



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Rijksstructuurvisie

Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding

Nota van Antwoord
Ontwerp-Rijksstructuurvisie



Nota van Antwoord Ontwerp-Rijksstructuurvisie

Bereikbaarheid Regio Rotterdam en
Nieuwe Westelijke Oeververbinding

Inhoud

Inleiding	7
1.1 Opzet van de Nota van Antwoord	8
1.2 Het vervolgproces	8
1.3 Het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage	9
1.4 Aanpassingen	9
Deel 1	10
Rotterdam Vooruit	12
Nieuwe Westelijke Oeververbinding	13
Abstractieniveau	13
Nut en noodzaak NWO	13
Verkeersmodellen	14
Alternatieven en varianten	15
Het participatieproces	15
Problemen elders op de Ruit van Rotterdam	16
Gevolgen voor het onderliggend wegennet	16
Langzaamverkeerverbinding door de Blankenburg- en Aalkeettunnel	16
Lucht en geluid	17
Natuur	18
Landschap en Ruimtelijke kwaliteit	19
Archeologie en cultuurhistorie	20
Recreatie	20
Water	20
Omwonenden	20
Deel 2	22
Deel 3	144
Basis brief Natuurmonumenten	147
Reactie op basisbrief Natuurmonumenten	148
Reactie op de individuele aanvullingen op de basisbrief	148

Inleiding

In reactie op de ingebrachte zienswijzen op de Ontwerp-Rijksstructuurvisie en de Plan-milieueffectrapporten (Plan-MER'en) Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) is deze Nota van Antwoord opgesteld.

Het onderwerp van de Ontwerp-Rijksstructuurvisie is de bereikbaarheid van de regio Rotterdam en het bijbehorende maatregelenpakket. De keuze voor een NWO is de eerste stap. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over vervolgonderzoek naar oplossingen voor de andere knelpunten in het netwerk.

In deel 1 van de Ontwerp-Rijksstructuurvisie worden de overwegingen toegelicht die hebben geleid tot de gekozen strategie om de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio duurzaam te verbeteren. Hierbij is het Plan-MER Rotterdam Vooruit voor de benodigde milieu-informatie opgesteld. In december 2011 heeft de minister op basis van onderzoeken, gesprekken met verschillende partijen in de regio en een advies van de regionale bestuurders een voorkeur uitgesproken voor de Blankenburgverbinding, variant Krabbeplass-West. Deze voorkeur is uitgewerkt in deel 2 van de Ontwerp-Rijksstructuurvisie en bevat tevens de door de minister gekozen optimalisaties naar aanleiding van de Tweede Kamerdebatten van 2012. Bovendien is een Plan-MER NWO opgesteld waarin de milieueffecten van verschillende tracés zijn beschreven.

Van 3 april tot en met 14 mei 2013 zijn de Ontwerp-Rijksstructuurvisie en de twee Plan-MER'en ter inzage gelegd. Hierop zijn in totaal 2.281 inhoudelijk unieke zienswijzen ontvangen. Deze 2.281 unieke reacties zijn ingediend door 2.332 personen en organisaties. Van de 2.281 reacties zijn 2.248 zienswijzen afkomstig van particulieren, 6 van buurt-/bewonersverenigingen, 8 van ondernemers, 2 van belangenorganisaties, 9 van overheidsinstanties, 4 van natuur- en milieuorganisaties en 4 van overige organisaties.

Meer dan driekwart van de zienswijzen komt van bewoners, organisaties en instanties in de regio. Dat getuigt van veel belangstelling voor en betrokkenheid bij de toekomstige inrichting van het gebied en de wijze waarop de mobiliteit daar in de toekomst georganiseerd wordt. Veel inzenders geven op sprekende wijze blijk van hun betrokkenheid en doen voorstellen en suggesties voor correcties, aanvullingen of heroverweging van de Rijksstructuurvisie en de NWO. De adviezen, voorstellen en informatie in de zienswijzen hebben bijgedragen aan de kwaliteit van de besluitvorming, zijn deels verwerkt in de Rijksstructuurvisie en zullen deels worden meegenomen bij de verdere planuitwerking.

