



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Rijksstructuurvisie

Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding

Plan-MER Nieuwe Westelijke Oeververbinding Deelrapport A: Nota van Antwoord

Nota van Antwoord op de zienswijzen op het voornemen tot het opstellen
van een Rijksstructuurvisie en de notitie Reikwijdte en Detailniveau NWO



Nota van Antwoord

Zienswijzen op het voornemen een Rijksstructuurvisie 'Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding' op te stellen en op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Nieuwe Westelijke Oeververbinding.

Colofon

Uitgegeven door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Opgesteld door	Project NWO
Datum	April 2013
Status	Definitief
Versienummer	2.0
HB-nummer	2025160

Inhoudsopgave

Inleiding en leeswijzer 3

1 Voornemen opstellen Rijksstructuurvisie 5

2 Rotterdam Vooruit 9

2.1 Algemeen 9

2.2 Projecten Rotterdam Vooruit aan de oostzijde van Rotterdam 12

3 Nut en Noodzaak 17

4 Reikwijdte 21

4.1 Scope van het onderzoek 21

4.2 Relatie met het verkeersnetwerk buiten de Regio Rotterdam 24

4.3 Relatie met het verkeersnetwerk binnen de Regio Rotterdam 28

5 Detailniveau 36

5.1 Algemeen 36

5.2 Detailniveau milieu- en natuureffecten 50

6 Tracé 60

7 Inpassing 75

8 Ontwerp 79

9 Leefomgeving 85

10 Proces 89

11 Financiën 109

11.1 Tolheffing 109

11.2 Financiering NWO 110

11.3 Ruimte, economie en leefbaarheid 111

12 Overige onderwerpen 113

Verklarende woordenlijst 117

Inleiding en leeswijzer

Inleiding

Het voornemen voor het opstellen van een Rijksstructuurvisie "Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding" en de notitie Reikwijdte en Detailniveau Nieuwe Westelijke Oeververbinding hebben van 12 januari tot en met 22 februari 2011 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode kon een ieder een zienswijze indienen bij het Centrum Publieksparticipatie.

Op het voornemen zijn 221 zienswijzen binnengekomen, waarvan 90 unieke, dat wil zeggen: inhoudelijk van elkaar verschillende reacties. 131 personen hebben de zienswijze van een ander mede ondertekend; dit is het geval bij 6 zienswijzen. In deze Nota van Antwoord zijn alle zienswijzen gecategoriseerd, gebundeld en voorzien van een antwoord.

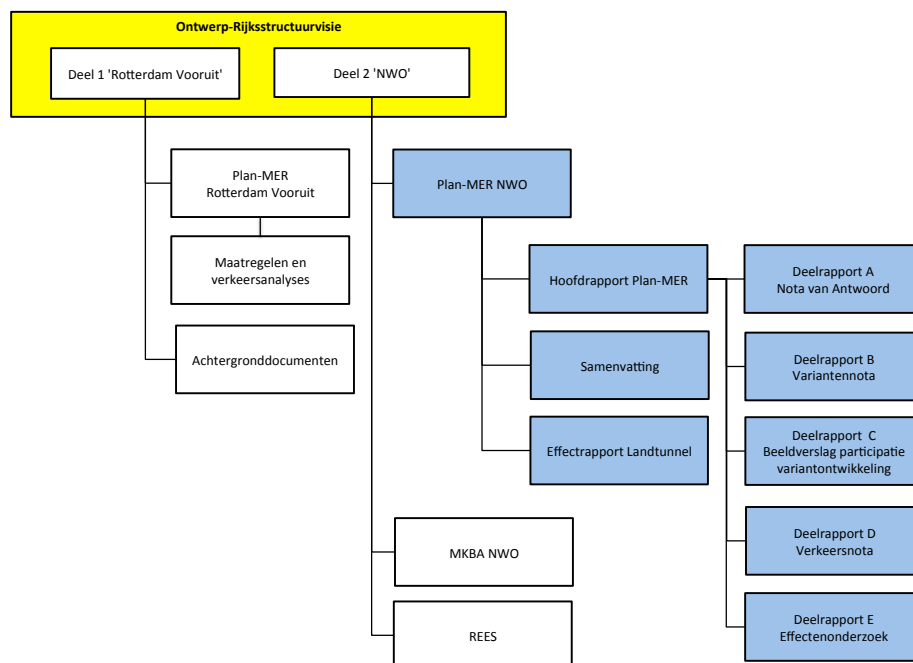
Leeswijzer

In deze Nota van Antwoord worden de tijdens de inspraakperiode binnengekomen unieke reacties behandeld. Iedere zienswijze is door het Centrum Publieksparticipatie voorzien van een registratienummer, vanwege de bescherming van de privacy van de indieners. Achter in deze nota vindt u een tabel met daarin, op volgorde van registratienummer, de verwijzing naar het paginanummer waar het antwoord is te vinden. Bij de reacties die meerdere onderwerpen omvatten, wordt naar verschillende pagina's verwezen. Aan het einde van deze nota is een verklarende woordenlijst voor technische begrippen en afkortingen opgenomen.

De Nota van Antwoord heeft de volgende onderwerpen:

- Hoofdstuk 1 Voornemen opstellen Rijksstructuurvisie: zienswijzen over het voornemen om een Rijksstructuurvisie "Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding" op te stellen.
- Hoofdstuk 2. Rotterdam Vooruit: zienswijzen over MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit en de daaruit resulterende projecten, met uitzondering van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding.
- De hoofdstukken 3 tot en met 9 hebben betrekking op de Nieuwe Westelijke Oeververbinding:
 - o Hoofdstuk 3. Nut en Noodzaak: zienswijzen over nut en noodzaak;
 - o Hoofdstuk 4. Reikwijdte: zienswijzen over de inhoud van het Plan-MER;
 - o Hoofdstuk 5. Detailniveau: zienswijzen over de diepgang van het Plan-MER;
 - o Hoofdstuk 6. Tracé: zienswijzen over de (keuze tussen) verschillende tracés;
 - o Hoofdstuk 7. Inpassing: zienswijzen over de inpassing van tracés;
 - o Hoofdstuk 8. Ontwerp: zienswijzen over het ontwerp van tracés;
 - o Hoofdstuk 9. Leefomgeving: zienswijzen over de landschappelijke, natuur- en milieueffecten van tracés.
- Hoofdstuk 10. Proces: zienswijzen over het proces van Rotterdam Vooruit, het voornemen tot het opstellen van een Rijksstructuurvisie en een Plan-MER Nieuwe Westelijke Oeververbinding.
- Hoofdstuk 11. Financiën: zienswijzen over financiële aspecten van een Rijksstructuurvisie of een Nieuwe Westelijke Oeververbinding.
- Hoofdstuk 12. Overige onderwerpen: zienswijzen over onderwerpen die niet passen onder één van bovenstaande hoofdstukken.

In de beantwoording van de zienswijzen wordt regelmatig verwezen naar het Plan-MER en de achtergronddocumenten. In onderstaand schema wordt aangegeven om welke documenten het gaat:



Figuur 1: De Ontwerp-Rijksstructuurvisie in relatie tot het Plan-MER Rotterdam Vooruit en het Plan-MER NWO (blauwe blokken)

1 Voornemen opstellen Rijksstructuurvisie

Insprekers zijn positief over het voornemen om een Rijksstructuurvisie op te stellen. De NWO draagt bij aan betere bereikbaarheid en verkeersdoorstroming in de regio Westflank en daarmee aan de bereikbaarheid van de gemeente Westland en Greenport Westland-Oostland. Een goede bereikbaarheid van het glastuinbouwcluster en van de afzetgebieden voor producten is voor de economie van Greenport Westland-Oostland van levensbelang. Gezien de huidige en te verwachten verkeerssituatie is snelheid geboden.

018, 026, 029, 048

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. De betere bereikbaarheid van Greenport Westland is één van de doelstellingen van een NWO.

Insprekers juichen een Rijksstructuurvisie toe omdat de losse delen hiervan, 'Masterplan Rotterdam Vooruit', de 'visie op de NWO', 'Brienenoord- en Algeracorridor' en de 'verkenning A20/A15' telkens delen bevatten waarin de hete brei vooruit wordt geschoven en waarbij Ridderkerk steeds tussen wal en schip valt.

Insprekers vinden dat in de visie op de NWO de voornoemde rapporten in zijn geheel (en niet alleen delen daarvan) mee moeten worden genomen, evenals de ontwikkeling van Nieuw-Reijerwaard en het plan Deltapoort. Ook als dit betekent dat de plannen voor de NWO even moeten blijven rusten om de andere delen eerst voor te bereiden. Laat het een geheel worden. Insprekers willen graag zien dat in de Rijksstructuurvisie wordt nagedacht over hoe en waar bedrijven zich mogen vestigen, zodat onnodig transport over grote afstanden niet voorkomt.

024, 025

Het bevoegd gezag neemt kennis van het standpunt van de inspreker. Zoals reeds is aangegeven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit behoort de ontwikkeling van Nieuw-Reijerwaard tot de referentiesituatie van de MIRT-Verkenning. De Gebiedsvisie Oost-IJsselmonde van het project Deltapoort loopt de parallel aan de ontwikkeling van de Rijksstructuurvisie. De MIRT-Verkenning (en daarmee de Rijksstructuurvisie) bevat een door Rijk en regio gedeelde visie op de bereikbaarheid van de regio.

Inspreker is verheugd dat er een Rijksstructuurvisie wordt opgesteld. Het is een concrete stap in de richting van een beslissing die van groot belang is voor het verbeteren van de bereikbaarheid binnen de provincie Zuid-Holland, in het bijzonder in de regio Rotterdam. Inspreker is van mening dat het belangrijk is een beslissing over de NWO in te bedden in een integrale visie over regionale en bovenregionale ontwikkelingen zoals vastgelegd in het Masterplan Rotterdam Vooruit en in de provinciale structuurvisie.

028

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. Bij de besluitvorming houdt het bevoegd gezag rekening met de ontwikkelingen in de Zuidvleugel en met de vigerende provinciale structuurvisie. In de Rijksstructuurvisie wordt de beslissing over de NWO ingebed in de integrale visie, zoals vastgelegd in het Masterplan Rotterdam Vooruit.

Insprekers vinden de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en het besluit om een Rijksstructuurvisie op te stellen een belangrijke stap op weg naar de verbetering van de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven en de hele Rotterdamse regio. Insprekers zijn groot voorstander van een spoedige aanleg van de NWO.

032, 054

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. Een betere bereikbaarheid van de regio is één van de doelstellingen van een NWO.

Insprekers vinden dat de Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en NWO met de Rijksstructuurvisies Haaglanden, Plan-MER A4 passage en 'Poorten en Inprikkers' in een visie moeten worden geïntegreerd, omdat zowel voor burgers als verkeerstechnisch (en benodigde investeringen) tussen beide visies erg veel verbanden zijn. Die verbanden komen, zeker voor de betrokken burgers, niet voldoende aan de orde als beide studies los worden gezien. Met een integrale studie krijgen burgers het overzicht, zodat ook zij in staat gesteld worden een echte keuze te maken. Hiermee wordt voorkomen dat dezelfde projecten verschillend beoordeeld worden en wordt voorkomen dat tegenstrijdige conclusies getrokken worden in beide visies.

035, 079

Het bevoegd gezag is van mening dat er geen aanleiding is om de lopende MIRT-Verkenningen in de regio's Rotterdam en Den Haag verder te integreren. Bij het analyseren van de mobiliteitsproblemen in de Rotterdamse regio is in de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit ook naar de samenhang met de regio Haaglanden gekeken, en vice-versa. Dit is terug te zien in deel 1 van de Rijksstructuurvisie en de uitgevoerde gevoeligheidsanalyses zoals opgenomen in het Plan-MER NWO. Uit de MIRT-Verkenningen Rotterdam en Haaglanden bleek dat de twee regio's ieder hun eigen mobiliteitsproblemen kennen. Op basis van dit inzicht is door het bevoegd gezag besloten om twee aparte, maar onderling afgestemde rijksstructuurvisies op te stellen. Tot slot is in 2012, op verzoek van de Tweede Kamer, het rapport "Integrale verkeersanalyse Zuidvleugel Randstad" opgesteld. In dit rapport is de (integrale) visie op de Zuidvleugel beschreven als ook het door de inspreker voorgestelde overzicht en samenhang van de studies. Dit rapport bevestigt de eerder opgedane inzichten. Dit rapport is te downloaden via <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2012/08/30/integrale-verkeersanalyse-zuidvleugel-randstad.html>

Inspreker dringt erop aan de Notitie Reikwijdte en Detailniveau te wijzigen en in de op te stellen Rijksstructuurvisie zowel de MIRT-Verkenning Haaglanden als de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit, voor wat betreft de NWO, in samenhang te onderzoeken.

049

Het bevoegd gezag is van mening dat er geen aanleiding is om de lopende MIRT-Verkenningen in de regio's Rotterdam en Den Haag verder te integreren. Bij het analyseren van de mobiliteitsproblemen in de Rotterdamse regio is in de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit ook naar de samenhang met de regio Haaglanden gekeken en vice-versa. Dit is terug te zien in deel 1 van de Rijksstructuurvisie en de uitgevoerde gevoeligheidsanalyses zoals opgenomen in het Plan-MER NWO. Uit de MIRT-Verkenningen Rotterdam en Haaglanden bleek dat de twee regio's ieder hun eigen mobiliteitsproblemen kennen. Op basis van dit inzicht is besloten om twee aparte, maar onderling afgestemde rijksstructuurvisies op te stellen.

Insprekers vinden dat de ontwikkelingen in de Rijksstructuurvisie voor Haaglanden en in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau met elkaar in verband moeten worden gezien en ontwikkeld. Insprekers vinden het ondenkbaar dat de verkeersproblemen op de Rotterdamse Ruit niet in samenhang worden gezien met de ontwikkelingen in de nabij gelegen Haagse regio. Een studie naar een NWO zonder deze samenhang vindt inspreker ondeugdelijk. Insprekers verzoeken de Notitie Reikwijdte en Detailniveau aan te passen en in de op te stellen Rijksstructuurvisie zowel de MIRT-Verkenning Haaglanden, als de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit in samenhang te onderzoeken, in ieder geval voor wat betreft de NWO.

015, 020, 027, 047, 049, 051, 062, 064, 065, 066, 076, 078, 086

Bij het analyseren van de mobiliteitsproblemen in de Rotterdamse regio is in de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit ook naar de samenhang met de regio Haaglanden gekeken en vice-versa. Dit is ook terug te zien in deel 1 van de Rijksstructuurvisie en de uitgevoerde gevoeligheidsanalyses zoals opgenomen in het Plan-MER NWO. Omdat de twee regio's ieder wel hun eigen mobiliteitsproblemen kennen, is besloten om twee aparte (maar onderling afgestemde) rijksstructuurvisies op te stellen. Als onderdeel van de verkenning is verder een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd naar de effecten van realisatie van zowel de NWO als bepaalde maatregelen uit de MIRT-Verkenning Haaglanden. Tot slot is in 2012, op verzoek van de Tweede Kamer, het rapport "Integrale verkeersanalyse Zuidvleugel" opgesteld. In dit rapport is de (integrale) visie op de Zuidvleugel beschreven als ook het door de insprekers voorgestelde overzicht en samenhang van de studies. Dit rapport bevestigt de eerder opgedane inzichten. Dit rapport is te downloaden via <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2012/08/30/integrale-verkeersanalyse-zuidvleugel-randstad.html>

Insprekers steunen het verankeren van de resultaten uit het Masterplan Rotterdam Vooruit in de Rijksstructuurvisie om zo impulsen te geven aan het aanpakken van de files, aan een goed woon- en leefklimaat en aan het versterken van de internationale concurrentiepositie van de Rotterdamse regio.

Insprekers benadrukken de noodzaak tot snelle aanleg van zowel de geplande als de nieuwe infrastructuurprojecten. Uit berekeningen is gebleken dat ondanks geplande cruciale projecten zoals de verbreding A15 Maasvlakte-Vaanplein, A4 Delft-Schiedam en A13/A16, er nog steeds een groot aantal infraprojecten nodig is om de Rotterdamse regio in de periode 2020-2040 bereikbaar te houden. Als meest prominent 'nieuw' project noemt inspreker de NWO, maar ook projecten als de doorstroming op de Brienenoord- en Algeracorrider, de verbreding van de A15 in de Drechtstreek, de A20 bij Nieuwerkerk aan den IJssel, Openbaar vervoer op Zuid en de A4 Hoogvliet-Klaaswaal zijn cruciaal.

045, 053

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. Betere bereikbaarheid van de regio is één van de doelstellingen van een NWO. De A4 Hoogvliet-Klaaswaal en de verbreding van de A15 in de Drechtsteden zijn niet opgenomen als projecten in de voorliggende Rijksstructuurvisie. Van de vele mogelijke projecten is op grond van de resultaten uit de verkenning, en de beschikbare financiële kaders een prioritering bepaald.

Het verankeren van de resultaten uit het Masterplan Rotterdam Vooruit in de Rijksstructuurvisie ondersteunt inspreker volledig. Inspreker vindt dat uit de informatie blijkt dat belangrijke aandacht in ieder geval behoeven de NWO, de doorstroming op de Brienenoord- en Algeracorridor, de verbreding van de A15 in de Drechtsteden, de A20 Rotterdam-Gouda, openbaar vervoer op Zuid en de A4 Hoogvliet-Klaaswaal. Een heldere en zorgvuldig tot stand gekomen Rijksstructuurvisie biedt hiervoor een belangrijke basis. Inspreker vindt dat zo snel mogelijk met het opstellen van de Rijksstructuurvisie moet worden begonnen. Een Rijksstructuurvisie biedt de basis voor een betere bereikbaarheid en verkeersdoorstroming in de regio en is van belang voor alle werkgevers, werknemers en bewoners en het goed accommoderen van de twee nationale topclusters, het Haven-Industrieel Complex en het glastuinbouwcomplex. Een NWO vormt daarin een cruciale pijler. Een NWO verbetert de doorstroming in de regio, met name op de Beneluxcorridor, maakt het verkeersnetwerk robuuster en betrouwbaarder en verbindt de Mainport Rotterdam en de Greenports in het Westland en Barendrecht. Dit zal positieve effecten hebben op de bereikbaarheid, het arbeidsmarktpotentieel, de veiligheid en de mogelijkheden van multimodaal vervoer.

070

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. De betere ontsluiting van het Haven-Industrieel Complex en de Greenport Westland is één van de doelstellingen van een NWO. De A4 Hoogvliet-Klaaswaal en de verbreding van de A15 in de Drechtsteden zijn niet opgenomen als projecten in de voorliggende Rijksstructuurvisie. Vastgesteld is dat de andere genoemde projecten een grotere urgentie kennen. Van de vele mogelijke projecten is op grond van de resultaten uit de verkenning, en de beschikbare financiële kaders een prioritering bepaald.

2 Rotterdam Vooruit

2.1 Algemeen

Inspreker vindt dat er te weinig verband wordt gelegd tussen de noord-zuid-lijn en de druk op de Ruit. Daarnaast is er te weinig aandacht voor de west-oost as (behalve de Betuwelijn). Ook groei en mogelijkheden van de binnenvaart blijven onderbelicht. De oorspronkelijke hoofdgedachte om een directe file vrije weg van Amsterdam naar Antwerpen aan te leggen is losgelaten; de aandacht is alleen nog maar gevestigd op detailniveau.
002

Als onderdeel van de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit is een ruimtelijke visie opgesteld. In dit Masterplan Rotterdam Vooruit is de ruimtelijke ontwikkeling van de regio en de bijbehorende bereikbaarheid beschreven. Daarbij is aangegeven dat de bereikbaarheidsopgaven op diverse schaalniveaus spelen (van lokaal tot internationaal) en voor diverse modaliteiten. De meest urgente bereikbaarheidsopgaven (en de oorzaken) zijn opgenomen in het Masterplan Rotterdam Vooruit en de Rijksstructuurvisie.

De scope van de MIRT-Verkenning is gericht op de bereikbaarheid van de haven, stad & regio ten aanzien van het personen- en vrachtvervoer over de weg en het personenvervoer over rail en water. Goederenvervoer via spoor en binnenvaart zijn uitgesloten van de MIRT-verkenning omdat in het kader van de Tweede Maasvlakte al afspraken gemaakt zijn over het goederenvervoer via deze modaliteiten. Deze afspraken sluiten geheel aan bij de ambities die het uitgangspunt van de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit vormen.

Ten aanzien van de file vrije weg van Amsterdam naar Antwerpen wordt in het kader van het project NWO wel gekeken naar de eventuele restcapaciteit in het geval van een eventuele A4-zuid.

Inspreker vindt dat bij de plannen ook moet worden betrokken het knelpunt A16 over de A20 naar de A13, de luchthaven Rotterdam (voor verdere groei en werkgelegenheid) en de A12 naar Utrecht (vanuit het oosten is meer transport en verkeer te verwachten). Inspreker vindt het verplaatsen van de luchthaven een onderdeel van het transport- en verkeersplan.

Inspreker geeft een aantal suggesties:

- **verplaatsing van de luchthaven naar de naastgelegen polder; de vrijgekomen ruimte benutten voor de verbinding van de A16 met de A13;**
- **verbindingsweg A16-A13 op een dijklichaam leggen, er ontstaat een natuurlijke geluidbescherming;**
- **vanaf het Terbregseplein een tunnel onder het recreatiegebied;**
- **bij de wijk Wilgenplas bovengronds een aansluiting langs de nieuwe luchthaven naar de A13;**
- **de landingsbaan een paar graden draaien waardoor meer vluchten kunnen worden uitgevoerd;**
- **richting Lansingerland lichte industrie handhaven of uitbreiden als natuurlijk geluidscherm.**

Bijkomend voordeel is dat boven Schiedam en Vlaardingen nagenoeg geen hinderlijk geluid meer is waar te nemen.

002

Het bevoegd gezag neemt kennis van het standpunt van de inspreker. Uitgangspunt voor de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit was dat alle lopende MIRT-projecten (waaronder A13/16) reeds gerealiseerd zijn. De scope van de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit is het verbeteren van de bereikbaarheid in de regio Rotterdam met inachtneming van een door Rijk en regio gedeelde visie op de ruimtelijke, economische en sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen in de regio. Aanpassingen aan de luchthaven van Rotterdam vallen buiten deze scope.

Inspreker geeft een direct uitvoerbare verkeersverbetering aan voor de aansluiting van de A29 op de A15 bij het Vaanplein. Voor de verbetering van de haarspeldbocht met snelheidsbeperking van 50 km en het invoegen met 1 baan op de A15 kan met het reeds aanwezige zandlichaam een tweede rijstrook worden gerealiseerd. Tevens kan de invoegstrook worden verlengd.

Inspreker oppert als verkeersverbetering de weg over de dammen in Zeeland te verbreden naar een 4 baansweg (het weglichaam is al voor 4 banen) en geeft daarbij aan:

- de weg op Voorne-Putten kruisingsvrij te maken;
- bij de Brouwersdam bij Ellemeet een omlegging te maken;
- de weg ten noorden van Schuddebeurs te laten lopen om een aansluiting op de Zeelandbrug te realiseren.

Bijkomende voordelen zijn de verbeterde bereikbaarheid van Bergen op Zoom, Roosendaal en Antwerpen. Bovendien kan het verkeer door de Westerscheldetunnel naar België, Frankrijk en Terneuzen. Dit is korter dan via Antwerpen en levert extra exploitatie mogelijkheden voor de tunnel op. Opwaardering van de weg heeft ook voordelen voor de haven van Vlissingen die al voor een belangrijk deel in handen is van het Havenbedrijf Rotterdam en voor Goes als centraal centrum.

010

Het Vaanplein (inclusief de verbindingbogen) wordt gereconstrueerd als onderdeel van het project A15 Maasvlakte-Vaanplein.

Het bevoegd gezag neemt verder kennis van het standpunt van de inspreker. De scope van de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit, en daarmee ook van het project NWO, is het verbeteren van de regionale bereikbaarheid met inachtneming van de ruimtelijke, economische en sociaal-maatschappelijke ambities in de regio. De door inspreker voorgestelde opwaardering van de zogenaamde Dammenroute valt buiten de scope van dit project.

Inspreker pleit voor het investeren in spoorwegen met name vanuit de regio's waar de meeste werknemers vandaan komen die werken in Pernis, Botlek, Europoort, Maasvlakte 1 en 2. Inspreker wijst erop dat er al vele sporen liggen die gebruikt kunnen worden, misschien is de volgens inspreker weinig gebruikte Betuwelijn ook te gebruiken. Dit geldt ook voor werknemers uit Utrecht en Rotterdam zelf of vanaf het Feyenoordstadion (met veel parkeergelegenheid bij het stadion). Dit bespaart geld (ook voor de werknemer) en ruimte.

Inspreker stelt voor studenten bij bedrijven onderzoek te laten doen naar woongebied, wijze van verplaatsen, reiskostenvergoeding, werktijden etc. en deze uit te werken. Bedrijven zijn gebaat bij een goede bereikbaarheid en kunnen werknemers een openbaar vervoerkaart verstrekken (eventueel tegen een (kleine) vergoeding) in plaats van reiskostenvergoeding.

010

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. Betere bereikbaarheid van de regio middels meerdere modaliteiten (ook spoor en ander OV) is één van de doelstellingen van de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit. In de verkenning is gekeken naar de kwaliteit van het OV-systeem in de regio en mogelijkheden voor verdere verbetering. De door de inspreker voorgestelde spoorinvesteringen zijn daarbij niet als kansrijk naar voren gekomen. De dichtheid van arbeidsplaatsen (per km²) is zo laag in de haven dat een railgebonden systeem niet rendabel is te exploiteren, nog los van fysieke investeringen. In het gebied wordt door de Verkeersonderneming gewerkt aan oplossingen die de files verminderen en beter passen bij een gebied met een dergelijke dichtheid aan arbeidsplaatsen. Voorts wordt als onderdeel van het programma Beter Benutten geïnvesteerd in de relatie tussen diverse modaliteiten met als doel reizigers te laten reizen buiten de spits en alternatieve vervoerwijzen te stimuleren.

Insprekers vinden de analytische fase in Notitie Reikwijdte en Detailniveau onvoldoende uitgewerkt. Deze borduurt voort op de eerste Notitie Reikwijdte en Detailniveau waarin de reikwijdte van het onderzoek sterk beperkt is tot het oplossen van een verkeersprobleem sec op de Rotterdamse Ruit. Ontwikkelingen in het gebied Den Haag, Westland en Rotterdam, de Metropoolregio blijven buiten beschouwing. Insprekers vinden dat zonder brede functionele analyse, participatie en consultatie, de Notitie Reikwijdte en Detailniveau niet kan dienen als start om te komen tot een Rijksstructuurvisie met daarin een voorkeursbesluit.

015, 020, 027, 036, 037, 047, 049, 051, 062, 076, 078, 085, 086

Als onderdeel van de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit is een ruimtelijke visie opgesteld. In deze visie is de ruimtelijke ontwikkeling van de regio en de bijbehorende bereikbaarheid beschreven. Daarbij is ook aangegeven dat de bereikbaarheidsopgaven op diverse schaalniveaus spelen (van lokaal tot internationaal). De meest belangrijke en urgente opgaven daaruit zijn opgenomen in het Masterplan. Daarnaast vindt frequent afstemming plaats met andere MIRT-Verkenningen in de Zuidvleugel: Haaglanden en de Integrale Benadering Holland Rijnland. Bij de start van de MIRT-Verkenning -en dus voor het opstellen van de (ontwerp) Rijksstructuurvisie- is een brede participatie opgezet. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau bouwt hierop verder.

Inspreker vindt dat uit de stukken blijkt dat de A24 als verbinding tussen de A20 Maassluis en de A13/A16 tot zeer grote en waarschijnlijk niet oplosbare problemen zal gaan leiden vanwege de aantasting van het landschap. De lus tussen de A13 en A16 veroorzaakt misvorming van de Rotterdamse Ruit.

Met een besluit voor PortWay Rotterdam wordt:

- de vermindering van het cultuurlandschap voorkomen;
- de A13 met de A20 verbonden waarbij de Rotterdamse Ruit ten volle wordt benut;
- het knelpunt van Rotterdam Overschie volledig ontlast terwijl bij de A13/A16 dit knelpunt bijna volledig blijft bestaan.

061

Uit de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit is gebleken dat de A24 geen meerwaarde heeft voor het netwerk. De PortWay Rotterdam is niet aan de orde in het kader van de onderhavige procedure.

2.2 Projecten Rotterdam Vooruit aan de oostzijde van Rotterdam

Inspreker ziet in de stukken alleen een brugverbinding tussen Krimpen en Ridderkerk. In Ridderkerk kan extra verkeer, met alle hinder van dien, er niet meer bij. De breedste snelweg van Nederland met het drukste verkeersknooppunt van Europa loopt al door Ridderkerk. Veel sluipverkeer gaat al over de Rotterdamseweg (geluid- en luchtvervuiling). Ook de aanvliegroete van Zestienhoven gaat over de gemeente en de Betuwelijn loopt er doorheen. Inspreker vindt dat als er dan toch iets moet komen dit een tunnel moet zijn. Het kost meer, maar is veel beter.

013

In de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit is onderzocht wat de bereikbaarheidsproblematiek is bij de Algera- en Brienenoordcorridor, en wat de oplossingsmogelijkheden zijn. Hiervoor is een breed beoordelingskader opgesteld. In de modelberekeningen is ook gekeken naar het optreden van sluipverkeer. Een keuze tussen tunnel of brug is in deze fase van de verkenning nog niet bepaald. Wanneer zou worden besloten tot een verbinding tussen Krimpen en Ridderkerk, dan zal deze aan de vigerende wettelijke eisen voor lucht en geluid moeten voldoen.

Inspreker vindt de geplande oeververbinding Krimpen-Ridderkerk een onzalig idee omdat dit gebied al sterk belast en vervuild is en uitkomt op de al zwaar overbelaste Rijnsingel in Bolnes.

014

In deze fase van de verkenning is onderzocht wat de bereikbaarheidsproblematiek is bij de Algera- en Brienenoordcorridor, en wat de oplossingsmogelijkheden zijn. Hiervoor is een breed beoordelingskader opgesteld. In de modelberekeningen is ook gekeken naar het effect op de Rijnsingel. Wanneer zou worden besloten tot een verbinding tussen Krimpen en Ridderkerk, dan zal deze aan de vigerende wettelijke eisen voor luchtkwaliteit en geluid moeten voldoen, en zal ook nader worden uitgewerkt welke aanpassingen op aansluitende wegen nodig zijn. De nieuwe oeververbinding vermindert het aantal omrijdbewegingen in het gebied, evenals de daarmee samenhangende leefbaarheidsproblemen.

Insprekers vinden het niet verantwoord om bedrijventerrein Nieuw-Reijerwaard te ontwikkelen. Nieuw-Reijerwaard ligt in de driehoek tussen de A15 en A16 die door de luchtvervuiling al tot een van de meest vervuilde gebieden van Nederland behoort. Denk aan de gezondheid (kanker, astma) van mensen over twintig jaar. Het schrappen van Nieuw-Reijerwaard draagt bij aan de leefbaarheid. Insprekers vinden dat in de Rijksstructuurvisie bedrijventerrein Nieuw-Reijerwaard moet worden meegenomen. Zij vinden dat dit bedrijventerrein niet op de geplande locatie moet worden aangelegd maar op een andere, beter bereikbare locatie, bijvoorbeeld door industrieterrein Spaanse Polder te saneren/herinrichten. Door Nieuw-Reijerwaard niet aan te leggen kan een deel van de bereikbaarheidsproblematiek worden opgelost, zijn minder grote ingrepen nodig en hoeft mogelijk dure infrastructuur niet te worden aangelegd. Om bedrijventerrein Nieuw-Reijerwaard bereikbaar te maken is het noodzakelijk de huidige infrastructuur uit te breiden, waardoor er een nog grotere concentratie van verkeer zal ontstaan nabij de knooppunten Ridderkerk-Noord en Ridderkerk-Zuid. De luchtvervuiling en geluidoverlast zal dan nog verder toenemen. Inspreker 031 vindt dat in de Rijksstructuurvisie een optie moet worden meegenomen zonder aanleg van het bedrijventerrein Nieuw-Reijerwaard.

014, 031, 039, 059, 072

Realisatie van het bedrijventerrein Nieuw-Reijerwaard is reeds besloten, en maakte dan ook deel uit van de referentiesituatie voor de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit die uitgaat van de periode 2020-2040. Op grond daarvan zijn effecten bepaald op onder meer kwaliteit van de leefomgeving en bereikbaarheid.

Inspreker maakt zich bezorgd over de leefbaarheid in Ridderkerk. Hij verwijst naar de ruimte voor 50.000 inwoners die op Google Earth te zien is.

016

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. Onderdeel van de MIRT-Verkenning is een Plan-MER waarbij de effecten op de kwaliteit van de leefomgeving in beeld zijn gebracht.

In de kennisgeving staat dat het Masterplan van MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit als 'drager' wordt gebruikt voor de Rijksstructuurvisie. Het rapport kwaliteitsprong OV-Zuid, waarin de Ridderkerklijn staat, maakt onderdeel uit van dit Masterplan.

Insprekers tekenen bezwaar aan dat het rapport Kwaliteitsprong OV-Zuid als onderdeel van het Masterplan gaat fungeren bij het opstellen van de Rijksstructuurvisie.

Insprekers wijzen erop dat het college van de gemeente Ridderkerk na de verkiezingen (maart 2010) bij de Stadsregio heeft aangegeven dat het project Ridderkerklijn is stopgezet, omdat er geen draagvlak is binnen de gemeente. Het gebrek aan draagvlak heeft bij de gemeenteraadsverkiezing zelfs tot een totale politieke verschuiving geleid. Ondanks dit gegeven gaat de gemeente Rotterdam c.q. Stadsregio gewoon door met deze Ridderkerklijn in hun visies, studies en onderzoeken en staat de Ridderkerklijn nog steeds in het rapport Kwaliteitsprong OV-Zuid van januari 2011. Het ontbrekende maatschappelijke draagvlak heeft te maken met 'nut en noodzaak' voor de TramPluslijn. De Ridderkerklijn draagt niet bij aan het verbeteren van de infrastructuur van Rotterdam-Zuid omdat de verbinding geen enkele openbare voorziening aandoet.

In de Ridderkerkse visierapporten en wijkontwikkelingsplannen (WOP's) komt telkenmale naar voren dat bewoners tevreden zijn met het huidige Bus-OV met eventueel kleine aanpassingen.

Het project Ridderkerklijn is volgens insprekers een Stadsregio/Rotterdams prestigeproject waar onnodig veel belastinggeld naar toe gaat, in 2007 was het project Ridderkerklijn al begroot op 174 miljoen. Inspreker 050 voegt toe dat hiermee het geloof in het democratische proces en de daarmee samenhangende inspraak door de bewoners van Ridderkerk worden getart.

017, 021, 023, 034, 050

In de regionale uitvoeringsagenda RVVP 2007 is aangegeven: "In 2008 is met de gemeente Ridderkerk het keuzeprocess voor de Ridderkerklijn doorlopen. De aanleg is voorzien in 2009/2010". Deze uitvoeringsagenda heeft in 2009 gediend als basis voor de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit. Daarom is de Ridderkerklijn ook opgenomen in de referentiesituatie van de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit, dat in 2009 is verschenen. Begin 2010, nog voor de gemeenteraadsverkiezingen, is een vervolgvragen Kwaliteitsprong OV op Zuid gestart. Hierbij is dezelfde referentiesituatie gehanteerd. De regionale uitvoeringsagenda is onlangs geactualiseerd. Hierin geeft de Stadsregio Rotterdam aan dat zij nog steeds de ambitie heeft om een TramPlusverbinding te realiseren tussen het centrum van Rotterdam en Ridderkerk met als doel de reistijd met OV van en naar Ridderkerk te

verlagen en het OV-gebruik te stimuleren. Om budgettaire redenen heeft de Stadsregio besloten de uitvoering van deze lijn te temporiseren.

Inspreker vindt het kortzichtig dat alleen naar wegvervoer en niet naar openbaar vervoer en nieuwe transport mogelijkheden wordt gekeken. Hieraan ten grondslag ligt volgens inspreker een totaal achterhaalde visie op vervoersystemen en een gebrek aan visie op complete mobiliteitstromen en een totale minachting van alle cultuur- en natuurhistorische waarden in dit kwetsbare gebied.

019

De MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit heeft breed gekeken naar zowel ruimtelijk-economische ontwikkelingen, als de bereikbaarheidsproblematiek en effecten op leefbaarheid. Hierbij is expliciet verder gekeken dan alleen uitbreiding van wegvervoer (dit ook in lijn met de Zevensprong van Verdaas). Het principe achter deze aanpak is dat er bij het zoeken naar een oplossing voor een bereikbaarheidsprobleem ook eerst naar alle andere sturingsmogelijkheden wordt gekeken alvorens men besluit tot het aanleggen van nieuwe infrastructuur. In een breed opgezet beoordelingskader worden de afwegingen inzichtelijk gemaakt voor besluitvorming. Onderdeel van de studie is een Plan-MER waarin gekeken is naar de effecten op het behoud van de groene omgeving (natuur, landschap, cultuurhistorie) maar ook de kwaliteit van de leefomgeving (lucht, geluid). In het programma Beter Benutten wordt geïnvesteerd in verkeersmanagement en de relatie tussen diverse modaliteiten met als doel reizigers te laten reizen buiten de spits en alternatieve vervoerwijzen te stimuleren.

Het is insprekers niet duidelijk of de verkeershinder van de A15 / A16 / E19 ter hoogte van de gemeente Ridderkerk afneemt. De nieuwe ontsluiting van de polder Nieuw-Reijerwaard en werkzaamheden in verband met de Deltapoort zijn niet meegenomen. Volgens inspreker 024 neemt het aantal vervoersbewegingen op de A15/E19 bij Ridderkerk in 2020 met 23% toe tot 286.000.

024, 025

In het Masterplan Rotterdam Vooruit zijn de vigerende ruimtelijke plannen zoals de stadsvisie van de gemeente Rotterdam en RR2020 van de stadsregio als uitgangspunt opgenomen, inclusief de realisatie van het bedrijventerrein Nieuw-Reijerwaard. Het aantal verkeersbewegingen groeit inderdaad op de A16 tussen nu en 2020/2030. Deze groei is het gevolg van alle voorziene en besloten ruimtelijke ontwikkelingen in de regio, waaronder ook Nieuw-Reijerwaard.

Inspreker vindt de kosten voor de ontwikkeling van Nieuw-Reijerwaard en de eventuele nieuwe infrastructuur onverantwoord hoog ten opzichte van alternatieven.

039

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. De ontwikkeling van Nieuw-Reijerwaard maakt echter geen deel uit van de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit.

In de aanpak van 'Rotterdam Vooruit' is voorzien in het werken met een brede verkenning met vroegtijdige betrokkenheid/ inspraak van alle betrokkenen. Inspreker constateert dat de woorden 'brede verkenning met vroegtijdige betrokkenheid/inspraak van alle betrokkenen' slechts woorden zijn die de lading moeten dekken omdat nog steeds de Ridderkerklijn als oplossingsrichting in het rapport Kwaliteitssprong OV-

Zuid van januari 2011 staat. Inspreker wijst ook op het 'doordrammen' van plannen voor de ontwikkeling van Nieuw-Reijerwaard.

050

Bij aanvang van de MIRT-Verkenning is door het Rijk en de regio een referentiesituatie voor 2020 vastgesteld. Dit is het uitgangspunt geweest van de verkenning. In de referentiesituatie 2020 zitten diverse lopende projecten in die redelijkerwijs gerealiseerd worden geacht in 2020. De Ridderkerklijn en de ontwikkeling van Nieuw-Reijerwaard maakte onderdeel uit van deze referentiesituatie.

In het Masterplan van de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit dat als drager van de Rijksstructuurvisie wordt omarmd, komt een nieuwe oeververbinding tussen Krimpen aan de Lek en Krimpen aan den IJssel naar voren om o.a. het verkeer op de Algerabrug tussen Capelle en Krimpen te ontlasten.

Deze oeververbinding zal een verdere ernstige aantasting betekenen voor het milieu en leefbaarheid in en om Ridderkerk, met name in de wijken Slikkerveer en/of Bolnes. Inspreker maakt ernstig bezwaar tegen een bovengrondse oeververbinding. Inspreker vindt alleen bespreekbaar een tunnel van tenminste 5 km lengte die aansluit op het verkeersknooppunt de Ridderster. Geen enkele andere optie is acceptabel. Inspreker wijst hierbij op de luchtverontreiniging, fijnstof en het gevaar in de nabije omgeving van Ridderkerk met de A15/A16, de rivier de Noord, de nodige industrieterreinen (o.a. Donkersloot I en II en Cornelisland), de veiling op de grens van Ridderkerk en Barendrecht die voor veel zwaar verkeer zorgt, het nabijgelegen spoorwegnetwerk de Kijfhoek en (bij westelijke wind) het Europoortgebied.

050

In deze fase van de verkenning is onderzocht wat de bereikbaarheidsproblematiek is bij de Algera- en Brienenoordcorridor en wat de oplossingsmogelijkheden zijn. Hiervoor is een breed beoordelingskader opgesteld. Een keuze tussen tunnel of brug is in deze fase van de verkenning nog niet bepaald. Wanneer zou worden besloten tot een verbinding tussen Krimpen en Ridderkerk, dan zal deze aan de vigerende wettelijke eisen voor luchtkwaliteit en geluid moeten voldoen. De nieuwe oeververbinding vermindert het aantal omrijdbewegingen in het gebied, evenals de daarmee samenhangende leefbaarheidsproblemen.

