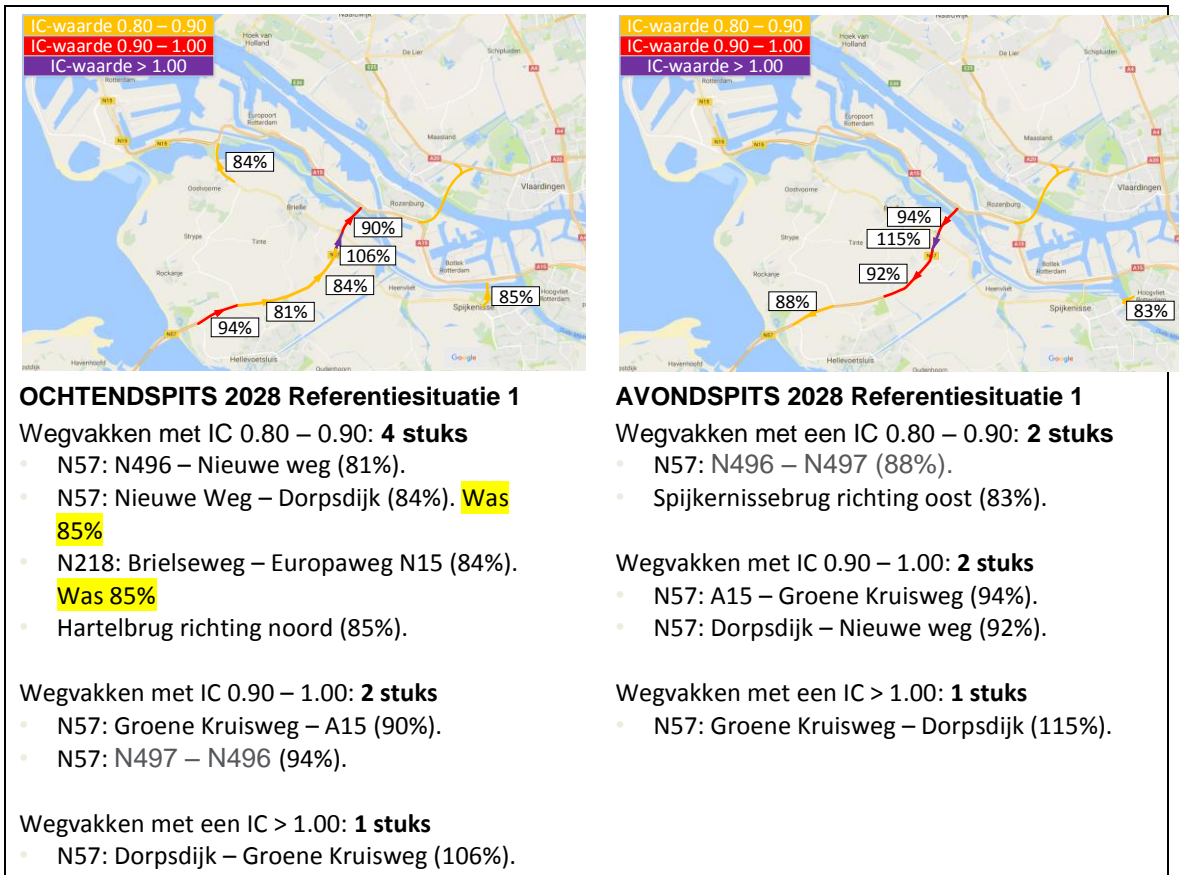
Dit aspect is onderdeel van het project en de bijbehorende projectMER.