In het bijzonder geven vele reacties blijk van een grote betrokkenheid bij het behoud van natuur, milieu en landschap in het gebied. Daar wordt groot belang aan

gehecht in deze sterk verstedelijkte regio. Een aantal inzenders heeft veel tijd en werk gestoken in een uitgebreide toelichting op de cultuurhistorische, natuurlijke en landschappelijke waarden van het gebied. Deze informatie is van grote waarde en zal worden betrokken bij de verdere besluitvorming en de uitwerking van het ontwerp.

1.1 Opzet van de Nota van Antwoord

In deze Nota van Antwoord wordt op de ingebrachte zienswijzen ingegaan. Indien de zienswijzen hiertoe aanleiding gaven zijn de Ontwerp-Rijksstructuurvisie en Plan-MER'en hierop aangepast. Na het bestuderen van de zienswijzen is ervoor gekozen om in deze Nota van Antwoord een onderverdeling te maken in drie delen.

In deel 1 wordt per thema antwoord gegeven op de in de zienswijzen veel gestelde vragen en veel gemaakte opmerkingen. Allereerst wordt daarbij ingegaan op onderliggende documenten als de Ontwerp-Rijksstructuurvisie en het Plan-MER, op nut en noodzaak van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding en de onderzochte varianten. Daarna wordt per thema ingegaan op inhoudelijke aspecten van de gekozen variant voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding, de variant Krabbeplass-West met land-tunnel. In dit deel van de Nota van Antwoord zal kort afzonderlijk aandacht worden gegeven aan de bijdrage van diegenen die wonen in het gebied waar de NWO voorzien is.

In deel 2 worden alle zienswijzen zo veel mogelijk individueel beantwoord (zienswijzen 1 t/m 66). Deze antwoorden overlappen grotendeels met de reacties in het thematische deel. Voor deze opzet is gekozen omdat daarmee recht gedaan wordt aan de individuele reacties. Indieners kunnen steeds bij hun opmerking of argument de desbetreffende reactie terugvinden. Het merendeel van de zienswijzen, ruim 2.200, is binnengekomen via de Vereniging Natuurmonumenten in Nederland, kortweg Natuurmonumenten. Het betreft merendeels standaardreacties op basis van een door Natuurmonumenten opgestelde brief. Een aantal inzenders heeft daarbij aanvullende opmerkingen gemaakt en soms ook aanvullende argumenten gegeven.

In deel 3 wordt thematisch aandacht geschonken aan deze zienswijzen. Het grote aantal reacties dat op deze wijze is binnengekomen geeft daartoe aanleiding.

1.2 Het vervolgproces

De zienswijzen worden deels meegenomen in het vervolgproces van het project NWO. Mede op basis van de zienswijzen en de reactie daarop, alsmede diverse adviezen, waaronder het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.), heeft de minister van Infrastructuur en Milieu de definitieve Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding vastgesteld. De Rijksstructuurvisie en twee Plan-MER'en worden gelijk met deze Nota van Antwoord, aangeboden aan de Eerste en Tweede Kamer.

Conform de Wet Ruimtelijke Ordening (Wro) staat tegen de vaststelling van de Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding geen beroep open.

De Rijksstructuurvisie met bijbehorende documenten wordt gepubliceerd, kan worden ingezien op de website van de Directie Participatie (www.centrumpp.nl), is te vinden op www.ruimtelijkeplannen.nl en het project NWO (www.projectnwo.nl). Ook kan de Rijksstructuurvisie worden ingezien op en aantal locaties in de regio. Deze locaties kunt u vinden in de advertentie die wordt gepubliceerd in de huis-aan-huisbladen in het plangebied. Wilt u op de hoogte blijven van het project NWO dan kunt u zich abonneren op de digitale nieuwsbrief via www.rws.nl/abonneren. Ook is het project NWO via twitter te volgen via @projectnwo.

De volgende stap in het proces is de planuitwerkingsfase. In deze fase zal voor de Blankenburgverbinding, variant Krabbeplass-West, een Ontwerp-Tracébesluit (OTB) worden opgesteld. Ook zal dan een Project-MER worden gemaakt (dit is een gedetailleerd milieueffectrapport als vervolg op de abstracte plan-MER voor NWO). Het Project-MER en het Ontwerp-Tracébesluit worden naar verwachting begin 2015 tegelijkertijd gepubliceerd en ter inzage gelegd. Op het Ontwerp-Tracébesluit kunnen zienswijzen worden ingebracht. Deze fase eindigt met het vaststellen van het Tracébesluit (TB) door de minister van Infrastructuur en Milieu.