Inspreker vindt dat de A15 en A16 op een andere wijze moet worden ontlast van verkeer dan door het doortrekken van de A38 en de aanleg van een nieuwe brug over de Nieuwe Maas in de wijk Bolnes of de wijk Slikkerveer. De nieuwe ontsluiting zal nog meer verkeer aantrekken waardoor de filevorming alleen maar zal toenemen. In Ridderkerk is de milieubelasting, de luchtvervuiling en de geluidsoverlast van water- en wegverkeer nu al te groot. De volksgezondheid komt alleen nog maar verder in het gedrang. Dat is niet acceptabel. Ver voor de knooppunten Ridderkerk-Noord en Ridderkerk-Zuid moet het doorgaande verkeer worden omgeleid om Ridderkerk te ontlasten.

De voorgestelde oplossingen in de Verkenning Ruit Rotterdam en de Maatregelnota over de Brienenoord- en Algeracorridor wijst inspreker derhalve af als niet realistisch.

059

In deze fase van de verkenning is onderzocht wat de bereikbaarheidsproblematiek is bij de Algera- en Brienenoordcorridor en wat de oplossingsmogelijkheden zijn waarbij een breed beoordelingskader is opgesteld. Wanneer zou worden besloten tot

een verbinding tussen Krimpen en Ridderkerk dan zal deze aan de vigerende wettelijke eisen voor lucht en geluid moeten voldoen. De nieuwe oeververbinding vermindert het aantal omrijdbewegingen in het gebied, evenals de daarmee samenhangende leefbaarheidsproblemen.

In 'Herontwerp Brienenoord Corridor' van juni 2010 is het ontwikkelen van bedrijventerrein Nieuw-Reijerwaard opgenomen. Hierdoor zal de verkeerscongestie in en rond Ridderkerk/Rijsoord enorm toenemen. Inspreker vraagt de leefbaarheid in Ridderkerk niet verder onder druk te zetten en te kiezen voor een andere locatie dan Nieuw-Reijerwaard en noemt als mogelijkheden de Spaanse Polder, Zwijndrecht, (locaties aan het spoor of de rivier). De verkeersoverlast voor Ridderkerk zal dan aanzienlijk minder groot zijn en er hoeft dan ook geen nieuwe oeververbinding te komen met aansluiting op de rijkswegen dwars door Ridderkerk. De luchtkwaliteit en daarmee de leefbaarheid in Ridderkerk staan al sterk onder druk.

060

Realisatie van het bedrijventerrein Nieuw-Reijerwaard is reeds besloten en is uitgangspunt bij de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit die uitgaat van de periode 2020-2040. Bij de verdere uitwerking van de maatregelen die vallen binnen de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit worden deze beoordeeld op onder meer milieu en leefbaarheid, waarbij voldaan moet worden aan de vigerende wet- en regelgeving.

3 Nut en Noodzaak

Inspreker vindt de noodzaak om de bereikbaarheid te verhogen begrijpelijk. Inspreker stelt dat wanneer aan de zuidkant van Rotterdam, bijvoorbeeld tussen Ridderkerk en Barendrecht, nieuwe bedrijventerreinen worden aangelegd deze voor meer verkeer zorgen op wegen die tot op heden niet of in geringe mate zijn overbelast. Inspreker vindt de herontwikkeling van bestaande bedrijventerreinen in en rond Rotterdam een beter alternatief omdat het minder 'groen' in beslag neemt en het gebruik maakt van een bestaand wegennetwerk.

013

De MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit is gestart vanwege de problematiek op de Ruit van Rotterdam. Bij de verkenning is een breed scala aan oplossingen gezien. Voor de referentiesituatie is aangesloten op bestaande ruimtelijke plannen van de regio (zoals Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam - RR 2020) waarbij al maximaal ingezet wordt op binnenstedelijke verdichting. Ook daarna blijken er knelpunten op te treden ten aanzien van de bereikbaarheid van de regio.

Inspreker vindt dat uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau uitsluitend redenen naar voren komen om de voorgenomen projecten geen doorgang te laten vinden. Het gaat hier om aantasting van de diverse landschappen, natuurgebieden, geluidoverlast en toename van verontreinigingen voor omwonenden. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau geeft een optelling van nadelen, die in geen relatie staan tot de beoogde voordelen.

019

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau geeft de doelen weer waarvoor een NWO wordt onderzocht. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau noemt vervolgens alle aspecten die onderzocht worden om uiteindelijk goede beslisinformatie te hebben voor een goede afweging. De afweging tussen de voor- en nadelen van de verschillende NWO-varianten is opgenomen in het Plan-MER NWO, bijlage bij de Rijksstructuurvisie deel 2.

De noodzaak om een NWO te realiseren sluit goed aan bij de visie van inspreker voor een aantrekkelijk en concurrerend internationaal profiel van de provincie en het versterken van de samenhang binnen het stedelijk netwerk van de provincie.

028

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

Insprekers hebben principiële bezwaren tegen de aanleg van nieuwe weginfrastructuur, met name in open gebied, omdat nieuwe weginfrastructuur altijd meer verkeersbewegingen tot gevolg heeft. Er zullen daarom nieuwe verkeersproblemen ontstaan die weer de wens naar nieuwe infrastructuur oproept. Insprekers willen de schaarse open ruimte daarvoor niet opofferen. Er moet ruimte blijven voor natuur en recreatie met schone lucht en zonder verkeersgeluid. Het ongebreidelde gebruik van de auto mag niet onbeperkt doorgaan.

030, 058, 071

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de insprekers. In de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit is een analyse van problemen rond de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio uitgevoerd. Daarbij is ook gekeken naar ambities, zoals de wens om open groengebieden te ontzien en bebouwing zo veel mogelijk te verdichten. Uit deze analyse blijkt een gebrek aan oeververbindingen als één van de centrale problemen van de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio.

Insprekers vinden dat er geen nut en noodzaak discussie is geweest waarin is uitgemaakt:

- of er een Blankenburg- of een Oranjetunnel nodig is;
- of een Blankenburg- beter is dan een Oranjetunnel;
- of een van beide het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) is;
- of een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) uitwijst welke het moet worden.

033, 035

In de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit is een analyse van problemen rond de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio uitgevoerd. Dit is vastgelegd in het Masterplan Rotterdam Vooruit. Op grond daarvan hebben de betrokken bestuurders besloten dat nut en noodzaak van een NWO is aangetoond. In de Rijksstructuurvisie deel 1 en 2 worden de elementen van de zienswijze van insprekers behandeld, met uitzondering van het MMA. Onder de vigerende wet- en regelgeving is het niet verplicht om een MMA op te nemen.

Insprekers zijn overtuigd van nut en noodzaak van een NWO en hebben in 2007 samen met een aantal bedrijfsorganisaties het initiatief genomen voor een studie naar de mogelijkheden van deze verbinding. Ter motivatie geven insprekers een aantal punten:

- de aanleg verbetert de doorstroming in de regio, met name op de Beneluxcorridor;
- het verkeersnetwerk wordt robuuster en betrouwbaarder;
- completering van de havenring A15-A20, ook met het oog op de openstelling van de Tweede Maasvlakte vanaf 2013;
- een oeververbinding verbindt de Mainport Rotterdam en de Greenports;
- de aanleg kan leiden tot positieve maatschappelijke effecten ten aanzien van de veiligheid, doordat het havengebied een extra noord-zuidontsluiting krijgt;
- aanleg ondersteunt de ontwikkeling van de A4-corridor met als vervolgstap de A4 Hoogvliet-Klaaswaal.

045, 053

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de insprekers.

Inspreker onderschrijft dat de NWO een noodzakelijke verbinding is om:

- de capaciteitsproblemen rond de Beneluxcorridor op te lossen;
- de ontsluiting van het havengebied en de verbinding tussen de haven van Rotterdam en Greenport Westland te verbeteren;
- de A4 als bereikbaarheidsas van het zuidelijk deel van de Randstad te ontwikkelen.

Inspreker is verheugd met de inzet om in het najaar een voorkeursbeslissing voor een tracé te nemen en is bereid actief te participeren en bij te dragen om de voortgang en kwaliteit te verzekeren.
057

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

Inspreker vindt dat bij de informatie over de NWO het belangrijkste is vergeten, namelijk dat een NWO onmiddellijk noodzakelijk is voor de veiligheid als calamiteitentunnel. De raffinaderijen en chemische fabrieken zijn alleen aan de oostkant via de A15 bereikbaar. Inspreker wijst op het gevaar voor de twee miljoen omwonenden (bij een gifwolk of brand) als bij een calamiteit de A15 geblokkeerd wordt en hulpdiensten de rampplek niet kunnen bereiken. Inspreker verwijst ter vergelijking naar de Schipholbrand.

063

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. Het aangedragen punt van de NWO als calamiteitentunnel is één van de argumenten onder de doelstelling: robuuste ontsluiting van het Haven-Industrieel Complex.

De NWO is als oplossing voor de vervoersproblematiek in de regio gekozen zonder dat een heldere afweging met andere modaliteiten is gemaakt en de effecten daarvan op het wegverkeer in beeld zijn gebracht. Inspreker vindt dat nut en noodzaak van de oeververbinding niet hard is gemaakt en pleit voor het ontwikkelen van een bestuursvisie op duurzame mobiliteit in de Randstad. Daaronder verstaat inspreker vervoerssystemen die:

- **hoogfrequent en comfortabel openbaar vervoer voor personen aanbieden;**
- **doeltreffend en efficiënt zijn voor het vervoer van goederen;**
- **de gehele regio bedienen en naadloos aansluiten op bestaande voorzieningen;**
- **een aantrekkelijk alternatief voor wegtransport zijn en het gebruik van de auto en vrachtwagens overbodig maakt;**
- **gemakkelijker dan individuele auto's kunnen overschakelen op duurzame energiebronnen;**
- **controleerbare en beheersbare emissies veroorzaken;**
- **per reiziger of ton product aanmerkelijk minder ruimte in beslag nemen dan weginfrastructuur.**

071

In de Rijksstructuurvisie deel 1 wordt aangegeven waarom voor de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio (naast andere projecten) wordt gekozen voor een NWO.

Inspreker maakt bezwaar tegen de aanleg van nieuwe infrastructuur - zoals de A4 Midden-Delfland - op plaatsen waar onherstelbare schade aan de natuur het gevolg is. Inspreker heeft er bezwaar tegen dat in het Masterplan voorrang wordt verleend aan autoverkeer en wegtransport om te voldoen aan de mobiliteitsbehoefte. Investerings in duurzame vervoerssystemen zijn te lang uitgesteld. Inspreker vindt dat het argument dat aanleg van duurzame vervoerssystemen teveel tijd vergt, niet de doorslag mag geven.

071

De A4 Midden-Delfland is niet aan de orde in de voorliggende procedure. In de Rijksstructuurvisie deel 1 wordt aangegeven waarom voor de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio (naast andere projecten) wordt gekozen voor een NWO. Het argument dat aanleg van duurzame vervoerssystemen teveel tijd vergt, is niet aan de orde.

Het is voor inspreker lastig om de Notitie Reikwijdte en Detailniveau te beoordelen zonder de nut-en-noodzaak discussie van de NWO te voeren die onderdeel is van de Rijksstructuurvisie die tegelijkertijd wordt opgesteld. Naar de mening van inspreker is het van groot belang dat de gestelde

doelen aan de NWO op korte termijn worden geconcretiseerd en de bijdrage van de NWO aan de verbetering van de bereikbaarheid van Regio Rotterdam en haven inzichtelijk worden gemaakt.

077

In de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit zijn de problemen ten aanzien van bereikbaarheid wegen en openbaar vervoer in combinatie met ruimtelijke ambities onderzocht. Uit de verkenning is gebleken dat een gebrek aan oeververbindingen één van de centrale problemen ten aanzien van de bereikbaarheid van de regio is, evenals de eenzijdige ontsluiting van het Haven-Industrieel Complex. Daarnaast bleek uit de verkenning dat voor de goede ontwikkeling van de Greenports een goede bereikbaarheid een voorwaarde is. Deze uitkomsten zijn geconcretiseerd in de doelstellingen van een NWO. Op basis van het Plan-MER en de MKBA zal uiteindelijk een onderbouwde keuze worden gemaakt.

Inspreker staat positief tegenover de NWO in een Plan-MER uit te werken en wil graag intensief betrokken worden bij het proces voor het opstellen van de Rijksstructuurvisie. Uit de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit is de noodzaak van de NWO gebleken om de A4-corridor te verbeteren en om een robuuste ontsluiting van de haven te creëren.

087

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. Inspreker is intensief betrokken bij de uitwerking van het Plan-MER, onder meer via het Regionaal Bestuurlijk Overleg.

Inspreker onderschrijft de drie doelstellingen om tot een nieuwe oeververbinding te komen. Met name zijn de eerste en derde doelstelling, het ontlasten van de Beneluxcorridor om verkeersruimte te scheppen voor de verdere ontwikkeling van de A4-corridor met als volgende stap de aanleg van de A4-Zuid, van cruciaal belang voor een duurzame ontsluiting en betrouwbare bereikbaarheid van Voorne-Putten.

088

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

Inspreker vindt dat de nieuwe oeververbinding een belangrijke toegevoegde waarde heeft voor de Metropoolregio als geheel en structurerend gaat werken voor de ruimtelijke- economische activiteiten van met name de Greenport Westland-Oostland (glastuinbouwcomplex) en de Mainport Rotterdam (Haven-Industrieel Complex).

089

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

4 Reikwijdte

4.1 Scope van het onderzoek

Inspreker vraagt de scope van het project uit te breiden met de Veilingroute omdat uit onderzoeken die tot het Masterplan Rotterdam Vooruit hebben geleid blijkt dat bij beide tunneltracés verdubbeling van de Veilingroute noodzakelijk is. De effecten van de verdubbeling van de Veilingroute, bekostiging en mitigerende maatregelen moeten worden meegenomen. Inspreker vindt dat de benodigde aanvullende netwerkmaatregelen, zoals verbreding van de Veilingroute, moet worden meegenomen in de afweging van alternatieven. Inspreker gaat er van uit dat de aanvullende maatregelen in het Plan-MER worden meegenomen en dat deze grote effecten op de thema's in het Plan-MER zullen hebben.

018

De scope van het onderzoek richt zich primair op de verbinding tussen twee rijkswegen (A15/N15 en A20/N213). De Verkeersnota (bijlage van het Plan-MER) biedt wel inzage in de gevolgen van de aanleg van een NWO op het onderliggend wegennet in de regio, dus ook het effect op de Veilingroute.

Bij de scope van de varianten wordt gesproken over het in beeld brengen van de tracékeuzen tussen A15/N15 en A20/N213, inclusief de oeverkruising, toeleidende wegen, de aansluitingen op het hoofdwegennet en de benodigde aanpassingen. Inspreker pleit ervoor om de N222 (Veilingroute), aansluitend de N211 tot en met het Harnaschknooppunt en de N57 en Groene Kruisweg expliciet te benoemen als onderdelen van de scope van de NWO. Insprekers gaan er van uit dat de aanvullende netwerkmaatregelen zoals een verbreding van de Veilingroute, aansluitend de N211 tot en met de Harnaschknoop, de N57 en de Groene Kruisweg ook worden meegenomen in de afweging van alternatieven en bij de thema's in het Plan-MER.

Op pagina 25 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau mist inspreker de N223 van Westerlee naar Den Hoorn/Delft bij de opsomming van wegvakken waar zich problemen kunnen voordoen.

026, 029

De scope van het onderzoek richt zich primair op de verbinding tussen twee rijkswegen (A15/N15 en A20/N213). De Verkeersnota (bijlage van het Plan-MER) biedt wel inzage in de gevolgen van de aanleg van een NWO op het onderliggend wegennet in de regio. Daarbij is ook een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd op de effecten van aanpassing van de verbindingen tussen Westerlee en de A4.

Zowel de Blankenburgtunnel als de Oranjetunnel worden gepresenteerd als oplossing voor de ontlasting van de Beneluxcorridor, de bereikbaarheid van het Haven-Industrieel Complex en het ontsluiten van de Zuidelijke Randstad. Inspreker is verbaasd over de Blankenburgtunnel als oplossing omdat de tunnel alleen via het overbelaste Kethelplein of het overbelaste knooppunt Benelux bereikbaar is. Door de A20 te verbreden naar 2x3 stroken wordt de overbelasting op het Kethelplein alleen maar groter. Ook de Oranjetunnel is zonder aanvullende maatregelen geen oplossing, aan de noordkant is er geen directe verbinding met het hoofdwegennet. Als de

A20/A4 worden doorgetrokken tot aan de Oranjetunnel worden het Kethelplein en Prins Clausplein overbelast. Inspreker is van mening dat de scope van de studie te beperkt is en dat aanvullende infrastructurele maatregelen mee moeten worden genomen, zoals de aanleg van een A24, tussen A4 en Blankenburgtunnel, of A54, tussen A4 en Oranjetunnel. De additionele maatregelen dienen onderdeel te zijn van de beoordelingscriteria en mede afgewogen te worden bij het nemen van de voorkeursbeslissing.

035

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijzen van de inspreker. De Verkeersnota (bijlage van het Plan-MER) biedt inzage in de gevolgen van de aanleg van een NWO op het aansluitende hoofdwegennet. Daar is ook het effect op de A20 en het Kethelplein opgenomen. Uit de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit is gebleken dat de A24 onvoldoende meerwaarde heeft voor het netwerk. Er is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd op de effecten van aanpassing van de verbindingen tussen Westerlee en de A4. Hieruit blijkt dat de A54 onvoldoende meerwaarde voor het netwerk heeft.

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (4.4 en 5.2) is alleen het aangesloten hoofdwegennet betrokken. Inspreker vraagt de scope van het project te verbreden met de Veilingroute (N222) en aansluitend de N211 tot en met het Harnaschknooppunt omdat uit de onderzoeken, die geleid hebben tot het Masterplan Rotterdam Vooruit, gebleken is dat bij beide tunneltracés verdubbeling van de Veilingroute noodzakelijk is. De verdubbeling van de Veilingroute, de bekostiging ervan en de benodigde mitigerende maatregelen moeten onderdeel van het project zijn.

048

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. De scope van het onderzoek is de verbinding tussen de A15/N15 en de A20/N213. De verkeerseffecten tussen knooppunt Westerlee en de A4 zijn in kaart gebracht als gevoeligheidsanalyse op de uitkomsten van het verkeersonderzoek (zie Verkeersnota, bijlage van het Plan-MER). Dit onderzoek heeft geen aanleiding gegeven de verdubbeling van de Veilingroute in de scope van het project NWO op te nemen.

In het Plan-MER zal het optreden van knelpunten elders op het wegennet worden onderzocht. Inspreker vindt niet dat deze per definitie bij de scope van de NWO horen en beveelt aan om heldere criteria te hanteren voor het al dan niet binnen de projectscope trekken van verkeersmaatregelen.

054

De scope van het onderzoek richt zich uitsluitend op de verbinding tussen twee rijkswegen (A15/N15 en A20/N213). Wel wordt in de Verkeersnota (bijlage van het Plan-MER) in kaart gebracht welke effecten de aanleg van een NWO zal hebben op aansluitende delen van het onderliggend wegennet.

Inspreker vindt dat de belangen van enkele gemeenten expliciet naar voren komen en van andere gemeenten/gebieden/clusters en het aansluitend/onderliggend wegennet veel minder. In de scope van het project NWO, bij de afweging van alternatieven en in het Plan-MER moeten ook de N222 (Veilingroute), aansluitend de N211 en de N57 expliciet mee worden genomen.

070

De onderzoeksscope richt zich op de verbinding tussen twee rijkswegen (A15/N15 en A20/N213). In de Verkeersnota (bijlage van het Plan-MER) wordt in kaart gebracht welke effecten de aanleg van een NWO zal hebben op aansluitende delen van het onderliggend wegennet (waaronder ook de N57). Tevens is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd op de effecten van aanpassing van de verbindingen tussen Westerlee en de A4.

Inspreker vindt de verkeerskundige aspecten te beperkt verwoord in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en pleit ervoor de scope te verbreden. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau staat dat verkeersproblemen op o.a. de Veilingroute, de N211 (Wippolderlaan) en aansluiting Harnasch 'niet op voorhand kunnen worden uitgesloten' (pg. 15). In eerdere bijeenkomsten van de NWO is op basis van de verkeersstudie stilliger geformuleerd dat hier problemen zullen ontstaan. Om die reden waren o.a. de Veilingroute en de N57 dan ook onderdeel van het project. Door deze wegen nu niet in de scope van het project op te nemen wordt onvoldoende duidelijk welke consequenties voor de A4-passage gevolg zijn van de NWO en welke gevolg zijn van de verbreding van de Veilingroute.

077

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. De scope van het onderzoek is de verbinding tussen de A15/N15 en de A20/N213. De verkeerseffecten tussen knooppunt Westerlee en de A4 zijn in kaart gebracht als gevoeligheidsanalyse op de uitkomsten van het verkeersonderzoek (zie Verkeersnota, bijlage van het Plan-MER). Dit onderzoek heeft geen aanleiding gegeven de verbreding van de Veilingroute onderdeel van het project NWO te maken.

Insprekers attenderen op het enerzijds door de provincie gestarte project 3-in-1 in combinatie met het ontwikkelen van bedrijventerrein Honderland en anderzijds de voorbereidende fase voor het project Rotterdam Vooruit. Insprekers vinden een brede scope noodzakelijk om een brede visie te verkrijgen voor een duurzaam glastuinbouwcluster in de toekomst. In de scope moet worden opgenomen de N222, N211 tot en met het knooppunt Harnasch, N223 van Westerlee naar Delft en de N57. Het Westland is van grote waarde voor het bruto nationaal inkomen. Van Greenport Westland blijft weinig over als er vele hectaren naar wegen gaan.

081, 083

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de insprekers. De scope van het onderzoek is de verbinding tussen de A15/N15 en de A20/N213. Het project 3-in-1 is meegenomen als een integraal uitgangspunt. De verkeerseffecten tussen knooppunt Westerlee en de A4 zijn in kaart gebracht als gevoeligheidsanalyse op de uitkomsten van het verkeersonderzoek (zie Verkeersnota, bijlage van het Plan-MER).

Inspreker is van mening dat noodzakelijke aanvullingen of ingrepen op het onderliggend wegennet van Voorne-Putten en de aansluitingen van het eiland op de A15/N15 onderdeel moeten zijn van de scope van het project om te voorkomen dat zich nieuwe knelpunten gaan voordoen.

Inspreker vraagt met name aandacht voor de N57 tussen de N15 en Hellevoetsluis en de N496 Westvoorneweg. De laatste is nu al een sluiproute tussen de N57 en Maasvlakte/Europoort die leidt tot verkeersonveilige situaties en leefbaarheidsproblemen.

088

In de Verkeersnota (bijlage van het Plan-MER) worden doorgaande wegen in het onderliggend wegennet betrokken. De door inspreker genoemde wegen zijn alle betrokken in het onderzoek.

Inspreker vindt dat in het Plan-MER de gevolgen van de te verwachten verkeersstromen voor de bereikbaarheid van Voorne-Putten moet worden opgenomen, mede in relatie tot de nu al beperkte capaciteit van de aansluitingen van het eiland Voorne-Putten op de N15 (N218 Stenen Baakplein en N57 Harmsenbrug) en de A15 (N218 Hartelbrug/Hartelkruis).
088

In de Verkeersnota (bijlage van het Plan-MER) wordt ingegaan op de door inspreker bedoelde verkeersstromen.

Inspreker verzoekt de scope te verbreden en ook mee te nemen de verkeerskundige effecten en de uitwerking van noodzakelijke maatregelen op het wegennetwerk in de Zuidvleugel, zoals de Veilingroute en de N57, noordelijk en zuidelijk van de tunnelvarianten.
090

De scope van het onderzoek is de verbinding tussen de A15/N15 en de A20/N213. In de verkeersnota (bijlage van het Plan-MER) wordt inzage geboden in de verkeerskundige effecten van de aanleg van een NWO op het wegennetwerk in de Zuidvleugel.

4.2 Relatie met het verkeersnetwerk buiten de Regio Rotterdam

De stedelijke metropool Rotterdam-Den Haag is op een groot aantal punten zo verweven dat volgens inspreker een overkoepelende ontwikkelingsvisie noodzakelijk is. Bij gebrek aan beschikbaarheid van Rijksstructuurvisies hierover, vindt inspreker dat in het NWO-onderzoek en in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau hier meer over moet worden verduidelijkt. De beschouwing op het niveau van de metropool Rotterdam-Den Haag zal ook meer zicht bieden op de mogelijkheden van de Oranjetunnel door te zetten richting Den Haag en daarmee op het structurerend en verkeeroplossend vermogen van een Oranjetunnel. De uitbreiding van de Rotterdamse haven met Maasvlakte 2 wordt niet/nauwelijks in ogenschouw genomen, zeker niet op lange termijn (2030-2040). Inspreker verwijst naar de stellingname van de minister bij de beantwoording van Kamervragen over het MIRT-projectboek (TK 32 500, nr 5), waarin wordt aangegeven dat meer samenhang zal worden aangebracht tussen voorziene ruimtelijke ontwikkelingen en de aanleg van infrastructuur.
012

De focus op de mainports en de Randstad volgt mede uit het regeerakkoord en de Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De relatie tussen de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit en de MIRT-Verkenning Haaglanden wordt door het bevoegd gezag bewaakt. Bij het analyseren van de mobiliteitsproblemen in de Rotterdamse regio is in de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit ook naar de samenhang met de regio Haaglanden gekeken. Dit is ook terug te zien in deel 1 van de Rijksstructuurvisie en het Plan-MER NWO. De aard van de bereikbaarheidsproblematiek verschilt tussen beide verkenningen, waardoor het niet wenselijk is om beide verkenningen te bundelen in één rijksstructuurvisie. Dit is door de Tweede Kamer bevestigd.

Door het gebruik van het verkeersmodel NRM 2011 met een horizon van 2030 is de ontwikkeling van Maasvlakte 2 (2009–2033) nagenoeg geheel meegenomen in de berekeningen. Tot slot is in 2012, op verzoek van de Tweede Kamer, het rapport "Integrale verkeersanalyse Zuidvleugel Randstad" opgesteld. In dit rapport is de (integrale) visie op de Zuidvleugel beschreven. Dit rapport is te downloaden via <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2012/08/30/integrale-verkeersanalyse-zuidvleugel-randstad.html>

Aan de Rijksstructuurvisie ligt het Masterplan Rotterdam Vooruit ten grondslag. Volgens insprekers ontbreekt, naast een totaalvisie op een duurzaam verkeers- en vervoersbeleid, een totaalvisie op alle te ontwikkelen weginfrastructuur in de gehele Zuidwest flank van de Randstad. Het Masterplan is een regionaal, Rotterdams plan en heeft die brede scope niet. Ook ontbreekt de aansluiting met de MIRT-Verkenning Haaglanden, de Rijksstructuurvisie 'A4-passage en Poorten' en 'Inprikkers bij Den Haag'.

Insprekers vragen in de Rijksstructuurvisie het gehele wegenplan op te nemen om een totaalafweging te kunnen maken. Het ter visie leggen en realiseren van afzonderlijke delen leidt tot het uitblijven van het beoogde effect. Om vastlopende verkeersstromen te verhelpen moet dan de ontbrekende schakel worden gerealiseerd.

Als voorbeeld geven insprekers de A24 die volgens het Masterplan niet mag worden aangelegd. Aanleg is te kostbaar omdat Midden-Delfland niet mag worden aangetast. De aanleg van de A4 Delft- Schiedam en de aanleg van de Blankenburgtunnel zal opstoppen op de A20 bij het Kethelplein veroorzaken. Volgens insprekers is te verwachten dat de investeringen pas effect op de bereikbaarheid zullen sorteren als deze twee middels de A24 met elkaar worden verbonden. Insprekers trekken de conclusie dat suboplossingen worden aangedragen die pas tot oplossingen leiden als het geheel aan elkaar wordt geregen. Insprekers vragen open en eerlijk te zijn en in de Rijksstructuurvisie het totaal rijkswegenplan voor de Zuidwest flank van de Randstad tot 2040 op te nemen.

030, 058

De relatie tussen de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit en de MIRT-Verkenning Haaglanden wordt door het bevoegd gezag bewaakt. De aard van de bereikbaarheidsproblematiek verschilt tussen beide verkenningen, waardoor het niet wenselijk is om beide verkenningen te bundelen in één rijksstructuurvisie. Dit is door de Tweede Kamer bevestigd. Uit de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit is gebleken dat de A24 onvoldoende meerwaarde heeft voor het netwerk. Tot slot is in 2012, op verzoek van de Tweede Kamer, het rapport "Integrale verkeersanalyse Zuidvleugel Randstad" opgesteld. Dit rapport is te downloaden via <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2012/08/30/integrale-verkeersanalyse-zuidvleugel-randstad.html>

Inspreker vindt de analytische fase in Notitie Reikwijdte en Detailniveau onvoldoende uitgewerkt, deze borduurt voort op de eerste Notitie Reikwijdte en Detailniveau waarin de reikwijdte van het onderzoek sterk beperkt is tot het oplossen van een verkeersprobleem sec op de Rotterdamse Ruit en de ontsluiting van het westelijk havengebied. Ontwikkelingen in het Metropoolregiogebied worden niet met elkaar in verband gebracht. Inspreker vindt de analytische fase in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau onvoldoende uitgewerkt en vindt dat deze niet als basis kan dienen voor een Rijksstructuurvisie. Net als bij de A4

ontbreekt er een totaalplan.

033

De brede analyse van de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen van het Metropoolgebied vindt plaats in de Rijksstructuurvisie. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau is bedoeld om aan te geven waar het Plan-MER over zal gaan. Tot slot is in 2012, op verzoek van de Tweede Kamer, het rapport "Integrale verkeersanalyse Zuidvleugel" opgesteld. Dit rapport is te downloaden via <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2012/08/30/integrale-verkeersanalyse-zuidvleugel-randstad.html>

Inspreker vindt het tegelijkertijd opstarten van een structuurvisie en een voorkeursbeleid voor een NWO leiden tot hapsnap beleid. Er moet eerst een 'Masterplan Mobiliteit' komen waarna detailplannen kunnen worden uitgewerkt.

033

De relatie tussen de verkeersproblematiek in Rotterdam en de rest van het netwerk wordt door het bevoegd gezag bewaakt. De ambities van het Rijk inzake het Rijkswegenplan zijn opgenomen in het jaarlijkse MIRT. Het algemene ruimtelijke beleid is neergelegd in de Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De thans voorliggende Rijksstructuurvisie richt zich op de regio Rotterdam.

Insprekers vinden dat er nauwelijks een verband wordt gelegd met de omringende regio's. Zij vinden de analytische fase in Notitie Reikwijdte en Detailniveau onvoldoende uitgewerkt, deze borduurt voort op de eerste Notitie Reikwijdte en Detailniveau waarin de reikwijdte van het onderzoek sterk beperkt is tot het oplossen van een verkeersprobleem alleen geconcentreerd op de Rotterdamse Ruit. Ontwikkelingen in het gebied Den Haag, Westland en Rotterdam, blijven buiten beschouwing. Insprekers vinden dat zonder brede functionele analyse, participatie en consultatie, de Notitie Reikwijdte en Detailniveau niet kan dienen als start om te komen tot een Rijksstructuurvisie met daarin een voorkeursbesluit.

064, 065, 066

De relatie tussen de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit en de MIRT-Verkenning Haaglanden wordt door het bevoegd gezag bewaakt. De aard van de bereikbaarheidsproblematiek verschilt tussen beide verkenningen, waardoor het niet wenselijk is om beide verkenningen te bundelen in één rijksstructuurvisie. Dit is door de Tweede Kamer bevestigd. Het participatie- en besluitvormingsproces voor een NWO richt zich derhalve op de Rijksstructuurvisie voor de Rotterdamse regio.

Aan de Rijksstructuurvisie ligt het Masterplan Rotterdam Vooruit ten grondslag. Volgens inspreker ontbreekt, naast een totaalvisie op een duurzaam verkeers- en vervoersbeleid, een totaalvisie op alle te ontwikkelen weginfrastructuur in de gehele Zuidwest flank van de Randstad. Het Masterplan is een regionaal, Rotterdams plan en heeft die brede scope niet.

Inspreker vraagt in de Rijksstructuurvisie het gehele wegenplan op te nemen om een totaalafweging te kunnen maken. Het ter visie leggen en realiseren van afzonderlijke delen leidt tot het uitblijven van het beoogde effect. Na realisatie blijkt de ontbrekende schakel ook echt noodzakelijk te zijn om kapitaalvernietiging tegen te gaan. Als voorbeeld geeft inspreker de A24 die volgens het Masterplan niet mag worden aangelegd. Aanleg is te kostbaar omdat Midden-Delfland niet mag worden aangetast. De aanleg

van de A4 Delft-Schiedam en de aanleg van de Blankenburgtunnel zal opstoppen op de A20 bij het Kethelplein veroorzaken. Volgens inspreker is te verwachten dat de investeringen pas effect op de bereikbaarheid zullen sorteren als deze twee middels de A24 met elkaar worden verbonden. Maar de A24 maakt geen deel uit van de voorliggende plannen. Er worden steeds suboplossingen aangedragen die pas tot oplossingen leiden als het geheel aan elkaar wordt geregen. Inspreker vraagt open en eerlijk te zijn en in de Rijksstructuurvisie het totaal rijkswegenplan tot 2050 op te nemen.

071

De relatie tussen de verkeersproblematiek in Rotterdam en de rest van het netwerk wordt door het bevoegd gezag bewaakt. De ambities van het Rijk inzake het Rijkswegenplan zijn opgenomen in het jaarlijkse MIRT. Het algemene beleid is neergelegd in de Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De thans voorliggende Rijksstructuurvisie richt zich op de regio Rotterdam. Uit de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit is gebleken dat de A24 onvoldoende meerwaarde heeft voor het netwerk. Zie verder ook het rapport "Integrale verkeersanalyse Zuidvleugel Randstad".

Inspreker maakt zich bezorgd over de manier waarop afzonderlijke delen van een wel of niet bestaand totaal plan ter visie worden voorgelegd. Na realisatie van die delen wordt nu al meerdere keren geconstateerd dat het beoogde effect uitblijft of zal uitblijven waarna een nieuwe verbinding wordt overwogen om de problemen op te lossen. De opeenvolging van plannen en de weinig inzichtelijke langetermijnstrategie wekt wantrouwen voor de toekomst. Inspreker wil een visie zien waarin voor de periode tussen 2020 en 2040 wordt aangegeven welke wegen noodzakelijk zijn om op de lange termijn de regio bereikbaar te houden. Een gezamenlijke Rijksstructuurvisie voor zowel de regio Rotterdam als Haaglanden biedt hier een uitgelezen mogelijkheid voor.

079

De Rijksstructuurvisie biedt een visie op de aanpak van de bereikbaarheidsproblematiek van de Rotterdamse regio op de lange termijn, inclusief een aantal prioritaire projecten die binnen deze visie passen. Het Masterplan geeft daarbij al een goed inzicht in de langere termijn vragen inclusief samenhang met OV en ruimtelijke ontwikkelingen. De aard van de bereikbaarheidsproblematiek verschilt tussen beide regio's, waardoor het niet wenselijk is om de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit en de MIRT-Verkenning Haaglanden te bundelen in één rijksstructuurvisie. Dit is door de Tweede Kamer bevestigd. Tot slot is in 2012, op verzoek van de Tweede Kamer, het rapport "Integrale verkeersanalyse Zuidvleugel Randstad" opgesteld waarin de (integrale) visie op de Zuidvleugel is beschreven.

Inspreker verzoekt om in de onderzoeken nadrukkelijk te betrekken de MIRT-Verkenning Haaglanden waarin de aanpassing van de A4-passage Den Haag een belangrijk speerpunt is.

090

Bij het analyseren van de bereikbaarheidsproblemen in de Rotterdamse regio is in de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit ook naar de samenhang met de regio Haaglanden gekeken. Dit is ook terug te zien in deel 1 van de Rijksstructuurvisie. De aard van de bereikbaarheidsproblematiek verschilt tussen beide regio's, waardoor het niet wenselijk is om de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit en de MIRT-Verkenning Haaglanden te bundelen in één rijksstructuurvisie. Dit is door de Tweede Kamer bevestigd. Zie verder ook het rapport "Integrale verkeersanalyse Zuidvleugel Randstad".

4.3 Relatie met het verkeersnetwerk binnen de Regio Rotterdam

De korte termijn verkeersprognoses (2020) zijn ontoereikend, een doorkijk naar 2040 moet worden opgenomen. Inspreker verwijst tevens naar de brief van 8 juli 2010 van wethouder Visser van Schiedam over o.a. ruimtelijke en economische aspecten, duurzame mobiliteitsoplossingen, verkeerskundige impact op het Kethelplein/A4-corridor en over ontwerp en kosten van varianten. Inspreker vindt dat deze alsnog bij de probleemanalyse en oplossingsrichtingen betrokken moet worden.

012

Mede naar aanleiding van deze zienswijze zijn de verkeersberekeningen voor de NWO uitgevoerd met het verkeersmodel NRM 2011. Dit model heeft 2030 als horizon en bevat de meest actuele ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen. Een vergelijkbaar verkeersmodel is niet beschikbaar voor 2040. De genoemde onderzoeksaspecten zijn betrokken in de Plan-MER studie.

Inspreker vindt het zinvol een verkeersprognose op te stellen waarin (minimaal op Zuidvleugelniveau) aan duurzame mobiliteit maximaal invulling wordt gegeven. Dit sluit aan bij de ambities van de Stadsregio en de opmerkingen van de Commissie m.e.r.

In dit scenario zal aandacht moeten zijn voor:

- concurrerende reistijden;
- een sterk OV-net;
- een sterke keten: PenR en (OV-)fiets;
- maximale invulling van mobiliteitsmanagement gericht op het voorkomen van verplaatsingen (het Nieuwe Werken);
- duurzame logistiek in goederenvervoer.

012

Inspreker noemt aandachtspunten die zijn opgenomen in het Masterplan Rotterdam Vooruit en/of de Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte dan wel punten die betrekking hebben op het algemene mobiliteitsbeleid van het rijk. In het Masterplan en de Ontwerp-Rijksstructuurvisie deel 1 is geconstateerd dat ondanks de succesvolle invoering van andere maatregelen zoals OV, benutting en mobiliteitsmanagement, er toch noodzaak is voor maatregelen voor een betere bereikbaarheid over de weg zoals een NWO.

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau doet het volgens insprekers voorkomen dat de Beneluxtunnel de bottleneck is in de verkeersproblemen. Volgens insprekers ontstaan de files op de Rotterdamse Ruit niet door of in de Beneluxtunnel, maar door onvoldoende capaciteit op de aanliggende verkeersknooppunten, zoals het Kethelplein en het Kleinpolderplein. Volgens insprekers 064 en 065 geldt dit ook voor het Vaanplein op de zuidelijke ring.

Hetzelfde geldt voor de A20 (files op de A20 's ochtends door verstoppingen op de Rotterdamse Ruit bij het Kethelplein en het Kleinpolderplein). Het aansluiten van de A20 op de Blankenburgtunnel met 2 x 3 rijstroken vergroot de problemen op het Kethelplein nog verder. Insprekers vinden de scope te beperkt, noodzakelijke aanpassingen aan bijvoorbeeld het Kethelplein en de verlengde Veilingroute worden niet in het proces meegenomen. Insprekers vinden dat deze additionele maatregelen onderdeel moeten zijn van de beoordelingscriteria en mede afgewogen moeten worden bij het nemen van de voorkeursbeslissing.

015, 020, 027, 033, 036, 037, 047, 049, 051, 062, 064, 065, 076, 078, 086

Bij het uitvoeren van de verkeerskundige analyses is rekening gehouden met een aantal toekomstige infrastructurele projecten, waarvan reeds is besloten dat deze worden uitgevoerd. Dit betreft ondermeer ook aanpassingen in het knooppunt Kethelplein als gevolg van de aanleg van de A4 Delft-Schiedam. In de verkeersnota (bijlage van het Plan-MER) wordt verder inzage geboden in de gevolgen van de aanleg van een NWO op het aansluitende hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. Daar is ook het verkeerskundige effect van de NWO op de A15, de A20, het Kethelplein en de verlengde Veilingroute opgenomen. Deze informatie weegt mee in de beslissing.

Inspreker vindt het noodzakelijk de consequenties voor en aanpassingen van het onderliggende wegennet als integraal onderdeel van het project in beeld te brengen. Inspreker vindt het belangrijk dat de noodzakelijke aanpassingen aan het onderliggende wegennet onderdeel uitmaken van afwegingen die gemaakt worden bij het opstellen van de Rijksstructuurvisie en Plan-MER.

028

De effecten van de aanleg van een NWO op het onderliggend wegennet worden in kaart gebracht (zie Verkeersnota, bijlage van het Plan-MER). Het is aan de verantwoordelijke bestuurders om deze onderzoeksresultaten te betrekken bij hun advisering aan het bevoegd gezag.

Inspreker herkent niet in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau een inschatting en beoordeling van de mogelijkheden van sturing middels ruimtelijke ordeningsmaatregelen en andere elementen van de 'Zevensprong van Verdaas'. Dit sluit aan bij de opmerkingen van de Commissie m.e.r. (18 mei 2010; 3 november 2009)

028

In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie deel 1 wordt in lijn met de Zevensprong van Verdaas aangegeven waarom ondanks andere meer generieke sturingsmogelijkheden, de aanleg van een NWO noodzakelijk is.