### C) Aanvullende wijzigingen MER

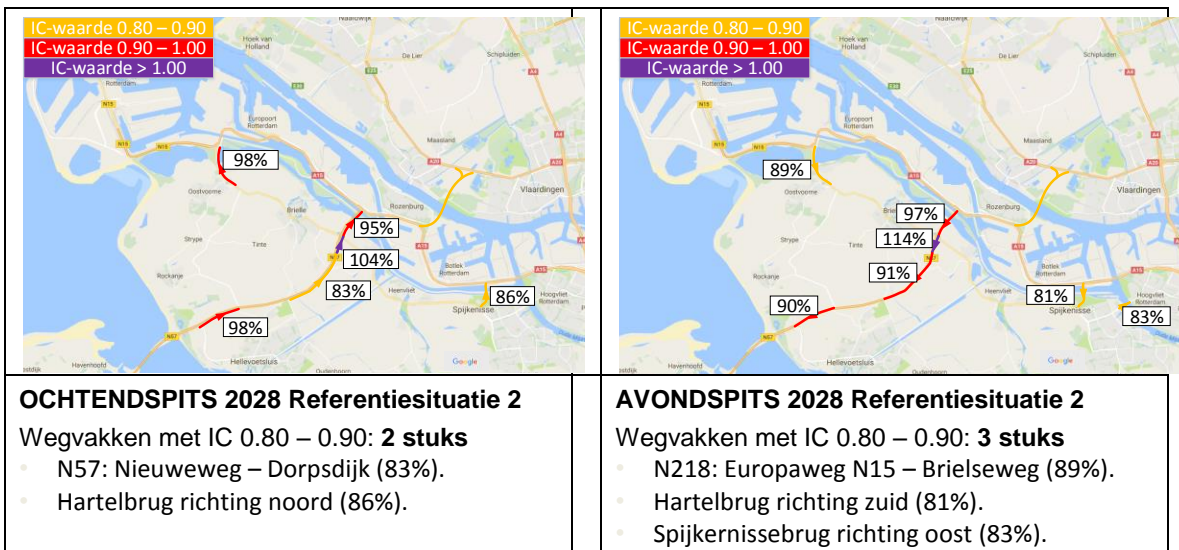
#### Aanpassing verkeerscijfers

Bij nadere bestudering van de gehanteerde uitgangspunten kwamen wij tot de ontdekking dat de vergunde situatie niet goed is meegenomen in het MER. Dit blijkt geen consequenties te hebben voor de bereikbaarheid evenmin voor de aspecten luchtkwaliteit, gezondheid en PAS. Ter illustratie zijn hieronder de aangepaste cijfers voor wegverkeer opgenomen, welke doorgevoerd worden in het MER. Concreet gaat het om een toename van 2.000 vrachtwagens in elke situatie. Het aantal personenauto's neemt in referentiesituatie 1 met honderd af en in referentiesituatie 2 en de plansituatie met ongeveer 400 toe. Per situatie zijn met een gele arcering de wijzigingen

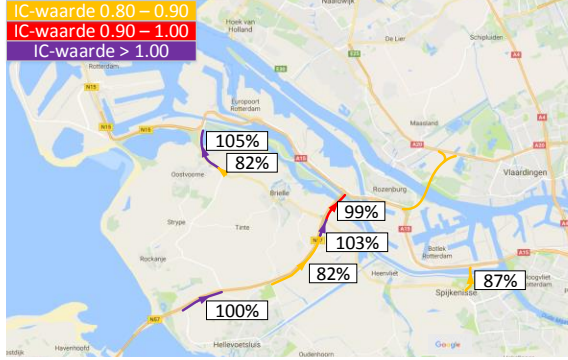
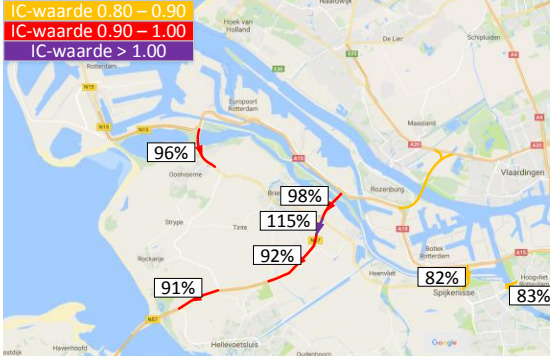
weergegeven. De conclusies van onze analyse verschillen daarmee niet. We veronderstellen daarom dat het eerdere advies van de commissie m.e.r. daarmee ook gelijk blijft en vragen of de commissie dit kan bevestigen.”



Figuur 1 IC-waarde Referentiesituatie 1 (2028) links ochtendspits - rechts avondspits. - Bron: RVMK 3.1





<p>Wegvakken met IC 0.90 – 1.00: <b>3 stuks</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>N57: Groene Kruisweg – A15 (95%)</li> <li>N57: N497 – N496 (98%).</li> <li>N218: Brielseweg – Europaweg N15 (98%).</li> </ul> <p>Wegvakken met een IC &gt; 1.00: <b>1 stuks</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>N57: Dorpsdijk – Groene Kruisweg (104%).</li> </ul>	<p>Wegvakken met een IC 0.90 – 1.00: <b>3 stuks</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>N57: N496 – N497 (90%).</li> <li>N57: Dorpsdijk – Nieuweweg (91%).</li> <li>N57: A15 – Groene Kruisweg (97%). <b>Was 96%</b></li> </ul> <p>Wegvakken met een IC &gt; 1.00: <b>1 stuks</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>N57: Groene Kruisweg – Dorpsdijk (114%).</li> </ul>
<p>IC-waarde 0.80 – 0.90 IC-waarde 0.90 – 1.00 IC-waarde &gt; 1.00</p>  <p><b>OCHTENDSPITS 2028 Plan</b></p> <p>Wegvakken met IC 0.80 – 0.90: <b>3stuks</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>N57: Nieuweweg – Dorpsdijk (82%).</li> <li>N218: Westvoorneweg – Brielseweg (82%).</li> <li>Hartelbrug richting noord (87%).</li> </ul> <p>Wegvakken met IC 0.90 – 1.00: <b>1 stuks</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>N57: Groene Kruisweg – A15 (99%).</li> </ul> <p>Wegvakken met een IC &gt; 1.00: <b>3stuks</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>N57: Dorpsdijk – Groene Kruisweg (103%).</li> <li>N57: N497 – N496 (100%).</li> <li>N218: Brielseweg – Europaweg N15 (105%).</li> </ul> <p><b>Was 104 %</b></p>	<p>IC-waarde 0.80 – 0.90 IC-waarde 0.90 – 1.00 IC-waarde &gt; 1.00</p>  <p><b>AVONDSPITS 2028 Plan</b></p> <p>Wegvakken met IC 0.80 – 0.90: <b>2 stuks</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hartelbrug richting zuid (82%).</li> <li>Spijkernissebrug richting oost (83%).</li> </ul> <p>Wegvakken met een IC 0.90 – 1.00: <b>4 stuks</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>N57: A15 – Groene Kruisweg (98%). <b>Was 97%</b></li> <li>N57: Dorpsdijk – Nieuweweg (92%).</li> <li>N57: N496 – N497 (91%).</li> <li>N218: Europaweg N15 – Brielseweg (96%).</li> </ul> <p>Wegvakken met een IC &gt; 1.00: <b>1 stuks</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>N57: Groene Kruisweg – Dorpsdijk (115%).</li> </ul>