In het vervolgproces wordt gedetailleerder onderzoek uitgevoerd. Hierdoor worden de milieueffecten op de directe omgeving concreet en nauwkeurig in beeld gebracht. Zo zal er bijvoorbeeld op gevelniveau (voor de nabij gelegen bebouwing) geluidonderzoek verricht worden. Ook worden in dit vervolgproces mogelijke mitigerende maatregelen, zoals geluidschermen, beschouwd. In het vervolgproces zal naast de wettelijke inspraakmomenten ook gecommuniceerd worden met de verschillende belanghebbenden en geïnteresseerden.

1.3 Het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage

Op 8 juli 2013 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) haar toetsingsadvies uitgebracht. De Commissie m.e.r. geeft een positief oordeel over de Plan-MER'en.

De Commissie m.e.r. geeft aan dat in de Plan-MER'en Rotterdam Vooruit en NWO alle relevante (milieu-)aspecten zijn beschreven. Het detailniveau van de effectbepaling sluit daarbij goed aan op het abstractieniveau van de betreffende besluiten. Het Plan-MER in combinatie met de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) voor de NWO laat zien dat de Blankenburgverbinding in vergelijking tot de Oranjeverbinding positiever scoort qua economisch rendement en doorstroming (met name op de Benelux-corridor) en negatiever qua effecten op natuur, landschap, cultuurhistorie, archeologie, geluidhinder en recreatie.

De Commissie m.e.r. heeft een uitzondering gemaakt voor enkele gespecificeerde onderdelen, waarover zij geadviseerd heeft om die beter te beschrijven. Dit betreft:

- Een nadere onderbouwing van de (relatieve) bijdrage van de prioritaire vraagstukken aan het realiseren van de gewenste ruimtelijke-economische ontwikkelingen en het gewenste robuuste en duurzame mobiliteitssysteem in het Plan-MER Rotterdam Vooruit;
- Een nadere onderbouwing in het Plan-MER NWO van de conclusie dat gevolgen op Natura 2000-gebieden door stikstofdepositie zijn uit te sluiten. In een brief van de minister aan de Commissie m.e.r., die als bijlage bij de Rijksstructuurvisie is gevoegd, staat beschreven hoe de minister met dit advies van de Commissie zal omgaan.

1.4 Aanpassingen

Op basis van de ingebrachte zienswijzen zijn de Rijksstructuurvisie en de onderliggende rapporten op een aantal plaatsen aangepast. Daarnaast heeft de overgang van Ontwerp-Rijksstructuurvisie naar Rijksstructuurvisie geleid tot een actualisatie van een aantal figuren en teksten. Tot slot is er sprake van een aantal aanpassingen die volgen uit voortschrijdend inzicht. De belangrijkste aanpassingen betreffen:

- Nieuwe inzichten/optimalisaties: Door indieners is gevraagd om ontwerptimalisaties. Ook zullen er in de planuitwerkingsfase nog nieuwe inzichten komen over het wegontwerp en de inpassing. Daarom is in de Rijksstructuurvisie hiervoor de volgende bepaling opgenomen: "In de volgende fase (planuitwerking) wordt de voorkeursvariant nader uitgewerkt. Daarbij worden optimalisaties gezien, aansluitend bij de projectdoelstellingen en passend binnen de financiële kaders. De ingebrachte zienswijzen inzake het ontwerp van de Blankenburgverbinding worden hierbij betrokken."
- Termijn realisatie: In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie staat 2021 als jaar van oplevering van het project benoemd. In het MIRT projectenboek is dit aangepast naar 2022. De tekst van de Rijksstructuurvisie is hier op aangepast.
- Rijksbijdrage voor regionale inpassing: In de tekst van de Rijksstructuurvisie wordt het volgende opgenomen over de rijksbijdrage voor de regionale inpassing van de Blankenburgverbinding: "De regio heeft de afgelopen periode gezamenlijk bestuurlijke stappen gezet om concreet invulling te geven aan de € 25 mln. rijksbijdrage voor regionale inpassing van de Blankenburgverbinding. De visie biedt mogelijkheden om de inpassing verder vorm te geven. De nadere invulling wordt vormgegeven in nauwe samenhang met de ontwikkeling van het wegontwerp. Concrete afspraken worden in 2014 vastgelegd in een bestuursovereenkomst".