Inspreker vraagt de 'zevensprong van Verdaas' toe te passen bij het opstellen van de structuurvisie. Met de 'zevensprong van Verdaas' kunnen ruimtelijke ordening en mobiliteitsvraagstukken breed en integraal, in samenhang met elkaar bekeken worden en kunnen oplossingsrichtingen worden gegenereerd zonder dat direct gekozen wordt voor de realisatie van extra weginfrastructuur. Alle zeven elementen, die inspreker in zijn zienswijze noemt, moeten zorgvuldig afgewogen worden bij de inventarisatie en de keuze van oplossingsrichtingen. Daarbij vindt inspreker niet de volgorde van de verschillende elementen leidend, maar een objectieve analyse van kosten en baten van de verschillende elementen.

030, 058

In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie deel 1 wordt in lijn met de Zevensprong van Verdaas aangegeven waarom ondanks andere meer generieke sturingsmogelijkheden, de aanleg van een NWO noodzakelijk is.

Inspreker vindt dat de verkeersanalyse (paragraaf 5.2 Verkeer en vervoer) de effecten op de gehele Ruit van Rotterdam moet omvatten omdat ook bijvoorbeeld verhoogde uitstoot van verkeersproblemen die ontstaan op het Kethelplein moeten meewegen bij de beoordeling van de volksgezondheid in de aangrenzende woonwijken.

030, 058

In het Verkeersrapport (bijlage van het Plan-MER) is naar een groot gebied gekeken, waaronder alle aansluitende wegvakken. In het onderzoek naar de milieueffecten is een gezondheidseffectscreening opgenomen. Hierin is gekeken naar de veranderingen van de luchtkwaliteit en de geluidbelasting in de woongebieden waar grote veranderingen van de verkeersbelasting optreden. In deze screening zijn de woongebieden van Vlaardingen aan weerszijden van de A20 en de woongebieden direct aansluitend aan het Kethelplein, meegenomen.

Inspreker vindt de ontsluiting van de Rotterdamse haven ondanks de verbreding van de A15 te weinig robuust omdat de haven niet over een ander volwaardig ontsluitingsalternatief beschikt. De onderzoeken die tot op heden zijn uitgevoerd tonen aan dat de Ruit van Rotterdam en met name de Beneluxcorridor in de toekomst een knelpunt vormt. De samenhang met andere projecten, zoals de A15 Maasvlakte-Vaanplein, A4 Delft-Schiedam en de A13/A16 vindt inspreker van cruciaal belang bij het opstellen van de Rijksstructuurvisie.

032

In het onderzoek voor het Plan-MER wordt uitgegaan van de realisatie van de door inspreker genoemde projecten.

Insprekers vinden dat ten onrechte voorbij wordt gegaan aan alternatieven voor het oplossen van de verkeersproblematiek in de zuidelijke Randstad, zoals het stimuleren van telewerken en carpoolen, het gericht verbeteren van de OV-verbindingen, het invoeren van tolheffing of andere vormen van prijsbeleid en het beter benutten, verbeteren en uitbreiden van bestaande infrastructuur. Hierdoor wordt al bij voorbaat uitgesloten dat deze alternatieven een NWO overbodig zou kunnen maken.

036, 037

In de Rijksstructuurvisie wordt in lijn met de Zevensprong van Verdaas aangegeven dat de door insprekers ingebrachte alternatieven onvoldoende oplossend vermogen hebben en dat (ondanks andere meer generieke sturingsmogelijkheden) de aanleg van een NWO noodzakelijk is.

De A24 door Midden-Delfland die de Blankenburgtunnel verbindt met de A20, A4 en A13 vindt inspreker als oplossing voor het vastlopen van het verkeer op het Kethelplein en Prins Clausplein, uit oogpunt van natuur en milieu, volksgezondheid, bekostiging, maatschappelijk draagvlak, wet- en regelgeving, enz. volstrekt onrealiseerbaar.

038

Uit de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit is gebleken dat de A24 geen meerwaarde heeft voor het netwerk.

Paragraaf 5.7 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau beschrijft op welke onderdelen van het thema water het Plan-MER zal ingaan. Door het realiseren van een tunnel zal ook het achterliggende wegennet moeten worden aangepast en dit heeft ook effecten op het watersysteem. Inspreker verzoekt in het Plan-MER de effecten op het watersysteem te beschrijven die ontstaan door aanpassing van het achterliggende wegennet.

044

In het Plan-MER wordt gekeken naar onderscheidende effecten van alternatieve verbindingen. Daarbij gaat het om de nieuw aan te leggen infrastructuur. Eventuele

aanpassingen aan andere delen van het netwerk zijn niet in de scope van het onderzoek betrokken. Mochten aanpassingen elders nodig zijn, dan zullen de effecten daarvan in een vervolgfase (OTB/MER) worden onderzocht.

Inspreker is van mening dat de Oranjetunnel de beste mogelijkheden biedt om tot snelle en duurzame invulling van de gestelde doelen te komen mits de scope en realisatie van het project wordt uitgebreid tot en met de aansluiting op de A4 bij de Harnasch-knoop. Het Oranjetracé is een robuuste verbinding tussen de A15 en de A4 en zorgt voor een goede doorstroming van het interregionale verkeer en vroegtijdige spreiding van het verkeersaanbod vanuit beide richtingen.

Binnen de Greenport bestaat bij de bestuurders van ondernemersorganisaties het idee dat de Oranjetunnel zal zorgen voor veel extra verkeer op de regionale wegen door het Westland naar de A4. Door de scope uit te breiden met de aanleg van een snelweg aansluitend op de A4, kan dit idee worden wegnomen.

055

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. De scope van het onderzoek is de verbinding tussen de A15/N15 en de A20/N213. De verkeerseffecten tussen knooppunt Westerlee en de A4 zijn in kaart gebracht als gevoeligheidsanalyse op de uitkomsten van het verkeersonderzoek (zie Verkeersnota, bijlage van het Plan-MER). Dit onderzoek heeft geen aanleiding gegeven maatregelen op en aan de Veilingroute in de scope van het project NWO op te nemen.

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau staat dat de A4-Zuid een zinvolle volgende stap is in de ontwikkeling van de A4-corridor. Inspreker verzoekt aan te geven hoe de A4-Zuid in de diverse onderzoeken wordt meegenomen en in hoeverre de A4-Zuid onderdeel uitmaakt in de besluitvorming inzake een NWO.

057

De A4-Zuid is genoemd als vervolgstap, maar maakt geen onderdeel uit van het onderzoek naar en de besluitvorming over een NWO. Wel is gekeken naar de restcapaciteit op beide verbindingen in het geval sprake zou zijn van een A4-Zuid.

Inspreker vindt dat de derde doelstelling in paragraaf 3.2 niet als doelstelling kan worden gehanteerd in de studie naar een NWO als de A4-corridor met de ontwikkeling van de A4-Zuid doelstelling van het rijksbeleid is. Het mogelijk maken van de A4-corridor ontwikkeling is in de vorm van 'ontlasting van de Beneluxcorridor' reeds als eerste doelstelling opgenomen. Inspreker vindt dat de A4-corridor in een eerste planstudie moet worden onderzocht. De NWO is - als deze noodzakelijk blijkt te zijn - dan een integraal onderdeel van de A4-corridor ontwikkeling. Blijft de derde doelstelling gehandhaafd dan verzoekt inspreker om een analyse van het verkeersnetwerk in de gehele Zuidvleugel en verzoekt inspreker te onderbouwen welke aanvullende infrastructuur nodig is om de A4-corridor op voldoende wijze te laten functioneren.

058

De doelstelling inzake de A4-corridor is gehandhaafd. In het Plan-MER NWO wordt aangegeven hoe de alternatieven voor een NWO scoren op deze doelstelling. De onderbouwing hiervan is terug te lezen in de Verkeersnota (bijlage van het Plan-MER). De A4-Zuid behoort niet tot de prioriteiten van het Rijk.

Bij het onderzoeken van knelpunten in het wegennet (5.2) verzoekt inspreker met klem de verkeerssituatie en knelpunten op de route A20-Maasland (30 km-gebied)- N468 (60 km/uur)-A4 daarin te betrekken. De nauwkeurigheid van het RVMK-model moet voor die omgeving voldoende betrouwbaar zijn om uitspraken te kunnen doen over de toename van het verkeer op deze nu reeds door sluipverkeer geteisterde route.

058

In het voor verkenningen geschikte verkeersmodel NRM 2011 is de verkeersintensiteit op de door inspreker genoemde wegen/wegvakken onderzocht. Voor deze fase van de planontwikkeling volstaat deze benaderingswijze.

Inspreker vindt de scope van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau te beperkt. De Rotterdamse regio wordt vanuit (boven)lokaal perspectief bekeken waardoor een vertekend beeld ontstaat van oorzaken en gevolgen van de bereikbaarheidsproblematiek van de regio. Met alleen de keuze tussen tunnel A of B wordt niet voldaan aan de ambitie om het bereikbaarheidsprobleem op te lossen. Volgens inspreker is hiervoor nodig:

- **het beter analyseren van knelpunten: werkelijke verkeersknelpunten, verkeersprognoses tot tenminste 2030 (bij vol gebruik Maasvlakte 2), de doelgroepen (herkomst, reden verplaatsing, bestemming en tijdstippen);**
- **het open houden van mogelijke oplossingsrichtingen: betere benutting van openbaar vervoer, wegvakken en tijdstippen;**
- **de juiste keuze van het tracé afhankelijk van doelgroep en bestemming;**
- **het plaatsen van de regio Rotterdam in bereikbaarheidsvraagstukken van Noord West Europa.**

Inspreker vindt dat teveel wordt gekeken naar het uitbreiden van wegoppervlak zonder goed de alternatieven hierbij te betrekken (zoals bijvoorbeeld ontwikkelingen OV en slimmere benutting van wegen).

066

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. In het Masterplan Rotterdam Vooruit is de bredere analyse gemaakt, op grond waarvan in ieder geval nut en noodzaak van een NWO is onderbouwd. Veel van de door inspreker genoemde punten zoals de verkeersprognoses 2030 als ook het vol gebruik van Maasvlakte 2 en de herkomsten en bestemmingen zijn in het verkeersmodel NRM verwerkt. Verder is in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie deel 1 in lijn met de Zevensprong van Verdaas aangegeven waarom (ondanks andere meer generieke sturingsmogelijkheden) de aanleg van een NWO noodzakelijk is. Het voorliggende project richt zich daarom op de verbinding tussen de A15/N15 en de A20/N213.

Inspreker juicht een Rijksstructuurvisie met een totaalvisie op de mobiliteit, niet alleen in de Randstad, toe en geeft een aantal ontbrekende aandachtspunten aan:

- **noodzakelijke en gelijkwaardige investeringen ter realisatie van een sluitend openbaar vervoer systeem;**
- **terugdringen automobiliteit door beprijzing. Minder heffingen op het autobezit, meer op het autogebruik;**
- **speciale tarieven voor noodzakelijk zakelijk verkeer;**
- **optimalisering van vrachtvervoer per schip en per trein. Pas als de Betuwelijn volledig is geëxploiteerd zijn nieuwe investeringen in autowegen verdedigbaar;**

- **implementering van de aanbevelingen en onderzoeksresultaten van het Transumo project. Met de resultaten en aanbevelingen van dit meerjarige miljoenen project is in feite niets gedaan;**
- **terugdringen woon/werkverkeer door bevordering additionele oplossingen, als deeltijd/thuiswerken, flexplekken op hubs, carpoolen, green wheels en digitale communicatie;**
- **terugdringen vervoerstroom in tonnage door vermindering verpakkingsmateriaal, efficiënte belading en transport management zodat lege retourritten benut worden voor retourvracht;**
- **het monitoren -screenen van vervoersstromen op detailhandelsniveau. Door bundeling kan efficiency winst worden gemaakt;**
- **publieksvoorlichting voor het stimuleren van het kopen van streekproducten en artikelen uit eigen omgeving.**

069

Inspreker noemt aandachtspunten die zijn opgenomen in het Masterplan Rotterdam Vooruit of de Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte dan wel betrekking hebben op het algemene mobiliteitsbeleid van het rijk. In het kader van de voorliggende procedure wordt aan deze aandachtspunten beperkt aandacht besteed. In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie deel 1 is in lijn met de Zevensprong van Verdaas aangegeven waarom (ondanks andere meer generieke sturingsmogelijkheden) de aanleg van een NWO noodzakelijk is.

Door inspreker ten aanzien van het verkeer al eerder geuite bezwaren:

- **Niet de Beneluxtunnels vormen een capaciteitsprobleem, maar het Kethelplein en Kleinpolderplein;**
- **Noodzakelijke aanpassingen van de Veilingroute en het Kethelplein zijn niet meegenomen: 2x 3 rijstroken zijn niet inpasbaar;**
- **De aanleg van tunnels maken het noodzakelijk de A13 door Overschie open te houden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen die ook niet door de geplande tunnel van de A13/A16 mogen;**
- **Aanleg van de Blankenburgtunnel betekent de aanleg van de A4-Zuid. De A4-Zuid tast de leefomgeving in de Hoekse Waard en de woonkernen Oud-Beijerland en Spijkenisse ontoelaatbaar aan.**

069

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. In de Verkeersnota (Bijlage van het Plan-MER) wordt aangegeven welke effecten een NWO heeft op het aansluitende Hoofdwegennet. De A4-Zuid behoort niet tot de prioriteiten van het Rijk.

Inspreker vindt dat op voorhand geen varianten moeten worden uitgesloten. De Korte Blankenburgvariant moet onderdeel zijn van de studie en integraal worden beoordeeld op economische, ruimtelijke en verkeerseffecten. In deze 'aansluitvariant' moeten ook lokale vraagstukken worden meegenomen als het oplossen van de problematiek op de Marathonweg in Vlaardingen en het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerreinen (Vergulde Hand, Deltagebied, Groot Vettenoord, Het Scheur, Koggehaven in Vlaardingen en De Dijk en De Kade in Maassluis).

070

De variantontwikkeling heeft plaatsgevonden door middel van een breed participatietraject, gericht op het zo volledig meenemen en afwegen van varianten. Hierbij is onder meer rekening gehouden met bestuurlijke kaders en technische

randvoorwaarden. De op basis van dit proces bepaalde varianten zijn vervolgens getrechterd op basis van ondermeer haalbaarheid. In de Variantennota (bijlage van het Plan-MER NWO) is dit proces beschreven. De overgebleven varianten zijn in het Plan-MER en het MKBA vervolgens beoordeeld op hun (milieu)effecten en economische effecten. Daarbij is ook rekening gehouden met de eventuele ontsluiting van bedrijventerreinen in Vlaardingen en Maassluis.

Inspreker merkt op dat als de A4-Zuid tussen de Beneluxtunnel en de A29 wordt aangelegd een directe route naar het zuiden van het land en Antwerpen ontstaat en de A30, A20 en A16 (via Brienenoord) en een deel van de A15 (via de Beneluxtunnel) worden ontlast. Ten zuiden van Rotterdam komt dan een volwaardig alternatief. Volgens inspreker is een alternatief hoog nodig vanwege de veelvuldige stremmingen op de A16 als gevolg van ongelukken.

075

De A4-Zuid behoort niet tot de in de structuurvisie gestelde prioriteiten van het Rijk. De doorstroming op de A15 zal worden bevorderd door de uitvoering van het project A15 Maasvlakte - Vaanplein.

Inspreker zal het niet verbazen dat als de Blankenburgtunnel er ligt de optie van de A24, die nu van alle kanten wordt uitgesloten, weer op de agenda verschijnt. De A24 verwoest volgens inspreker de natuurgebieden van het Groene Hart.

078

Uit de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit is gebleken dat de A24 onvoldoende meerwaarde heeft voor het netwerk.

Op pag. 51 van het Masterplan wordt gesteld dat de Blankenburgtunnel verkeerskundig het meest effectief is. Inspreker concludeert dat dus inpassing het probleem is en vindt dat dit dan ook in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau moet staan.

082

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is aangegeven dat inpassing een belangrijk onderwerp is. De landschappelijke effecten spelen een belangrijke rol in de afweging tussen de alternatieven (Oranjetunnel of Blankenburgtunnel) en tussen de verschillende varianten van een alternatief.

In het kader van duurzaamheid binnen het glastuinbouwcluster vindt inspreker het raadzaam om bij de NWO ook een voorziening op te nemen die later als transportmiddel voor bv. restwarmte kan worden gebruikt.

083

Bij de voorbereiding van een (Ontwerp-)Tracébesluit zal aandacht worden besteed aan de mogelijkheden voor oeverkruisende buisleidingen. De meerwaarde van een dergelijk voorziening is vooral gelegen in het slim combineren van functies tijdens de bouwfase.

Inspreker vindt dat in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau het beoordelingskader voor de te onderzoeken varianten ontbreekt.

085

Het beoordelingskader is in hoofdstuk 5 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau op hoofdlijnen geschetst. Een verdere uitwerking van het beoordelingskader heeft plaatsgevonden in het Plan-MER.

Inspreker vindt dat bij de verkeerskundige neveneffecten van de NWO aandacht moet worden besteed aan de effecten op de relevante gemeentelijke hoofdstructuren, waaronder de Groene Kruisweg en Aveling in Hoogvliet, de 2e Ontsluitingsweg in Hoek van Holland en de Boulevard in Rozenburg.

087

In het verkeersonderzoek is het effect van de aanleg van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding op doorgaande gemeentelijke en provinciale wegen binnen de regio onderzocht. De door inspreker genoemde wegen/wegvakken zijn alle met behulp van het verkeersmodel onderzocht.

De scope van het project is beschreven in paragraaf 3.3, deze is breder dan de twee tracévarianten die zijn uitgewerkt. Inspreker verzoekt het Plan-MER met meerdere keuzevarianten (o.a. de 3e Beneluxtunnel en een westelijke stadsbrug) te doorlopen.

089

In het Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2010 is afgesproken dat twee tracévarianten worden uitgewerkt. In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie deel 1 wordt uitgelegd waarom andere (tracé)varianten niet in het Plan-MER zijn meegenomen.

5 Detailniveau

5.1 Algemeen

De volledige en gelijkwaardige vergelijking tussen tunnel- en tracévarianten moet volgens inspreker gebaseerd zijn op:

- 1. een transparante en concrete set vooraf vast te stellen beoordelingscriteria die voortkomen uit gedeelde uitgangspunten en doelstellingen voor de NWO. Onderdeel hiervan is tevens het bepalen van een onderlinge weegfactor van de criteria;**
- 2. een concreet inzicht in de mate waarin de verschillende tunneltracés op korte (2025) en lange termijn (2040 en later) aan de uitgangspunten en doelstellingen voldoen;**
- 3. een evenwichtige afstemming en integratie van alle aanwezige ruimtelijke belangen op Zuidvleugelniveau. Zowel de ruimtelijke economische ontwikkelingsvisie voor de Westflank van stadsregio Rotterdam als de bestuurlijke visies en voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen binnen het stadsgewest Haaglanden zijn relevant.**

012

In het Plan-MER wordt een zo gelijkwaardige en objectieve vergelijking van de tracévarianten van beide alternatieve oeververbindingen gepresenteerd op basis van vooraf, namelijk in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau vastgestelde en in het Plan-MER uitgewerkte beoordelingscriteria. Als planhorizon geldt het referentiejaar 2030. De weging van deze factoren is een verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag en maakt geen onderdeel uit van het Plan-MER. Bestuurders vanuit de regio's Rotterdam en Haaglanden zijn betrokken bij de advisering van het bevoegd gezag en kunnen daarbij ook hun ruimtelijke visies betrekken.

Als er een oeververbinding wordt gerealiseerd zal deze omstreeks 2020 zijn gerealiseerd. Inspreker vindt dat in het onderzoek als referentiejaar minimaal 10 jaar na de openstelling van het tracé, moet worden aangehouden. Het gebruik van verkeersprognoses tot 2020 is ook in strijd met de uitgangspunten van het Masterplan Rotterdam Vooruit (gericht op een oplossing van capaciteitsproblemen in en na 2020). Inspreker vindt dat de verkeersstudie tenminste een doorberekening tot 2030-2040 moet omvatten gebaseerd op ontwikkelingen van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, diverse ruimtelijke en economische programma's binnen de regio Den Haag en Rotterdam, nieuwe en te herstructureren bouwlocaties en verwachte wijzigingen in het operationeel functioneren van Greenport Westland.

012

Mede naar aanleiding van deze zienswijze zijn de verkeersberekeningen voor de NWO uitgevoerd met het verkeersmodel NRM 2011. Dit model heeft 2030 als horizon en bevat de meest actuele ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen. Een vergelijkbaar verkeersmodel is niet beschikbaar voor 2040.

Insprekers vinden het zorgvuldiger dat bij het opstellen van de Rijksstructuurvisie en het Plan-MER van een zorgvuldige afweging van de belangen wordt gesproken over Greenport Westland-Oostland en de gemeente Westland in plaats van Greenport Westland zoals in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau staat.

018, 026, 029

In het Plan-MER zal het onderscheid tussen de Greenport en de gemeente zo goed mogelijk worden gehanteerd. De aanduiding 'Oostland' wordt echter niet gehanteerd, omdat dit deel van de Greenport niet onder de doelstellingen van het project NWO valt.

Insprekers vragen de ruimtelijke randvoorwaarden, de ontwerp vragen als onderdeel van het Plan-MER en de effectenbeschrijvingen per thema uit te splitsen naar economische-, ruimtelijk-economische- en ruimtelijke effecten. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is dit onderscheid in effecten niet duidelijk.

018, 026, 029

De Rijksstructuurvisie deel 1 beschrijft de visie op de ruimtelijke ontwikkelingen en de bereikbaarheid. In de Ruimtelijk-Economische Effectenstudie (bijlage van de Rijksstructuurvisie) wordt nader ingegaan op de ruimtelijk-economische effecten. De Maatschappelijke Kosten-Baten analyse NWO gaat in op de economische effecten.

Bij de ruimtelijke randvoorwaarden acht inspreker het nodig alle punten van lokaal belang goed op te nemen. Sommige lokale waarden blijven onderbelicht, zoals:

- **de belangen van andere gemeenten als Westland en Greenport Westland-Oostland en volgens inspreker 029 ook Voorne-Putten;**
- **bebouwingsconcentraties van gemeenten;**
- **landschappelijke waarden zoals van de Oranjestadpolder, Bonnenpolder en het Staalduinse Bos;**
- **de bereikbaarheid en de ontsluiting van de kernen, bedrijventerreinen en glastuingebieden.**

Het versterken van het glastuinbouwcluster en het zo min mogelijk doorsnijden van het duurzaam glastuinbouwgebied zijn ook een belangrijke randvoorwaarde.

018, 026, 029, 048

Deze onderwerpen komen in het Plan-MER aan de orde. De ruimtelijke randvoorwaarden zoals genoemd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau hebben betrekking op de bestaande bebouwing waarmee rekening moet worden gehouden bij de keuze van het tracé. Het overzicht is niet uitputtend; met de bebouwing (woningen en kassen) in het gebied van het Oranjetracé wordt rekening gehouden. In het kader van het Plan-MER heeft tevens een brede omgevingsparticipatie plaatsgevonden waarbij de belangrijkste omgevingswaarden zijn geïnventariseerd. Voor een overzicht van deze waarden wordt verwezen naar het Beeldverslag Participatie (bijlage bij het Plan-MER).

Inspreker vindt dat de nieuwe technologische ontwikkelingen, zoals elektrische automobiel, die effect hebben op de luchtkwaliteit moeten worden meegenomen in de berekeningen.

018

De effecten op luchtkwaliteit zijn berekend volgens de wettelijke voorgeschreven methoden met standaard emissiekentallen. Die kentallen houden rekening met ontwikkelingen in het wagenpark en het schoner worden van motoren.

Insprekers vinden dat de belangrijkste kenmerken van de Zwethzone (als onderdeel van de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur) en de beïnvloeding van de tracés en aanvullende maatregelen op de Zwethzone, in beeld moeten worden gebracht.

018, 026, 029

In het Effectenrapport (bijlage van het Plan-MER) wordt nader ingegaan op de effecten van een NWO op de natuur, inclusief de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.

Het beoordelingskader (paragraaf 5.12) voorziet niet in wegingsfactoren en hoe een score tot stand komt. Vanwege de verschillende belangen kunnen aspecten zowel positief als negatief worden beoordeeld. Vooral de waardering van ruimtelijk-economische effecten is subjectief. Insprekers vinden dat vooraf duidelijk moet worden gemaakt op welke wijze de belangen van de partijen worden meegenomen en vindt dat over de weging van de verschillende belangen vooraf overeenstemming nodig is.

018, 026, 029, 048

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van insprekers. In het Plan-MER wordt een volledige en gelijkwaardige vergelijking van de tracévarianten van beide alternatieve oeververbindingen gepresenteerd op basis van de in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau beschreven beoordelingscriteria. Deze criteria zijn bestuurlijk afgestemd en in het Plan-MER verder uitgewerkt. De onderbouwing c.q. waardering van een effect wordt in het Effectenonderzoek toegelicht en onderbouwd. De weging maakt niet onderdeel van het Plan-MER maar ligt voor aan de betrokken bestuurders.

Insprekers vinden nergens het besef terug dat forensen 40 kilometer moeten rijden om op de Tweede Maasvlakte te komen; het is gewoon ver weg. De industrie ligt in een lint van oost naar west, en de mensen wonen er ten noorden en (vooral) ten zuiden van. Er lopen onvoldoende goede wegen naar de industrieterreinen.

024, 025

De verbrede A15 (na uitvoering MIRT-project MaVa) biedt voldoende capaciteit voor de bereikbaarheid van Maasvlakte 1 en 2. Daarnaast komt een NWO tegemoet aan het feit dat de ontsluiting van de haven verbeterd moet worden.

Bij de ontwikkeling van de varianten wordt de eerder uitgevoerde bandbreedteanalyse gebruikt om de uitersten van de alternatieven te onderzoeken. Inspreker pleit ervoor niet alleen de uiterste varianten van de twee alternatieven te onderzoeken, maar ook varianten daar tussenin om tot de beste voorkeursvariant te komen.

026

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is aangekondigd dat varianten worden ontwikkeld voor zowel de Oranje- als de Blankenburgverbinding. Hierbij is een systematische aanpak gevolgd waarbij op basis van een bandbreedteanalyse de mogelijke tracévarianten zijn verkend. Op basis van de omgevingsparticipatie is deze bandbreedte nog aangevuld met een meer oostelijk gelegen variant van de Blankenburgtunnel. Voor een overzicht van het gevolgd proces wordt verwezen naar de Variantennota en het Beeldverslag participatie, beide bijlagen bij het Plan-MER.

Insprekers vinden dat effecten op de luchtkwaliteit van nieuwe technologische ontwikkelingen zoals elektrische automobility, moeten worden meegenomen in de berekeningen. Inspreker 070 voegt daar aan toe de bronbestrijding vanuit de EU, onder meer resulterend in de steeds strengere EUR 5/6 eisen aan vracht- en personenwagens, een positief effect heeft op de luchtkwaliteit. Daarbij komt dat nieuwe technologische ontwikkelingen (elektrische auto's) de uitstoot verder zullen verminderen.
026, 029, 070

De effecten op luchtkwaliteit zijn berekend volgens de wettelijke voorgeschreven methoden met de standaard emissiekentallen. Die kentallen houden rekening met ontwikkelingen in het wagenpark en het schoner worden van motoren.

Inspreker vindt bij de afweging voor een voorkeursbeslissing de relatie belangrijk tussen verkeers- en vervoerskundige belangen, financiële belangen en andersoortige belangen zoals ruimtelijke en economische ontwikkelingen en de kwaliteit van groengebieden.
028

Het Plan-MER biedt inzicht in de onderzoeksresultaten van alle in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau genoemde beoordelingscriteria, zodat deze kunnen worden betrokken bij de voorkeursbeslissing. Tevens maken de REES en de MKBA onderdeel uit van de afweging. Hiermee worden alle door inspreker genoemde punten meegewogen.

Inspreker vindt dat de Notitie Reikwijdte en Detailniveau onvoldoende inzicht geeft in het onderzoeken en beoordelen van indirecte effecten. Inspreker verzoekt het beoordelingskader uit te breiden zodat naast het beoordelen van plussen en minnen (positief of negatief) ook een beoordeling plaats vindt op ruimtelijke effecten op lokale, regionale en bovenregionale schaal. Bijvoorbeeld door toetsing aan gewenste toekomstbeelden van ruimtelijke en economische ontwikkeling. De provinciale structuurvisie biedt daarvoor het logische kader. De NWO kan leiden tot nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en tot transformatie van de omgeving (bijvoorbeeld ontwikkeling van woningbouw, bedrijfslocaties). Deze effecten zijn bovenregionaal van aard. Inspreker verwacht dat in het Plan-MER rekening wordt gehouden met ruimtelijk-structurerende effecten van een NWO op middellange tot lange termijn en dat deze getoetst worden aan de provinciale structuurvisie. Tevens vraagt inspreker expliciet te maken hoe de Rijksstructuurvisie en effecten die vastgesteld worden in het Plan-MER zich verhouden tot de integrale ruimtelijke hoofdopgaven van de provinciale structuurvisie. Inspreker verwacht dat met name de regionale en bovenregionale ruimtelijk-structurerende werking van een NWO als apart, zelfstandig effect behandeld wordt in het Plan-MER.
028

In de Ruimtelijk-Economische Effectenstudie, een bijlage van de Rijksstructuurvisie, is inzicht geboden in de ruimtelijke effecten. Daarbij is onder meer uitgegaan van de vigerende provinciale structuurvisie.

Het Masterplan en de NWO die in de Rijksstructuurvisie worden vastgelegd zijn zeer ongelijksoortig en verschillen in detailniveau. Het is inspreker niet duidelijk hoe het gehele studiegebied van de MIRT-Verkenning gerelateerd wordt aan de grootte van het studiegebied van de NWO. Dit geldt ook voor het verband tussen de actualisatie van het 'Tussenrapport Plan-MER MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit' en de 'Plan-MER NWO'.

028

In het kader van de Rijksstructuurvisie zijn twee Plan-MER-rapporten opgesteld, één voor de totale Rotterdamse regio (Rotterdam Vooruit), en één voor de NWO. Beide rapporten maken onderdeel uit van de besluitvorming over de Rijksstructuurvisie.

Inspreker vraagt in het Plan-MER de effecten op het vrachtverkeer van het aanleggen van een NWO en de keuze tussen varianten expliciet te maken.

028

In het verkeersonderzoek van de Plan-MER is het effect van openstelling van een alternatieve NWO op vrachtverkeer apart in kaart gebracht.

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (paragraaf 5.6) mist inspreker een analyse van de effecten van de oeververbindingstracés op de mogelijkheden voor toepassing van Warmte—Koude Opslag (WKO) in de bodem. WKO wordt in de glastuinbouw steeds meer toegepast en zou volgens inspreker in de verdere planuitwerking moeten worden meegenomen.

029

In deze fase van de verkenning is niet gekeken naar de effecten op de mogelijkheden voor toepassing van WKO. In het kader van het Ontwerp-Tracébesluit zullen deze effecten indien van toepassing nader bestudeerd worden.

Insprekers vragen bij de toekomstverwachtingen voor de verkeersintensiteit inzichtelijk te maken hoe de berekeningen tot stand komen en met welke factoren rekening wordt gehouden. Insprekers zijn van mening dat ontwikkelingen in de demografische samenstelling van Nederland en van de olieprijs moeten worden meegenomen. De druk op het wegennet tijdens de spits zal afnemen door het verouderen van de bevolking. De stijging van de olieprijs zal als kilometerbeprijzing gaan werken en het rijden ontmoedigen. Ook zal met de huidige tragere economische groei rekening moeten worden gehouden. Insprekers vinden het onduidelijk hoe de structurele veranderingen in onze samenleving mee worden genomen in de verkeersprognoses. Insprekers vinden dat de verwachtingen moeten worden doorgerekend op de lange termijn (tot 2040) om eventuele natuurlijke daling van het wegverkeer inzichtelijk te maken.

030, 058, 079

Ten behoeve van het Plan-MER zijn nieuwe verkeersberekeningen gemaakt met het nieuwe model NRM 2011. Dit model heeft 2030 als horizon. Er is gerekend met verschillende door het Centraal Planbureau opgestelde scenario's voor de economische groei (een laag en een hoog groeiscenario).

Inspreker vindt de eerste en derde genoemde doelstelling in paragraaf 3.2 (Doelen NWO) niet gelijkwaardig en vindt dat hierdoor een ongelijkwaardige afweging wordt gemaakt tussen de twee alternatieven. Volgens inspreker zal de Blankenburgtunnel de capaciteitsproblemen op de Beneluxcorridor sneller oplossen en eerder voldoen aan de ontwikkeling

van de A4 als bereikbaarheidsas van de Zuidvleugel dan de Oranjetunnel. De Oranjetunnel zal daardoor in principe altijd minder positief scoren dan de Blankenburgtunnel. Inspreker ziet dit als een onoverkomelijk bezwaar en vraagt de doelstellingen te baseren op een gedegen, integrale analyse van de verkeersproblematiek.

030, 058, 071

De doelstellingen van de NWO zijn gebaseerd op een integrale analyse van de verkeersproblematiek. Dit betekent niet dat beide alternatieven per definitie in gelijke mate aan de doelstellingen tegemoetkomen. In welke mate alternatieven bijdragen aan doelbereik wordt in het Plan-MER onderzocht.

Insprekers vinden de formulering op pg. 12, 6e alinea, misleidend en vinden dat deze vervangen moet worden door: 'Het is niet te vermijden dat de aansluitstroken van de Blankenburgtunnel op de A20 en de rijbanen van en naar de ingang van de tunnel in de Rijksbufferzone komen te liggen.'

Insprekers citeren hierbij het beleid voor Rijksbufferzones (<http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/landschap/rijksbufferzones>), waarin staat dat uitvoering van grootschalige projecten niet toegestaan is, tenzij het de recreatieve functie versterkt. Insprekers vinden het onacceptabel dat het voorstel voor een Blankenburgtunnel het op nationaal niveau vastgestelde beleid schaamteloos met voeten treedt. Het staat buiten kijf, dat de recreatieve functie niet anders dan negatief zal worden beïnvloed.

030, 058

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van insprekers. Een Rijksbufferzone heeft niet een zodanige ruimtelijk-juridische status dat aanleg van een autosnelweg in zo'n zone niet mogelijk is. De Rijksbufferzone is een onderdeel van het ruimtelijk beleidskader rond het tegengaan van verstedelijking. De rijksoverheid heeft in de Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte aangegeven dit instrument los te laten. In het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER) is aangegeven hoe de alternatieve tracés zijn beoordeeld op landschap en ruimtelijke kwaliteit. Daarbij is ook het effect op recreatieve voorzieningen beoordeeld.

Insprekers plaatsen bij 4.3 'Kaders voor ontwikkeling van varianten' bij 'Uitgangspunten ten aanzien van toekomstige ontwikkeling' een aantal opmerkingen:

- **er staan wegen genoemd waarvan nog niet vast staat dat die er komen. Voor de A4 Midden-Delfland loopt nog een procedure en over de aanleg van de A13/A16 is nog niet besloten;**
- **de opwaardering van het openbaar vervoer in de regio, waarmee rekening wordt gehouden, vormt een schril contrast met de uitwerking van de planning voor (snel)wegen. Zes toekomstige ontwikkelingen zijn gericht op het faciliteren van de auto, slechts twee op het faciliteren van duurzaam reizende burgers. Hieruit blijkt overduidelijk dat oplossingen voor verkeerscongestie slechts worden gezocht in aanleg van nieuwe weginfrastructuur;**
- **in 2005 heeft de Provinciale Staten van Zuid-Holland een motie aangenomen over het onvoldoende draagvlak voor nader onderzoek naar een korte variant Blankenburgtunnel. Insprekers vragen overeenkomstig deze stemming de korte variant Blankenburgtunnel als variant te verwijderen.**

030, 058

Bij het uitvoeren van een Plan-MER dient de initiatiefnemer de projecten die volgens ruimtelijke kaders (zoals het MIRT) eerder zullen worden gerealiseerd dan de te

onderzoeken infrastructuur, mee te nemen in de beoordeling als waren zij gerealiseerd. Dit is vereist om de juiste conclusies te trekken ten aanzien van verkeersstromen en de daarop gebaseerde milieueffecten (zoals luchtkwaliteit en geluidshinder).

In de Rijksstructuurvisie wordt de ontwikkeling van openbaar vervoer in de regio in beschouwing genomen in relatie tot de problemen waarvoor de NWO een oplossing moet bieden. De bestuurders hebben op grond van het Masterplan Rotterdam Vooruit geconstateerd dat beter en/of meer openbaar vervoer de geschetste problemen niet oplossen.

De motie is bekend bij het bevoegd gezag. In de Variantennota (bijlage van het Plan-MER) wordt verantwoord waarom een korte variant van de Blankenburgtunnel in het onderzoek is betrokken.

Inspreker vindt dat intrekking van het Tracébesluit A4 Delft-Schiedam de weg vrijmaakt voor een NWO en zo ruimte biedt om de bereikbaarheid in de Zuidvleugel te herzien in een bredere, meer optimale context. Zolang de uitvoering van de A4 niet is gestart, zijn er geen grote praktische bezwaren hiertegen. Inspreker verwijst naar de brief van Prof. Hansen hierover aan de Tweede Kamercommissie I&M dd. 25 januari 2011.

038

Het Tracébesluit voor de A4 Delft-Schiedam zal niet worden ingetrokken. De NWO moet een oplossing bieden voor andere problemen dan waarvoor de A4 Delft-Schiedam een oplossing biedt.

De verkeerskundige problemen op de Rotterdamse Ruit zijn de aanleiding voor een NWO. Verschillende gemeenten hebben hun zorg uitgesproken over de focus op verkeer in de probleemstelling. Inspreker vindt het belangrijk voor het uiteindelijke draagvlak om zo transparant mogelijk te zijn en beveelt aan expliciet in te gaan op de spanning tussen de geformuleerde doelstellingen voor de NWO en de doelstellingen, zoals vastgelegd in de ruimtelijke visie Hof van Delfland. Daarmee wordt ook recht gedaan aan de eerdere opmerkingen van de Commissie m.e.r. in reactie op de definitieve Plan-MER op het Masterplan Rotterdam Vooruit. Goede en complete beslisinformatie moet een constant aandachtspunt zijn.

054

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van inspreker. In het Plan-MER onderzoek is rekening gehouden met de ruimtelijke visies op de openheid van Midden-Delfland. Zie verder het hoofdstuk Ruimtelijke Kwaliteit van het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER).

Bij 'Omweg Noord-Zuid' wordt gewezen op een relatie met Voorne-Putten. Bij de doelen (3.2) komt dit niet terug. Inspreker vindt dit verwarrend en beveelt aan dit nader uit te werken binnen paragraaf 5.2.

054

In de Verkeersnota (bijlage van het Plan-MER) wordt aangegeven op welke wijze een NWO van belang is voor oeverkruisend verkeer vanuit Voorne-Putten.

In hoofdstuk 4.3 worden drie projecten genoemd - Stadshavens, het fruitcluster en de (gedeeltelijke) ingebruikname van de Tweede Maasvlakte - die van invloed zijn op het project. Het is inspreker niet duidelijk wat exact met 'Stadshavens' wordt aangeduid, immers het fruitcluster maakt daar ook deel van uit. Inspreker vindt het van belang dat er nadrukkelijk aandacht is voor de samenhang tussen het Westland en het havengebied,

waarbij de fruitcluster een rol speelt.

054

Het verplaatsen van het fruitcluster is inderdaad mede gerelateerd aan het project Stadshavens. De relatie tussen Greenport en Mainport is in het verkeersonderzoek van het Plan-MER meegenomen. Zie verder de Verkeersnota (bijlage van het Plan-MER).

Voor het project Stadshavens en Tweede Maasvlakte geldt dat gedeeltelijke ingebruikname voor 2020 plaatsvindt. De Tweede Maasvlakte is in de projectperiode nog gedeeltelijk in aanleg. Inspreker gaat er van uit dat er een gevoeligheidsberekening wordt gemaakt voor de gevolgen van de ontwikkeling van de Maasvlakte na 2020.

054

Mede op grond van deze zienswijze is het verkeersonderzoek uitgevoerd met het nieuwe verkeersmodel NRM 2011. Dit model heeft 2030 als horizon. Gezien de geplande afronding van Maasvlakte 2 in 2033 is daarmee vrijwel de gehele ontwikkeling van die haven binnen het onderzoek gebracht.

Inspreker merkt op dat bij de aanpak van de effectbeschrijvingen in het Plan-MER onvermeld blijft op welke aspecten de verkeerskundige effecten worden getoetst (bijvoorbeeld streefwaarden uit de Nota Mobiliteit, I/C-verhoudingen, reistijden etc.).

054

In de Verkeersnota (bijlage van het Plan-MER) wordt toegelicht hoe de beoordeling heeft plaatsgevonden. Inspreker is nauw betrokken geweest bij deze beoordeling.

Het is inspreker niet duidelijk welke beleidsdocumenten bij het thema Ruimtelijke kwaliteit en economische effecten (5.10) als kader worden gehanteerd. Inspreker vindt daarbij bijvoorbeeld relevant de Provinciale structuurvisie en de Regionaal Strategische Agenda, zoals vastgesteld door het Algemeen Bestuur van de stadsregio.

054

Bij het onderzoek op het aspect Ruimtelijke Kwaliteit is uitgegaan van de vigerende ruimtelijke kaders. Zie verder het hoofdstuk Ruimtelijke Kwaliteit van het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER).

Inspreker vindt dat bij de ruimtelijke kwaliteit en de economische effecten de reikwijdte van het effect leidend moet zijn en niet alleen de effecten in de directe omgeving van de tracés.