Deze aanpassingen hebben geen effect op de analyses en conclusies zoals verwoord in de Structuurvisie en onderliggende rapporten. De aanpassingen zijn vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu.

↙ Ring-noord 4
Ring-


Deel 1



km file
zuid 4 km file ↗

100 m

Over

 BI

70

70

70



In de zienswijzen zijn over een aantal thema's min of meer dezelfde vragen gesteld en/of opmerkingen gemaakt. In dit deel wordt in algemene zin op deze veel gestelde vragen en opmerkingen ingegaan.

In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie zijn de aanleiding van Rotterdam Vooruit, de prioritering van projecten, de keuze voor het verder in procedure brengen van de NWO en de alternatief- en variantenafweging uitgebreid toegelicht. In deze Nota van Antwoord worden de belangrijkste elementen herhaald.

Rotterdam Vooruit

Verscheidene indieners hebben vragen gesteld over de aanleiding van de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit en de prioritering van de projecten. Hieronder is op hoofdlijnen een antwoord gegeven op deze vragen. Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de Rijksstructuurvisie.

Het onderwerp van deze Ontwerp-Rijksstructuurvisie is de bereikbaarheid van de regio Rotterdam en het bijbehorende maatregelenpakket. De keuze voor een NWO is de eerste stap.

Om de structurele bereikbaarheidsproblemen in de regio Rotterdam aan te pakken hebben Rijk en regio eind 2008 besloten de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit te starten. Uit onderzoeken bleek dat ondanks vele investeringen in het Rotterdamse wegen- en OV-netwerk in de afgelopen jaren druk blijft bestaan op het Rotterdamse wegennet. Vanaf 2020 ontstaan nieuwe knelpunten, ook bij een lagere economische ontwikkeling.

In de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit zijn de bereikbaarheidsproblemen die zich in de regio Rotterdam gaan voordoen in de periode 2020 – 2040 geanalyseerd. Op basis van deze analyse is een visie ontwikkeld hoe deze bereikbaarheidsproblematiek aangepakt kan worden. De capaciteit van en de doorstroming op het hoofdwegennet wordt continu gemonitord. Iedere 2 jaar verschijnt er een Nationale Mobiliteits- en CapaciteitsAnalyse (NMCA). Uitgangspunt voor de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit is dat de in de regio reeds lopende, dan wel in onderzoek zijnde projecten, zoals de A15 Maasvlakte - Vaanplein, het project A4 Delft – Schiedam, het project A13/16 en (een deel van) de stedelijke verdichtingsopgave zijn gerealiseerd. De projecten A15 Maasvlakte-Vaanplein en A4 Delft-Schiedam bevinden zich in de realisatiefase. Voor de A13/A16 heeft de minister recent een Standpunt naar de Tweede Kamer gezonden.

De MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit is afgerond met de vaststelling van kansrijke oplossingsrichtingen voor de vijf belangrijkste vraagstukken en daarmee vijf prioritaire projecten voor nadere uitwerking. Eén van deze vijf prioritaire projecten is de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO).

De andere vier projecten zijn:

- Integraal maatregelenpakket verbeteren knooppunten (een oplossing voor het beter functioneren van bestaande netwerken en multimodale knooppunten);
- Kwaliteitssprong in ontwikkelingsopgave en OV Rotterdam Zuid (dit versterkt de ontwikkeling van een metropolaan OV systeem);
- Verbreding A20 Oost (voor een betere doorstroming tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda (Oostflank));
- Brienenoord- en Algeracorridor (voor een betere doorstroming van de Oostflank).

Het besluit om de vijf prioritaire projecten nader uit te werken is tot stand gekomen op basis van een brede ruimtelijke en verkeerskundige analyse van verschillende maatregelen en pakketten van maatregelen. Deze maatregelen en pakketten van maatregelen zijn gebaseerd op:

- Een probleemanalyse van de bereikbaarheidsknelpunten in de regio Rotterdam;
- De ruimtelijke-economische visie voor de regio Rotterdam;
- Geografisch samenhangende ruimtelijk-economische opgaven, de zogenaamde kernkwesities;
- Een netwerkstrategie t.a.v. de ontwikkeling van een duurzaam en robuust mobiliteitssysteem voor de regio.

De maatregelen en pakketten van maatregelen maken onderdeel uit van verschillende programma's die ieder gericht zijn op de aanpak van een specifiek onderdeel van de bereikbaarheidsproblematiek in de Rotterdamse regio. De maatregelen binnen deze programma's zijn beoordeeld op oplossend vermogen en effectiviteit (effectbeoordeling). Hierbij is onderscheid gemaakt in:

- verkeerseffecten;
- milieueffecten;
- maatschappelijke kosten en baten;
- ruimtelijk-economische effecten.

Hierbij zijn de effecten van de pakketten als geheel én van de maatregelen afzonderlijk bepaald. Het kiezen voor bepaalde maatregelen uit één van deze pakketten betekent niet dat wordt gekozen voor uitvoering van het gehele pakket.

Aangezien de beschikbare financiële middelen bij het Rijk en de regio om de bereikbaarheid te verbeteren beperkt zijn, is in het bestuurlijk overleg Zuidvleugel van voorjaar 2010 in het kader van de gebiedsagenda Zuidvleugel/Zuid-Holland afgesproken te komen tot een nadere prioritering van de in de gebiedsopgave opgenomen projecten en programma's. Daarbij worden de prioritaire projecten uit de verkenning Rotterdam Vooruit betrokken. Dit krijgt vorm in het Bereikbaarheidspakket Zuidvleugel. Dit pakket met maatregelen is vastgesteld in het bestuurlijk overleg van najaar 2010.

In dit bestuurlijk overleg is afgesproken het project Nieuwe Westelijke Oeververbinding verder in procedure te brengen. Over de andere prioritaire projecten zijn door bestuurders eveneens nadere afspraken gemaakt (zie voor een uitgebreide toelichting deel 1 van de Rijksstructuurvisie).

Nieuwe Westelijke Oeververbinding

In de verschillende zienswijzen zijn vragen gesteld over de keuze van de minister voor de Blankenburgverbinding, variant Krabbeplass-West.

In de tweede fase van de Verkenning Rotterdam Vooruit is onderzoek gedaan naar de beste locatie voor de NWO. Uit een vergelijking van alternatieven en varianten is de keuze op alternatief Blankenburgverbinding, variant Krabbeplass-West gevallen. Dit alternatief vormt de Voorkeursbeslissing van de minister van Infrastructuur en Milieu en is vastgelegd in de beleidskeuzes van de Ontwerp-Rijksstructuurvisie.

De Blankenburgverbinding ontlast de Beneluxcorridor en levert zo een belangrijke bijdrage aan het laten functioneren van de Rotterdamse ruit. Hiermee verbetert de mobiliteit in de Rotterdamse regio. Ook wordt het hoofdwegenet minder kwetsbaar voor calamiteiten en daarmee robuuster waardoor het industrieel havencomplex van Rotterdam ook bij calamiteiten beter bereikbaar blijft. Dit is cruciaal voor een verdere ontwikkeling van de haven en de economie.

In de planuitwerkingsfase (Project-MER, Tracébesluit) wordt gedetailleerd aandacht besteed aan de inpassing en de effecten van de Voorkeursbeslissing op woningen, bedrijven, water, lucht, geluid en groenstructuren.

Abstractieniveau

In een groot aantal zienswijzen is gevraagd om nadere en meer gedetailleerde onderzoeken. Dit gaat bijvoorbeeld om de effecten op recreatiegebieden of volkstuinen.

In de diverse uitgevoerde onderzoeken zijn deze effecten beschouwd, echter wel op een abstractieniveau dat voldoende is om het meest kansrijke alternatief te selecteren en vast te leggen in de beleidskeuzes in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie. De Plan-MER'en (met bijbehorende onderzoeken) dienen ter ondersteuning van betreffende

besluitvorming. In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie zijn de beleidskeuzes globaal weergegeven. Een Rijksstructuurvisie is voor geen uitgewerkt besluit, maar een ruimtelijk plan op hoofdlijnen, dat kaderstellend is voor de volgende fase waarin het plan wordt uitgewerkt naar het detailniveau van een Tracébesluit.