054

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van inspreker.

In het voornemen en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau staat dat voor de keuze tussen het Oranjetracé en het Blankenburgtracé een meer gedetailleerde afweging van de effecten in de regio noodzakelijk is. Gelet op de grote verschillen in de reeds onderzochte verkeerskundige effecten en kosten tussen beide tracés, vraagt inspreker of het in dit stadium nog wel realistisch is beide tracés als mogelijke alternatieven te presenteren. Inspreker verzoekt toe te lichten hoe en met welk afwegingskader, de afweging wordt gemaakt tussen de Oranjetunnel en de Blankenburgtunnel.
057

De keuze tussen Oranjetunnel en Blankenburgtunnel vraagt een zorgvuldige bestuurlijke afweging, die wordt gemaakt in de Rijksstructuurvisie. Ten behoeve van die afweging worden beide alternatieven met een gelijkwaardig detailniveau onderzocht.

Tijdens de informatiebijeenkomst in Maassluis op 16 februari 2011 is aangegeven dat het uitgangspunt van het ontwikkelen van de varianten een 'sober en doelmatig ontwerp' is. Inspreker vindt dit uitgangspunt niet terug in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en vindt het niet toepasbaar in een zo ontzettend waardevol gebied als Midden-Delfland. Inspreker verzoekt expliciet niet het uitgangspunt 'sober en doelmatig ontwerp' te hanteren voor de Blankenburgvariant, maar dat van een hoogwaardige inpassing die aansluit op de hoogwaardige kwaliteit van het Midden-Delflandgebied.
058

Het uitgangspunt van het besluitvormingsproces over een NWO is dat bij de afweging van alternatieven en varianten wordt uitgegaan van een sobere en doelmatige inpassing. Het bevoegd gezag heeft besloten een deel van het tracé in het open gebied van Midden-Delfland te overkluizen. Voorts wordt er maximaal 25 miljoen euro (incl. BTW) ter beschikking gesteld van de regio voor aanvullende inpassingsmaatregelen.

Inspreker vindt dat voor het bepalen van de effecten van een NWO op de Beneluxcorridor niet kan worden volstaan met alleen de NRM-berekeningen waaruit I/C-verhoudingen voor wegvakken volgen. De knelpunten in het verkeersnetwerk zijn de verkeerspleinen waar uitwisseling tussen snelwegen plaatsvindt. Een verbetering van de I/C-verhouding op wegvakken is een theoretische verbetering als in de praktijk aansluitende verkeerspleinen nog steeds vast staan. Inspreker verzoekt om voor de Beneluxcorridor een microsimulatiemodel op te stellen dat de daadwerkelijke kwaliteit van de verkeersafwikkeling in de autonome situatie en de varianten in beeld brengt.
058

In het verkeersmodel NRM 2011 wordt op voor een Plan-MER adequate wijze inzicht geboden in de functionaliteit van wegvakken en knooppunten. Zie verder de Verkeersnota (bijlage van het Plan-MER). In een planverkenning is een microsimulatiemodel niet aan de orde. Wel zal dit een aandachtspunt zijn in de vervolgfase, het OTB/MER.

Inspreker vindt dat de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is toegeschreven naar de aanleg van de 'tweede Rotterdamse Ruit'. De Maasvlakte 2 is aangelegd zonder dat de infrastructurele- en mobiliteitsproblematiek is opgelost. Inspreker vindt dit een omgekeerde logische gang van zaken die zich nu wreekt.

Dit geldt in zekere mate ook voor de -versnelde- aanleg van de A4 Midden-Delfland.

069

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van inspreker. De ontsluiting van Maasvlakte 2 wordt primair versterkt door de realisatie van het MIRT-project MaVa (verbreding van de A15) en die is afgerond tegen de tijd dat de nieuwe bedrijvigheid op Maasvlakte 2 van start gaat.

De Rotterdamse Ruit vervult meer functies dan als achterlandverbinding van Maasvlakte 2. Een groot deel van de verkeersproblemen ontstaat door niet-havengebonden verkeer, waaronder het oeverkruisend verkeer. Het verkeer van en naar Maasvlakte 2 draagt hier wel aan bij, maar is niet dominant in de problematiek van bijvoorbeeld de Beneluxcorridor.

Door inspreker eerder geuite en thans waar bevonden bezwaren:

- **Aan het Tracébesluit ligt geen overall structuurvisie ten grondslag;**
- **Een overall Plan-MER ontbreekt;**
- **Er is geen Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA) opgesteld;**
- **Er is geen Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) aangewezen op basis van milieueffecten.**

069

De Rijksstructuurvisie (deel 1 en 2) wordt de drager voor het besluit over de NWO. Hier zal een Plan-MER over Rotterdam Vooruit als geheel en een Plan-MER over de NWO aan ten grondslag worden gelegd. Een MKBA maakt eveneens onderdeel uit van de beslisinformatie over de NWO. Onder de vigerende wet- en regelgeving is er geen verplichting om een MMA op te nemen.

Inspreker vindt dat uit het kaartmateriaal waarbij het tracé van de A54/N54 als vaststaand is ingetekend, blijkt dat de voorkeur uitgaat naar de Blankenburgtunnel. Onderbouwing van de voorkeur voor de Blankenburgtunnel ontbreekt. In het verlengde van de geplande, maar omstreden A13/16 ziet inspreker de Rotterdamse Ruit ontstaan. Volgens inspreker is de werkelijke intentie een tweede rondweg rond Rotterdam en is Rotterdam Vooruit slechts camouflage.

069

Er is geen kaart in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau waarop de A54/N54 staat ingetekend. Er is in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau geen sprake van een voorkeur voor het ene of andere alternatief van een NWO. De A54/N54 wordt in het project NWO niet als vaststaand beschouwd. De realisatie van een tweede ring rond Rotterdam is geen uitkomst van Rotterdam Vooruit en geen onderdeel van het project NWO.

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau zijn de criteria voor de beoordeling nog niet scherp. Het gaat om een duidelijk onderscheid tussen economische effecten, ruimtelijke effecten en verkeer- en vervoersstromen. Bij economische effecten gaat het ook om werkgelegenheid. Onderzoek laat zien dat de werkgelegenheid per inwoner naar het westen toe afneemt. Inspreker vindt voor een integrale beoordeling een volledig beeld nodig van de positieve en negatieve effecten, mitigerende en compenserende

maatregelen en kosten/baten. Vooraf moet duidelijk zijn op welke wijze de onderdelen beoordeeld worden en belangen van partijen worden meegenomen. Inspreker vindt dat vooraf overeenstemming nodig is over de weging van verschillende belangen.

070

Alle door inspreker genoemde aspecten worden in de Rijksstructuurvisie, met het bijbehorende Plan-MER, de Ruimtelijk-Economische Effectenstudie en de Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse in samenhang beschreven. De in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau gepresenteerde criteria zijn in het Plan-MER verder uitgewerkt. Op basis van de (milieu)effecten wordt in het Plan-MER inzage gegeven in de aard van de mitigerende maatregelen, waarbij deze op basis van kentallen ook zijn meegenomen in de kosten/baten analyse. De weging van de criteria maakt geen onderdeel uit van het Plan-MER en ligt voor aan het bevoegd gezag.

Inspreker is van mening dat bij de berekening van het toekomstige wegverkeer, ontwikkelingen in de demografische samenstelling van Nederland en van de olieprijs moeten worden meegenomen. De druk op het wegennet tijdens de spits zal afnemen door het verouderen van de bevolking. De stijging van de olieprijs zal als kilometerbeprijzing gaan werken en het rijden ontmoedigen. Niet duidelijk is of deze op het autoverkeer remmende factoren zijn meegenomen in de berekeningen.

071

Ten behoeve van het Plan-MER zijn nieuwe verkeersberekeningen gemaakt met het nieuwe verkeersmodel NRM 2011. Hierbij is gerekend met twee verschillende door het Centraal Planbureau opgestelde scenario's voor de economische groei. In beide scenario's wordt rekening gehouden met economische en demografische ontwikkelingen in Nederland.

Inspreker lijkt het zinvol een onderzoek te starten naar de werkelijke eindbestemmingen van het vervoer in plaats van aannames te gebruiken.

074

Het toegepaste verkeersmodel NRM 2011 is gebaseerd op gegevens uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland. Dit onderzoek wordt jaarlijks gedaan en dit omvat de herkomst en de bestemmingen van het personenvervoer. Voor goederenvervoer is gebruik gemaakt van soortelijke grootschalige onderzoeken.

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau worden de doelen van de NWO aangegeven:

- verbeteren van de doorstroming op de A4-corridor, waaronder de Beneluxcorridor;
- verbeteren van de ontsluiting van het Haven-Industrieel Complex en Greenport/Westland;
- ondersteunen verdere ontwikkeling van de A4-corridor als vitale bereikbaarheidsas van de Zuidvleugel en de Randstad.

De doelen worden in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau niet geconcretiseerd waardoor geen inzicht wordt gegeven wanneer de bijdrage aan de doelen als voldoende wordt beoordeeld. Ook is het onduidelijk hoe de effecten van alternatieven meegewogen worden in de beoordeling. Inspreker kan op dit moment niet beoordelen of aan de juiste aspecten voldoende aandacht wordt besteed omdat er nog geen duidelijkheid is over criteria en wegingen.

077

Doelbereik is onderdeel van de beslisinformatie, die ter besluitvorming wordt voorbereid. In de Verkeersnota (bijlage van het Plan-MER) worden de resultaten vergelijkenderwijs gepresenteerd, waarbij voor bijvoorbeeld bereikbaarheid beleidsmatig streefwaarden zijn bepaald waaraan kan worden getoetst. De mate van doelbereik is ter beoordeling van de bestuurders. De beoordelingscriteria zijn bestuurlijk afgestemd. De onderbouwing c.q. waardering van een effect wordt in het Effectenonderzoek toegelicht en onderbouwd. De weging maakt niet onderdeel van het Plan-MER, maar ligt voor aan de betrokken bestuurders.

Naar de mening van inspreker is het van groot belang de ruimtelijk-economische consequenties en potenties van de alternatieven van de NWO goed in beeld te brengen. Het beoordelingskader ontbreekt hiervoor. Inspreker pleit ervoor in het beoordelingskader ruim aandacht te besteden aan de criteria waarop de structurerende werking van de NWO wordt beoordeeld en het beoordelingskader in zijn geheel op korte termijn voor betrokkenen inzichtelijk te maken.

077

De Ruimtelijke en Economische Effectenstudie (bijlage van de Rijksstructuurvisie) biedt inzicht in de consequenties van een NWO. Verschillende gebiedsnota's waarin de beoogde toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen zijn vastgelegd, zijn betrokken bij het Masterplan Rotterdam Vooruit.

Inspreker vindt dat de ruimtelijk-economische aspecten van de NWO ontbreken en verwijst naar het advies op pg. 34 en 35 van het rapport 'Zuidvleugel, de topregio van Nederland' dat door Roland Berger is opgesteld in opdracht van de Zuidvleugelpartijen: provincie Zuid-Holland, stadsregio Rotterdam, stadsgewest Haaglanden en de steden Den Haag en Rotterdam. Inspreker heeft de desbetreffende tekst als citaat in zijn zienswijze opgenomen. In het citaat wordt aangegeven dat een belangrijk knelpunt voor de economische ontwikkeling de bereikbaarheid van de Zuidvleugel is. In de economische agenda vindt prioritering plaats op basis van economisch perspectief. Voor de beoordeling van de bereikbaarheid moet niet alleen naar omvang van fileduur en de ontwikkeling daarvan worden gekeken maar ook naar de economische aard en impact van het wegnemen van een knelpunt op de sectoren. Daarbij worden drie opeenvolgende effecten onderscheiden: vergroten mobiliteit arbeidsmarkt, versterken clustervorming en directe ondersteuning bedrijfsvoering. In het citaat worden als belangrijkste knelpunten aangegeven de ontsluiting van het Westland, het Zuidelijk Havengebied (A15) en de aansluiting van de regio's Rijnsburg, Katwijk en Leiden West op de A4. Vanuit economisch perspectief moeten deze knelpunten prioriteit krijgen. Daarnaast vormen de verbindingen Rotterdam - Den Haag en Leiden - Amsterdam al jaren belangrijke knelpunten.

Vanuit economisch perspectief is een tweede oeververbinding in het Rijnmondgebied van belang. Door de verbinding meer naar het westen te leggen (Oranjetunnel) wordt de ring van Rotterdam minder ontlast. Het havengebied wordt beter ontsloten en meer bij de rest van de Zuidvleugel betrokken waardoor de regionale arbeidsmarkt beter ontsloten wordt en clusterwerking wordt versterkt.

077

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van inspreker.

De doelstellingen voor de NWO conflicteren met de algehele doelstelling voor de Rijksstructuurvisie om de bereikbaarheid van de regio als geheel te verbeteren. Er wordt vanuit gegaan dat het probleem van de bereikbaarheid van Rotterdam aan de westelijke kant enkel in de A4-corridor ligt. Inspreker vindt dat hierdoor een Blankenburgtunnel en een Oranjetunnel geen kans krijgen op een eerlijke vergelijking in de Rijksstructuurvisie.

079

De Rijksstructuurvisie deel 1 omvat een probleemanalyse met betrekking tot de bereikbaarheid van de regio als geheel. De doelstellingen van de NWO zijn gebaseerd op een integrale analyse van de verkeersproblematiek. Beide alternatieven van een NWO worden getoetst aan dezelfde doelen. Dit betekent niet dat beide alternatieven per definitie in gelijke mate aan de doelstellingen tegemoetkomen.

Bij het thema Ruimtelijke kwaliteit en economische effecten in paragraaf 5.10 wordt niet genoemd welke ruimtelijke kaders het uitgangspunt vormen. Vanuit het standpunt van inspreker zou dat de Stadsvisie Rotterdam 2030 en het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (PR2020) moeten zijn.

Bij dit thema wordt in het bijzonder gefocust op het gebied in de directe omgeving van de tracés. Inspreker vindt dat de effecten van de tunnel in een breder perspectief moeten worden gezien en wil een toevoeging waarin wordt aangegeven dat de betekenis van de NWO voor de Greenport, de Mainportontwikkeling, Voorne-Putten, Westland, A4-corridor etc. wordt betrokken in het beoordelingskader.

087

Bij het onderzoek op het aspect Ruimtelijke Kwaliteit is uitgegaan van de vigerende ruimtelijke kaders. Zie verder het hoofdstuk Ruimtelijke Kwaliteit van het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER). De betekenis van de NWO voor de regionale economische ontwikkeling is beschreven in de Regionaal Economische Effecten Studie.

Inspreker vindt bij het beoordelingskader in paragraaf 5.12 niet duidelijk welke aspecten precies deel gaan uitmaken van het beoordelingskader. Inspreker vraagt om een aanvulling.

087

Het beoordelingskader is van toepassing op alle aspecten die in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau zijn genoemd. Een verdere uitwerking van de criteria is opgenomen in het Effectenonderzoek (bijlage bij het Plan-MER).

Voor de aanpak van de effectbeschrijvingen in het Plan-MER wil inspreker graag een aanvulling zien met de verkeerskundige aspecten waarop de effecten worden getoetst (bijvoorbeeld streefwaarden uit de Nota Mobiliteit, I/C-verhoudingen, reistijden etc.). Deze staan niet bij verkeer en vervoer in paragraaf 5.2.

087

In de Verkeersnota (bijlage van het Plan-MER) wordt toegelicht hoe de beoordeling van verkeerseffecten heeft plaatsgevonden.

Inspreker wil dat in het Plan-MER voor Voorne-Putten voor de verschillende tracévarianten wordt meegenomen de te verwachten economische effecten en de effecten op de woningmarkt vanwege een betere bereikbaarheid van de regio Haaglanden en vice versa.

088

De Ruimtelijk-Economische Effectenstudie (bijlage van de Rijksstructuurvisie) biedt inzicht in de consequenties van een NWO.

In paragraaf 5.2 staat dat het verkeersonderzoek in het Plan-MER voor een deel gericht zal zijn op de mate waarin de alternatieven en varianten problemen oplossen. Het oplossen van de veronderstelde verkeersproblemen lijkt de inzet van het bepalen van de varianten. Inspreker verzoekt de verkeersanalyses en de keuze tussen de varianten op regionaal niveau te onderzoeken in het Plan-MER en niet te beperken tot een NWO.

089

De verkeerseffecten van een NWO op de hoofdwegen en onderliggende wegen in de regio zijn in kaart gebracht in de Verkeersnota (bijlage van het Plan-MER).

In het Masterplan zijn verschillende oplossingsrichtingen verkend om onder andere de vermoedelijke knelpunten in de Beneluxtunnel, de doorstroming van de A4-corridor en de ontsluiting van het Haven-Industrieel Complex te verbeteren. Twee oplossingsrichtingen uit het Masterplan, de 3e Beneluxtunnel en een westelijke stadsbrug, zijn in een vroegtijdig stadium afgefallen. De beoordelingscriteria en onderbouwing hiervoor ontbreken en het is onvoldoende duidelijk of de juiste oplossingsrichtingen zijn uitgewerkt. Inspreker verzoekt inzicht te geven in de beoordelingscriteria.

089

De Rijksstructuurvisie deel 1 levert een nadere onderbouwing voor het afvallen van de 3e Beneluxtunnel en een westelijke stadsbrug.

Paragraaf 5.11 De Maatschappelijke Kosten en Baten moeten zich niet alleen richten op de baten voor betere bereikbaarheid (pg. 20), maar zouden tevens in moeten gaan op de maatschappelijke baten van het bestaan (en het behoud) van natuur- en recreatiegebieden voor zowel bewoners als recreanten (inkomsten) van buiten de regio in deze zeer verstedelijkte regio. Inspreker verzoekt dit punt in het Plan-MER op te nemen en te beoordelen.

089

De Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse wordt uitgevoerd volgens een voorgeschreven systematiek, de zogenoemde OEI-systematiek. Daarin is ook ruimte voor een kwalitatieve waardering van natuur, bodem, water en landschap. De input hiervoor wordt gegeven door het effectenonderzoek van het Plan-MER.

Inspreker verzoekt voor de Mainport, de Greenport en voor de Metropoolregio als geheel om, naast de verkeerskundige effecten, de vitale landschappelijke natuurbelangen, de ruimtelijke en de economische structuurversterkende effecten en potenties en de macro-economische belangen voor de langere termijn uit te werken.

090

Het Plan-MER NWO richt zich op de NWO als zodanig, binnen de in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau gedefinieerde projectscope. De mate van doelbereik van alternatieven op de Mainport en Greenport zijn daarbij in kaart gebracht. De Metropoolregio komt aan de orde voor zover het de doelstelling inzake de A4 corridor als bereikbaarheidsas van de Zuidvleugel betreft.

5.2 Detailniveau milieu- en natuureffecten

Inspreker vindt dat over de ontsluiting en evacuatie van Voorne-Putten in geval van calamiteiten niet goed is nagedacht. De hoofdwindrichting is zuid-west, bij een ramp in het havengebied wordt een ieder op Voorne-Putten de verkeerde kant opgestuurd met grote gevolgen voor mensen aan de noordzijde van de Nieuwe Waterweg die juist moeten worden geëvacueerd.

019

Concrete maatregelen, zoals evacuatie, zullen afhankelijk zijn van de aard en de locatie van de calamiteit. Een extra oeververbinding zal in de meeste gevallen een extra route bieden, zowel noord-zuid als zuid-noord. In het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER) wordt hier nader op ingegaan.

Inspreker woont al 17 jaar naast de A20 en heeft ervaren dat de belasting op de omgeving van geluid en fijnstof sterk is toegenomen. In de notitie staat in 5.3 en 5.4 dat effecten op luchtkwaliteit en geluid worden berekend. Berekeningen hiervan zijn al vele jaren extrapolaties en gemiddelden en zijn vervreemd van de realiteit zoals inspreker door eigen geluidmetingen heeft vastgesteld.

Om een goede afweging in het Plan-MER te kunnen maken van de alternatieven vindt inspreker dat de bestaande situatie (lucht en geluid) moet worden gemeten en dat deze actuele metingen de basis moeten vormen voor de berekeningen van de te verwachten effecten.

Na realisatie van de uiteindelijke keuze zal opnieuw (mogelijk zelfs meerdere keren) moeten worden gemeten om vast te kunnen stellen of de modellen kloppen en wettelijke grenzen niet worden overschreden.

022

De effecten op lucht en geluid zijn in het Plan-MER aan de hand van modelberekeningen in kaart gebracht. Bij het bepalen van de geluidsbelastingen wordt rekening gehouden met een toekomstige situatie en met verkeersprognoses. Dit is alleen met berekeningen te voorspellen. Daarnaast worden de geluidbelastingen gebaseerd op gemiddelden over een jaar. De gebruikte, in regelgeving verankerde rekenmethode is mede gebaseerd op een groot aantal metingen. De rekenmethode wordt periodiek gevalideerd en aangepast. Ook worden in opdracht van het Ministerie van I&M permanente geluidmetingen uitgevoerd langs Rijkswegen. Hieruit blijkt dat berekeningen en metingen goed overeenkomen. Om betrouwbare metingen te hebben dient er rekening te worden gehouden met achtergrondlawaai dat de metingen mogelijk verstoort en dient langdurig te worden gemeten. Dit is kostbaar en wordt daarom beperkt toegepast. De NWO valt onder de wet SWUNG, waarbij uitgegaan wordt van zogenaamde geluidproductieplafonds. Een geluidproductieplafond is een maximaal geluidniveau op circa 50 m van de weg gelegen punten. Het geluidproductieplafond fungeert als bewakingspunt voor achterliggende bebouwing. De geluidproductieplafonds worden continu door de wegbeheerder nageleefd. Hierbij wordt jaarlijks een monitoringsverslag gemaakt waarin getoetst wordt hoe ver de werkelijke geluidproductie is gelegen onder het geluidproductieplafond. Als het geluidproductieplafond wordt genaderd zal de wegbeheerder tijdig maatregelen moeten overwegen. Dit is wettelijk geregeld in het recentelijk aangenomen wetsvoorstel SWUNG (hoofdstuk 11 Wet milieubeheer). Er

is voorzien in een verplichting om bij dreigende normoverschrijding passende maatregelen te nemen.

Voor luchtkwaliteit wordt met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) eveneens een programma ontwikkeld dat voorziet in regelmatige monitoring en het nemen van passende maatregelen. De looptijd van het NSL is van 1 augustus 2009 tot 1 augustus 2014. Op 1 januari 2015 moeten de grenswaarden voor NO₂ zijn gehaald. In de komende jaren zal door de jaarlijkse monitoring duidelijk worden hoe groot het risico is dat er in 2015 lokaal nog restknelpunten zijn. In 2013 zal de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu in overleg met de NSL-partners bepalen hoe de aanpak na 2014 vorm zal krijgen.

Inspreker vindt in de huidige plannen niet terug dat leefbaarheid en milieu hoog in het vaandel staan. In de uitwerking is niet terug te vinden dat het beter zou zijn om ruim binnen de grenswaarden te komen.

024

Leefbaarheid en milieukwaliteit zijn doelstellingen van het rijksbeleid. Hiervoor gelden wettelijke kaders, met name de Wet milieubeheer. Het onderzoek in het Plan-MER is gericht op het in kaart brengen van de verschillen tussen alternatieven en varianten.

Geluidkaarten zijn gemaakt voor het bepalen van geluid op 4m hoogte boven het maaiveld. Bewoners van flatgebouwen blijken meer overlast te ondervinden naarmate zij hoger wonen. Ook hoge kunstwerken geven op grotere hoogte meer overlast dan uit de voornoemde geluidkaarten blijkt. Insprekers vragen hoe deze gegevens worden bewerkt om reële waarden te verkrijgen. Wordt hierbij rekening gehouden met de werkelijke snelheden van vooral vrachtverkeer?

024, 025

Het geluidonderzoek in het Plan-MER is gericht op het vergelijken van alternatieven en varianten, hierbij is uitgegaan van een rekenhoogte van 7,5 meter. Ook de hoogteligging van de alternatieven en varianten is in het geluidsmodel meegenomen. Verder wordt er uitgegaan van rijsnelheden zoals die volgens wettelijke richtlijnen in het geluidsmodel zijn verwerkt. De NWO valt onder het programma SWUNG. Met dat programma wordt jaarlijks gekeken naar de geluidsbelasting, en er is voorzien in een verplichting om bij dreigende normoverschrijding passende maatregelen te nemen.

Voor luchtkwaliteit wordt met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) eveneens een programma ontwikkeld dat voorziet in regelmatige monitoring en het nemen van passende maatregelen. De looptijd van het NSL is van 1 augustus 2009 tot 1 augustus 2014. Op 1 januari 2015 moeten de grenswaarden voor NO₂ zijn gehaald. In de komende jaren zal door de jaarlijkse monitoring duidelijk worden hoe groot het risico is dat er in 2015 lokaal nog restknelpunten zijn. In 2013 zal de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu in overleg met de NSL partners bepalen hoe de aanpak na 2014 vorm zal krijgen.

Insprekers attenderen erop dat de geluidkaarten zullen kloppen als trajectcontrole, die uitgaat van de wettelijke maximum snelheden, wordt ingevoerd. Deze kaarten werken alleen op een meethoogte van 4m boven het maaiveld. Ook de berekeningen voor CO₂, NO_x en fijnstof kloppen dan met de werkelijkheid.

024, 025

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van insprekers. De NWO valt onder het programma SWUNG. Met dat programma wordt jaarlijks gekeken naar de geluidsbelasting, en er is voorzien in een verplichting om bij dreigende

normoverschrijding passende maatregelen te nemen.

Voor luchtkwaliteit wordt met het nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL) eveneens een programma ontwikkeld dat voorziet in regelmatige monitoring en het nemen van passende maatregelen. De looptijd van het NSL is van 1 augustus 2009 tot 1 augustus 2014. Op 1 januari 2015 moeten de grenswaarden voor NO₂ zijn gehaald. In de komende jaren zal door de jaarlijkse monitoring duidelijk worden hoe groot het risico is dat er in 2015 lokaal nog restknelpunten zijn. In 2013 zal de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu in overleg met de NSL partners bepalen hoe de aanpak na 2014 vorm zal krijgen.

Inspreker vertrouwt erop dat voor die delen van de waterveiligheidsopgave waarvoor de provincie bevoegd gezag is, afstemming zal plaatsvinden voor die aspecten waarvoor andere overheden bevoegd gezag zijn. Inspreker constateert dat een tunnel onder de Nieuwe Waterweg doorwerkt op de mogelijke diepgang van schepen tot in de verre toekomst. Inspreker vertrouwt er op dat hierbij met het lange termijn perspectief rekening wordt gehouden.

028

De verschillende bevoegde gezagen hebben frequent afstemming. Het lange-termijnperspectief van de Rotterdamse Haven is onderdeel van de afweging over de diepte van een NWO-tunnel.

Inspreker verzoekt de gebieden die in de paragraaf van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau over natuur genoemd worden in samenhang te bezien voor het benoemen en beoordelen van effecten. Dit geldt met name, voor wat betreft effectbepaling, voor de provinciale ecologische verbinding tussen Midden-Delfland en het Staelduinse Bos als samenhangend gebied.

028

Bij de beoordeling van de effecten op de natuur wordt ook aandacht besteed aan de provinciale ecologische verbinding tussen genoemde gebieden. Zie verder het hoofdstuk Natuur uit het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER).

Bij het opstellen van de Rijksstructuurvisie vindt inspreker dat flankerend beleid moet worden meegenomen, zoals het klimaatbeleid dat gericht is op het terugdringen van de CO₂-uitstoot. Nieuwe weginfrastructuur aanleggen staat hier haaks op. Inspreker vindt dat de Rijksstructuurvisie moet worden opgesteld vanuit de uitgangspunten die het College van GS van Zuid-Holland op heeft gesteld in de nota 'De toekomst is duurzaam bereikbaar' (7 februari 2011). Inspreker heeft in zijn zienswijze kernpunten van dit advies opgenomen. Inspreker verzoekt ook het advies van de Commissie m.e.r. van 18 mei 2010 in acht te nemen bij het opstellen van de Rijksstructuurvisie.

030, 058

Zowel in het Plan-MER Rotterdam Vooruit als in het Plan-MER NWO (zie ook het Effectenonderzoek, bijlage van het Plan-MER) is aandacht besteed aan het klimaatteffect. Met name een nieuwe oeververbinding kan ook leiden tot een reductie van omrijdverliezen en daarmee samenhangende uitstoot.

Insprekers achten het nemen van compenserende maatregelen bij overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen (paragraaf 5.3, Luchtkwaliteit) niet acceptabel. Het Nederlandse milieubeleid is gericht op het voorkomen van verontreinigingen bij de bron. Insprekers achten ook het in het Plan-MER van de MIRT-Verkenning Regio

Rotterdam opgenomen uitgangspunt onjuist, dat de voortschrijdende techniek ervoor zal zorgen dat de NO- en fijnstofemissies van auto's zo sterk zullen afnemen dat geen negatieve effecten te verwachten zijn. De verbeteringen in het energieverbruik door auto's neemt de laatste jaren af ten opzichte van de eerder bereikte resultaten; het optimum van energie-efficiency lijkt te zijn bereikt. Insprekers vinden het risico te groot omdat de kans reëel is dat niet wordt voldaan aan de verwachting om de uitstoot van auto's terug te brengen.

030, 058

Bij de berekening van de luchtkwaliteit wordt gerekend met de voorgeschreven emissiekentallen. In het hoofdstuk Luchtkwaliteit van het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER) wordt de onderzoeksmethodiek nader toegelicht.

Inspreker verzoekt de effecten van de alternatieven op het grondwater (paragraaf 5.7, Water) wel in het Plan-MER op te nemen en de (eventuele) schade aan de voor vogels gecreëerde habitats waarvoor de grondwaterstanden zijn aangepast inzichtelijk te maken.

030, 058

De mogelijke effecten van een NWO op grondwater komen in het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER) aan de orde.

Insprekers vinden het onnodig en ongewenst een kwantitatieve analyse van effecten door luchtverontreiniging op de Natura 2000 (paragraaf 5.8 Natura 2000-gebieden) gebieden uit te stellen tot het Tracébesluit. Onnodig, omdat de te verwachten uitstoot van NO eenvoudig is te herleiden uit de berekende vervoersbewegingen voor de inschatting van de te verwachten verkeersdruk. Ongewenst, omdat in de Natura 2000-gebieden nu al de actuele NOx-depositie aan de maximum toelaatbare grens zit.

030, 058

In het Plan-MER is, op basis van de verkeersberekeningen, berekend hoeveel extra depositie er in de relevante Natura 2000-gebieden zal ontstaan. De effecten van de depositie op de betreffende natuurwaarden zijn eveneens beoordeeld.

Insprekers vinden de gebruiks-, belevings- en toekomstwaarden teveel vanuit een antropocentrische blik beschreven. Insprekers vinden dat aan de definitie van ruimtelijke kwaliteit (paragraaf 5.10 Ruimtelijke kwaliteit en economische effecten) moet worden toegevoegd de kwaliteit van de ruimte die aan natuur wordt geboden in de zin van een plaats voor biodiversiteit, ruimte voor dieren- en plantenlevens.

030, 058

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van insprekers. Het effect van een NWO op de natuur is beschreven in het hoofdstuk Natuur van het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER).

In het Plan-MER worden de effecten op de primaire waterkering beschreven. Een tunnel en/of het achterliggende wegennet zal ook invloed hebben op regionale waterkeringen (polder- en boezemkaden en Maasdijk). Inspreker verzoekt in het Plan-MER ook de effecten op de (veiligheid van) regionale waterkeringen te beschrijven.

Het Oranjekanaal & Nieuwe Water (Kader Richtlijn Waterlichamen) en de Krabbenplas (zwemwaterlocatie) liggen binnen de invloedsfeer van de Oranje- respectievelijk de Blankenburgvariant. De waterkwaliteit van deze

wateren vragen bijzondere aandacht. Inspreker verzoekt de invloed van de nieuwe oeververbinding op de waterkwaliteit van deze wateren inzichtelijk te maken.

044

In het hoofdstuk Water van het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER) wordt ingegaan op de effecten op watergangen en waterkeringen. Het bevoegd gezag zal in de verdere uitwerking van de plannen in goed overleg treden met de verantwoordelijke beheerders ter voorbereiding van de watertoets als onderdeel van het Ontwerp-Tracébesluit.

Inspreker attendeert erop dat de Commissie m.e.r. in haar advies voor de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit: NWO (18 mei 2010) de landschappelijke en cultuurhistorische waarden heeft aangegeven die in beeld moeten worden gebracht. Volgens de gegevens van inspreker zijn in het gebied Blankenburgverbinding de volgende cultuurhistorische waarden aanwezig ten noorden van de Nieuwe Waterweg:

- **Rijksmonumenten:** een viertal boerderijen;
- **Bekende archeologische terreinen:** diverse van hoge tot zeer hoge waarde (laat-middeleeuwse huisterpen en/of nederzettingsterreinen uit de IJzertijd-Romeinsetijd-Late Middeleeuwen);
- **Archeologische verwachtingswaarden:** gehele gebied heeft een middelhoge-hoge kans op het aantreffen van archeologische waarden;
- **Belvederegebied:** het Belvedere-gebied Midden-Delfland (ten noorden van de spoorlijn).

Binnen het gebied Oranjeverbinding zijn de volgende cultuurhistorische waarden aanwezig ten noorden van de Nieuwe Waterweg:

- **Rijksmonumenten:** een waterkering/doorlaat;
- **Bekende archeologische terreinen:** geen;
- **Archeologische verwachtingswaarden:** gehele gebied heeft een zeer lage kans op het aantreffen van archeologische waarden;
- **Belvederegebied:** ligt niet in een Belvederegebied.

Voor beide tracés geldt dat ten zuiden van de Nieuwe Waterweg voor zover nu bekend geen cultuurhistorische waarden aanwezig zijn die door de geplande ingreep verstoord kunnen worden.

052

De landschappelijke en cultuurhistorische waarden worden in het hoofdstuk Landschap, Archeologie en Cultuurhistorie van het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER) in beeld gebracht. De door inspreker aangereikte informatie is daarin betrokken.

Inspreker adviseert voor het beoordelingskader en de effectbeoordeling de cultuurhistorische facetten archeologie, gebouwd erfgoed en historische-geografie geïntegreerd te beoordelen. Inspreker verwijst naar de Handreiking Cultuurhistorie in m.e.r. en MKBA die in opdracht van de RCE is opgesteld (de Handreiking is te vinden op www.cultureelerfgoed.nl). In de Handreiking is een grove vierdeling gemaakt in type effecten: verstoring, doorsnijding, vernietiging van cultuurhistorische waarde en verdroging. Inspreker adviseert bij elke variant te bezien of deze effecten mogelijk optreden.

052

In het onderzoek van de effecten van de aanleg van een NWO worden de thema's die de inspreker voorstelt uitgewerkt. Voor archeologische waarden en

cultuurhistorische waarden (zoals monumenten en cultuurhistorische structuren) wordt aangegeven of waarden worden aangetast (verstoring, doorsnijding, vernietiging) in het hoofdstuk Landschap, Archeologie en Cultuurhistorie van het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER). Het effect op aantasting van de "cultuurhistorische" bodemopbouw (o.a. krekenspatroon) wordt beschreven in het hoofdstuk Bodem & Water onder het thema *aardkundige waarden*.

Inspreker vindt dat inzicht in milieueffecten en gezondheidsrisico's ontbreekt. Zelfs het voornemen daar rekening mee te houden dan wel onderzoek naar te doen zijn in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau niet te vinden.

069

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is aangekondigd dat de effecten op milieu en gezondheid worden onderzocht. In paragraaf 4.4 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau staat vermeld dat het beschermen van de leefomgeving van de weg één van de eisen is waaraan een nieuwe verbinding dient te voldoen.

Inspreker vindt dat moet worden onderzocht of het Blankenburgtracé enig soelaas biedt voor de diverse knelpunten en wat de prijs is die wordt betaald bij het doorsnijden van een van de laatste stukjes recreatiegebied.

074

De mate waarmee de problemen met de verschillende alternatieven en varianten worden opgelost, is een belangrijk onderdeel van het Plan-MER. Ook de kosten, in termen van verlies aan landschappelijke en recreatieve waarden, zijn onderdeel van de afweging. Zie verder de MKBA NWO (een bijlage van de Rijksstructuurvisie).

Bij Rozenburg is de lucht al zwaar belast door de A15, de chemische en andere industrieën. De verbinding Blankenburgtunnel-A15 is niet eenvoudig door de passage van de Havenspoorlijn en de buizenleidingen. Ook de geluidbelasting zal nog meer toenemen. Inspreker vraagt te onderzoeken hoeveel extra vervuiling dat met zich meebrengt en wat de gevolgen zijn voor het externe veiligheidsrisico.

074

De door inspreker genoemde onderwerpen zijn onderzocht en worden gerapporteerd in het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER).

Bij de beantwoording van vragen tijdens de eerste inspraakavond over de verslechtering van de luchtkwaliteit bij toename van de verkeersstroom via de Blankenburgtunnel, is alleen maar een voorsprong genomen op de techniek van verbeterde auto's met minder uitstoot. Inspreker vindt dit schandalig voor een gebied midden tussen de industrie met een zware last wat betreft luchtkwaliteit en leefbaarheid.

076

De effecten op luchtkwaliteit zijn berekend volgens de wettelijke voorgeschreven methoden met de standaard emissiekentallen. Die kentallen houden rekening met ontwikkelingen in het wagenpark en het schoner worden van motoren. Er is in het kader van het Plan-MER onderzoek gedaan naar de verkeersemissies. De uitkomsten worden gerapporteerd in het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER).

Inspreker vindt het onduidelijk hoe de factoren milieu, verkeer en landschap worden afgewogen. In het Masterplan was al duidelijk dat de Blankenburgtunnel verkeerskundig sterker is dan de Oranjetunnel. Inspreker vraagt hoe zwaar dit weegt. Landschaps- en milieuaspecten dreigen onder te sneeuwen omdat het belang van de haven hoog wordt geacht.

082

De afweging tussen milieu, verkeer en landschap is een bestuurlijke afweging. Het Beoordelingskader biedt alle beslisinformatie om die afweging te faciliteren.

Inspreker heeft een aantal opmerkingen ten aanzien van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau:

- **pg.12: waar liggen de Ecologische hoofdstructuur en de Natura 2000 gebieden. Zijn er kaartjes?**
- **pg.13: wat is een categorie C tunnel?**
- **pg.15: behoort de uitwerking van netwerkmaatregelen tot de scope van het Plan-MER? Dit is erg bepalend voor de leefbaarheid, inpasbaarheid en dus het draagvlak. Is bijvoorbeeld verbreding van de A20 een netwerkmaatregel of een vast onderdeel van de Blankenburgtunnel? In het Masterplan (pag. 51) lijkt het een vast onderdeel te zijn, maar zo is het volgens inspreker niet verteld op de informatieavond in Vlaardingen.**
- **pg.16: wat is model NRM 2.4.?**
- **pg.16: de NWO is nog niet opgenomen in het Nationaal**

Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), maar de concentraties fijnstof en NO_x worden wel gemeten en meegenomen in de conclusies van het Plan-MER.

082

De genoemde onderwerpen komen in het Plan-MER (met bijlagen) aan de orde; de gestelde vragen worden daarin beantwoord.

Inspreker is van mening dat het niet genoeg is om op basis van wet- en regelgeving aan te geven in hoeverre luchtkwaliteit en geluid van de alternatieven voldoen. Inspreker vindt dat de effecten van de alternatieven en de nodige compenserende en mitigerende maatregelen in beeld moeten worden gebracht om de milieubelasting niet toe te laten nemen. Daarbij gaat inspreker uit, gelet op de milieurandvoorwaarden, van een zo goed mogelijke inpassing.

087

In het Plan-MER zijn de milieueffecten in kaart gebracht. Eventuele mitigerende of compenserende maatregelen zijn eveneens beschreven. De daadwerkelijke maatregelen en de mate van inpassing in het landschap komen in een later stadium (OTB) aan de orde.

Inspreker wijst op de rol die de NWO kan spelen bij een evacuatie bij een calamiteit (van bijvoorbeeld de inwoners van Rozenburg) en dringt er op aan om dit mee te nemen in de effectbeoordeling van de alternatieven.

087

De rol van een NWO in gebiedsveiligheid is onderdeel van het Plan-MER. Zie verder het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER).

Bij de uitwerking van het Plan-MER vraagt inspreker om nader inzicht in de milieutechnische gevolgen, zoals luchtkwaliteit, geluid, fijnstof en externe veiligheid in geval van toename van het vrachtverkeer op Voorne-Putten.
088

Op basis van de veranderingen van de verkeersintensiteiten op het Hoofdwegennet zijn de verandering in luchtkwaliteit en geluidbelasting in kaart gebracht. Daarbij is in deze fase (onderlinge vergelijking van alternatieven voor een NWO) het onderzoeksgebied beperkt tot onderscheidenlijke aspecten. De specifieke effecten van toename van vrachtverkeer op Voorne-Putten zijn niet onderzocht.

Inspreker verzoekt de toetsing van de varianten aan het Rijksbeleid op te nemen in het Plan-MER. Het Blankenburgtracé is volgens inspreker strijdig met:

- **de Rijksbufferzone;**
- **de Rijksbeschermingsregels voor de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), ingrepen in de EHS zijn niet toegestaan als er een reëel alternatief (de Oranjetunnel) ligt dat beter scoort;**
- **de investeringen die zijn en worden gedaan om het landschap te behouden, te herstellen en te versterken.**

089

Waar sprake is van aantasting van onder het Rijk vallende beschermde waarden c.q. strijdigheden met het Rijksbeleid is dit aangegeven in het Plan-MER. Zie hiervoor ook het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER).