Bij een Rijksstructuurvisie dient, afhankelijk van de activiteiten die worden vastgelegd, een milieueffectrapport opgesteld te worden. Dit milieueffectrapport, een Plan-MER genaamd, geeft inzicht in de milieueffecten als gevolg van de voorgenomen plannen. Het is gebruikelijk dat in een Plan-MER met meerdere alternatieven wordt gewerkt, zo ook bij de Plan-MER'en Rotterdam Vooruit en NWO. De Plan-MER'en hebben het detailniveau dat nodig is voor de besluitvorming over de Bereikbaarheid van de regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Dit betekent dat op een globaal niveau onderzoek uitgevoerd is naar de diverse milieuthema's. Dit is gebruikelijk in een Plan-MER.

Diverse indieners van zienswijzen ervaren het als onbevredigend dat de milieueffecten nog niet op perceelniveau zijn onderzocht en in kaart gebracht. In de vervolgfase (de planuitwerkingsfase) wordt in het Project-MER gedetailleerd aandacht besteed aan de inpassing en worden voor veel milieuthema's gedetailleerdere onderzoeken verricht. Hierbij worden de milieugevolgen in de directe omgeving van de Blankenburgverbinding nauwkeurig in beeld gebracht, bijvoorbeeld de geluidbelasting op veel gevels. Ook worden in de planuitwerkingsfase mogelijke mitigerende maatregelen, zoals bijvoorbeeld geluidschermen, meegenomen in het onderzoek om de effecten hiervan te bekijken voor de verschillende gebieden rondom de Blankenburgverbinding.

Nut en noodzaak NWO

In een aantal zienswijzen is aangegeven dat nut en noodzaak voor het aanleggen van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding onvoldoende is aangetoond.

In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie zijn nut en noodzaak van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding onderbouwd op basis van de onderzoeksresultaten, rekening houdend met een hoog (Global Economy) en een laag (Regional Communities) ruimtelijk-economisch toekomstscenario.

Toepassen van groeiscenario's

Het voorspellen van toekomstige effecten is sterk afhankelijk van diverse onzekerheden en variabelen. Trends als individualisering, vergrijzing, migratie evenals de economische ontwikkeling spelen een belangrijke rol. Op rijksniveau wordt bij het berekenen van verkeerseffecten gebruik gemaakt van een aantal ruimtelijk-economische toekomstscenario's. Deze groeiscenario's zijn door het Centraal Planbureau opgesteld. Voor de verkenning worden het laagste Regional Communities (RC-scenario) en het hoogste Global Economy (GE-scenario) groeiscenario gebruikt. De grootste verschillen tussen de beide scenario's zitten in de bevolkingsgroei en de werkgelegenheid. Deze zijn in het geval van het RC-scenario het laagst en in het geval van het GE-scenario het hoogst. Er wordt inzichtelijk gemaakt wat in een hoog en laag economisch groeiscenario de effecten zijn. In de planuitwerking wordt voor het nemen van mitigerende maatregelen om de externe effecten te beperken gewerkt met het hoge economische groeiscenario.

De mening van sommige indieners dat de probleemanalyse achterhaald zou zijn, deelt de minister niet. De probleemanalyse, zoals omschreven in het Plan-MER Rotterdam Vooruit, is nog steeds actueel. Uit een onderzoek van het CPB in 2012 (bron: Actualiteit WLO scenario's, CPB Notitie, Den Haag, 8 mei 2012) is geconcludeerd dat de gehanteerde WLO-scenario's (RC en GE) nog steeds actueel zijn. Uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2011 blijkt dat de problemen niet zijn gewijzigd ten opzichte van eerdere probleemanalyses. De probleemanalyse wordt om die reden niet aangepast.

De kosten voor een Blankenburgverbinding zijn lager dan die van een Oranjeverbinding, terwijl de baten groter zijn. De baten/kosten ratio's liggen bij de Blankenburgvarianten in alle gevallen hoger dan bij de varianten van de Oranjeverbinding. Op basis van het totaalbeeld van beide scenario's is de Blankenburgverbinding een verantwoorde investering. De kosten-baten analyse is opgebouwd uit een kwalitatieve score en een kwantitatieve score. Gebruik is gemaakt van de landelijke standaard: de OEI-systematiek. Als gekwantificeerde baten worden onder andere reistijdwinsten, reistijdbetrouwbaarheid en werkgelegenheid opgenomen. Kwalitatieve baten, zowel positief als negatief, die in beeld zijn gebracht, zijn effecten op milieu, natuur en landschap. Het kwantitatieve deel en het kwalitatieve deel vormen samen de kosten-baten analyse.

Verkeersmodellen

Een aantal indieners spreekt zorg uit over het gebruik van verkeersmodellen. Deze zijn gebaseerd op economische groei, en houden naar hun mening onvoldoende rekening met de huidige economische crisis. Gesteld wordt dat er sinds 2005 sprake is van een trendbreuk waardoor de verkeerontwikkeling zelfs achterblijft op het lage groeiscenario. Indieners twifelen aan de huidige modellen, en vragen zich af of er in werkelijkheid wel bereikbaarheidsproblemen ontstaan die door een NWO opgelost zouden moeten worden.

De verkeersprognoses die ten grondslag liggen aan de Ontwerp-Rijksstructuurvisie zijn gebaseerd op het Nieuw Regionaal Model verkeersmodel (NRM) dat Rijkswaterstaat hanteert in verkenningen en planstudies. Het NRM is vooral bedoeld voor de strategische en tactische afweging op regionaal niveau van verschillende beleidspakketten, zoals infrastructurele maatregelen. Dit betekent dat het model geschikt is voor de beantwoording van vragen, zoals wat is het effect van extra infrastructuur, van specifieke maatregelen en van de vraag: waar de infrastructuur moet worden aangelegd of welke maatregel moet worden genomen. Het NRM brengt hiervoor de samenhangende invloed van autonome maatschappelijke en sociaal-demografische ontwikkelingen, mobiliteitsbeleid en specifieke veranderingen in het vervoersysteem zelf in beeld. De prognoses van het NRM zijn zo nauwkeurig mogelijk, maar elk model is een vereenvoudiging van de werkelijkheid.

Uit de verkeersprognoses voor de snelwegen rond Rotterdam blijkt, dat ondanks alle infrastructuurinvestering die al voorzien zijn tussen nu en 2040, de files tegen die tijd zeker niet tot het verleden behoren en de regio Rotterdam nog steeds slecht bereikbaar is. Op de verbindingen tussen de regio's Den Haag en Rotterdam blijven veelvuldig files voorkomen, de gewenste streefwaarden voor de reistijd worden niet gehaald. Vanaf 2020 ontstaan nieuwe knelpunten op bijvoorbeeld de Beneluxcorridor, ook bij een lagere economische ontwikkeling. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat er sprake is van een laag economisch groei scenario met dalende filedruk sinds 2005.

Onderstaande tabel laat zien dat op de A13 en de A20 de in 2011 gemeten intensiteiten reeds hoger zijn dan de voor 2030 in scenario RC verwachte intensiteiten. Gezien de verwachting van het Planbureau voor de Leefomgeving dat in de Zuidvleugel bevolking en mobiliteit tot 2030 verder blijven groeien, is de verwachting dat de omvang van het verkeer op het HWN in 2030 ook zal blijven groeien. De verwachting is daarmee gerechtvaardigd dat de omvang van het verkeer in 2030 zeker binnen de bandbreedte van de WLO – scenario's zal zijn. Met een uitkomst die in het midden van beide scenario's of daarboven ligt moet in de Zuidvleugel serieus rekening worden gehouden.