In paragraaf 4.3 staat dat bij toepassing van een boortunnel het landschap grotendeels in tact kan blijven. Deze methode voorkomt echter niet dat bij aansluiten van de Blankenburgtunnel op de A20 het landschap van Midden-Delfland onherstelbaar wordt aangetast. Inspreker verzoekt deze opmerking toe te voegen.
089

In alle gevallen zal de Blankenburgverbinding op de A20 moeten worden aangesloten. De landschappelijke effecten hiervan komen in het hoofdstuk Landschap van het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER) aan de orde.

Inspreker verzoekt in paragraaf 4.3 toe te voegen cultuurhistorische (waaronder eeuwenoude Eendenkooi Aalkeetbuiten) en recreatieve waarden.
089

De door inspreker genoemde onderwerpen komen in het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER) aan de orde.

In paragraaf 4.4 staan onder C de mogelijkheden om kansen te benutten bij de ontwikkeling van de varianten. Inspreker verzoekt hieraan toe te voegen de opmerking uit het Tussenrapport Plan-MER (pg. 105): 'naarmate de programma's meer in detail worden uitgewerkt de mogelijkheid ontstaat om kansen voor natuur- en landschapsontwikkeling op te sporen en zo mogelijk in een integraal ontwerp mee te nemen'. Inspreker verzoekt deze kansen in het Plan-MER nader te concretiseren. Bij het realiseren van het Oranjetracé zijn volgens inspreker mogelijkheden voor zowel verbetering van de bereikbaarheid van de regio Rotterdam als investeringen in het groen. Inspreker vindt het belangrijk dat naast de bereikbaarheid van de

regio ook geïnvesteerd wordt in de aantrekkelijkheid van de leef-, woon- en werkomgeving.

089

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van inspreker. In dit stadium (de Rijksstructuurvisie) zijn kansen voor natuur- en landschapsontwikkeling nog niet in beeld gebracht.

Inspreker is van mening dat in paragraaf 5.1 tijdelijke effecten in het Plan-MER meegenomen moeten worden omdat deze van invloed kunnen zijn op de keuze tussen varianten. Tijdelijke effecten kunnen namelijk significant negatief schadelijk zijn en leiden tot onherstelbare schade. Inspreker noemt het voorbeeld van Grutto's die jaarlijks naar dezelfde plek terugkeren om te broeden. Er kan een situatie ontstaan dat voor de duur van de ingreep Grutto's niet tot (succesvol) broeden komen en geen nageslacht produceren. Dit heeft ernstige vergrijzing van de Grutto populatie tot gevolg.

089

In het onderzoek naar de effecten van een NWO wordt voor zover onderscheidend ook aandacht besteed aan de tijdelijke effecten van aanleg van een NWO. Zie verder het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER).

In paragraaf 5.7 worden de effecten op oppervlakte- en grondwater in het Plan-MER niet in beeld gebracht. Deze kunnen voor de Blankenburgtunnel van invloed zijn op de aanwezige natuurwaarden. Volgens inspreker kunnen de effecten op oppervlakte- en grondwater van de verschillende varianten verschillen en daarmee van invloed zijn op de keuze tussen de varianten.

089

De effecten op oppervlakte- en grondwater worden in kaart gebracht in het hoofdstuk Bodem en Water van het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER). De doorwerking naar de natuur komen aan de orde in het hoofdstuk Natuur van die nota.

Inspreker mist in paragraaf 5.8 Natuur, een opsomming van de aanwezige natuurwaarden en verzoekt een overzicht op te nemen in het Plan-MER om de aanwezige natuurwaarden serieus mee te wegen in de beoordeling. Inspreker noemt onder andere het voorkomen van de karakteristieke weidevogels waaronder de Grutto, verschillende soorten moeras- en rietvogels en het ganzenopvanggebied. In het Tussenrapport Plan-MER wordt hier ook niet op in gegaan.

089

De inventarisatie van natuurwaarden en de beoordeling van de effecten van een NWO op de natuurwaarden is uitgevoerd in het kader van het Plan-MER. Zie verder het hoofdstuk Natuur van het Effectenonderzoek en de Natuurtoets (bijlagen van het Plan-MER).

In paragraaf 5.8 is opgenomen dat de mogelijk significant negatieve effecten van beide tracévarianten op de Natura 2000 gebieden in het Plan-MER worden onderzocht. Inspreker wijst erop dat overheden momenteel werken aan een Programmatistische Aanpak Stikstof (PAS). Met de PAS wordt een substantiële verlaging van de stikstofdepositie op de Nature 2000

gebieden gerealiseerd. Inspreker verzoekt in het Plan-MER de toename van stikstofdepositie van de varianten te onderzoeken en op te nemen.

089

De stikstofdepositie is onderzocht in het kader van het Plan-MER. Zie verder het hoofdstuk Luchtkwaliteit en het hoofdstuk Natuur van het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER). Voor zover het PAS nog niet vigerend is, is daar in dit Plan-MER nog niet op geanticipeerd.

Bij paragraaf 5.9. Landschap en Cultuurhistorie verzoekt inspreker de eendenkooi Aalkeet Buitenpolder toe te voegen. Deze eendenkooi is een cultuurhistorische parel met een geschiedenis die teruggaat tot de middeleeuwen. Ook de recreatiegebieden ontbreken. Inspreker verzoekt de volgende passage toe te voegen: 'de natuurgebieden en de recreatiegebieden leveren samen een wezenlijke bijdrage aan de leefbaarheid van deze regio'.

089

De effecten van een NWO op de eendenkooi Aalkeet Buitenpolder zijn onderzocht. Zie verder het hoofdstuk Landschap, Archeologie en Cultuurhistorie van het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER). De effecten van een NWO op recreatiegebieden in Midden-Delfland zijn onderzocht. Zie hiervoor het hoofdstuk Ruimtelijke Kwaliteit van genoemde nota.

In het Tussenrapport wordt bij de Blankenburgtunnel aangegeven dat 'behoud van de groene omgeving' moeilijk oplosbaar is. Inspreker vindt dat de negatieve effecten van het Blankenburgtracé zijn onderschat. Inspreker vindt dat de drie blokjes Natuur, Landschap en Cultuurhistorie rood gearceerd moeten worden; het is een zeer groot, niet oplosbaar probleem.

089

Het genoemde Tussenrapport is in het kader van deze procedure niet aan de orde. In het Plan-MER NWO zijn de genoemde onderwerpen opnieuw onderzocht en gewaardeerd. Zie verder het Hoofdrapport Plan-MER. De weging van de geconstateerde effecten op Natuur, Landschap en Cultuurhistorie ten opzichte van andere belangen is een bestuurlijke verantwoordelijkheid.

Inspreker verzoekt naast de beschrijving van de invloed van de tracés op de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur 'op hoofdlijnen' om, voor zover aantasting van deze Hoofdstructuur aan de orde is, voor de tracés, de aansluitingen en de netwerkverbeteringen, de effecten en de noodzakelijke maatregelen ter voorkoming hiervan uit te werken. Inspreker verzoekt ook maatregelen aan te geven om aantasting te voorkomen van de landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden van de Rijksbufferzone Midden-Delfland en voor het Oranjetracé voor de meer westelijk gelegen waardevolle gebieden.

090

De effecten van een NWO op de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur, en op landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische waarden, zijn onderzocht. Zie verder het hoofdstuk Natuur en het hoofdstuk Landschap, Archeologie en Cultuurhistorie van het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER). Voor zover er sprake is van mitigerende maatregelen is dit aangegeven. De uitwerking hiervan vindt plaats in de vervolgfase, het OTB/MER.

6 Tracé

Inspreker geeft de voorkeur aan de Blankenburgtunnel. Hij ziet als bewoner van Voorne-Putten uit naar een snelle oeververbinding.

001

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

Inspreker vindt dat de A4 door Midden-Delfland alleen nut heeft als er een extra tunnel onder de Waterweg komt en een verbinding tussen de A13 en A16. Inspreker geeft een aantal argumenten voor de keus van een tunnel. Op detailniveau gezien is de Blankenburgtunnel voor Rozenburg aantrekkelijk, goedkoper om aan te sluiten op de huidige infrastructuur A15 en A20 (hoewel beide wegen moeten worden opgewaardeerd), maar een korte termijn oplossing. Op landelijk niveau is de Oranjetunnel het beste alternatief en een oplossing voor de lange termijn. Inspreker trekt de conclusie dat voor de korte termijn op de Blankenburgtunnel moet worden ingezet en voor de lange termijn op de Oranjetunnel met aanpassing van de overige infrastructuur: noordzijde veilingroute en zuidzijde minimaal 2x2 rijstroken en vluchtstrook over de Brouwersdam, opwaardering van de N57 met een doorsteek over het Hartelkanaal en de N59 richting Antwerpen opwaarderen.

002

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. Het besluit inzake de A4 Delft-Schiedam is onherroepelijk. De Rijksstructuurvisie deel 1 bevat een voorkeursbeslissing voor één NWO, tussen de A15/N15 en de A20/N213. De door inspreker genoemde aanpassingen op het onderliggende wegennet vallen niet binnen de scope van het project NWO.

Inspreker kiest voor de Blankenburgtunnel vanwege de groeiende verkeersstroom van de Maasvlakte en van de N57 en A15 (hoofdzakelijk personenauto's). Het woon-werk verkeer in de spits is het grootste probleem ('s ochtend van west naar oost, 's avonds van oost naar west). Voor het ontlasten van de Beneluxcorridor is het verwerken van personenauto's het belangrijkste. Door de Blankenburgtunnel wordt het woon-werkverkeer richting Randstad gesplitst over de A15 en A20 en wordt de Beneluxcorridor ontlast. Ook de hoge concentratie van bedrijven in de Botlek heeft meer aan de Blankenburgtunnel. Voorwaarde is wel dat de A4 door Midden-Delfland wordt gerealiseerd met een aansluiting van voldoende capaciteit op de A20 richting Hoek van Holland. Het realiseren van de A4-Zuid geeft de Beneluxcorridor nog meer kans op goede doorstroming.

De Oranjetunnel heeft geen toegevoegde waarde voor Voorne-Putten en de eilanden. De Beneluxcorridor blijft dan te zwaar belast.

003

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. Het besluit inzake de A4 Delft-Schiedam is onherroepelijk. De aanleg van een A4-Zuid maakt geen onderdeel uit van het onderzoek naar en de besluitvorming over een NWO. Wel is gekeken naar de restcapaciteit van beide verbindingen in het geval er sprake zou zijn van een A4-Zuid.

Inspreker is voor de Blankenburgtunnel. In het Westland is al bijna geen groen en al flink wat luchtvervuiling, door de Oranjetunnel wordt dat alleen maar slechter.

004

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

Het geluid van de rijksweg Vlaardingen/Westland vindt inspreker zeer heftig (meer dan 55 dB). Hij vindt het beter/goedkoper en qua verkeersdrukke handiger de aftakking van de A4 bij Schipluiden richting Oranjetunnel te gebruiken en de A4 richting Beneluxtunnel en Westland niet verder te belasten.

005

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. De resultaten van het onderzoek naar de geluidshinder ten gevolge van beide alternatieven van een NWO is opgenomen in het geluidsrapport (bijlage van het Plan-MER NWO). Een aftakking van de A4 bij Schipluiden maakt niet onderdeel uit van de scope van dit onderzoek.

Inspreker is voor de Oranjetunnel omdat deze direct uitkomt bij Maasvlakte 1 en 2 (het gebied waar de meeste druk op ligt), de haven van Rotterdam zich in westelijke richting verplaatst en het gunstig is voor het transport van en naar het Westland. De Oranjetunnel kan worden aangesloten op de A57, nu nog N57. De tunnel zal de A13, de Beneluxtunnel (Vlaardingen heeft al teveel verkeer) en de A20 ontlasten.

010

Weliswaar verschuift het zwaartepunt van de Rotterdamse haven zich in westelijke richting, maar uit het verkeersonderzoek blijkt dat de vervoersrelaties tussen Maasvlakte 1 en 2 enerzijds en locaties op de noordoever van de Nieuwe Waterweg relatief klein zijn in verhouding tot de totale behoefte aan oeverkruisend verkeer. De grootste problemen doen zich nu ook voor in en rond de Beneluxtunnel. Een Oranjetunnel ontlast de Beneluxtunnel minder dan een Blankenburgtunnel.

Inspreker is tegen de Blankenburgtunnel omdat deze minder bijdraagt aan de ruimtelijke structuur van de Zuidvleugel en het Midden-Delflandgebied onherstelbaar aantast.

De voorkeur van inspreker gaat uit naar de Oranjetunnel omdat deze de ruimtelijke en economische speerpunten Tweede Maasvlakte, Greenport Westland en westelijke Randstad optimaal verbindt en het landschap van Midden-Delfland maximaal beschermt en behoudt.

012

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

Voor inspreker is de korte Blankenburgtunnel onaanvaardbaar omdat uit eerdere studies is gebleken dat deze op geen enkele acceptabele manier kan worden ingepast. In de bestuurlijke bijeenkomst Westflank van 30 juni 2010 is geconstateerd dat er weinig draagvlak voor deze variant is. Provinciale Staten van Zuid Holland namen eerder al een motie (5618 12-10-2005) met dezelfde strekking aan. Inspreker acht vervolgonderzoek van de korte Blankenburgtunnel variant niet zinvol en vindt dat het meenemen van deze variant het bestuurlijk draagvlak verstoort voor de ontwikkeling van de Rijksstructuurvisie en de keuze voor een NWO.

012

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. Op grond van de resultaten van het onderzoek spreekt het bevoegd gezag in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie een voorkeur uit, gehoord het advies van de regionale bestuurders. Inspreker is betrokken bij de totstandkoming van dit advies.

Insprekers vinden dat de aanleg van de Blankenburgtunnel niet bijdraagt aan de veiligheid op Voorne-Putten. Bij een stremming in de Thomassentunnel staat het verkeer op de A15 geheel stil. Een Oranjetunnel biedt in zo'n situatie wel een ontsnappingsroute. Inspreker 027 voegt daaraan toe dat de Blankenburgtunnel uitkomt op het overvolle Kethelplein en de drukke ring Rotterdam Noord waar in geval van calamiteiten direct grote files zullen staan. De Oranjetunnel zorgt volgens deze inspreker voor spreiding van het verkeer en een betere ontsnappingsroute.

015, 020, 027, 036, 037, 047, 049, 051, 062, 065, 066, 076, 078, 086

Concrete maatregelen, zoals evacuatie, zullen afhankelijk zijn van de aard en de locatie van de calamiteit. Een extra oeververbinding zal in de meeste gevallen een extra route bieden, zowel noord-zuid als zuid-noord. In het hoofdstuk Veiligheid van het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER) wordt hier nader op ingegaan.

Inspreker heeft de discussie over de NWO van nabij gevolgd, kennis genomen van rapporten en waar mogelijk inbreng geleverd. Op basis van de beschikbare informatie en in het belang van Greenport Westland-Oostland, geeft inspreker vooralsnog de voorkeur aan een verlengde Blankenburgtunnel. Volgens inspreker 026 is er een groot draagvlak voor een NWO, alleen zijn de meningen verdeeld over de keuze van het tracé.

026, 029

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. In de Variantennota (bijlage van het Plan-MER) wordt aangegeven waarom een verlengde variant van de Blankenburgtunnel niet verder is onderzocht.

De luchtvervuiling neemt door de aanwezigheid van stikstof en fijnstof langs de tunnelmond, het tracé en bij de aansluitingen sterk toe. De geluidsoverlast zal ernstig toenemen in de Aalkeetpolder en in de dichtbevolkte bebouwde kom van Maassluis, Vlaardingen, Rozenburg, Schiedam en de gemeente Midden-Delfland. Inspreker vindt de aanleg van een extra snelweg vlak langs Maassluis op minder dan 100 meter afstand (de meest westelijke variant) onacceptabel. De A20 loopt ook al dicht langs Maassluis Oost en de luchtvervuiling van de omringende industrie is aanzienlijk. Inspreker wijst ook op de uitspraak van de Tweede Kamer dat scholen niet binnen een afstand van 300 meter van een snelweg mogen staan.

027

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. De variant van het Blankenburgtracé in het westelijk deel van de Aalkeetpolder (langs de Boonervliet bij Maassluis) is afgefallen als variant van een NWO.

Inspreker vindt dat aanleg van de Oranjetunnel grote voordelen heeft. De Blankenburgtunnel leidt tot een toename van het verkeer en extra filevorming op het Kethelplein en de Ring Noord. De Oranjetunnel zorgt juist voor spreiding van het verkeer. Noord-zuid verkeer van en naar de Maasvlakte en de Greenport (het Westland) hoeft niet om te rijden om naar de Maasvlakte te gaan (bespaart ca. 40 km). Verkeer uit de regio Den Haag en Amsterdam hoeft niet meer om te rijden via de ring Rotterdam. De

Oranjetunnel voorkomt daardoor onnodige milieuvervuiling en voorkomt extra verkeer langs druk bevolkt gebied in Maassluis, Vlaardingen, Rozenburg en Schiedam.

027

Uit het verkeersonderzoek van het Plan-MER blijkt dat de door inspreker veronderstelde besparing van een Oranjetunnel niet overeenkomen met de behoefte aan oeverkruisend verkeer. De Blankenburgtunnel verwerkt aanzienlijk meer verkeer dan de Oranjetunnel.

Inspreker vindt dat de Oranjetunnel een enorme economische impuls geeft aan de Greenport en Haaglanden. De infrastructuur in de Greenport (het Westland) en de zuidzijde van Haaglanden is dringend aan verbetering toe om het gebied economisch aantrekkelijker te maken en om als banenmotor te kunnen blijven fungeren in de toekomst.

027

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

Inspreker hecht er aan om het open landschappelijk karakter van het Hof van Delflandgebied te behouden en vraagt aandacht voor de zorgen van gemeenten in het zoekgebied van de Blankenburgtunnel. Met de Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam (IODS) wordt fors geïnvesteerd in groenbehoud en ontwikkelingen van Midden-Delfland. Aanleg van een NWO mag niet leiden tot kapitaalverlies. Inspreker staat op het standpunt dat binnen de afweging tussen alternatieven en varianten voor een NWO, in het geval van een Blankenburgtunnel een verlengde tunnel in ogenschouw moet worden genomen.

028

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. De aanleg van een NWO is niet van invloed op de afspraken in IODS-verband. In het onderzoek van het Plan-MER is in kaart gebracht welke nadelen aan de orde zijn bij een variant van een NWO, zodat dit in de besluitvorming door bestuurders kan worden meegewogen. In de Variantennota (bijlage van het Plan-MER) wordt aangegeven waarom een verlengde variant van de Blankenburgtunnel niet verder is onderzocht.

Op basis van de beschikbare informatie geven insprekers de voorkeur aan de Blankenburgtunnel. De Blankenburgtunnel levert een grotere bijdrage aan de doorstroming in de Beneluxtunnel dan de Oranjetunnel. Bovendien is de kosten-baten verhouding van de Blankenburgtunnel gunstiger. Het standpunt van insprekers betekent overigens niet dat zij tegenstander zijn van de Oranjetunnel.

030, 058

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

De studie 'Rotterdam Vooruit' constateert dat een NWO noodzakelijk is voor een robuuste ontsluiting van de haven en om de doorstroming op de A4-corridor te verbeteren. Volgens insprekers wordt vergeten dat de haven al lang niet meer bij de stad Rotterdam ligt maar hoofdzakelijk in de Europoort en de Maasvlakte en dat na aanleg van Maasvlakte 2 de verkeersintensiteit zich nog meer naar het westen verplaatst. Een groot deel van het verkeer hoeft niet in de buurt te zijn van de stad Rotterdam. Het verkeer rond Rotterdam moet daarom niet verder worden gefaciliteerd, maar juist van het Rotterdamse worden weggetrokken naar het westen.

Verkeer vanuit het noorden en het Westland naar de Maasvlakte en het zuiden hoeft niet via Rotterdam. De Oranjetunnel met aansluiting op de A15 naar het zuiden en de A54 naar het noorden, is daarom de enige juiste oplossing.

035, 049

De ontsluiting van de haven vindt in belangrijke mate plaats via de A15. Deze ontsluiting wordt na de realisatie van het project MaVa voor de komende jaren gegarandeerd. Wel bestaat er behoefte om de bereikbaarheid van de haven robuuster te maken. Dit doel wordt bereikt met een NWO. Daarnaast doet een van de grootste verkeerskundige knelpunten zich voor in de Beneluxcorridor. Een van de doelstelling van de NWO is ook om dit knelpunt op te lossen.

Inspreker onderschrijft de economische en infrastructurele urgentie en noodzaak van een NWO, maar vindt de mogelijkheid hiervoor ontbreken. Zowel een Oranjetunnel als een Blankenburgtunnel lopen onherroepelijk en onoplosbaar vast op het knooppunt Kethelplein en het knooppunt Ypenburg/Prins Clausplein.

038

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. De verwachtingen van de inspreker over het Kethelplein en het knooppunt Ypenburg/Prins Clausplein worden niet bevestigd door de verkeersberekeningen met het verkeersmodel NRM 2011. Voor het knooppunt Kethelplein is ondermeer rekening gehouden met aanpassingen die volgen uit de realisatie van de A4 Delft-Schiedam.

Inspreker begrijpt en ondersteunt de noodzaak van een NWO. Inspreker stemt niet in met de meest oostelijke variant van het Oranjetracé vanwege de veiligheidsrisico's. Deze variant gaat dwars onder en door het terrein van inspreker.

In de geprognosticeerde baan van de tunnel staan ondermeer een benzinefabriek die draait op zeer hoge temperaturen met zeer brandbaar materiaal, tanks met zeer brandbare stoffen zoals nafta, gasbollen die elk zo'n 4000 ton LPG bevatten en nutsvoorzieningen voor de gehele raffinaderij zoals de stoomketels.

Alle bestaande en reeds afgebroken fabrieken staan op heipalen van 30 à 35 meter. De tanks staan op zandpalen van 25 meter om zo meer kracht en stabiliteit te garanderen. Tanks zijn zeer gevoelig en mogen niet uit balans raken. Dit geldt nog temeer voor de gasbollen. Onbalans kan tot het scheuren van een tank leiden met alle veiligheids- en milieu- effecten van dien. Verzakkingen en of verstoringen zijn daarom ontoelaatbaar. Door het boren van een tunnel nemen de veiligheidsrisico's enorm toe. Aan de hand van het verticale profiel van de oostelijke variant van de tunnel is vast te stellen dat deze niet verenigbaar is met de onderheiding van de benzinefabriek, de voormalige chemiefabrieken, tanks en gasbollen. In algemene zin is ook het veiligheidsaspect van groot belang aangezien het tracé dwars door een 10-6 risicocontour loopt en daar zelfs in boven komt. Het bedrijf is een BRZO bedrijf waar het strengst denkbare risicoregime voor geldt. De risicocontouren (kaart met risicocontouren bijgevoegd) van het bedrijf reiken ver buiten de grenzen van het bedrijfsterrein.

041

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. De oostelijke variant van de Oranjetunnel is onder meer vanwege deze zienswijze afgefallen.

Inspreker vindt de ligging van een snelweg zo dicht bij een BRZO-plichtige inrichting met alle veiligheidsrisico's van dien een punt van zorg. De 10-6 risico contour zal een gedeelte van deze nieuwe snelweg bedekken.

043

Bij een eventuele keuze voor de Oranjetunnel zal nader overleg plaats vinden met inspreker over de inpassing van de weg in relatie tot de risicocontour.

Inspreker plaatst de volgende kanttekeningen bij het meest westelijke tracé van de Oranjetunnel:

- **past het ruimte beslag van een snelweg binnen het tracé van de Rijnweg;**
- **komt de ontsluiting van TEAM Terminal en Shell Europoort niet in het gedrang;**
- **verkeer tussen het centrum terrein van TEAM en het oost terrein van TEAM zal de nieuwe snelweg moeten kruisen;**
- **mogelijke interactie tussen de nieuwe tunnel en de bestaande zinker onder het Calandkanaal voor de TEAM noordleiding en de Shell leiding (schets is bij gevoegd).**

Met een reservering van enkele tientallen miljoenen (ruwe inschatting) kunnen deze problemen waarschijnlijk wel worden opgelost.

043

Bij een eventuele voorkeurskeuze voor de Oranjetunnel zal ter voorbereiding van een Ontwerp-Tracébesluit nader onderzoek plaatsvinden naar de door inspreker naar voren gebrachte zienswijzen. De ontsluiting van bedrijven in de omgeving zal worden gewaarborgd. De kruising van de weg/tunnel met de bestaande kabels en leidingen is onderdeel van de conditioneringsopgave.

Het middelste tracé van de Oranjetunnel heeft grote impact op het bedrijf van inspreker.

1. **het tracé loopt dwars door het tankpark op het oostterrein.**
2. **het tracé loopt vlakbij steiger 3 onder de haven door. Steiger 3 is een van de slechts 3 steigers in de Rotterdamse haven die schepen tot 72 voet diepgang kan ontvangen. Daardoor zal een eventuele tunnel al relatief dicht bij de wal op diepte moeten zijn.**

Inspreker geeft een aantal consequenties aan:

- **Van de 16 tanks op het oostterrein blijven er slechts 6 bruikbaar. Voor het bevoorraden van de raffinaderijen vanuit deze terminal moeten op het terrein tussen Shell en TEAM 10 nieuwe tanks worden gebouwd met de daarbij behorende infrastructuur. Kosten ca. € 120 miljoen. De kosten voor slopen en aanpassingen op het kleinere overblijvende oostterrein kosten ca. € 50 miljoen (bedragen zijn ruwe schattingen). Het volledig verplaatsen van het oostterrein zou misschien praktischer kunnen zijn.
Door de blending faciliteiten bij TEAM en de pijpleiding connecties, die bij andere terminals niet aanwezig zijn, is er geen alternatief voor de bevoorrading van zeker drie raffinaderijen. Zonder investeringen vallen deze stil, wat onacceptabel is.**
- **De schets laat niet goed zien wat de consequenties voor steiger 3 zijn. Als de diepgang bij steiger 3 beperkt wordt, wordt TEAM**

onbereikbaar voor VLCC's en zal er een alternatief gecreëerd moeten worden. Kosten voor een nieuwe steiger ca € 60 miljoen.

- **Ook bij deze variant blijft de bereikbaarheid van het oostterrein een bron van zorg.**

Inspreker heeft vanwege de inpassingsproblemen van de Oranjetunnel met zijn bedrijf een duidelijke voorkeur voor het Blankenburgtracé.

043

Mede op grond van de zienswijze van inspreker is het middelste tracé van een Oranjetunnel, zoals weergegeven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, afgefallen. Het bevoegd gezag neemt kennis van de voorkeur van inspreker.

Insprekers vinden dat de aanleg van een Blankenburgtunnel geen oplossing biedt voor het verlichten van de verkeersdruk op het Kethelplein. De aanleg van de A4 zal de verkeersintensiteit naar de Beneluxtunnel, de A15 richting Maasvlakte en A20 richting het Westland alleen nog maar doen toenemen met als gevolg een nieuw knelpunt bij de Thomassentunnel in Rozenburg.

Insprekers staan enigszins wantrouwig tegenover uitlatingen dat de A24 niet in het onderzoek wordt meegenomen. De A24 (het spook wat nog steeds rondwaart) zou een geweldige aansluiting vormen op een Blankenburgtracé en zal wellicht een marginale verlichting op het knooppunt Kethelplein bewerkstelligen maar dan alsnog stranden op de A15/N15 bij de Thomassentunnel.

046, 084

De door insprekers genoemde effecten zijn onderzocht in het kader van het verkeersonderzoek voor het Plan-MER, waarbij is rekening gehouden met aanpassingen aan het knooppunt Kethelplein zoals die volgen uit het Tracébesluit van de A4 Delft-Schiedam. De effecten zijn weergegeven in de Verkeersnota (bijlage van het Plan-MER). Daaruit blijkt onder meer dat de doorstroming op de A15 (mede door de uitvoering van het MIRT-project MaVa) in 2020 en daarna goed is. Uit de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit is gebleken dat de A24 geen meerwaarde heeft voor het netwerk.

Insprekers verzoeken de plannen aan te passen en het onderzoek te beperken tot de Oranjetunnel. Insprekers verwijzen hierbij naar hun argumenten tegen een Blankenburgtunnel.

De Oranjetunnel vormt een directe verbinding tussen de Stadsregio Haaglanden/Greenport/Mainport, sluit perfect aan op de bestaande veilingroute en verbetert de ontsluitingsmogelijkheden voor de deelgemeente Hoek van Holland aanzienlijk.

046, 084

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de insprekers.

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau staat dat ook een korte Blankenburgtunnel wordt onderzocht. Volgens inspreker is dit in strijd met de motie van provinciale Staten van Zuid-Holland d.d. 12 oktober 2005 waarin uitgesproken is dat bij het voorbereiden van een tracé voor een Blankenburgtunnel uitsluitend sprake kan zijn van een verlengde Blankenburgtunnel, doorlopend onder het gehele Lickebaertgebied tussen Vlaardingen en Maassluis tot aan de A20. Inspreker vindt de korte versie zo mogelijk nog verwoestender.

047

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. Op grond van de resultaten van het onderzoek spreekt het bevoegd gezag in de Rijksstructuurvisie een voorkeur uit, gehoord het advies van de regionale bestuurders.

Inspreker heeft samen met LTO Glaskracht, VNO-NCW en De Kamer van Koophandel de discussie van nabij gevolgd, kennis genomen van rapporten en waar mogelijk inbreng geleverd. Op basis van de beschikbare informatie geeft inspreker de voorkeur aan een Blankenburgtunnel in het belang van de bereikbaarheid van Greenport Westland-Oostland.

048

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

Inspreker stelt vast dat het draagvlak bij de Westflank gemeenten (Schiedam, Vlaardingen, Maassluis en Midden-Delfland) voor de aanleg van een Blankenburgtunnel volkomen ontbreekt. Ook bij de lokale bewonersorganisaties, de streekorganisaties en de landelijke natuur- en milieuorganisaties ontbreekt steun voor deze tunnel. Inspreker is van mening dat het onmogelijk is voldoende maatschappelijke steun te verkrijgen voor de Blankenburgtunnel en dat moet worden afgezien van voortzetting van het proces dat gericht is op een keuze tussen de Blankenburgtunnel of de Oranjetunnel.

049

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. Voor beide tracés zijn er voor- en tegenstanders. Om een goede en evenwichtige afweging te kunnen maken is voor beide tracés een uitgebreid participatietraject ingericht. Daarnaast worden de effecten van de varianten in beeld gebracht. Op grond van alle beslisinformatie wordt vervolgens door het bevoegd gezag een voorkeur bepaald.

Inspreker vindt de noordkant van de Rotterdamse Ruit door de aansluitingen met de A4 en A13 kwetsbaarder dan de zuidkant van de Ruit met een uitwijkmogelijkheid (de Groene Kruisweg). De aanleg van de Oranjetunnel die direct doorgetrokken wordt naar de A4 bij Den Haag geeft een directe aansluiting naar het noorden. De noordkant van de Rotterdamse Ruit wordt dan minder belast. Inspreker vindt de Oranjetunnel met aansluiting op de A4 veel minder kwetsbaar dan de Blankenburgtunnel en somt een aantal voordelen van de Oranjetunnel op:

- minder bochten/kruispunten;
- door een minder druk bevolkt gebied;
- ontsluit het Westland direct voor het oost-west verkeer via de A15 en voor het zuid-noord verkeer via de A4;
- ontsluit de Maasvlakten 1 en 2, en de waarschijnlijk later aan te leggen Maasvlakten 3 en 4 richting zuid-noord via de A4 en oost-west via de A15;
- de Oranjetunnel is een betere voorbereiding op de toekomst dan de Blankenburgtunnel.

Inspreker vindt dat aan de hand van deze overwegingen beide opties verder doorgerekend moeten worden.

051

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. Om een goede en evenwichtige afweging te kunnen maken worden beide tracés vergeleken.

Vooruitlopend op het uit te werken beoordelingskader en de effectbeoordeling geeft inspreker, vanuit het perspectief van cultuurhistorie, de voorkeur aan een variant binnen de Oranjeverbinding.
052

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

Inspreker neemt geen standpunt in voor een voorkeurstracé. Voor de Mainport Rotterdam lijkt een zo westelijk mogelijke verbinding ideaal. Echter, indien een oostelijke variant op basis van objectieve informatie sneller realiseerbaar is, dan heeft dat de voorkeur.
053

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

Inspreker gaat er vanuit dat op grond van de afspraken in het Bestuurlijk Overleg MIRT en de daarin expliciet genoemde uit te werken varianten, een nadere onderbouwing volgt voor het afvallen van de lange Oranjetunnel.
054

In de Variantennota (bijlage van het Plan-MER) wordt het afvallen van de lange Oranjetunnel verantwoord.

Inspreker denkt dat, zelfs bij aanleg van de Blankenburgtunnel, binnen afzienbare tijd de behoefte ontstaat aan een westelijk gelegen oeververbinding door:

- verdere ontwikkelingen van het westelijk havengebied nabij de 2e Maasvlakte en de Greenport;
- het toenemend verkeersaanbod vanaf de richting Amsterdam via de A4;
- toenemend aanbod van vrachtverkeer vanuit de Greenport richting Barendrecht en de A16.

De Oranjetunnel zal voor snellere afwikkeling van verkeer zorgen en de A20 en de Beneluxcorridor sterk ontlasten.
055

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

Uit de verkeersanalyse blijkt dat vanaf 2015 de doorstroming op de Ruit van Rotterdam onvoldoende zal zijn met als belangrijk knelpunt de Beneluxcorridor. Relatief veel regionaal verkeer maakt van de rijkswegen gebruik.

Inspreker geeft een aantal voordelen van de Oranjetunnel ten opzichte van de Blankenburgtunnel:

- de Blankenburgtunnel trekt door zijn ligging meer regionaal stadsverkeer aan en draagt daardoor minder bij aan de doorstroming. Op de A20 ontstaat meer verkeersaanbod.
- de Blankenburgtunnel levert veel tegenstand op hetgeen het tijdspad zal verlengen. De verkeersanalyse laat zien dat er een behoorlijke tijdsdruk op de realisatie van de NWO ligt.
- de Oranjetunnel ontsluit het grootste deel van de A15 in het havengebied. Dat komt de economische ontwikkeling en de veiligheid in dit gebied ten goede.
- de Oranjetunnel zorgt voor diversiteit van de economie in de Greenport, de zuidelijke Randstad en op Voorne-Putten door de verbinding van het havengebied en de Greenport.

- **de maatschappelijke kosten baten analyse zal uitwijzen dat de Oranjetunnel veel economische spin-off geeft, minder milieubelasting en maatschappelijke stress.**

055

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. Voor het laatste punt van inspreker wordt verwezen naar de MKBA (bijlage van de Rijksstructuurvisie).

De zienswijze van inspreker richt zich op de variant van het Oranjetracé die het bedrijf van inspreker doorsnijdt. Bij de keuze voor deze variant moet rekening gehouden worden met:

- **de continuïteit van de bedrijfsvoering in het algemeen; de onmogelijkheid van het toepassen van een zinktunnel;**
- **de bouwkundige constructie van de inrichting die gedragen wordt door heipalen tot op een diepte van ca. 35 meter (bij de aanleg van een boortunnel);**
- **het op ruime afstand van de inrichtingsgrenzen van het bedrijfsterrein plaatsen van de startschacht (of eindschacht) van de boor. De kortste tunnellenlengte voor deze variant plaatst de start- of eindschacht op de locatie waar de ingang van de inrichting zich nu bevindt.**

Inspreker verwacht op geen enkele manier hinder of schade te ondervinden van de uiteindelijke uitvoering van elk van de geplande tracés, noch bij de bedrijfsvoering van het bedrijf noch bij de bouwkundige constructies en installaties behorende tot de inrichting.

Inspreker heeft geen bezwaren tegen de twee andere varianten van het Oranjetracé.

056

Het middelste tracé van een Oranjetunnel, zoals weergegeven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, is afgefallen vanwege de risico's voor de faalkans van de Maeslantkering. Daarmee wordt tevens tegemoet gekomen aan de bezwaren van inspreker tegen deze variant.

In het Masterplan Rotterdam Vooruit wordt geconcludeerd dat 'de Blankenburgtunnel een betere en goedkopere oplossing is voor capaciteitsproblemen in de Beneluxcorridor en tevens een goede oplossing biedt voor een meer robuuste ontsluiting van het Haven-Industrieel Complex'. Op grond van deze conclusie geeft inspreker de voorkeur aan het Blankenburgtracé en wil inspreker participeren in de voorbereiding en realisatie van de Blankenburgtunnel. Inspreker heeft een groot aantal inrichtingsvarianten uitgewerkt en is bereid om inzage te geven in deze informatie. Zowel het Blankenburg- als het Oranjetracé moeten aan de zuidkant aansluiten op het havengebied en de A15/N15. Inspreker denkt en werkt graag mee aan de integratie met het bestaand havengebied.

057

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. Bij de verdere uitwerking van een variant van de NWO zal met inspreker overleg worden gevoerd over de inpassing van de weg in het havengebied op de zuidoever.

Inspreker vindt dat de aanleg van de Oranjetunnel bijdraagt aan de veiligheid op Voorne-Putten en een betere doorstroming biedt bij calamiteiten. Dat is zeker voor het gebied Pernis/Botlek van belang. Bij een stremming in de Thomassentunnel staat het verkeer op de A15

geheel stil. De Blankenburgtunnel biedt bij calamiteiten geen goede oplossing omdat men de kortste route zoekt zal de tunnel zeer snel vol staan en zullen hulpverleners niet ter plaatse kunnen komen.

064

Concrete maatregelen, zoals evacuatie of bereikbaarheid voor hulpdiensten, zullen afhankelijk zijn van de aard en de locatie van de calamiteit. Een extra oeververbinding zal in de meeste gevallen een extra route bieden, zowel noord-zuid als zuid-noord. In het hoofdstuk Veiligheid van het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER) wordt hier nader op ingegaan.

Inspreker geeft de voorkeur aan de Blankenburgtunnel. Deze ligt direct ten oosten van Rozenburg en is bij een calamiteit snel bereikbaar zowel te voet, per fiets als met de auto. Een Oranjetunnel ligt voor Rozenburg veel te ver naar het westen. Inspreker moet bij een calamiteit (gifwolk) vanuit Rozenburg dan 15-20 kilometer omrijden om de tunnel te bereiken. Bovendien is de A15 vaak in de bocht bij Rozenburg in de spitsuren al volkomen dichtgeslibd.

Inspreker wacht al 40 jaar op een vluchtroute en doet een beroep op de verantwoordelijkheid van de overheid om te zorgen voor een vluchtroute voor de Botlek en Europoort (ca. 60.000 mensen) en voor Rozenburg (ca. 12.500 inwoners).

067

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. De doorstroming op de A15 bij Rozenburg zal verbeteren na de realisatie van het MIRT-project MaVa.

Inspreker is van mening dat een NWO noodzakelijk is, maar de keuze voor de Blankenburgtunnel niet op de juiste gronden is gemaakt. Een vergelijking met de Oranjetunnel ontbreekt. 'Zo westelijk mogelijk' is het advies van door inspreker geraadpleegde burgers en groepen, onder voorbehoud van duidelijkheid over de zuidelijke ontsluiting op Voorne-Putten.

- **De bereikbaarheid van de haven van Vlissingen (partner van de Rotterdamse Haven) wordt verbeterd. Afvoer van tuinbouwproducten uit het Westland naar de haven wordt versneld;**
- **De aan- en afvoerroutes lopen niet langs woonkernen, waardoor minder milieubescherpende maatregelen (dan wel ontheffingen) genomen hoeven te worden;**
- **De aan- en afvoerroutes dwingen niet tot dure additionele infrastructurele maatregelen en ingrepen in een gaaf landschap;**
- **Het congestie traject op de A15 naar Maasvlakte 2 is korter dan bij de aansluiting van de Blankenburgtunnel op de A15;**
- **De recreatieve ontsluiting van Voorne-Putten, direct naar het strand wordt verbeterd;**
- **De wind dicht bij de kust bevordert de snelle verspreiding en verdunning van de schadelijke verkeersemisies.**

Inspreker sluit zich aan bij de protesten tegen het geplande tracé van de Blankenburgtunnel en het toeleidende nieuwe wegennet.

069

Inspreker gaat er van uit dat er in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau een keuze voor de Blankenburgtunnel is gemaakt. Dit is niet het geval. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau dient als basis voor de vergelijking van twee alternatieven (Oranjetunnel of Blankenburgtunnel) voor een NWO. De uitwerking van deze vergelijking vindt plaats in het Plan-MER. De keuze voor of een Oranje- of Blankenburgtunnel zal op basis van onder meer het Plan-MER nog moeten plaatsvinden. Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker ten aanzien van de door hem genoemde voordelen van een Oranjetunnel.

Inspreker geeft de voorkeur aan de Oranjetunnel omdat daar het gebruik van de omgeving voor recreatie veel minder is dan bij de Blankenburgtunnel.

073

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

Inspreker geeft de voorkeur aan de Oranjetunnel om de Ruit zo groot mogelijk te houden; de keus voor een rijrichting zo vroeg mogelijk te maken om de A15 te ontlasten.

074

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

Inspreker onderkent dat de haven van Rotterdam baat heeft bij de NWO, maar vindt de keus voor de Blankenburgtunnel onbegrijpelijk:

- de tunnel verbindt de nu reeds overbelaste A20 en A15 waardoor de congestie nog groter wordt;
- de tunnel tast twee natuurgebieden aan de Aalkeet Buitenpolder en Midden-Delfland. Gebieden waar 30 jaar en ten koste van vele miljoenen is gewerkt;
- de aanleg van de Blankenburgtunnel past niet in een totaalwegenplan;
- de tunnel dreigt een miljoenen/miljarden verslindende, onrendabele investering te worden.

075

De congestie op de A15 wordt opgelost door middel van de realisatie van het project MaVa. Onderdeel van de Blankenburgtunnel is ook verbreding van de A20 tot de aansluiting Vlaardingen. Het bevoegd gezag neemt verder kennis van de zienswijze van de inspreker.

Inspreker vindt dat de Oranjetunnel veel oplost, vooral wanneer tegelijkertijd de verbinding Wateringen (afslag 11 op A4) - Oranjetunnel wordt aangelegd. Hierdoor worden (delen van) de A15, A20 bij Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen en Maassluis, en A4 Delft-Schiedam ontlast. Het verkeer uit het noorden van de Randstad kan rechtstreeks van de A4 bij Wateringen naar de Europoort rijden. Ook het verkeer vanuit het oosten kan via het knooppunt Gouwe, de A12 en vanaf het Prins Clausplein via Wateringen naar de Europoort. Een alternatief dat heel belangrijk zou kunnen zijn in het geval van stremmingen. Bovendien speelt bij de Oranjetunnel verlies van natuur geen rol.

075

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. Dat verlies van natuur bij de Oranjetunnel geen rol speelt is niet aan de orde. Bij de aanleg van

een Oranjeverbinding zal er sprake zijn van effecten op het Staelduinse Bosch (Natura 2000-gebied) en op de ecologische verbinding tussen dit gebied en de Oranjabuitenpolder.

Inspreker vindt de aanleg van de Blankenburgtunnel niet passen in een totaalwegenplan. De aanleg dreigt een miljoenen/miljardenverslindende, onrendabele investering te worden.

075

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. In de MKBA (bijlage van de Rijksstructuurvisie) wordt nader ingegaan op de relatie tussen kosten en baten van een NWO.

Inspreker vindt de Blankenburgtunnel geen oplossing voor de files rond Rotterdam. Files op de A20 ontstaan zelden of nooit door verkeer dat naar de Beneluxtunnel moet, maar bijna altijd door verkeer richting Rotterdam. Een extra tunnel die aansluit op een afstand van 3 km van de Beneluxtunnel op dezelfde toch al drukke verkeersader zal de file niet oplossen. Sterker nog een tweede tunnel zal het verkeer op de A20 mogelijk alleen maar doen toenemen.

076

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. In de Verkeersnota (bijlage van het Plan-MER) wordt nader ingegaan op de gevolgen van de aanleg van een NWO op het aansluitende hoofdwegennet. Onderdeel van de Blankenburgverbinding is verbreding van de A20 tot aan de aansluiting Vlaardingen (nr. 8).

Inspreker vindt dat als je met gezond verstand en met een helikopterview naar de kaart van de Rijnmond delta kijkt de Oranjetunnel een logische eerste optie. De Blankenburgtunnel ligt bijna naast de Beneluxtunnel, deze optie is pas aan de orde als de Oranjetunnel is gerealiseerd.

078

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

Het zoekgebied voor de Oranjetunnel kent veel minder unieke natuurgebieden. Als met aanvullende maatregelen door aanleg van OV- en fietsverbindingen de noodzaak van een NWO niet kan worden weggenomen, biedt vanuit het oogpunt van het open houden van Midden-Delfland de Oranjetunnel meer kansen. Het Oranjetracé tast het waardevolle landschap minder aan. Dit is des te belangrijker omdat afgelopen decennia de groene ruimte door de groei van de steden steeds schaarser is geworden.

079

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. De mening dat het zoekgebied voor de Oranjeverbinding minder unieke natuurgebieden kent, wordt niet gedeeld. De Oranjeverbinding kent effecten op het Staelduinse Bosch (Natura 2000-gebied) en op de ecologische verbinding tussen dit gebied en de Oranjabuitenpolder. Een Natura 2000-gebied heeft een hogere juridische en planologische bescherming dan de natuurgebieden in de omgeving van de Blankenburgverbinding.

Inspreker kiest voor de Blankenburgtunnel omdat:

- het Westland al genoeg verkeer heeft en niet wacht op de doorvoer van containers naar de Maasvlakte;
- onderzoeken uitwijzen dat het Blankenburgtracé meer verkeer zal verwerken tegen lagere kosten;
- het Staelduinse Bosch, het enige bos in het Westland, langs het tracé komt te liggen.

081

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

Inspreker vindt de realisatie van een Oranjetracé een uiterst ingewikkelde opgave met grote consequenties voor het al drukke Westland en voor het glastuinbouwcluster in het bijzonder. Inspreker adviseert op dit moment om te kiezen voor het Blankenburgtracé.

083

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

Inspreker verwijst naar het rapport dat in 2010 door de projectgroep MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit is opgesteld. Hierin zijn verkeerskundige effecten en een aantal verkeerskundige en ruimtelijke aspecten van beide tracévarianten naast elkaar gezet. De variantenanalyse geeft het voorlopig bestuurlijk standpunt weer van de gemeenten op Voorne-Putten, waarbij de voorkeur uit gaat naar het Blankenburgtracé.

088

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

Bij inspreker is er geen inhoudelijk draagvlak voor de Blankenburgertunnel omdat het Blankenburgtracé zorgt voor onherstelbare schade aan het landschap van Midden-Delfland en er geen mogelijkheden zijn om de tunnel goed in te passen zonder schade aan het landschap. Er dreigen aanzienlijke aantastingen van natuurgebieden die in eigendom en beheer zijn bij inspreker, namelijk de eendenkooi Aalkeetbuiten en het weidevogelgebied Aalkeet Buitenpolder.

089

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. De effecten van een Blankenburgtracé op natuurwaarden en landschap zijn onderzocht (zie verder het hoofdstuk Natuur en het hoofdstuk Landschap, Archeologie en Cultuurhistorie in het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER)). Op grond van dit onderzoek heeft het bevoegd gezag de variant Middendoor afgewezen ten gunste van de variant Krabbepas-west. Een deel van het tracé van deze variant wordt overkluisd.

Inspreker vraagt of de aantasting van de ruimtelijke kwaliteit doorslaggevend kan zijn om een tracévariant niet te onderzoeken. Inspreker verwijst naar de overzichtstabel in het Tussenrapport Plan-MER waarin de ruimtelijke consequenties tussen de beide tunnelvarianten wordt weergegeven. Uit de tabel blijkt dat de Oranjetunnel overduidelijk voor minder belasting van ruimtelijke kwaliteit zorgt. De Blankenburgtunnel zal zeer grote schade aanrichten aan de natuur, cultuurhistorie en het landschap van Midden-Delfland. Ook de verlengde variant tast het karakteristieke landschap onoverkomelijk aan omdat de tunnel bovengronds komt om aan te takken op de A20. Inspreker vindt een verlengde Blankenburgtunnel geen alternatief.

089

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. De vraag of één aspect van het beoordelingskader doorslaggevend kan zijn, is een bestuurlijke verantwoordelijkheid.

Inspreker wijst op de studie van Roland Berger, 'Zuidvleugel, de topregio van Nederland' - naar een nieuwe economische agenda voor de Zuidvleugel 2010-2020 - in opdracht van de provincie Zuid Holland. In deze studie stelt Berger, dat 'vanuit economisch perspectief belang gehecht wordt aan een tweede oeververbinding die de zuid- en noordoever van het Rijnmondgebied verbinden. Door deze verbinding meer naar het westen te verplaatsen (Oranjetunnel in plaats van Blankenburgtunnel) worden de huidige files op de ring Rotterdam weliswaar minder ontlast, er ontstaat echter wel een betere ontsluiting van het havengebied waaronder aan- en afvoer van logistieke stromen soepeler kan gaan' (citaat pg. 35).

090

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

7 Inpassing

Insprekers wijzen erop dat bij de Oranjetunnel gesproken wordt over glastuinbouw in plaats van duurzame glastuinbouw in het Westland en bij de Blankenburgtunnel over kassen in plaats van verspreid liggend glas. Volgens overheidsbeleid en volgens het vorig jaar verschenen advies van de commissie Nijkamp over de toekomststrategie voor Greenport, kan verspreid liggend glas op termijn verdwijnen en moet duurzame glastuinbouw behouden blijven.

018, 029

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de insprekers.

Inspreker is van mening dat een korte tunnelvariant niet per definitie de 'kortst mogelijke' tunnel is. Deze variant kan ook ergens tussen een korte en verlengde tunnel inzitten. Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat een korte Oranjetunnel pas bovenkomt bij de Maasdijk. Inspreker gaat er van uit dat naar een optimale inpassing van de tunneltracés in het landschap wordt gestreefd en dat alle opties worden onderzocht.

018

In de Variantennota (bijlage van het Plan-MER) wordt de inpassing voor een korte tunnelvariant van de Oranjetunnel toegelicht.

Inspreker is van mening dat, gezien de al bestaande verkeersdrukke op de A20, de realisatie van een nieuwe oeververbinding zeer ernstige consequenties heeft voor de regio. Het onderliggende wegennet is totaal ongeschikt als uitwijkplaats bij ongevallen en calamiteiten. Volgens inspreker zullen in het Westland verkeersinfarcten ontstaan met als gevolg grote economische schade.

022

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. In de Verkeersnota (bijlage van het Plan-MER) worden de effecten van een NWO op het onderliggend wegennet van Westland in kaart gebracht.

Inspreker vraagt wat de effecten van grondwerkzaamheden zijn voor de zoute kwel die ook nu al optreedt, bijvoorbeeld langs het Calandkanaal richting Brielse Maas en waarover ook elders wordt geklaagd.

024, 025

Veranderingen in de grondwaterstanden en stromingen, en dus ook op (zoute) kwel, kunnen in kaart worden gebracht als er een meer gedetailleerd ontwerp beschikbaar is. Dat is het geval in de volgende fase van het project, de voorbereiding van het Ontwerp-Tracébesluit. In deze fase is gekeken naar onderscheidende effecten. In de vergelijking tussen de varianten wordt op basis van het effectenonderzoek geconcludeerd dat dit niet onderscheidend is voor de keuze.

Inspreker vindt dat waar het areaal duurzaam glas moet worden getransformeerd voor de aanleg van de NWO of voor aanvullende maatregelen aan het bestaande wegennet, als uitgangspunt moet worden genomen dat dit areaal duurzaam glas elders in de directe nabijheid van Greenport Westland-Oostland wordt gecompenseerd. Uitgangspunt is dat deze compensatie geregeld is voordat duurzaam glas getransformeerd

wordt. Hiertoe wordt de vuistregel van maximaal 60 km vanaf het centrum van Westland gehanteerd. Ook vindt inspreker dat natuurcompensatie ten gevolge van de aanleg van de NWO niet ten koste mag gaan van land- en (glas)tuinbouwgronden. Inspreker verzoekt dit element in de notitie en in het vervolgonderzoek te betrekken.

026, 029, 048

Geen van de tracés in het Plan-MER onderzoek voor een NWO heeft effect voor het areaal duurzaam glas. Eventuele natuurcompensatie komt pas later, namelijk in het onderzoek voor een Ontwerp-Tracébesluit, aan de orde.

Inspreker vraagt naast de verkeerskundige aspecten ook landschappelijke, milieu en ruimtelijke consequenties mee te wegen bij de bovenregionale en integrale afweging van een voorkeursbeslissing over alternatieven en varianten van een NWO.

Bovenregionale opgaven ziet inspreker als de integrale ruimtelijke hoofdopgaven die vastgelegd zijn in de provinciale structuurvisie. Inspreker ziet het rijkswegennet en het onderliggende wegennet als een samenhangend netwerk. Inspreker vraagt om een zorgvuldige inpassing van het tracé zelf en de aansluitingen.

Inspreker vraagt de effecten op Midden-Delfland te benoemen en te beoordelen aan de hand van de doelen zoals deze in de provinciale structuurvisie voor dit provinciaal landschap zijn benoemd. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is ten onrechte geen effectenonderzoek en beoordeling voor recreatie opgenomen en zijn de te beoordelen aspecten voor landschap te beperkt (bv cultuurhistorie, archeologie).

028

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau bevat alle door inspreker genoemde aspecten waar in het Plan-MER onderzoek naar wordt gedaan. Onder de noemer 'ruimtelijke kwaliteit' is het aspect recreatie onderzocht.

Tolpleinen (paragraaf 4.3 Tol als bekostigingsmiddel) vereisen een zeer groot landoppervlak omdat een vlotte afwikkeling van het verkeer een opstelling van vele tolpoorten naast elkaar vereist. Inspreker vindt de extra claim op ruimte onaanvaardbaar en niet reëel omdat de ruimte niet beschikbaar is.

030, 058

Indien tolheffing aan de orde is, zal naar verwachting elektronische tolheffing ('*free flow*') met behulp van moderne technische middelen plaatsvinden, waardoor geen extra ruimte nodig is.

Voor de mitigerende en compenserende maatregelen (paragraaf 5.8 Natuur) is in de regio geen grond beschikbaar, zoals gebleken is uit de procedure rond de A4 Delft-Schiedam. Voor compensatiegrond is in de Hoekse Waard gezocht. Volgens insprekers kan reeds nu worden vastgesteld dat het niet mogelijk is compenserende maatregelen voor de Blankenburgvariant te treffen.

030, 058

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de insprekers. Eventuele natuurcompensatie komt pas later, namelijk in het onderzoek voor een Ontwerp-Tracébesluit, aan de orde.

Inspreker wijst op de aanwezigheid van diverse hoge druk aardgastransportleidingen en verschillende gasontvangstations binnen beide tracés. Voor een globale weergave van de aardgastransportleidingen en toebehoren verwijst inspreker naar de bijgevoegde topografische kaart. Inspreker verzoekt al bij het opstellen van de Rijksstructuurvisie rekening te houden met de aanwezigheid van aardgastransportleidingen en gasontvangstations en de daarbij behorende externe veiligheidsaspecten. Inspreker verzoekt dat zij in een vroegtijdig stadium wordt betrokken bij de planvorming vanwege de mogelijke consequenties voor aardgastransportleidingen en gasontvangstations en verwijst in de zienswijze naar een contactpersoon.

040

De aardgastransportleidingen en gasontvangstations zijn bekend bij het bevoegd gezag. Bij alle onderzochte tracés is ook sprake van kruising van genoemde leidingen. Conditionering is onderdeel van de volgende fase van het onderzoek naar een NWO (voorbereiding Ontwerp-Tracébesluit). Inspreker zal daarbij rechtstreeks worden betrokken.

Inspreker vindt dat door de aanleg van een Blankenburgtunnel het gebied tussen Maassluis en Vlaardingen met het laatste stukje rust en stilte gebied definitief tot het verleden zal behoren en onherstelbaar wordt beschadigd. Het gebied is cultuurhistorisch en qua natuur en recreatie voor de bewoners van de aangrenzende steden een laatste, zeer waardevol stukje groen in de verstedelijkte omgeving. Bovendien is dit gebied nog eens een Rijksbufferzone.

046

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. Een Rijksbufferzone heeft niet een zodanige ruimtelijk-juridische status dat de aanleg van een autosnelweg in zo'n zone niet mogelijk is. De Rijksbufferzone is een onderdeel van het ruimtelijk beleidskader rond het tegengaan van verstedelijking. De rijksoverheid heeft in de Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte aangegeven dit instrument los te laten.

Inspreker heeft de verwachting dat bij de definitieve keus van de tunnellocatie de hinder voor omwonenden tot een minimum wordt beperkt.

073

Het wettelijk kader inzake geluidshinder is van toepassing op aanleg en gebruik van een NWO. Voor andere vormen van hinder (zoals bouwverkeer) zijn lokale verordeningen van toepassing.

Als voor het Oranjetracé wordt gekozen adviseert inspreker de weg op een dusdanige technische wijze in het glastuinbouwcluster in te passen dat lucht gezuiverd wordt en er minimale geluidsoverlast is.

081

Het wettelijk kader inzake luchtkwaliteit en geluidshinder is van toepassing op aanleg en gebruik van een NWO.

Als voor het Oranjetracé wordt gekozen adviseert inspreker de weg op een dusdanige technische wijze in het glastuinbouwcluster in te passen dat lucht gezuiverd wordt en er minimale geluidsoverlast is voor het glastuinbouwcluster Westland en de gemeente Westland en dat zo min mogelijk kruisingen met andere wegen (Flora Holland) voorkomen.

Inspreker vindt dat verlies aan duurzaam glas vooraf moet worden gecompenseerd binnen de regio glastuinbouwcluster.

083

Het wettelijk kader inzake luchtkwaliteit en geluidhinder is van toepassing op aanleg en gebruik van een NWO. Er is bij het onderzochte tracé van een Oranjetunnel geen sprake van verlies aan duurzaam glas.

Inspreker dringt er op aan om zowel qua inpassing als qua aanleg te kiezen voor een duurzame oplossing.

087

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

Als de keuze valt op de Oranjetunnel dan is speciale aandacht nodig om aantasting van de nabij gelegen natuurgebieden te voorkomen. Inspreker vraagt speciale aandacht voor de effecten van de tunnel op de geplande Ecologische Hoofdstructuur en op het recreatief groen in de Oranjevuitenpolder, zoals opgenomen in het Masterplan Oranjevuitenpolder en de provinciale structuurvisie.

089

In het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER) worden de effecten van een NWO op natuur beschreven.

8 Ontwerp

Inspreker geeft aan waaraan volgens hem het wegennet moet voldoen: A wegen minimaal 2x3 rijstroken; opgewaardeerde N wegen minimaal 2x2 rijstroken met eventueel extra bus- of calamiteitenstrook; opgewaardeerde N wegen kunnen ook A wegen worden met daarnaast inpassing intern verkeer; tunnels minimaal 2x3 rijstroken, met 1,5 meter uitwijkruimte en interne hoogte van 5,5 meter en een vluchtbuis.

002

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. De ontwerpkeuze voor de onderzochte varianten van een NWO wordt toegelicht in de Variantennota (bijlage van het Plan-MER).

Insprekers vragen of de nieuwe tunnels worden voorzien van voetgangers- en fietstunnels; mogelijk in de ontsnappingsbuizen. Insprekers vragen om trajectcontrole in te voeren tegelijk met de bekabeling van de matrixborden bij nieuw aan te leggen wegvakken of werkzaamheden aan bestaande snelwegvakken. De extra kosten blijven dan beperkt tot de benodigde apparatuur. Insprekers vragen expliciet niet om snelheidsverlaging, maar alleen om het strikt handhaven in verband met de uitstoot van schadelijke gassen, fijnstof en geluidsoverlast.

024, 025

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. De mogelijkheid van een eventuele fietsverbinding in een NWO komt pas aan de orde in het kader van het Ontwerp-Tracébesluit. In de Variantennota (bijlage bij het Plan-MER) wordt ingegaan op de eventuele mogelijkheden voor een langzaam verkeerverbinding. De eventuele technische faciliteiten voor signalering komen in de volgende fase (voorbereiding Ontwerp-Tracébesluit) aan bod.

Uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (pg. 9) blijkt de Botlekpassage een kwetsbaar deel van de A15. Inspreker geeft aan dat de A15 richting zuiden ontlast kan worden door het weer geheel openstellen van de N218 tot aan de N57. De N218 is namelijk bij Oostvoorne aangelegd als 2x2 banen, en later versmald tot 2x1 banen. Als de N218 tot aan de Westvoorneweg wordt verbreed kan er veel extra verkeer naar het zuiden ontsnappen van de N15/A15, via de Haringvlietsluizen. Inspreker stelt voor de tunnel (pg. 12 en 13 Notitie Reikwijdte en Detailniveau) wat dieper te leggen dan blijft er later altijd de mogelijkheid om de nieuwe Waterweg, en parallel liggende kanalen, verder uit te diepen. Door de tunnel langer te maken onder de kwetsbare gebieden (Veenweidegebied en Rijksbufferzone) door worden deze niet aangetast. Het kost meer, maar de natuur vaart er wel bij en de overlast voor omwonenden wordt sterk beperkt. Hierdoor zal het draagvlak voor de plannen sterk toenemen.

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau op pg. 16 wordt uitgegaan van het oprekken van de grenswaarden voor geluid. Inspreker vindt de beste oplossing om overlast bij de bron, de snelweg, aan te pakken door deze zo veel mogelijk te overtunnelen. Movares heeft hiervoor een goed plan gepresenteerd voor de A15/A16 voor de gemeente Ridderkerk (bijlage toegevoegd). Ook schermen kunnen geluidsoverlast, schadelijke gassen en fijnstof terugdringen, maar zijn door hun open karakter minder effectief. Inspreker vindt dat in punt 5.5 op pg.16 terecht wordt opgemerkt dat de

evacuatiemogelijkheden voor Voorne-Putten nog problematischer worden. Door het versmallen van lokale wegen en het dwingen van het verkeer naar de A15 is er nu geen doorkomen meer aan. Er zijn veel (Vinex) wijken gebouwd zonder dat er wegen bijkwamen. De hoop was gericht op openbaar vervoer, maar dat brengt je niet waar je moet zijn. Inspreker vindt dat er flink aan het onderliggend (provinciale) wegennet moet worden gesleuteld om het verkeer weer vlot te trekken en de uitstoot van schadelijke gassen en fijnstof door filevorming en omrijden terug te brengen.

024, 025

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. Aanpak van de Groene Kruisweg (N218) en andere wegen van het onderliggend wegennet (lokaal of provinciaal) valt buiten de scope van het project NWO. De overige zienswijzen van inspreker (diepte en lengte tunnel, schermen) komen aan bod in het Plan-MER; zie hiervoor de Variantennota en het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER).

Inspreker adviseert met de bedrijfslevenorganisaties te overleggen over de categorie van de tunnel. Er wordt nu uitgegaan van een categorie C tunnel. Het is inspreker onvoldoende helder wat de mogelijkheden en voor- en nadelen zijn van een andere categorie.

026, 045, 053, 070

De categorie-indeling voor tunnels is een gevolg van het landelijk beleid inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen, gebaseerd op internationale afspraken (ADR). Overeenkomstig de "Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" gelden bij een categorie C tunnel beperkingen voor transporten van gevaarlijke goederen die aanleiding kunnen geven tot een zeer grote explosie, een grote explosie of het vrijkomen van een grote hoeveelheid giftige stoffen. Conform dit uitgangspunt zal de Nieuwe Westelijke Oeververbinding een categorie C tunnel worden, net als de Beneluxtunnel en de Thomassentunnel. De achtergrond van het beleid is dat deze tunnels van groot economisch belang zijn. De economische schade bij verlies is enorm omdat het lang zal duren voordat een nieuwe tunnel kan worden gebouwd (mede vanwege de grote kans dat herbouw op dezelfde locatie onmogelijk is). Door deze tunnel zullen (onder meer) geen tot vloeistof verdichte gassen mogen worden vervoerd, omdat de tunnel niet bestendig is tegen een gaswolkexplosie vanwege overdruk.

Inspreker vindt dat er gestreefd moet worden naar een hoogst technisch haalbare tunnelcategorie. De NWO vormt een belangrijke schakel in de ontsluiting van het havengebied en Greenport/Westland. Met de NWO zal het (vracht)verkeer een betere spreiding krijgen over de achterlandverbindingen. Als door de NWO slechts een deel van de gevaarlijke stoffen mag worden vervoerd wordt het bestaande wegennet rond Rotterdam onnodig sterk belast. Vrachtauto's moeten dan via de A16/van Brienenoordbrug naar het noorden rijden. Daarnaast zal bij een calamiteit op de Botlekbrug het vervoer van gevaarlijke stoffen over provinciale wegen moeten plaatsvinden. Dit is een voor alle betrokkenen onwenselijk scenario.

032

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. De categorie-indeling voor tunnels is een gevolg van het landelijk beleid inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen. De toelichting is opgenomen in het Hoofdstuk Veiligheid van het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER). Voor gevaarlijke stoffen die niet door

een categorie C-tunnel mogen worden vervoerd, wordt de huidige route gehandhaafd, dat wil zeggen via de Botlekbrug en de Van Brienenoordbrug.

Volgens inspreker zal de robuustheid (voldoende doorstroming tijdens incidenten) van de NWO nog verder toenemen door de aanleg van een vluchtstrook in beide tunnelbuizen. Een vluchtstrook vergt een extra investering, maar deze staat in zeer gunstige verhouding tot het vermijden van de kosten die het gevolg zijn van (frequente) stagnatie op het wegennet, zeker bij calamiteiten.

Dr. M. Snelder, verbonden aan TNO en TU Delft, is de ambassadeur van deze ontwerpbenadering en bekend binnen RWS en het Ministerie van I&M. Een stilgevallen voertuig op de reguliere strook, zoals de ervaring bij de Westerschelde Oeververbinding leert, zorgt voor veel oponthoud dat binnen de kortste keren de rijkswegen en het onderliggend wegennet in de hele Rotterdamse regio kan plat leggen. De NWO moet een zeer aanzienlijke verkeerstoename aan kunnen en de kans op het op slot gaan van de Rotterdamse weginfrastructuur verkleinen.

032

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. Volgens staand beleid zal de tunnel niet worden voorzien van vluchtstroken.

Inspreker is beheerder van de 380 kV-verbinding Westerlee-Maasvlakte met bovengrondse gedeelten langs de Rijnweg en tussen de Slachthuisweg en de Maasdijk en een ondergronds gedeelte tussen de Rijndwarsweg en de Slachthuisweg.

De aanwezigheid van de elektriciteitswerken levert in verband met veiligheid, bereikbaarheid en uitvoeren van onderhoud- en herstelwerkzaamheden, beperkingen op in het gebruik van gronden. Gegevens kunnen bij inspreker of via Klic/Kadaster worden opgevraagd. Inspreker brengt onder de aandacht dat bij een eventuele wijziging van de verbinding rekening moet worden gehouden met een voorbereidingstijd van tenminste 2 jaar nadat de opdracht is verstrekt. Een en ander is bovendien sterk afhankelijk van andere al in uitvoering genomen of geplande uitbreidingen in het net. De voorbereiding zal pas starten nadat overeenstemming is bereikt over de kosten en een nieuw tracé en/of locatie ter beschikking is gesteld. Inspreker verleent uitsluitend medewerking aan het verleggen van het netwerk indien de volledige externe en interne kosten door de opdrachtgever worden gedragen.

042

Conditionering is onderdeel van de volgende fase van het onderzoek naar een NWO (voorbereiding Ontwerp-Tracébesluit). In nader overleg met inspreker zal tijdig worden gestart met de voorbereiding van eventueel aanpassingen van het netwerk.

Inspreker beschouwt de op tekeningen beoogde tunnelmonden als indicatief, een nadere plaatsbepaling moet een van de opgaven zijn in het ontwerpproces.

054

Deze locaties zijn deels bepaald door technische randvoorwaarden (zoals hellingshoeken), en deels een keuze. In de volgende fase (voorbereiding Ontwerp-Tracébesluit) zullen de tunnelmondlocaties van de voorkeursvariant nader worden gezien.

Inspreker geeft voor de nieuwe rijksweg vanaf de Oranjetunnel naar de A4 het gewenste tracé aan: langs het Oranjekanaal richting de N220, langs de Westerlee richting veilingroute, vervolgens via de Wippolderlaan naar de Harnasch-knoop met een aansluiting op de A4. Deze route moet zo worden gekozen dat er zo min mogelijk tuinbouwgrond verloren gaat. De op- en afritten moeten aansluiten op de belangrijke verkeer aanbodpunten van het onderliggende regionale wegennet (bloemenveiling, bedrijventerreinen, stedelijke ontsluitingen). De doorgaande regionale wegen moeten passage bieden met viaducten of tunnels om geen barrières te vormen. Om het milieu minder te belasten kan de rijksweg gedeeltelijk verdiept worden aangelegd.

055

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. De beide varianten van een Oranjetunnel worden toegelicht in de Variantennota (bijlage van het Plan-MER).

Inspreker vindt dat bij de veiligheidsstudie behalve de evacuatie van Rozenburg ook de evacuatie van Maassluis betrokken moet worden. Inspreker vreest dat de evacuatie van Maassluis wordt bemoeilijkt door een Blankenburgtunnel. Bij een havenincident is Maassluis aangewezen op de reeds overbelaste A20. De afslag voor verkeer naar het oosten, noordwaarts naar de A4 is door de 270 graden aansluiting beperkt en leidt tot opstoppen die zelfs de zuidelijke afslag naar de Beneluxtunnel mogelijk blokkeert. Inspreker trekt voorlopig de conclusie dat zonder capaciteitsvergroting van de A20 naar het oosten de Blankenburgtunnel de verkeers- en veiligheidsproblemen verder vergroot op de noordoever.

068

Bij het ontwerp van de Blankenburgtunnel is een vergroting van de capaciteit voorzien tussen het knooppunt A20-Blankenburgtracé en de aansluiting Vlaarding (nr. 8). Opgemerkt wordt verder dat de situatie bij Rozenburg wezenlijk verschilt van de situatie bij Maassluis doordat het 'eiland' Rozenburg bij een evacuatie aangewezen is op slechts twee routes: naar het westen via de Thomassentunnel/Calandbrug en naar het oosten via de Botlektunnel/brug. Maassluis heeft de beschikking over veel meer evacuateroutes, ook via het onderliggend wegennet.

Inspreker vraagt bij de Oranjetunnel de mogelijkheden te onderzoeken voor een extra tunnelbuis voor een spoorverbinding voor zowel personen- als goederenvervoer. Deze lijn zou het Westland, Den Haag en eventueel de Greenery kunnen ontsluiten. Dat scheelt veel vrachtverkeer. Wanneer door de categorie C tunnel transporten gaan van brandbare stoffen (benzine en diesel LF1 en LF2) en er vrijwel geen verbod rust op de LT1 stoffen (Acrylnitril, ethyltrichloorsilaan, chlooraceton) en LT2 stoffen (salpeterzuur, fosfortrichloride en chlooracetylchloride) is het scenario bij ongelukken in de tunnel onbeheersbaar, zoals eerder bij de Thomassentunnel is vastgesteld. Inspreker vindt dit een te groot extern risico en tegen alle zorgplicht. Inspreker lijkt de Blankenburgtunnel als ontsnappingsroute bij calamiteiten geen goede keuze. Inspreker verzoekt te onderzoeken of een roll-on roll-off ferry in plaats van de Oranjetunnel mogelijk is. Een roll-on roll-off ferry is sneller inzetbaar, goedkoper en kan ingezet worden bij calamiteiten waar hij nodig is.

074

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijzen van inspreker. Uit de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit is geen noodzaak voor aanvullende spoorverbindingen naar voren gekomen. Een NWO wordt volgens vigerend beleid (inclusief risicobeleid) ingericht als categorie C-tunnel. Het realiseren van de doelstellingen van een NWO vergt een uitbreiding van het Hoofdwegennet met een nieuwe snelweg. Een roll-on roll-off ferry biedt geen oplossing voor het gewenste doelbereik.

Inspreker vindt het van groot belang dat bij de aanleg van de Oranjetunnel en de toegangswegen alternatieve routes ontstaan, vooral in geval van calamiteiten. Bij de Blankenburgtunnel is dat voordeel volstrekt afwezig.
075

Beide tunneltracés bieden alternatieve routes in geval van calamiteiten. De locatie van de calamiteit bepaalt het voordeel van het ene tunnelalternatief boven het andere.

Inspreker is van mening dat de NWO tevens een oeververbinding voor fietsers moet zijn en dat deze opgenomen moet worden in het (regionale) fietsnetwerk. Overwegingen hierbij zijn:

- de pont Rozenburg-Maassluis is een schakel in het (regionale) fietsnetwerk. De aanleg van een NWO maakt de pont bij Rozenburg-Maassluis als autoverbinding overbodig.
- een vaste oeververbinding is het gehele jaar door continu 24 uur per dag beschikbaar en verdient voor utilitair fietsverkeer veruit de voorkeur boven een pont.
- het aantal bromfietsen en e-bikes stijgt in het woon-werk verkeer explosief.
- het gebruik van de fiets en bromfiets leidt in de spits tot minder files.
- een vaste oeververbinding is voor fietsers en bromfietzers beter dan een 'ritssluiting' varend fast ferry systeem.

080

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. De mogelijkheid van een fietsverbinding in een NWO wordt nader onderzocht in het kader van het (Ontwerp-) Tracébesluit. In de Variantennota (bijlage bij het Plan-MER) wordt ingegaan op de eventuele mogelijkheden voor een langzaam verkeerverbinding.

Inspreker vindt dat de fietsverbindingen Heinenoordtunnel en Beneluxtunnel:

- sociaal onveilig zijn doordat gebruikers gedwongen af moeten stappen en daarmee in een kwetsbare positie komen;
- fietsonvriendelijk zijn doordat er niet doorgefietst kan worden;
- vaak niet bruikbaar zijn omdat liften en/of roltrappen het niet doen, dit versterkt de onveiligheid en de fietsonvriendelijkheid doordat de in-/uit capaciteit veel te klein is en de fiets omhoog/omlaag gedragen moet worden;
- hoge beheers- en onderhoudskosten met zich meebrengen.

Inspreker is van mening dat fietsers de gehele tunnel inclusief op- en afritten moeten kunnen blijven fietsen. Liften en/of roltrappen moeten alleen voor fietsers toegankelijk zijn en alleen er zijn om naar boven te gaan. Fietsers moeten de keus hebben of zij de roltrap/lift gebruiken. Liften en roltrappen moeten van een dusdanige kwaliteit zijn dat ze altijd werken, kwetsbare delen moeten afdoende beschermd zijn tegen

**weersinvloeden en vandalisme en de liftbediening moet ruim voor de
liftingangang robuust zijn gemonteerd.**

080

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. De aangedragen zienswijze is niet aan de orde in het kader van de voorliggende procedure.

9 Leefomgeving

Inspreker maakt bezwaar tegen het verloren gaan van het recreatiegebied tussen Maassluis en Vlaardingen. Ook de koppeling met het oevergebied aan de Nieuwe Waterweg, volgens het eerder uitgevoerde Structuurplan Midden-Delfland, gaat teloor.

007

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. De effecten van een Blankenburgtunnel op natuur en recreatie zijn onderzocht en worden gerapporteerd in het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER).

Midden-Delfland met recreatieve en ecologische functies wordt volgens inspreker onherstelbaar beschadigd door de aanleg van de Blankenburgtunnel. Inspreker vindt het welhaast een daad van onbehoorlijk bestuur. Inspreker geeft de voorkeur aan het Oranjetracé.

008

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. De effecten van een Blankenburgtunnel op natuur en recreatie zijn onderzocht en worden gerapporteerd in het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER).

Insprekers vinden dat de Blankenburgtunnel een grote inbreuk doet op de leefbaarheid in Maassluis en Vlaardingen en in de Aalkeetpolder zelf. Zij noemen daarbij een aantal inhoudelijke bezwaren:

- een belangrijk recreatiegebied wordt aangetast, terwijl in dit gedeelte van Nederland toch al zo weinig groen overblijft en alles wordt volgebouwd;
- aantasting luchtkwaliteit (stikstof en fijnstof langs de tunnelmond);
- ernstige toename geluidoverlast;
- wonen, werken, naar school gaan nabij een autobaan tast de gezondheid ernstig aan;
- door de Blankenburgtunnel wordt de Aalkeetpolder en het woongebied de Zuidbuurt onherstelbaar vernield. Vanwege de unieke landschappelijke waarden is het gebied aangewezen als icoon in de CanonRO.nl;
- de Aalkeetpolder is Rijksbufferzone, provinciaal landschap en weidevogelgebied en in het Landschapsontwikkelingsperspectief (LOP) Midden-Delfland hebben gemeenten rondom het gebied de bescherming van het gebied gewaarborgd;
- landschappelijke waarden worden ingrijpend en onherstelbaar aangetast. In de Aalkeet Buitenpolder en Aalkeet Binnenpolder gaat voor de aansluiting op de A20 een gebied van ruim 20 hectare verloren waarbij een historische eendenkooi en mogelijk ook de Broekpolder worden aangetast;
- de aanleg van de A24 als vervolg op de Blankenburgtunnel wordt voorlopig buiten beschouwing gelaten, maar wordt formeel nog steeds niet uitgesloten. Bij realisatie van de Blankenburgtunnel zal de druk om de A24 alsnog aan te leggen groot zijn als logische verbinding tussen de A20 en de A4. De aanleg van een A24 is, evenals de aanleg van een Blankenburgtunnel, in strijd met het vigerende beleid van rijk, provincie en gemeenten ten aanzien van de bescherming van het Midden-Delflandgebied.

Inspreker 037 voegt hier aan toe:

- in de Aalkeet Buitenpolder is door Natuurmonumenten intensief en succesvol geïnvesteerd in weidevogels;
- in de Aalkeet Binnenpolder is door bewonersinitiatief in 1992 een Volksbos aangelegd dat zich heeft ontwikkeld tot een natuurgebied met op de Rode Lijst voorkomende vogels, planten en dieren. De KNNV (Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging) heeft in 2010 een rapport opgesteld met alle voorkomende flora en fauna in dit gebied.

015, 020, 033, 036, 037, 047, 049, 051, 062, 064, 066, 067, 076, 078, 085, 086

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de insprekers. De effecten van een Blankenburgtunnel op milieu, natuur, landschap en recreatie zijn onderzocht en worden gerapporteerd in het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER). Uit de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit is gebleken dat de A24 onvoldoende meerwaarde heeft voor het netwerk.

Inspreker vindt dat de invloed van de omvangrijke infrastructurele werken op de omgeving alleen goed kan worden beoordeeld als degene die de beslissing neemt persoonlijk ervaart hoe de omgeving nu wordt gebruikt. Inspreker vindt dat de minister er verstandig aan doet op informele basis de gebieden te bezoeken om weloverwogen te kunnen beslissen.

022

De minister van I&M heeft op 10 oktober 2011 een informeel werkbezoek aan het projectgebied van de NWO gebracht.

Inspreker vindt dat de Blankenburgtunnel een grote inbreuk doet op de leefbaarheid in Maassluis, Vlaardingen, Schiedam en Midden-Delfland. Een belangrijk recreatiegebied de Aalkeetpolder wordt aangetast, terwijl in dit gedeelte van Nederland toch al zo weinig groen overblijft en alles volgebouwd wordt en omringd wordt door industrie en snelwegen. Het tunneltracé, de aansluitingen op de A20 met een groot verkeersplein en een circa 8 à 10 meter hoge kanteldijk zullen het natuurlandschap in de Aalkeetpolder verwoesten en de leefbaarheid aantasten. Tienduizenden omwonenden en andere bezoekers genieten regelmatig van de natuur en de rust in de Aalkeetpolder. Geen welvaart zonder welzijn.

Inspreker vindt dat door de Blankenburgtunnel de Aalkeetpolder en het woongebied de Zuidbuurt onherstelbaar worden vernield. Vanwege de unieke landschappelijke waarden is het gebied aangewezen als icoon in de CanonRO.nl.

In het gebied staan bijzondere monumentale boerderijen, vaak gebouwd op eeuwenoude kreekruigen. De meest westelijke variant gaat dwars door een aantal woningen en zelfs dwars door de monumentale boerderij 'De Karperhoeve' die dit jaar 300 jaar bestaat en net als monument ingrijpend gerestaureerd is.

Inspreker vindt dat de landschappelijke waarden van Midden-Delfland ingrijpend en onherstelbaar worden aangetast. In de Aalkeet Buitenpolder en Aalkeet Binnenpolder gaat voor de aansluiting op de A20 een gebied verloren van ruim 20 hectare met een groot verkeersplein en een hoge kanteldijk, waarbij mogelijk ook de Broekpolder wordt aangetast.

Inspreker vindt de aanleg van de Blankenburgtunnel en de eventuele aanleg van de A24 daarop volgend, haaks staan op de door het rijk en de provincie erkende belangen van Midden-Delfland.

027

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. De effecten van een Blankenburgtunnel op natuur, cultuurhistorie, landschap en recreatie zijn onderzocht en worden gerapporteerd in het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER). Uit de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit is gebleken dat de A24 geen meerwaarde heeft voor het netwerk.

De omgeving van Maassluis en Vlaardingen geniet de twijfelachtige eer thuis te horen in het rijtje van de 10 meest dichtbevolkte gebieden in Nederland. Insprekers noemen een aantal consequenties van de aanleg van een Blankenburgtunnel voor het milieu, de leefbaarheid en de veiligheid:

- **milieu: de flora en fauna wordt zeer ernstig aangetast/vernietigd;**
- **geluidoverlast: het vrachtverkeer naar de 2e en in de toekomst mogelijk de 3e Maasvlakte zal naar verwachting verdrievoudigen. Om geluidoverlast te beperken zullen geluidwallen worden geplaatst die horizonvervuiling met zich meebrengen;**
- **de acht meter hoge 'kanteldijk' om de veiligheid van de omgeving bij calamiteiten in de Blankenburgtunnel te garanderen veroorzaakt horizonvervuiling. De Blankenburgtunnel zal niet bijdragen aan de veiligheid op Voorne-Putten; inspreker refereert hierbij nogmaals aan het nieuwe knelpunt Thomassentunnel;**
- **luchtvervuiling en stankoverlast: de uitstoot van CO₂, fijnstof en stankoverlast door uitlaatgassen zal bij intensivering van het (vracht)verkeer dramatisch toenemen. Wordt deze polder een tweede Rotterdam-Overschie? Inspreker is er van overtuigd dat metingen nu al een verhoogd fijnstofgehalte zouden aantonen door de drukte op de wegen rond Maassluis;**
- **leefbaarheid en volksgezondheid: de tienduizenden bewoners van de aan de Aalkeetpolder grenzende wijken zullen op een zomeravond niet meer 'een ommetje kunnen maken' of 'even een frisse neus kunnen halen' maar binnenshuis moeten vertoeven met gesloten ramen en deuren om een luidruchtige nacht in te gaan.**

046, 084

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de insprekers. De effecten van een Blankenburgtunnel op natuur, milieu en landschap zijn onderzocht en worden gerapporteerd in het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER).

De A54/N54 doorsnijdt de Zuidrand van Midden-Delfland. Inspreker vindt dit kapitaalvernietiging van het aangelegde stilte- en recreatiegebied en de landschappelijke en agrarische waarden van Midden-Delfland. De weg betekent een nieuwe barrière rond de woonwijken Holy en Spaland, die al te lijden zullen hebben onder de overlast van de A4 Midden-Delfland. De noodzakelijke kruising met de A4 Midden-Delfland is niet bij het Tracébesluit meegewogen. Als gevolg van de extra verkeersader en het verkeersplein zal er geluidhinder zijn. Bij geen enkele windrichting zal er toevoer van frisse lucht zijn.

069

Van een A54/N54 en een kruising van een NWO met de A4 Midden-Delfland is geen sprake. De effecten van een Blankenburgtunnel op milieu en recreatie zijn onderzocht en worden gerapporteerd in het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER).

De Blankenburgtunnel tast de recreatiemogelijkheden in Midden-Delfland aan en zet een streep door de rond 1970 veranderde bestemming van het gebied tussen Vlaardingen en Maassluis in recreatiegebied ter compensatie van overlast van industrieën. Aantasting vindt ook plaats bij geheel of gedeeltelijke overkapping omdat ook de aanleg ruimte voor recreatie flink beperkt.

073

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. De effecten van een Blankenburgtunnel op recreatie in Midden-Delfland zijn onderzocht en worden gerapporteerd in het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER).

De reconstructie van het gebied dat aan de Zuidbuurt grenst, is met veel zorg afgerond en heeft van dit gebied een oase van rust en natuur gemaakt waarvan veel mensen dagelijks genieten. In de Randstad is dat een zeldzaamheid. Inspreker vindt dat de Blankenburgtunnel hier een streep doorheen zet.

076

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. De effecten van een Blankenburgtunnel op natuur en recreatie rond de Zuidbuurt zijn onderzocht en worden gerapporteerd in het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER).

Als gekozen wordt voor de Blankenburgtunnel zal de in 1958 ingestelde Rijksbufferzone Midden-Delfland ter bescherming van bedreigde groene gebieden, worden aangetast. Inspreker vindt dat in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau de kwaliteiten van de unieke natuur in dit gebied worden onderschat. De natuur in de schaarse groene gebieden kunnen, als recreatiegebied voor omwonenden in een dichtbevolkt gebied en als leefgebied voor veel dieren, niet simpelweg worden verplaatst. In de groene (natuur)gebieden is de afgelopen jaren veel geld geïnvesteerd. Ze zijn op een hoger niveau gebracht. Hiervoor hebben zich veel lokale organisaties ingezet. De aanleg van een snelweg vernietigt de zorgvuldig opgebouwde natuurlijke waarden.

079

Een Rijksbufferzone heeft niet een zodanige ruimtelijk-juridische status dat aanleg van een autosnelweg in zo'n zone niet mogelijk is. De Rijksbufferzone is een onderdeel van het ruimtelijk beleidskader rond het tegengaan van verstedelijking. De rijksoverheid heeft in de Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte aangegeven dit instrument los te laten. De effecten van een Blankenburgtunnel op natuur en recreatie zijn onderzocht en worden gerapporteerd in het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER).

Inspreker attendeert erop dat een extra rijstrook op de A20 tot de volgende aansluiting het landschap van Midden-Delfland ernstig aantast en de geluidshindercontour van het wegverkeer nog verder opschuift in het gebied van Midden-Delfland (paragraaf 4.4.). Dit heeft zowel op de natuurliefhebber, recreant als de vogels een negatief verstorend effect.

089

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. De effecten van een extra rijstrook van de A20 op natuur en milieu in Midden-Delfland zijn onderzocht en worden gerapporteerd in het Effectenonderzoek (bijlage van het Plan-MER).

10 Proces

Inspreker vindt inspraak vaak tijdrovend en prijsopdrijvend, met name van de actiegroepen. Hij vindt het raadzaam (buiten de inspraak voor burgers) met politieke partijen een convenant af te sluiten over de noodzaak van ingrijpende maatregelen. Bepaalde partijen zoals Groen Links en de Partij van de Dieren steunen volgens inspreker actiegroepen. Deze aanpak geeft een besparing in tijd, geld en fileleed (met economische en milieuschade) en maakt een snelle start van werkzaamheden mogelijk en dringt de werkloosheid terug.

002

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

Inspreker stelt het op prijs dat er duidelijkheid is ontstaan over het bestuurlijk proces met een brede verkenningsfase, conform de aanbevelingen van de Commissie Elverding. Een proces waarin ondermeer de decentrale overheden vroegtijdig en ruim betrokken worden en dat moet uitmonden in een Rijksstructuurvisie met daarin een voorkeursbeslissing voor de NWO.

012

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

Inspreker heeft in het bestuurlijk overleg in het kader van de Stadsregio Rotterdam toegezegd mee te werken aan een breed gedragen bestuurlijke voorkeursbeslissing, ondanks dat inspreker grote bezwaren heeft tegen de Blankenburgtunnel. Inspreker wil meewerken onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat een volledige en gelijkwaardige vergelijking plaatsvindt tussen de alternatieve tunnelvarianten die ruimtelijk en binnen het hoofdinfrastructuurnetwerk optimaal zijn ingepast. Inspreker vindt dat de Notitie Reikwijdte en Detailniveau nog onvoldoende waarborgen geeft voor een volledige en gelijkwaardige vergelijking tussen de Oranjetunnel en de Blankenburgtunnel. De nieuwe versie zou moeten bijdragen aan het versterken van het noodzakelijke brede (bestuurlijke) draagvlak voor het komende onderzoeksproces en het uiteindelijke voorkeursbesluit (conform Elverding-proces-aanpak).

012

In het Plan-MER onderzoek heeft een gelijkwaardige vergelijking van beide alternatieven (en daarbinnen varianten) plaatsgevonden. Inspreker kan zich als betrokken bestuursorgaan hierover een oordeel vormen in het kader van het regionaal advies aan het bevoegd gezag.

Voor inspreker is het onduidelijk hoe met het advies van de Commissie m.e.r. over verbreding van de onderzoeksscope in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is omgegaan.

012

Bij het opstellen van de Rijksstructuurvisie en het Plan-MER is kennis genomen van het advies van Commissie m.e.r. Dat heeft geen aanleiding gegeven voor een verruiming van de onderzoeksscope.

Het is inspreker niet duidelijk of de Notitie Reikwijdte en Detailniveau op grond van de reacties wordt aangepast en vastgesteld als gezamenlijk vertrekpunt voor de ronde werktafel- en ateliersessies en studies (onder regie van de projectorganisatie Rotterdam Vooruit). Inspreker heeft behoefte aan deze duidelijkheid voor een duidelijk gespreks- en overlegkader en om herhaling van standpunten te voorkomen. Inspreker wil graag op korte termijn helderheid op welke wijze tot een breed gedragen Notitie Reikwijdte en Detailniveau, doelstellingen en beoordelingscriteria kan worden gekomen.

012

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt niet aangepast op grond van zienswijzen. De inbreng van betrokken bestuurders is deels rechtstreeks verwerkt in het participatieproces en in het Plan-MER. Inspreker is hierover in het voorjaar van 2011 per brief door het bevoegd gezag geïnformeerd.

Om tot samenwerking te komen wil inspreker dat alle onderzoeksrapporten die voorjaar 2010 en daarna aan projectorganisatie Rotterdam Vooruit zijn opgeleverd, alle betrokkenen ter beschikking worden gesteld ter voorbereiding op de werktafels.

012

Het bevoegd gezag heeft –gehoord de bestuurders- besloten de NWO-onderzoeken die ten grondslag liggen aan het Plan-MER opnieuw uit te voeren in 2011. Daarmee vormen de onderzoeksrapporten uit 2010 geen onderdeel van de lopende procedure van de Rijksstructuurvisie.

Inspreker vindt dat onvoldoende tijd is ingeruimd voor de gemeenteraden om zich uit te spreken over een voorkeursvariant en verzoekt hiervoor meer tijd in te ruimen (zodat uiteindelijk besluitvorming -conform Elverding- daadwerkelijk versneld kan worden). Op het moment dat volledig en afgeronde (onderzoeks)rapporten ter beschikking staan van de gemeenten is voor het bestuurlijk besluitvormingsproces 10 tot 12 weken nodig.

012

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. In het Regionaal Bestuurlijk Overleg NWO zijn hierover nadere afspraken gemaakt.

Inspreker vindt dat beoordelingscriteria en wegingsfactoren tussen deze beoordelingscriteria, voor de afweging tussen verschillende tunnelvarianten explicieter in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau moeten worden opgenomen en bestuurlijk moeten worden geaccordeerd. Het vooraf bestuurlijk vaststellen van beoordelingsfactoren en weegfactoren geeft een duidelijke focus aan het onderzoek, geeft een concreet bestuurlijk 'houvast' en voorkomt in de loop van het NWO-onderzoek veel discussie.

Mogelijk kan als onderdeel van het beoordelingsproces een onafhankelijke adviescomité van deskundigen worden ingesteld dat een goede toepassing professioneel kan ondersteunen. De samenstelling van het comité dient op basis van bestuurlijke overeenstemming te geschieden.

012

De beoordelingscriteria zijn in het kader van het Plan-MER verder uitgewerkt. De onderlinge weging van de criteria is een bestuurlijke aangelegenheid die is voorbehouden aan de betrokken bestuurders, waarbij het bevoegd gezag de beslissing neemt, gehoord het advies van de regionale bestuurders. Daarin is geen plaats voor een adviescomité.

Insprekers vinden dat het procesontwerp Sneller en Beter, zoals geadviseerd door de Commissie Elverding, slechts voor een zeer klein gedeelte wordt toegepast. Het proces dat wordt opgestart kan niet leiden tot een gedragen voorkeursbeslissing voor een variant. Insprekers onderbouwen dit in de volgende punten van hun zienswijze:

Bij de presentatie van de eerste Notitie Reikwijdte en Detailniveau vorig jaar (2010) zijn bewoners en belangenorganisaties niet betrokken terwijl dit wel in de advertentie staat. Dat is volgens insprekers onjuist. Zij verwijzen ook naar de brief van d.d. 30 mei 2010 van het Actiecomité Blankenburgtunnel Nee, en de Commissie m.e.r. die ook op dit punt heeft gewezen.

Insprekers maken ernstig bezwaar tegen het feit dat halverwege het proces Elverding wordt ingestapt, zonder dat de participatie van bewoners en belanghebbenden in de voorfase voldoende vorm is gegeven. Inspreker 047 vindt het thans aangeboden 'meedenken' een wassen neus.

012, 015, 020, 033, 047, 064, 066, 085

De concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau is in 2010 met ambtelijke vertegenwoordigers van de betrokken overheidsorganisaties en met betrokkenen van belangenorganisaties gedeeld. Zij zijn toen gevraagd hier reactie op te geven. Deze reacties zijn meegenomen bij het opstellen van de nieuwe versie van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, die officieel in januari 2011 ter inzage is gelegd. Een ieder is vervolgens 6 weken in de gelegenheid gesteld hier reactie op te geven. De wijze waarop reactie op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt gevraagd is vormvrij (Wet milieubeheer). Vanaf 2009 zijn omwonenden, bedrijven en maatschappelijke organisaties op verschillende manieren bij Rotterdam Vooruit betrokken. In 2009 heeft een brede publieksraadpleging door middel van het afnemen van enquêtes plaatsgevonden. Op basis van deze uitkomsten zijn twee burgerpanels gevraagd mee te denken over de belangrijkste knelpunten en oplossingsrichtingen in de regio Rotterdam. Het project NWO heeft hieraan in 2011 een vervolg gegeven in de vorm van meedenkbijeenkomsten en informatieavonden.

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau ontbreekt het beoordelingskader voor de te onderzoeken varianten waardoor niet wordt gewaarborgd dat de toetsing en de beoordeling niet beïnvloed worden door de in een volgende fase te ontwikkelen oplossingen, alternatieven en hun effecten. Volgens de spelregels van Sneller en Beter heeft in het participatieproces het opstellen van een beoordelingskader een belangrijke rol, omdat in deze fase belangen tegen elkaar worden afgewogen en een gezamenlijke visie op het toetsen en beoordelen van maatregelen moet ontstaan. Het is volgens inspreker het paard achter de wagen spannen als het opstellen van dit beoordelingskader naar achter in het besluitvormingsproces schuift. In het proces mist inspreker de verbinding met de 'zevensprong van Verdaas'. Inspreker noemt in zijn zienswijze de zeven elementen van de zevensprong van Verdaas. Er wordt alleen sec uitgegaan van het oplossen van een verkeersprobleem op de Rotterdamse Ruit. Door het niet toepassen van de 'zevensprong van Verdaas' heeft er ook geen consultatie van de omgeving plaatsgevonden.

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau staat dat ook een korte Blankenburgtunnel wordt onderzocht. Volgens inspreker is dit in strijd met de motie van provinciale Staten van Zuid-Holland d.d. 12 oktober 2005

waarin uitgesproken is dat bij het voorbereiden van een tracé voor een Blankenburgtunnel uitsluitend sprake kan zijn van een verlengde Blankenburgtunnel, doorlopend onder het gehele Lickebaertgebied tussen Vlaardingen en Maassluis tot aan de A20.

015, 020, 027, 033, 047, 049, 051, 062, 064, 065, 066, 076, 078, 086

Eind 2008 is de MIRT-Verkenning 'Rotterdam Vooruit' gestart om de bereikbaarheidsproblemen in de regio in kaart te brengen en oplossingen aan te dragen. Op dat moment was nog niet duidelijk op welke wijze de aanbevelingen van de Commissie Elverding concreet moesten worden uitgewerkt in een MIRT-Verkenning. Daarom is binnen deze verkenning zo veel mogelijk in de geest van de aanbevelingen gehandeld. Zo is o.a. een brede publieksraadpleging gehouden met behulp van enquêteurs en zijn bewoners en organisaties via diverse media opgeroepen om mee te denken. In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie deel 1 is de Zevensprong van Verdaas gevolgd. In het Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2010 is met de regio afgesproken om wel een korte Blankenburgtunnel in het onderzoek op te nemen.

In de aanpak van Rotterdam Vooruit is voorzien in het werken met een brede verkenning met vroegtijdige betrokkenheid/inspraak van alle betrokkenen. Inspreker constateert dat de woorden 'brede verkenning met vroegtijdige betrokkenheid/inspraak van alle betrokkenen' loze woorden zijn omdat nog steeds de Ridderkerklijn als oplossingsrichting in het rapport Kwaliteitssprong OV-Zuid van januari 2011 staat.

017, 021, 023, 034

Inspreker gaat er in de zienswijze ten onrechte vanuit dat een brede verkenning met inspraak van allen betekent dat voor inspreker ongewenste uitkomst niet door het bevoegd gezag als oplossingsrichting mag worden gekozen.

Inspreker heeft de nodige opmerkingen bij de huidige Notitie Reikwijdte en Detailniveau terwijl over de versie van 15 april 2010 consensus bestond. Inspreker vindt een transparant proces met het betrekken van alle partijen in de regio en het delen van resultaten van afzonderlijke onderzoeken van groot belang. Inspreker verzoekt reeds uitgevoerde en toekomstige onderzoeken en resultaten tijdig te ontvangen zodat B&W de gemeenteraad regelmatig en objectief kan adviseren en een standpunt kan innemen. Inspreker wil graag per omgaande de onderzoeksresultaten tot nu toe ontvangen en heeft de minister daarover een brief gestuurd.

018

Het bevoegd gezag heeft een nieuwe Notitie Reikwijdte en Detailniveau vastgesteld in reactie op de bestuurlijke besluitvorming in het Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2011. Inspreker is in de gelegenheid gesteld hierop een zienswijze in te dienen. Het bevoegd gezag heeft –gehoord de bestuurders- besloten de onderzoeken die ten grondslag liggen aan het Plan-MER opnieuw uit te voeren in 2011. Daarmee vormen de onderzoeksrapporten uit 2010 geen onderdeel van de lopende procedure van de Rijksstructuurvisie. In het Regionaal Bestuurlijk Overleg NWO zijn nadere afspraken gemaakt over de betrokkenheid van colleges en raden.

Inspreker vindt dat in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau niet duidelijk staat op welk moment de varianten worden getoetst aan de doelstellingen van de NWO.

018

In paragraaf 6.1 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau staat de procedure beschreven. De toetsing van varianten aan doelstellingen van de NWO vindt plaats als onderdeel van de voorkeursbeslissing, die wordt vastgelegd in de (Ontwerp-) Rijksstructuurvisie deel 2.

Insprekers hebben geen kennis van de resultaten van de uitgevoerde bandbreedteanalyse die bij de ontwikkeling van varianten is gebruikt. Insprekers gaan er van uit dat deze informatie in openheid wordt gedeeld met de (bestuurlijke) partijen (zienswijze 018) dan wel openbaar wordt gemaakt (zienswijze 048).

018, 048

In het Beeldverslag participatie (bijlage van de Plan-MER) wordt de bandbreedte van ontwikkelde varianten nader toegelicht. Het beeldverslag is openbaar.

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau ontbreekt een tijdplanning van de procedure om te komen tot een gedragen voorkeursbeslissing. Inspreker vraagt, alvorens de minister een voorkeur uitspreekt, rekening te houden met bestuurlijke voorbereiding en besluitvorming van regionale en lokale besturen.

Inspreker wil graag vernemen op welk moment een uitspraak over een voorkeur van de omliggende gemeenten verwacht wordt en hoe deze voorkeuren in de voorkeursbeslissing van de minister wordt betrokken.

018

De tijdsplanning is aan inspreker bekend gemaakt in het Regionaal Bestuurlijk Overleg NWO, waarvan zij als betrokken bestuursorgaan lid is. Het advies van de regionale bestuurders is bij monde van de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van de Stadsregio Rotterdam uitgebracht aan het bevoegd gezag.

Inspreker vindt dat voor een gedragen voorkeursbeslissing alle rapporten en uitgewerkte stukken klaar moeten zijn en vraagt zich af of dit in de huidige tijdsplanning (voorkeursbeslissing in het najaar van 2011) haalbaar is. Inspreker heeft begrepen dat de minister vasthoudt aan een voorkeursbeslissing in het najaar van 2011, ook als dit betekent dat voldoende draagvlak ontbreekt. Inspreker is voor een snelle aanleg van de tunnel maar vindt draagvlak van groot belang. Het ontbreken van draagvlak kan later leiden tot grote vertragingen.

018

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. In het Regionaal Bestuurlijk Overleg NWO zijn hierover nadere afspraken gemaakt.

Inspreker vindt het belangrijk dat in het proces om te komen tot een voorkeursbeslissing en het bepalen van een standpunt daarbij, de resultaten van alle afzonderlijke onderzoeken beschikbaar zijn. Inspreker ontvangt ook graag zo spoedig mogelijk alle beslisinformatie om zijn definitieve voorkeur te kunnen bepalen.

026

De resultaten van de onderzoeken worden gepubliceerd als onderdeel van de terinzagelegging van het Plan-MER en de Ontwerp-Rijksstructuurvisie.

Inspreker is bezorgd over wat er gebeurt als onverhoopt de aanleg van de A15 Maasvlakte-Vaanplein, A4 Delft-Schiedam of A13/A16 niet doorgaat. Er wordt dan niet met de juiste aannames gerekend. Inspreker vraagt zich af wat hier de (juridische) consequenties van kunnen zijn en vreest ook dat tegenstanders op basis hiervan de voortgang van het project kunnen vertragen.

026, 045

De besluitvorming over de realisatie van zowel de A15 Maasvlakte-Vaanplein als de A4 Delft-Schiedam is onherroepelijk. Besluitvorming over de A13/16 is nog niet voltooid. Bij de voorbereiding van het (ontwerp-)Tracébesluit dient overeenkomstig wet- en regelgeving opnieuw rekening te worden gehouden met voorgenomen infrastructuur.

De Aalkeetpolder en Midden-Delfland zijn Rijksbufferzone, provinciaal landschap en weidevogelgebied en in het Landschapsontwikkelingsperspectief (LOP) Midden-Delfland hebben gemeenten rondom het gebied de bescherming van het gebied gewaarborgd. Ook de Vereniging Natuurmonumenten heeft zich sterk uitgesproken tegen de Blankenburgtunnel vanwege de grote natuurschade. Inspreker vraagt zich af hoe betrouwbaar de overheid is als de bescherming van het gebied van tafel wordt geveegd.

027

Een Rijksbufferzone heeft niet een zodanige ruimtelijk-juridische status dat aanleg van een autosnelweg in zo'n zone niet mogelijk is. De Rijksbufferzone is een onderdeel van het ruimtelijk beleidskader rond het tegengaan van verstedelijking. De rijksoverheid heeft in de Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte aangegeven dit instrument los te laten. Ook het provinciaal landschap en het LOP zijn geen planologische kaders die de aanleg van een NWO onmogelijk maken.

Inspreker vindt dat het procesontwerp Sneller en Beter, zoals geadviseerd door de Commissie Elverding, slechts voor een zeer klein gedeelte wordt toegepast. Het proces dat wordt opgestart kan niet leiden tot een door de meerderheid gedragen voorkeursbeslissing voor een variant en is in strijd met het procesontwerp Sneller en Beter, de milieueisen van deze tijd en met goed rentmeesterschap.

027, 033

Eind 2008 is de MIRT-Verkenning 'Rotterdam Vooruit' gestart om de mobiliteitsproblemen in de regio in kaart te brengen en oplossingen aan te dragen. Op dat moment was nog niet duidelijk op welke wijze de aanbevelingen van de Commissie Elverding concreet moesten worden uitgewerkt in een MIRT-Verkenning. Daarom is binnen deze verkenning zo veel mogelijk in de geest van de aanbevelingen gehandeld. Vanaf 2009 zijn burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties op verschillende manieren bij Rotterdam Vooruit betrokken. Zo is o.a. een brede publieksraadpleging gehouden met behulp van enquêteurs en zijn bewoners en organisaties via diverse media opgeroepen om mee te denken. Het proces dat in 2011 is uitgevoerd voor het project NWO voldoet aan het procesontwerp Sneller en Beter.

Inspreker is blij met de heldere communicatie over de planning maar maakt zich zorgen over hoe reëel deze planning is. Inspreker vraagt aandacht voor de tijd die nodig is voor besluitvorming van Provinciale Staten en tijd die nodig is om afspraken uit de Rijksstructuurvisie te borgen in het provinciale beleid en provinciale besluiten (bijvoorbeeld in de provinciale structuurvisie). Inspreker vertrouwt erop dat tijdig de nodige beslisinformatie beschikbaar is.

Beide alternatieven voor de NWO zijn opgenomen in de provinciale structuurvisie. Een voorkeursbeslissing over de NWO kan aanleiding zijn voor aanpassing van de provinciale structuurvisie (doorsnijding van recreatie- en/of bebouwde of andersoortige gebieden, inpassing van het tracé, of aanvullende maatregelen die nodig zijn voor realisering van de NWO). Het is ook nog niet duidelijk of alle aspecten van het Masterplan, die verankerd zullen worden in de Rijksstructuurvisie, binnen de provinciale structuurvisie passen.

028

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. In het Regionaal Bestuurlijk Overleg NWO zijn nadere afspraken gemaakt over de doorlooptijd van de besluitvorming. Een NWO zal te zijner tijd door middel van een Tracébesluit doorwerken in de planologische plannen en besluiten van andere overheden. Inspreker is hierbij betrokken als verantwoordelijk bestuursorgaan.

Inspreker gaat ervan uit dat tot een keuze voor de NWO wordt gekomen na zorgvuldige verkenning van alle belangen en oplossingen en de raadpleging van alle betrokkenen.

028

Het proces van onderzoek en besluitvorming voldoet aan de eisen van Sneller en Beter. Alle betrokkenen zijn in de gelegenheid gesteld hun mening over een NWO onder de aandacht te brengen.

Inspreker vindt dat er met het introduceren van de term 'bandbreedte' voor het ontwerpen van varianten voor een NWO onduidelijkheid is ontstaan over varianten waarop wordt doorgestudeerd ten opzichte van de beslissing in het Bestuurlijk Overleg MIRT najaar 2010 en ten opzichte van de concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau van april 2010.

028

In het Regionaal Bestuurlijk Overleg NWO, waaraan inspreker deelneemt, is aan de betrokken bestuursorganen inzicht geboden in de bandbreedte van de ontwerpen. In de Variantennota (bijlage van het Plan-MER) wordt dit nader toegelicht.

Inspreker vertrouwt erop dat een paragraaf met betrekking tot aanbevelingen voor de volgende fase van planvorming en eventuele overgebleven hiaten in kennis, onderdeel uit zal maken van het Plan-MER. In de notitie Notitie Reikwijdte en Detailniveau is een dergelijke paragraaf niet opgenomen.

028

In het Plan-MER zal worden ingegaan op mogelijke overgebleven hiaten in kennis en zullen eventueel aanbevelingen voor de volgende fase van planvorming worden gegeven.

In de stukken die ter visie liggen zijn de aanbevelingen op het Tussenrapport Plan-MER van de Commissie m.e.r. en opmerkingen en zienswijzen op het Masterplan van maatschappelijke groeperingen niet opgenomen. Inspreker gaat er van uit dat de aanbevelingen, opmerkingen en zienswijzen alsnog worden overgenomen en de structuurvisie daaraan conform wordt opgesteld.

030, 058, 071

Bij het opstellen van het Plan-MER Rotterdam Vooruit en in de Rijksstructuurvisie is kennis genomen van het advies van de Commissie m.e.r. Het genoemde Tussenrapport is in het kader van deze procedure niet aan de orde

Insprekers vinden dat het Plan-MER voor de NWO pas ter visie moet worden gelegd nadat uit de voor de Rijksstructuurvisie opgestelde integrale visie op verkeer en vervoer blijkt, dat een NWO de gewenste oplossing biedt voor de verwachte bereikbaarheidsproblemen van Rotterdam. Bij de planvorming moet de overheid van breed naar concreet werken conform het advies van de Commissie Elverding. Insprekers vinden het onjuist dat het participatieproces NWO parallel loopt aan het opstellen van de structuurvisie, omdat dit een hierop volgende stap in het besluitvormingsproces behoort te zijn, een verfijning en concretisering van de breed opgezette visie.

030, 058

De door de inspreker geadviseerde werkwijze is in de praktijk gevolgd: na het opstellen van een brede visie en het analyseren van de bereikbaarheidsproblemen in de regio (Masterplan Rotterdam Vooruit) is een aantal projecten geselecteerd die nader zijn uitgewerkt. In verband met een gebrek aan middelen om al deze projecten gelijktijdig uit te voeren is een nadere prioriteringsslag uitgevoerd. Het opstellen van een Rijksstructuurvisie is bedoeld om deze resultaten (incl. de voorkeursbeslissing over NWO) te verankeren.

Hoe de uiteindelijke keus voor een voorkeursalternatief wordt genomen in de Rijksstructuurvisie is niet aangegeven. De beoordelingscriteria en de wegingsfactoren voor de te maken keus ontbreken. Inspreker verzoekt deze vooraf op te stellen en openbaar te maken. Inspreker verzoekt tijdens het participatieproces in de regio met burger- en bedrijfsorganisaties de argumenten voor en tegen de verschillende varianten in de Rijksstructuurvisie naar voren te brengen.

030, 058

De beoordelingscriteria zijn bestuurlijk vastgelegd en in het kader van het Plan-MER verder uitgewerkt. De onderlinge weging van de criteria is een bestuurlijke aangelegenheid die is voorbehouden aan de betrokken bestuurders, waarbij het bevoegd gezag de beslissing neemt, gehoord het advies van de regionale bestuurders. In het participatieproces met overheden, belangenorganisaties en individuele burgers zijn de voor- en nadelen van alle varianten naar voren gebracht.

De effecten van de alternatieven (paragraaf 5.12 Beoordelingskader) komen in het participatieproces NWO tijdens Werktafel 5 aan de orde. Inspreker vindt dat het proces sterk aan waarde wint als de effecten door de participanten volgens de in de notitie beschreven methode worden beoordeeld en worden opgenomen in het Plan-MER.

030, 058

De uitkomsten van de werktafels zijn verwerkt in het Beeldverslag participatie variantontwikkeling (bijlage van het Plan-MER).

In 2007 heeft inspreker samen met een groot aantal organisaties uit het bedrijfsleven het initiatief genomen tot een studie naar de mogelijkheden van de NWO. Inmiddels zijn vele onderzoeken gedaan en wordt in 2011 hopelijk een keuze gemaakt. Inspreker verwacht dat de informatie voor definitieve besluitvorming zo spoedig mogelijk beschikbaar wordt gesteld.
032

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

Inspreker acht snelheid maar ook zorgvuldigheid van groot belang voor een snelle besluitvorming. Inspreker rekent erop dat voor het opstellen en uitwerken van de Rijksstructuurvisie gebruik wordt gemaakt van de kennis en kunde die voorhanden is in zijn organisatie.
032

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau ontbreekt het beoordelingskader voor de te onderzoeken varianten waardoor niet wordt gewaarborgd dat de toetsing en de beoordeling correct plaatsvindt. Voor direct betrokkenen is door het ontbreken van het toetsingskader het niet mogelijk een oordeel te vormen over de genomen besluiten. Volgens de spelregels van Sneller en Beter heeft in het participatieproces het opstellen van een beoordelingskader een belangrijke rol, omdat in deze fase belangen tegen elkaar worden afgewogen en een gezamenlijke visie op het toetsen en beoordelen van maatregelen moet ontstaan. Het is volgens insprekers het paard achter de wagen spannen als het opstellen van dit beoordelingskader naar achter in het besluitvormingsproces schuift.
033, 036, 037, 079

De beoordelingscriteria zijn in het kader van het Plan-MER verder uitgewerkt. De onderlinge weging van de criteria is een bestuurlijke aangelegenheid die is voorbehouden aan de betrokken bestuurders, waarbij het bevoegd gezag de beslissing neemt, gehoord het advies van de regionale bestuurders.

Inspreker vraagt naar de zin van participatiebijeentkomsten om draagvlak te kweken als de doelstellingen en uitgangspunten al vastliggen en bepaalde belanghebbenden hun voorkeur al hebben verkondigd.
033

De participatiebijeentkomsten hebben bijgedragen aan het completeren van de inventarisatie van gebiedswaarden en het verduidelijken van beleving van de ruimtelijke kwaliteit van tracégebieden. Voorts is dankzij de participatiebijeentkomsten een breed palet van ideeën ontwikkeld, die hebben bijgedragen aan de uiteindelijke keuze voor varianten van een NWO. Het meest duidelijk is dat met de toevoeging van de variant Krabbeplass-Oost van de Blankenburgtunnel.

Inspreker vindt dat gemeenten en belanghebbenden onder druk worden gezet om snel te beslissen vanwege de tijdslimiet (22 februari), terwijl het ministerie regels van ordentelijk bestuur niet nakomt en zaken doordrukt. Inspreker geeft hiervan enkele voorbeelden.
033

De gehanteerde doorlooptijd van het zienswijzetraject op het voornemen om een Rijksstructuurvisie op te stellen en op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau NWO zijn gebaseerd op de gebruikelijke zes-wekentermijn van de Tracéwet.

Inspreker verzoekt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau in te trekken, de bevolking van deze regio en de milieu- en leefbaarheidbelangen serieus te nemen en pas met een Rijksstructuurvisie te komen, als zowel de MIRT-Verkenning Haaglanden als de MIRT-Verkenning Rotterdam in samenhang in een totaalplan voor de (zuidelijke helft van) de provincie Zuid Holland zijn opgenomen. Inspreker vindt dat er eerst een 'Masterplan' met de mobiliteit voor (de zuidkant van) Zuid Holland moet komen dat voorbereid en gedragen wordt door alle inwoners en niet alleen door de zakelijke belanghebbenden.

033

Bij het analyseren van de mobiliteitsproblemen in de Rotterdamse regio is in de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit ook naar de samenhang met de regio Haaglanden gekeken en vice versa. Dit is terug te zien in deel 1 van de Rijksstructuurvisie. Aangezien de twee regio's ieder wel hun eigen bereikbaarheidsproblemen kennen is besloten om twee aparte (maar onderling afgestemde) rijksstructuurvisies op te stellen. Het door de inspreker beoogde 'Masterplan' bestaat dus de facto, maar is functioneel opgesplitst in de bestuurlijk vastgestelde documenten Masterplan Rotterdam en Eindrapport Fase A en Notitie Kansrijke Oplossingen MIRT Haaglanden. Met de komst van de rijksstructuurvisies voor Rotterdam en Haaglanden wordt dit beeld beleidsmatig verankerd. De functionele tweedeling blijft echter.

Inspreker vindt dat de Notitie Reikwijdte en Detailniveau tekort schiet en geen recht doet aan het begrip 'burgerparticipatie' zoals bedoeld door de Commissie Elverding met het Procesontwerp Sneller en Beter. Inspreker vindt de tijd tussen de georganiseerde sessies (bijvoorbeeld 16 februari te Maassluis) en de datum waarop de zienswijze ingediend moet worden, 22 februari, te kort. Een dergelijk tijdsad bemoeilijkt de participatie van burgers en komt de kwaliteit van de zienswijzen niet ten goede. Inspreker pleit voor een ruimer tijdsad.

035

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. Voor terinzagelegging gelden vaste termijnen van zes weken. Het is gebruikelijk om in deze perioden informatiebijeenkomsten te houden, waarbij schoolvakanties worden vermeden.

Inspreker vindt de groep burgers, die bij de sessies rondom de aanleg van een NWO participeert te beperkt omdat de keuze tussen een Blankenburg- en een Oranjetunnel een flinke impact op de regionale verkeersstromen en milieubelasting zal hebben, ook bijvoorbeeld in Delft of Wateringen waar geen avonden zijn georganiseerd. Een grote groep burgers participeert hierdoor niet in de besluitvorming, die wel voor hen van belang is.

035

Zowel het aantal als de herkomst van deelnemers is uitgevoerd volgens gebruikelijke maatstaven, die vooraf zijn besproken met het programma Sneller en Beter en het Centrum Publiekparticipatie.

Insprekers vinden dat er geen sprake is van een zo breed mogelijk draagvlak conform het procesontwerp van de commissie Elverding 'Sneller en Beter'. De 'grootschalige publieksraadplegingen' zijn aan vrijwel alle betrokkenen woonachtig in de gemeenten Vlaardingen en Maassluis voorbij gegaan door een verkeerde en zeer beperkte benadering via de regionale radio en TV en door beperkte of het ontbreken (Vlaardingen) van publiciteit. Slechts 1501 mensen uit de hele Rotterdamse agglomeratie met bijna 1,2 miljoen mensen hebben deelgenomen aan de publieksraadplegingen. Welke rol de publieksraadplegingen bij de totstandkoming van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft gespeeld is onduidelijk. Insprekers vragen waarom niet vanaf de beginfase is gekozen voor een duidelijke en zo breed mogelijke benadering van het publiek middels een openbare bekendmaking via de betrokken gemeenten en advertenties in de huis-aan-huisbladen. Insprekers vinden dat het opgestarte proces niet kan leiden tot een gedragen voorkeursbeslissing voor een variant en strijdig is met de uitgangspunten van het procesontwerp Sneller en Beter.
036, 037

Om bekendheid te geven aan de publieksraadpleging is een communicatiecampagne opgezet. Bij de lancering daarvan was landelijke pers aanwezig. Naast radio-commercials en regionale tv-uitzendingen is er ook aandacht voor de raadpleging gevraagd via posters in het OV en flyers uitgedeeld bij benzinestations, markten en door enquêteurs. Daarnaast zijn er 11 inloopbijeenkomsten georganiseerd op drukbezochte locaties in de gehele regio. De publiekparticipatie leverde veel informatie op over mobiliteitsproblemen en knelpunten die bewoners van de regio ervaren. Ook hebben veel bewoners adviezen en oplossingen aangedragen en aangegeven wat zij belangrijk vinden bij het oplossen van mobiliteitsproblemen. Dit diende als input voor de notitie Reikwijdte en Detailniveau en het Masterplan van de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit.

De 'werktafels' of 'meedenkavonden' die worden georganiseerd voor gemeenten, burgers en belangenorganisaties, zijn niet openbaar en niet toegankelijk voor de pers. Inspreker vindt dat dit onderdeel van het project de noodzakelijke transparantie en controleerbaarheid ontbeert. De burgerparticipatie wekt de indruk slechts een formaliteit te zijn in plaats van het creëren van draagvlak. De meedenkavonden voor burgers zijn niet openbaar en er is een beperkt aantal plaatsen beschikbaar, waarvoor bij grote interesse geloot wordt.
036, 037

Meedenkavonden zijn besloten om deelnemers in alle rust te kunnen laten meedenken over de voorgelegde vragen. Alle deelnemers die zich hebben aangemeld, zijn geplaatst of hebben zelf alsnog afgezien van deelname. Er is niemand uitgeloot. De 15 meedenkavonden met ca. 150 burgers, ca. 25 belangenorganisaties en 20 overheden hebben tastbare resultaten opgeleverd. De bijeenkomsten hebben bijgedragen aan het completeren van de inventarisatie van gebiedswaarden en het verduidelijken van beleving van de ruimtelijke kwaliteit van tracégebieden. Voorts is dankzij de participatiebijeenkomsten een breed palet van ideeën ontwikkeld, die hebben bijgedragen aan de uiteindelijke keuze voor varianten van een NWO. Het meest duidelijk is dat in de toevoeging van de variant Krabbeplas-Oost van de Blankenburgtunnel.

Inspreker verzoekt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau te herzien en bij het opstellen van de Rijksstructuurvisie, met name betreffende de NWO, rekening te houden met de opmerkingen van inspreker.
037

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt niet herzien, maar de zienswijzen van inspreker zijn betrokken bij de verdere voorbereiding van de Rijksstructuurvisie.

Inspreker vraagt om toekomstige plannen via het watertoetsportaal te sturen (<http://www.hhdelfland.nl/watertoetsportaal/>).

044

Het bevoegd gezag is op de hoogte van de watertoetsprocedure bij inspreker.

Inspreker ontvangt graag zo snel mogelijk alle beslisinformatie om zijn voorkeur voor de Blankenburg- of Oranjetunnel te kunnen bepalen. Op dit moment neemt inspreker nog geen standpunt in welk tracé de voorkeur heeft, omdat momenteel nog onderzoeken worden uitgevoerd.

045

De concept-beslisinformatie is in november 2011 beschikbaar gesteld, de afgeronde resultaten worden tegelijk met de concept structuurvisie ter inzage gelegd.

Inspreker benadrukt waar mogelijk trajecten ten aanzien van aansluitende planuitwerking en besluitvorming, parallel uit te voeren om zoveel mogelijk snelheid in de projecten te houden.

045

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

Inspreker wijst op het belang van draagvlak. Bij vele partijen in de regio, ook bij veel tegenstanders van een bepaald tracé, is de opvatting dat een oeververbinding wenselijk is. Daarmee ontstaat een groot regionaal draagvlak. Het is echter een illusie dat, welke variant vervolgens ook wordt gekozen, alle partijen zich hierin kunnen vinden. Er zullen waarschijnlijk altijd partijen bezwaar maken.

045

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

Inspreker rekent op een snelle realisatie van de plannen uit het Masterplan Rotterdam Vooruit en de aanleg van de NWO. Inspreker wil graag nauw betrokken blijven bij de uitwerking van beide trajecten en is bereid haar zienswijze nader toe te lichten.

045

Betrokken belangenorganisaties zijn in het vervolgtraject betrokken gebleven bij de planuitwerking, onder meer via de meedenkbijeenkomsten voor belangenorganisaties.

Het door 'Rotterdam Vooruit' begeleide participatieproces neemt ondermeer als uitgangspunt het rapport van de Commissie Elverding met als essentieel onderdeel tijdens het participatietraject het werken aan voldoende maatschappelijk draagvlak voor het uiteindelijk te nemen voorkeursbesluit.

Tijdens de kick-off bijeenkomst van het participatieproces op 25 januari jl. te Rotterdam werd meegedeeld dat het doel van het participatieproces is het inventariseren van alle meningen, standpunten en inzichten ten aanzien van de voor- en nadelen van alle scenario's van de 2 tunnelvarianten. Inspreker vindt dat tijdens dit proces niet wordt gewerkt aan het verkrijgen van voldoende draagvlak onder (direct) betrokkenen.

Inspreker vraagt wanneer dit essentiële onderdeel van de aanbevelingen van de Commissie Elverding dan wel haar beslag krijgt.

049

Het participatieproces is gericht op het verkrijgen van draagvlak voor het proces om te komen tot alle relevante beslisinformatie, zodat het bevoegd gezag een besluit kan nemen over een NWO. Het gaat er bij 'Elverding' om alle belanghebbenden aan het begin van het project in de gelegenheid te stellen hun belang naar voren te brengen en zich over de belangen van anderen uit te laten. Dit mag niet verward worden met de besluitvorming zelf, die immers ook in 'Elverding' is voorbehouden aan het bevoegd gezag.

Inspreker benadrukt waar mogelijk trajecten ten aanzien van aansluitende planuitwerking en besluitvorming parallel uit te voeren om de snelheid erin te houden. Inspreker dringt erop aan de Crisis- en Herstelwet en de methode Elverding optimaal te benutten.

053

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

Een aantal tracés loopt (deels) over bestaande bedrijventerreinen.

Inspreker benadrukt het belang om deze bedrijven bij het proces, al dan niet via inspreker, te betrekken.

Inspreker rekent op een snelle realisatie van de plannen uit het Masterplan Rotterdam Vooruit en in het bijzonder de aanleg van de NWO. Inspreker wil graag nauw betrokken blijven bij de verdere uitwerking van beide trajecten.

053

Het bevoegd gezag zal in de volgende fase, bij het opstellen van het (ontwerp) tracé besluit, contact hebben met alle eigenaren en bezitters van vastgoed dat in het projectgebied van het voorkeurstracé ligt. Het bevoegd gezag neemt kennis van de overige punten van deze zienswijze van de inspreker.

Inspreker hecht naast voortvarendheid ook aan zorgvuldigheid. De aanleg van een oeververbinding ligt bij de inliggende gemeenten gevoelig. Goede en gelijkwaardige beslisinformatie voor beide tracés zal bijdragen aan een goed en ordentelijk proces. Inspreker zal zich hiervoor inzetten en is ervan overtuigd dat, met in acht name van zijn zienswijzen, er een goede basis ligt om tot goede en heldere beslisinformatie te komen, mede als bouwstenen voor de Rijksstructuurvisie.

054

Het bevoegd gezag hecht eveneens zowel aan voortvarendheid als aan zorgvuldigheid. Het onderzoek van het Plan-MER is gericht op een gelijkwaardige vergelijking van twee alternatieven van een NWO.

Inspreker vindt de procedurele verbinding tussen de Rijksstructuurvisie en het project NWO een logische keuze. Een goede afstemming tussen beide trajecten is essentieel. De verschillende scopes zijn wel potentiële risico's voor de voortgang.

054, 087

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de insprekers. Het verschil in scope tussen de Rijksstructuurvisie en het project Rotterdam Vooruit wordt toegelicht in de Rijksstructuurvisie.

Inspreker vindt dat het vooraf opnemen van een concreet beoordelingskader bijdraagt aan de transparantie.

054

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

Inspreker vraagt hoe de verschillende werkzaamheden die nodig zijn voor het nemen van een voorkeursbeslissing in het najaar, met inbreng van alle belanghebbenden, zijn ingepland.

057

De procedure om te komen tot een voorkeursbeslissing is begin 2011 bekend gemaakt aan inspreker.

Inspreker geeft het advies te kiezen voor een Masterplan en binnen enkele weken alle verkeerskundige informatie te publiceren:

- waaruit blijkt of de A4 met NWO wel of niet mogelijk is; en
- over de combinatie van de Blankenburgtunnel of de Oranjetunnel en de A54 met de A14.

063

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

Er is in 2009 reeds een Masterplan gepubliceerd als onderdeel van de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit. Dit vindt haar weerslag in de Ontwerp-structuurvisie. Zowel in het Masterplan als de ontwerp-structuurvisie zijn de verwachte effecten van een A14 beschreven. Het tracébesluit van de A4 Delft-Schiedam is overigens op 6 juli 2011 door de Raad van State onherroepelijk verklaard. Inspreker onderbouwt dat hij veelvuldig heeft gevraagd om informatie waaruit blijkt dat de NWO niet mogelijk is bij aanleg van de A4 Delft-Schiedam:

- a. **Vele malen is door de minister of namens hem aangekondigd dat de gevraagde informatie openbaar zou worden. Dit is nooit gebeurd. Op 7 februari is in Hoek van Holland medegedeeld dat op de informatie geen embargo door de minister is ingesteld. Inspreker vraagt of met het openbaar maken wordt gewacht tot de aanleg van de A4 Midden-Delfland daadwerkelijk is begonnen en onomkeerbaar is. Inspreker onderbouwt zijn standpunt met een chronologisch overzicht van de gebeurtenissen;**
- b. **Volgens inspreker is de informatie aanwezig. Hij verwijst o.a. naar de MIRT-Verkenning Regio Rotterdam en haven van 16 november 2009 waarin op pg. 96 staat: 'voor de Tweede Westelijke Oeververbinding is de effectenanalyse zo ver klaar dat deze gepresenteerd kan worden';**
- c. **Volgens inspreker is het niet aannemelijk dat de informatie niet bestaat. Inspreker verwijst onder andere naar de conclusie van Peijs, Winsemius en Dronkers in 2006 dat de NWO niet mogelijk is bij aanleg van de A4 Midden-Delfland.**

063

In de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit is een analyse gemaakt van de bereikbaarheidsproblematiek in de Rotterdamse regio na 2020. Daarnaast zijn de mogelijke maatregelen (waaronder een NWO) onderzocht. De A4 Delft - Schiedam maakte deel uit van de referentiesituatie van deze verkeersanalyses. Hieruit is niet gebleken dat de NWO niet mogelijk is bij de aanleg van de A4. De besluitvorming

over de A4 Delft-Schiedam is niet aan de orde in de onderhavige zienswijzeprocedure.

In het gesprek met het ministerie op 14 februari 2011 heeft inspreker verzocht naar aanleiding van het pas over 6 weken kunnen verstrekken van informatie over de mogelijkheid of de NWO met de A4 Delft-Schiedam gecombineerd kan worden (eind maart), de Raad van State direct te informeren omdat volgens inspreker de Raad moet beoordelen of de informatie aan de Tweede Kamer over de A4 Midden-Delfland juist en volledig is geweest. Dit kan volgens inspreker consequenties hebben voor het Tracébesluit voor de A4 omdat het niet duidelijk is of de A4 bijdraagt aan het verminderen van de verkeersproblemen op het Kethelplein en Beneluxtunnel.

Inspreker geeft aan dat tijdens het gesprek van 14 februari het ministerie niet bereid was op het verzoek van inspreker in te gaan.

063

De besluitvorming over de A4 Delft-Schiedam is niet aan de orde in de onderhavige zienswijzeprocedure.

Inspreker vindt de volgorde waarin bewoners van de noordoever van de Nieuwe Waterweg momenteel worden gepolst over de locatie van de tunnel, onbegrijpelijk. Begin 2012 moet de Rijksstructuurvisie inzicht geven of op de noordoever er nog meer verkeer moet komen of dat het verkeer juist op de zuidoever moet blijven door het weren van verkeer uit de Beneluxtunnel.

Zonder dat het strategisch beeld voor de hele regio voorligt wekt de huidige procedure voor de keus van een Blankenburgtunnel of een Oranjetunnel de indruk van een zoethoudertje.

068

De Rijksstructuurvisie dient om de resultaten van de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit, inclusief een voorkeursbeslissing voor een NWO vast te leggen. Het strategisch beeld waar de inspreker aan refereert is al in het Masterplan Rotterdam Vooruit geschetst.

In de noodzaak voor een NWO wordt de veiligheid voor Rozenburg betrokken. Hiermee wordt op de menselijke emotie ingespeeld. Voor de bewoners van Rozenburg is vluchten benedenwinds de minst waarschijnlijke en minst geloofwaardige optie. Immers de Blankenburgtunnel is benedenwinds van de haven en komt uit op de overbelaste A20. Inspreker vindt dat behalve de bewoners van Maassluis ook de bewoners van Rozenburg een illusie wordt voorgehouden en vraagt bij de inspraak eerlijker te zijn of ermee te stoppen.

068

De veiligheidskwestie is door de burgers van Rozenburg zelf naar voren gebracht. Veiligheid is één van de beoordelingsaspecten van een Plan-MER (zie verder het hoofdstuk Veiligheid van het Effectenonderzoek, bijlage van het Plan-MER).

Volgens inspreker is het verzet van de 'Stichting Behoud Hoekse Waard als Polderlandschap' en de bewonersgroep Stop A4 genegeerd.

069

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. De A4-Zuid is geen onderwerp in het kader van de onderhavige procedure.

Inspreker merkt op dat direct belanghebbenden onkundig waren van de mogelijkheid om deel te nemen aan gesprekstafels. Blijkbaar hebben noch RWS noch Rotterdam binding met de burgers en geregistreerde belanghebbende organisaties.

069

De werktafels zijn op de gebruikelijke wijze onder de aandacht gebracht van burgers en mogelijk belanghebbende organisaties.

Inspreker merkt op dat Natuurmonumenten niet representatief is voor de opstelling van milieuorganisaties. Natuurmonumenten komt op voor het eigen grondbezit en minder voor het algemeen maatschappelijk belang van gronden zoals het Volksbos.

069

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

In 2007 nam een consortium van organisaties uit het bedrijfsleven het initiatief tot een studie naar de NWO. Inspreker is van mening dat de keus in het najaar 2011 noodzakelijk is en dat niet langer moet worden gewacht. Inspreker spreekt nog niet een voorkeur uit voor de Blankenburgtunnel kort of lang of de Oranjetunnel omdat er nog verschillende (detail)studies lopen. Inspreker is van mening dat zo snel mogelijk een voorkeursbesluit genomen moet worden, maar dat aan deze keuze volledige en juiste informatie ten grondslag moet liggen. Dit vereist dat het proces zorgvuldig en transparant verloopt.

070

De studie van het consortium is bij het bevoegd gezag bekend.

Inspreker vindt het belangrijk dat de resultaten van alle afzonderlijke onderzoeken beschikbaar zijn voor alle betrokken partijen om te komen tot een voorkeursbeslissing en het bepalen van een standpunt daarbij.

070

De uitkomsten van de resultaten van het Plan-MER zullen begin 2012 ter inzage worden gelegd zodat een ieder zich hiervan op de hoogte kan stellen.

Inspreker pleit voor snelheid en waar mogelijk trajecten ten aanzien van aansluitende planuitwerking en besluitvorming parallel te laten verlopen.

070

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker.

Volgens inspreker is nagenoeg iedereen, op basis van verschillende motieven, overtuigd van de noodzaak van een extra oeververbinding. De discussie gaat over de tracékeuze. Daarbij is het een illusie te denken dat iedereen zich uiteindelijk kan vinden in de voorkeursbeslissing. Volgens inspreker vraagt het eens te meer om een zeer zorgvuldig en transparant proces, waarbij een ieder op gegronde informatie en studieresultaten een keuze kan maken.

070

Er is gekozen voor een zorgvuldig proces waarin de onderzoeksresultaten voor beide alternatieven van een NWO op een gelijkwaardige wijze worden vergeleken.

Hoe de uiteindelijke keus voor een voorkeursalternatief wordt genomen in de Rijksstructuurvisie is niet aangegeven. Inspreker verzoekt tijdens het participatieproces in de regio met burger- en bedrijfsorganisaties naar voren gebrachte argumenten voor en tegen de verschillende varianten in de Rijksstructuurvisie op te nemen en deze leidend te laten zijn in de keus voor een van de varianten voor de NWO nadat is aangetoond dat die keus meer congestieproblemen oplost dan veroorzaakt.

071

De Rijksstructuurvisie dient om de resultaten van de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit, waaronder de voorkeursbeslissing voor een NWO, vast te leggen. De onderbouwing van de voorkeursbeslissing is een onderdeel van de Rijksstructuurvisie.

Inspreker vindt het vreemd dat over grote infrastructurele werken op een 'ad hoc' basis wordt beslist, zonder een groter wegenplan in aanmerking te nemen. In een klein en druk bevolkt land is het nu nog mogelijk om diverse hoognodige verbindingen aan te leggen en het milieu zo veel mogelijk te ontzien. Die kansen moeten worden benut nu het nog kan.

075

In het kader van de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit zijn de regionale mobiliteitsopgaven (en de oplossing daarvan) in samenhang met de ruimtelijk, economische en maatschappelijke ambities in beeld gebracht. Vervolgens is een brede visie opgesteld en zijn de bereikbaarheidsproblemen geanalyseerd. Uiteindelijk is een beperkt aantal projecten geselecteerd die nader zijn uitgewerkt in het Masterplan Rotterdam Vooruit). In verband met een gebrek aan middelen om al deze projecten gelijktijdig uit te voeren, is nog een nadere prioriteringsslag uitgevoerd. Het opstellen van een Rijksstructuurvisie is bedoeld om deze resultaten (incl. de voorkeursbeslissing over een NWO) te verankeren.

De wijze waarop het project NWO in de Rijksstructuurvisie is opgenomen baart inspreker zorgen. Om aan de doelstelling van de Rijksstructuurvisie, het verbeteren van de bereikbaarheid van Rotterdam en omgeving, te kunnen voldoen moeten alle mogelijke infrastructurele oplossingen onafhankelijk vergeleken worden. Inspreker vindt dat door nu al in de procedure een voorkeursbeslissing te nemen voor de NWO een bepaalde richting wordt ingeslagen in de verbetering van de bereikbaarheid van de regio. Andere projecten hebben bij voorbaat daardoor al een achterstand en een eerlijke vergelijking wordt hiermee onmogelijk gemaakt.

079

Binnen de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit zijn op basis van een brede visie en een analyse van de bereikbaarheidsproblemen in de regio tal van projecten en maatregelen beoordeeld. Uiteindelijk is een beperkt aantal projecten geselecteerd die nader zijn uitgewerkt in het Masterplan Rotterdam Vooruit). In verband met een gebrek aan middelen om al deze projecten gelijktijdig uit te voeren, is nog een nadere prioriteringsslag uitgevoerd, waarbij de realisatie van een NWO als eerste aan de orde is. Het opstellen van een Rijksstructuurvisie is bedoeld om deze resultaten (incl. de voorkeursbeslissing over een NWO) te verankeren.

Inspreker waardeert het voornemen om een Rijksstructuurvisie op te stellen waarbij bekeken wordt hoe door een goede combinatie van wegeninfrastructuur en uitbreiding van het openbaar vervoer tot een verbeterde bereikbaarheid van de stad/regio gekomen wordt. Bij de combinatie van ruimtelijke maatregelen kan beter rekening gehouden worden met de lange termijn effecten dan bij losse infrastructurele maatregelen. Inspreker pleit voor het hanteren van de Zevensprong van Verdaas. In de huidige plannen is in de ogen van inspreker geen volwaardig OV-alternatief onderzocht.

079

Bij het zoeken naar oplossingen voor de geconstateerde mobiliteitsproblemen in de regio Rotterdam is in de MIRT-Verkenning Rotterdam de Zevensprong van Verdaas gevolgd. De problemen die een NWO moet oplossen, worden echter niet voldoende ondervangen door andere maatregelen uit de zevensprong.

Inspreker vindt het onduidelijk wat de inspraakmogelijkheden zijn na 22 februari. De 'meedenkavonden' zijn meer ter ondersteuning van het aanleggen van een van de tunnels, dan een nut- en noodzaakdiscussie.

082

In MIRT-Verkenning zijn de problemen met de bereikbaarheid in de regio Rotterdam geanalyseerd. Daaruit is het nut en de noodzaak van een NWO naar voren gekomen. De regionale bestuurders hebben dit onderschreven en opdracht gegeven in een apart project een afweging te maken tussen twee alternatieven (Oranjetunnel of Blankenburgtunnel). Het resultaat van deze studie, een Ontwerp-Rijksstructuurvisie (deel 1 en 2) en twee Plan-MER'en (Plan-MER Rotterdam Vooruit en Plan-MER NWO), wordt in het voorjaar van 2013 ter inzage gelegd. Een ieder kan daar te zijner tijd een zienswijze op indienen.

Inspreker vindt het onduidelijk door wie, wanneer en welke analyses zijn uitgevoerd en vindt dat de analyses zo snel mogelijk openbaar moeten worden gemaakt. Inspreker heeft de indruk dat de notitie even tussendoor is geschreven voor de vereiste inspraakmogelijkheden, terwijl het onderzoeksproces op een niet transparante wijze, allang aan de gang is.

082

Het onderzoeksproces vindt plaats in 2011, en omvat een aantal participatiebijeenkomsten met burgers, bedrijven, overheden en maatschappelijke organisaties. De resultaten worden in het voorjaar van 2013 ter inzage gelegd. De Notitie Reikwijdte en Detail markeert de start van het onderzoeksproces door de gehanteerde uitgangspunten en oplossingsrichtingen in een vroegtijdig stadium te delen.

Inspreker is verheugd dat het Westland en omringende regio's binnen afzienbare tijd uit hun isolement worden gehaald. Inspreker vindt dat het proces zich met de grootst mogelijke zorgvuldigheid en onafhankelijkheid moet voltrekken. De effecten moeten worden geanalyseerd. Vooraf moet worden vastgesteld wat de waarde is van deze analyses.

083

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker. Het proces en het onderzoek vinden plaats volgens vastgestelde richtlijnen voor MIRT-verkenningen.

Inspreker ondersteunt het voornemen van het rijk om een Rijksstructuurvisie, met daarin een voorkeursbeslissing voor een NWO, op te stellen en de resultaten van het Masterplan Rotterdam Vooruit daarin te verankeren. Inspreker wil graag nauw betrokken blijven bij het proces om te komen tot een NWO.

088

Inspreker is als bestuursorgaan betrokken bij het Regionaal Bestuurlijk Overleg van de NWO.

Inspreker betreurt het dat de adviezen van de Commissie Elverding: Sneller en Beter slechts beperkt zijn toegepast. Inspreker vindt een gedegen besluitvormingsproces in ieders belang en verzoekt alsnog de volgende stappen te nemen:

- een brede probleemstelling te formuleren;
- een brede integrale ruimtelijke visie op te stellen voor het bereikbaarheidsprobleem voor de gehele regio, voorafgaand aan een keuze tussen de twee tunnelvarianten;
- de Notitie Reikwijdte en Detailniveau niet te beperken tot twee keuzevarianten voor de NWO, maar meerdere varianten voor het gehele bereikbaarheidsprobleem te ontwikkelen en daarmee de m.e.r. te doorlopen;
- een participatieproces voorafgaand aan de Notitie Reikwijdte en Detailniveau te organiseren.

Inspreker heeft besloten niet deel te nemen aan het participatieproces/de meedenkavonden omdat RWS in een gesprek heeft laten weten vooralsnog het proces niet aan te passen aan bovenstaande punten en omdat het proces al veel te ver is ingekaderd waardoor de toegevoegde waarde van inspreker in het proces nihil zal zijn.

089

Het bevoegd gezag neemt kennis van de zienswijze van de inspreker inzake haar deelname aan het participatieproces. De door de inspreker geadviseerde werkwijze is gevolgd: In het kader van de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit zijn de regionale mobiliteitsopgaven (en de oplossing daarvan) in samenhang met de ruimtelijk, economische en maatschappelijke ambities in beeld gebracht. Vervolgens is een brede visie opgesteld en zijn de bereikbaarheidsproblemen geanalyseerd. Op basis daarvan is een aantal projecten geselecteerd die nader zijn uitgewerkt in het Masterplan Rotterdam Vooruit). De Rijksstructuurvisie is bedoeld om deze resultaten (inclusief de voorkeursbeslissing over een NWO) te verankeren.

Inspreker verzoekt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau aan te passen op de zienswijzen van inspreker en gaat ervan uit dat deze serieus worden betrokken bij het Plan-MER en het opstellen van de Rijksstructuurvisie.

089

In deze Nota van Antwoord kunt u terugvinden op welke wijze met uw zienswijze is omgegaan bij het opstellen van het Plan-MER en de Rijksstructuurvisie.

Inspreker wil graag beschikken over de samenvatting van de Ruimtelijk-Economische Effectenstudie en de MKBA die in het Plan-MER worden opgenomen en over andere definitieve rapportages van studies van de afgelopen periode (bv. verkeersberekeningen).

090

De Ruimtelijk-Economische Effectenstudie, de MKBA en het Plan-MER (met onder andere de verkeersstudie als bijlage) zijn ter beschikking van inspreker. De verkeersberekeningen uit 2010 zijn achterhaald door het nieuwe verkeersmodel NRM 2011 en zullen daarom niet worden gepubliceerd.

Inspreker pleit voor een zorgvuldig proces met voldoende draagvlak in de regio en verzoekt om de verkeerskundige effecten in samenhang met de ruimtelijke en economische belangen en de ruimtelijke kwaliteit op de niveaus van de Mainport/Greenport, de Metropoolregio, de Randstad en deels nationaal helder in beeld te brengen en tijdig toe te sturen, zodat deze deel kunnen uitmaken van de algehele afweging voor de te nemen voorkeursbeslissing (najaar 2011).

090

De mobiliteitsproblemen (en de oplossingsrichtingen daarbij) zijn reeds in samenhang met de ruimtelijk, economische en maatschappelijke ambities in beeld gebracht in het kader van de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit (Masterplan). Dit beeld zal ook in de (Ontwerp-)structuurvisie worden omschreven.

11 Financiën

11.1 Tolheffing

Inspreker is geen voorstander van tolheffing maar vindt tolheffing via digitale registratie acceptabel mits deze geldt voor alle oeververbindingen. Het is billijk dat ook het bedrijfsleven meedoet. België heeft er ook voordeel van, mogelijk kan ook Europa meebetalen.

002

Tolheffing is onderdeel van het onderzoek naar een NWO. Daarin wordt uitgegaan van een elektronisch tolsysteem ('free flow') door gebruikers van de tunnel. Volgens vigerend kabinetsbeleid wordt tolheffing alleen onderzocht en eventueel ingezet voor nieuwe infrastructuur, dus niet voor bestaande oeververbindingen.

Voor beide tunnels geldt dat een toegangsweg moet worden aangelegd. Inspreker vindt dat dit voor de keus van de tunnels geen verschil uitmaakt. In geval van nood kan (tijdelijk) tol - zoals indertijd bij de Beneluxtunnel- worden geheven om een deel van de kosten terug te verdienen.

075

Tolheffing is onderdeel van het onderzoek naar een NWO. Daarin wordt uitgegaan van een elektronisch tolsysteem ('free flow') voor gebruikers van de tunnel. Volgens vigerend kabinetsbeleid wordt tolheffing alleen onderzocht en eventueel ingezet voor nieuwe infrastructuur, dus niet voor bestaande oeververbindingen.

Inspreker vindt het de duidelijkheid ten goede komen als verkeersprognoses met en zonder de invoering van betaald rijden en met en zonder tolheffing worden opgesteld vanwege de onzekerheid van invoering van betaald rijden.

012

In het onderzoek zijn verkeersprognoses gemaakt met én zonder tolheffing. Op grond van vigerend kabinetsbeleid is afgezien van prognoses met andere vormen van betaald rijden.

Inspreker geeft in overweging wanneer voor de financiële haalbaarheid tolheffing noodzakelijk is, een effectief systeem met camera's te gebruiken waarbij middels de aanslag wegenbelasting een heffing wordt opgelegd. Het buitenlandse verkeer kan mogelijk via een Eurovignet worden belast.

055

Tolheffing is onderdeel van het onderzoek naar een NWO. Daarin wordt uitgegaan van een elektronisch tolsysteem ('free flow') voor gebruikers van de tunnel. De details van de operationalisering van een tolsysteem worden nader uitgewerkt als is besloten om tolheffing in te zetten voor de (gedeeltelijke) bekostiging van de NWO.

Bij de uitwerking van het Plan-MER vragen insprekers de effecten van tolheffing aan te geven voor de verkeersstromen op het netwerk als geheel, op de Beneluxcorridor in het bijzonder en op het onderliggend wegennet in de Zuidvleugel en op Voorne-Putten.

088, 090

In het verkeersonderzoek worden de effecten van tolheffing bij een NWO op de verkeersstromen in het hoofdwegennetwerk (inclusief Beneluxcorridor) en het aansluitend onderliggend wegennet onderzocht. In de Verkeersnota (bijlage van het Plan-MER NWO) worden de onderzoeksresultaten gepresenteerd.

11.2 Financiering NWO

Inspreker vraagt aandacht voor de verantwoordelijkheid van het rijk voor projecten uit de referentiesituatie voor de NWO. In het Masterplan en in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt uitgegaan van realisatie van meerdere projecten in de periode tot 2020. Volgens inspreker heeft het rijk de verantwoordelijkheid voor een kwalitatief hoogwaardige en betaalbare realisering van de A13/A16 en de A4 Delft-Schiedam en van de realisering van de capaciteitsuitbreiding Delft-Schiedam als onderdeel van de Stedenbaan+ (Zuidvleugeln) in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor. Volgens inspreker zijn al deze schakels, evenals de A4-Zuid, onmisbare schakels van een sterke A4-corridor als economisch topgebied.

Inspreker vindt dat bekostiging en inpassing van aanpassingen aan het onderliggend wegennet integraal onderdeel zijn van de besluitvorming over een nieuwe NWO en onlosmakelijk deel uit maken van het zicht op financiering voor het hele project. Daarbij vindt inspreker het belangrijk dat aanpassingen van het onderliggende wegennet niet louter als verkeerskundige opgaven worden gezien maar ook als ruimtelijke ontwerpogaven. Inspreker vertrouwt erop dat de Rijksstructuurvisie duidelijkheid geeft over alle benodigde ingrepen waarvoor de provincie mogelijk verantwoordelijkheid draagt.

Onzekerheden over de realisatie van projecten die deel uitmaken van de referentiesituatie lijken nog niet meegenomen te zijn in de afwegingen rondom realisatie van de NWO. Inspreker vertrouwt erop dat de Rijksstructuurvisie en Plan-MER duidelijkheid bieden.

028

De Rijksstructuurvisie geeft duidelijkheid over ingrepen, waarvoor de provincie mogelijk verantwoording draagt, en over de realisatie van projecten die deel uitmaken van de referentiesituatie. In het onderzoek van de NWO-alternatieven is uitgegaan van de realisatie van project MaVa (verbreding A15), de A4 Delft-Schiedam en de A13/16. De versterking van de A4 als bereikbaarheidsas in de Zuidvleugel is één van de doelstellingen van een NWO, maar de A4-Zuid is geen onderdeel van het vigerende MIRT. De Regionale Economische Effectenstudie en het Plan-MER met achtergrondrapporten geven een goed inzicht in de effecten op het netwerk dat in beheer is bij andere wegbeheerders, zoals de provincie.

Inspreker steunt initiatieven van partijen die het voortouw willen nemen om met privaat geld een deel van de kosten te financieren.

045

Het bevoegd gezag neemt kennis van deze zienswijze.

Inspreker ondersteunt het initiatief van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. om het voortouw te nemen in de realisatie van de NWO en private financiering daarbij.

053

Realisatie van een NWO is vooralsnog niet aan de orde. De planvoorbereiding wordt door het ministerie van Infrastructuur en Milieu in eigen beheer uitgevoerd, gezien het maatschappelijk belang.

11.3 Ruimte, economie en leefbaarheid

Insprekers zijn van mening dat de op pg. 14 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau onder punt C genoemde combinatie van bedrijvenlocaties, woningbouw en/of recreatieve voorzieningen niet automatisch hoeft te leiden tot waardecreatie. Als in het Westland een deel van het glastuinbouwcluster hiervoor ruimte moet maken, treedt er juist waardevermindering op door afkalving van de economische motor van het Westland en van Greenport Westland-Oostland. Dit wordt ondersteund door het adviesrapport 'Vitaal Tuinbouwcluster 2040: Een toekomststrategie voor Greenport Holland' van de Adviesgroep 'Tuinbouwcluster Greenport.NL'. Hierin wordt gesteld dat behoud van het bestaande glasareaal randvoorwaardelijk is voor de sterkte van de Greenport: 'Een geleidelijke erosie van deze kernclusters zou funest zijn voor de strategische, internationale positionering van de Nederlandse tuinbouw.' Insprekers vinden dit een aandachtspunt, temeer omdat op pagina 20 in de tekst over 'Ruimtelijke kwaliteit en economische effecten' wordt gesteld dat de aanleg van nieuwe infrastructuur betekent dat het ruimtegebruik in het plangebied en de directe omgeving daarvan verandert.
029, 048

In de Ruimtelijk-Economische Effectenstudie (bijlage van de Rijksstructuurvisie) wordt nader ingegaan op de door inspreker bedoelde economische effecten van een Oranjetunnel op het Westland.

Om de economie een extra impuls te geven wordt geïnvesteerd in nieuwe wegen. Die impuls zal volgens inspreker echter ook uitgaan van opdrachten voor nieuwe lightrail- of metroverbindingen. Inspreker verzoekt niet Nederland = Transportland te laten zijn maar Nederland = Leefland te laten zijn en het schaars resterende open gebied niet rücksichtslos aan de economie op te offeren.
030, 058

Mogelijkheden voor het OV zijn onderzocht in de verkenning Rotterdam Vooruit. Daaruit is gebleken dat voor de problemen ten westen van Rotterdam het OV geen oplossing biedt. In het MIRT staan meerdere projecten voor openbaar vervoer die momenteel in voorbereiding zijn in de regio Rotterdam, waaronder het Programma Hoogfrequent Spoor.

Inspreker stelt dat de Oranjetunnel niet duurder zal uitvallen dan de Blankenburgtunnel. De waardevernietiging van het kostbare landschap en van de leefbaarheid van Midden-Delfland moeten in de kostenvergelijkingen integraal worden meegenomen en opgeteld worden bij de kosten van de (lange) Blankenburgtunnel.
049

In de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (bijlage van de Rijksstructuurvisie) wordt ingegaan op de landschappelijke waarde en de leefbaarheid van mogelijke tracés voor een NWO.

Inspreker geeft de suggestie om geen vertraging op te lopen bij het verwerven van grond en bebouwing door van markt conforme prijsindicaties af te stappen en een indicatie te geven van een prijs die over 5 jaar reëel is. Hij gaat er vanuit dat eigenaren dan eerder van hun bezit afzien.

002

Voor de verwerving van vastgoed gelden wettelijke regels en beleidskaders, die het rijk in staat stellen om waar gewenst minnelijk te verkrijgen dan wel te onteigenen.

12 Overige onderwerpen

In het kaartje bij de Kennisgeving staat tussen de twee tracés Nieuwe Waterweg. Volgens insprekers is dat het Scheur. Het Scheur loopt vanaf het splitsingspunt van de Oude en Nieuwe Maas door tot aan de Maeslantkering waar de Waterweg begint (doorgraving, wet van 1862).

006, 009

Insprekers hebben gelijk ten aanzien van het alternatief Blankenburgtracé. Het Oranjetracé kruist de Nieuwe Waterweg, het Blankenburgtracé kruist Het Scheur. In de (ontwerp) Rijksstructuurvisie is dit gecorrigeerd.

Inspreker vindt het een goed moment om de plannen van het kabinet Rutte betreffende de voorgenomen mogelijke toegestane snelheidsverhogingen op snelwegen door te rekenen. Inspreker heeft het niet alleen over de 130 km/h, maar ook over 120 km/h.

024, 025

Het bevoegd gezag neemt kennis van deze zienswijze. De ontwerpsnelheid voor het Blankenburgtracé (autosnelweg) is 100 km/u, voor het Oranjetracé (regionale stroomweg), 90 km/uur waarbij een rijsnelheid van 100 km/uur is toegestaan.

Inspreker vraagt of in het Botlekgebied/Maasvlakte gevaarlijke stoffen mogen worden verwerkt, vervaardigd en opgeslagen, waarvoor dit elders in Nederland niet is toegestaan.

063

Deze vraag heeft geen betrekking op het voornemen tot het opstellen van een Rijksstructuurvisie of de Nota Reikwijdte en Detailniveau NWO.

De conclusie van de in 2006 uitgevoerde studie is dat een NWO niet mogelijk is bij aanleg van A4 Delft-Schiedam. Professor Hansen (TU Delft) trekt dezelfde conclusie. Inspreker onderschrijft deze conclusie. Inspreker verzoekt op de volgende vier vragen antwoord te geven die hij op de meedenkavond van 10 februari stelde en onbeantwoord bleven:

1. **door wie, waar en wanneer zijn de conclusies uit het rapport van 2006 weerlegd dat bij aanleg van de A4 Delft-Schiedam een NWO niet mogelijk blijkt en met welke argumenten?**
2. **kunt u de beide conclusies van professor Hansen in zijn schrijven van 25 januari 2011 aan de Tweede Kamercommissie IenM weerleggen; zo ja met welke argumenten?**
3. **om welke redenen acht Rotterdam Vooruit een derde Beneluxtunnel niet zinvol?**
4. **alle benodigde verkeerskundige informatie over de NWO is al minstens een jaar beschikbaar. Kan deze onmiddellijk openbaar worden gemaakt?**

Inspreker heeft nog informatie opgenomen over zijn conclusies over gegevens van RWS. Hij voegt een interview met oud-minister Winsemius en een brief van professor Hansen aan B&W van Rotterdam over de A4 Delft-Schiedam (29 maart 2010) toe. Voorts vestigt hij aandacht op de motie van PVV, CDA en PvdA in 2007 over de studie van de A14. De studie hoort in 2011 volgens inspreker al lang gereed te zijn maar is niet openbaar. De NWO met A14 heeft volgens inspreker vele voordelen.

063

De vragen 1 en 2 hebben betrekking op de A4 Delft-Schiedam, waarvoor inmiddels een onherroepelijk Tracébesluit is genomen. Deze vragen zijn in het kader van de onderhavige procedure niet aan de orde. Vraag 3 wordt beantwoord in de Rijksstructuurvisie. Vraag 4 betreft verkeersberekeningen die zijn uitgevoerd met het verkeersmodel NRM 2.4. Per 1 april 2011 wordt het verkeersmodel NRM 2011 gehanteerd. De verkeersberekeningen voor een NWO zijn derhalve met NRM 2011 gemaakt. De resultaten van oude berekeningen zijn niet relevant voor de onderhavige planverkenning.

Index gesorteerd op registratienummer

Registratienummer zienswijze	Beantwoording op pagina
001	60
002	9, 10, 60, 79, 89, 109, 112
003	60
004	61
005	61
006	113
007	85
008	85
009	113
010	10, 61
012	24, 28, 36, 61, 89, 90, 91, 109
013	12, 17
014	12
015	7, 11, 28, 62, 86, 91, 92
016	13
017	13, 92
018	5, 21, 37, 38, 75, 92, 93
019	14, 17, 50
020	7, 11, 28, 62, 86, 91, 92
021	13, 92
022	50, 75, 86
023	13, 92
024	5, 14, 38, 51, 75, 79, 80, 113
025	5, 14, 38, 51, 75, 79, 80, 113
026	5, 21, 37, 38, 39, 62, 76, 80, 93, 94
027	7, 11, 28, 62, 63, 86, 92, 94
028	5, 17, 29, 39, 40, 52, 63, 76, 95, 110
029	5, 21, 37, 38, 39, 40, 62, 75, 76, 111
030	17, 25, 29, 40, 41, 52, 53, 63, 76, 96, 111
031	12
032	6, 30, 80, 81, 97
033	18, 25, 26, 28, 86, 91, 92, 94, 97, 98
034	13, 92
035	6, 18, 22, 64, 98
036	11, 28, 30, 62, 86, 97, 99
037	11, 28, 30, 62, 86, 97, 99
038	30, 42, 64
039	12, 14
040	77
041	64
042	81
043	65, 66
044	30, 54, 100
045	7, 18, 80, 94, 100, 110
046	66, 77, 87
047	7, 11, 28, 62, 66, 86, 91, 92
048	5, 22, 37, 38, 67, 76, 93, 111
049	6, 7, 11, 28, 62, 64, 67, 86, 92, 101, 111
050	13, 15
051	7, 11, 28, 62, 67, 86, 92

052	54, 68
053	7, 18, 68, 80, 101, 110
054	6, 22, 42, 43, 68, 81, 101, 102
055	31, 68, 69, 82, 109
056	69
057	18, 31, 44, 69, 102
058	17, 25, 29, 31, 32, 40, 41, 44, 52, 53, 63, 67, 76, 96, 111
059	12, 15
060	16
061	11
062	7, 11, 28, 62, 86, 92
063	19, 102, 103, 113, 114
064	7, 26, 28, 70, 86, 91, 92
065	7, 26, 28, 62, 92
066	7, 26, 32, 62, 86, 91, 92
067	70, 86
068	82, 103
069	33, 45, 55, 70, 87, 103, 104
070	8, 22, 33, 39, 46, 80, 104
071	17, 19, 26, 27, 41, 46, 96, 105
072	12
073	71, 77, 88
074	46, 55, 71, 82
075	34, 71, 72, 83, 105, 109
076	7, 11, 28, 55, 62, 72, 86, 88, 92
077	20, 23, 46, 47
078	7, 11, 28, 34, 62, 72, 86, 92
079	6, 27, 40, 48, 72, 88, 97, 105, 106
080	83, 84
081	23, 73, 77
082	34, 56, 106
083	23, 34, 73, 78, 106
084	66, 87
085	11, 34, 86, 91
086	7, 11, 28, 62, 86, 92
087	20, 35, 48, 56, 78, 101
088	20, 23, 24, 49, 57, 73, 107, 109
089	20, 35, 49, 57, 58, 59, 73, 78, 88, 107
090	24, 27, 49, 59, 74, 107, 108, 109

Verklarende woordenlijst

A4-Zuid	Aanduiding voor een mogelijke uitbreiding van de A4 tussen het Beneluxplein en de A29 bij Klaaswaal
ADR	Accord Européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route; vertaald: Europese overeenkomst met betrekking tot het internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg
Bevoegd gezag	Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer een besluit te nemen; in het geval van de Rijksstructuurvisie is dit de minister van Infrastructuur en Milieu
Commissie Elverding	Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten, onder leiding van de heer Elverding (2007 – 2008)
EHS	Ecologische Hoofdstructuur, een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden
Greenport	Regionale bundeling van tuinbouwactiviteiten als bedoeld in de Nota Ruimte (2004), waaronder Greenport Westland
Haven-Industrieel Complex	Het geheel van haven- en industriële activiteiten in Rotterdam
Hoofdwegennet (HWN)	Alle rijkswegen
I/C-verhoudingen	Verkeerskundig beoordelingscriterium: verhouding tussen gebruiksintensiteit en capaciteit van een weg
IODS	Integrale Ontwikkeling Delft-Schiedam, programma ter ontwikkeling van Midden-Delfland in relatie tot de aanleg van de A4 tussen de N470 en het Kethelplein
Mainport	Bundeling van (zee- of lucht)havenactiviteiten, als bedoeld in de Nota Ruimte (2004), waaronder Mainport Rotterdam
Masterplan Rotterdam Vooruit	Tussenrapport van de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit (2009)
MaVa	MIRT-Project ter verbreding van de A15 tussen Maasvlakte en Vaanplein
MER (milieueffectrapport)	Rapport waarin de belangrijkste milieugevolgen van de alternatieven zijn geïnventariseerd
M.e.r.-procedure	Procedure om te komen tot een milieueffectrapport. De procedure bestaat uit het maken van het milieueffectrapport en het beoordelen en gebruiken van dat rapport in de besluitvorming
Metropoolregio	(Geplande) Regionale samenwerking tussen de gemeenten die thans zijn verenigd in de Stadsregio Rotterdam en het Stadsgewest Haaglanden
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
MKBA	Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse
MMA	Meest Milieuvriendelijke Alternatief (in een MER)
NO ₂ , NO _x	Stikstofoxiden. Veroorzaken onder meer verzuring
NRD	Notitie Reikwijdte en Detailniveau NWO

NRM 2011	Verkeersmodel dat is gehanteerd in de verkeersberekeningen (ter vervanging van het oudere NRM 2.4)
NWO	Nieuwe Westelijke Oeververbinding
OEI-systematiek	Overzicht Effecten Infrastructuur is een beknopte handleiding voor het evalueren van door de overheid voorgenomen infrastructuurprojecten, waarin effecten staan beschreven en de methoden waarmee deze effecten kunnen worden bepaald. Toegepast in de MKBA NWO
Onderliggend weggennet (OWN)	Alle niet-rijkswegen
OTB	Ontwerp-Tracébesluit als bedoeld in de Tracéwet
REES	Ruimtelijk-Economische Effectenstudie
Regionaal Bestuurlijk Overleg	Bestuurlijk overleg van bij de NWO betrokken bestuursorganen
Rotterdamse Ruit	Hoofdwegennet rond de stad Rotterdam, bestaande uit delen van de A16, A20, A4 en A15 die samen een ruitvorm maken
RR 2020	Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020
Rijksbufferzone	Een gebied in Nederland dat door het rijk is aangewezen om stedelijke gebieden ruimtelijk te scheiden en daarmee de verstedelijking van het land te geleiden
Rijksstructuurvisie	Een strategisch beleidsdocument van het rijk over een bepaalde ruimtelijke en functionele ontwikkeling, als bedoeld in artikel 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening
Scope	Inhoudelijke afbakening van een project
Sneller en Beter	Actieplan van het rijk ter invoering van de aanbevelingen van de Commissie Elverding (2008)
Stadshavens	Project van de gemeente Rotterdam gericht op economische en stedelijke vernieuwing in een aantal havens ten oosten van de Beneluxtunnel
Tracé	Verloop van een weg, spoorweg of waterweg in het terrein
MIRT-Verkenning Haaglanden	Verkenkende studie naar bereikbaarheidsproblematiek in de regio Haaglanden (2009 – 2011), onderdeel van het MIRT
MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit	Verkenkende studie naar bereikbaarheidsproblematiek in de regio Rotterdam (2009 – 2011), onderdeel van het MIRT
Zevensprong van Verdaas	Systeem voor het prioriteren van maatregelen om mobiliteitsproblemen op te lossen
Zuidvleugel	De zuidwestelijke vleugel van de provincie Zuid-Holland, globaal het gebied tussen Dordrecht en Leiden



Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienm

Oktober 2013