Alternatieven en varianten

Een aantal indieners van zienswijzen geeft de voorkeur aan de Oranjeverbinding. Zij zijn van mening dat dit alternatief, al dan niet in combinatie met opwaardering van de Veilingroute, een betere ontsluiting biedt voor de Tweede Maasvlakte en de Greenport Westland. Bij de gebiedsgerichte verkenning Rotterdam Vooruit is breed gezien welke problemen er spelen in de regio, op alle schaalniveaus, van lokaal tot internationaal, ook ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling. Voor de NWO zijn vier doelen voor bereikbaarheid geformuleerd, namelijk de:

- Doorstroming op de Beneluxcorridor;
- Robuuste ontsluiting van het Haven Industrieel Complex;
- Bereikbaarheid van de Greenport Westland;
- A4 als bereikbaarheidsas in de Randstad.

Op het merendeel van deze bereikbaarheidsdoelen scoort de Blankenburgverbinding vergelijkbaar of beter dan de Oranjeverbinding. De Blankenburgverbinding verwerkt twee keer zoveel verkeer, is veel goedkoper en heeft een betere baten-kostenverhouding. Daarnaast maken de leefbaarheideffecten, kosten en het regioadvies onderdeel uit van de afweging. Een afweging van al deze belangen heeft geresulteerd in een regionaal bestuurlijk advies en

de bestuurlijke voorkeur van de minister van Infrastructuur en Milieu voor de Blankenburgverbinding, variant Krabbeplas-West. De Blankenburgverbinding, variant Middendoor, is afgefallen vanwege de grote aanslag op het zuidelijke deel van Midden-Delfland tussen Het Scheur en de A20. Bij deze variant werd het gebied in tweeën gedeeld met grote schade aan de natuur (weidevogelgebied), de landbouw en de openheid van het gebied als gevolg. De Blankenburgverbinding, variant Krabbeplas-Oost is afgefallen, omdat daarbij een stedelijk uitloopegebied met diverse recreatieve voorzieningen doorsneden zou worden, en deze op korte afstand zou komen te liggen van het woongebied van Vlaardingen. Ook was in deze variant de kans groot dat waardevolle archeologische vindplaatsen geraakt zouden worden.

Het participatieproces

Verskillende indieners van zienswijzen hebben vragen gesteld over de wijze waarop omgevingspartijen bij het project betrokken zijn.

Volgens de adviezen van de Commissie Elverding is er een participatieproces ingericht om samen oplossingsrichtingen te ontwikkelen, voorstellen te verbeteren en resultaten te delen. Er is een brede participatie geweest in een intensief traject met zowel burgers als andere belanghebbenden, zoals regionale overheden. De regionale overheden zijn gedurende de gehele verkenningsfase betrokken door middel van het regionaal bestuurlijk overleg. Ook zijn de betrokken gemeenteraden en Provinciale Staten Zuid-Holland geïnformeerd.

In dit interactieve proces hebben het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties, bewonersorganisaties, en individuele bewoners een bijdrage geleverd aan alternatievenontwikkeling, en het verkrijgen en verifiëren van de beslisinformatie.

Wegvak	Gemeten 2004	Gemeten 2011	Gemeten 2030 GE	Gemeten 2030 RC	Gemeten 2011 t.o.v. 2030 RC
A4 Vlaardingen Oost – Beneluxplein (Beneluxtunnel)	107.000	133.000	220.000	175.000	- 42.000
A13 Delft Zuid – Berkel en Rodenrijs	153.000	166.000	185.000	152.000	+ 13.000
A15 Spijkenisse – Hoogvliet (Botlektunnel)	105.000	115.000	169.000	132.000	- 17.000
A16 Rotterdam Centrum – Feijenoord (Van Brienenoordbrug)	229.000	232.000	310.000	249.000	- 17.000
A20 Schiedam – Schiedam Noord	128.000	130.000	149.000	118.000	+ 12.000
A20 Rotterdam Crooswijk - Terbregseplein	167.000	154.000	176.000	133.000	+ 21.000
A29 Barendrecht – Oud Beijerland (Heinenoordtunnel)	84.000	85.000	121.000	98.000	- 13.000
N57 Harmsenbrug – Brielle	30.000	34.000	41.000	28.000	+ 6.000

Tabel 1. Prognose NRM West 2011 ten opzichte van gemeten verkeersintensiteiten 2004 – 2011.

Alle getallen in mvt/etmaal. NRM-prognose is voor 2030, referentie zoals gebruikt voor de verkenningen NWO en Haaglanden. Inclusief A4DS, A13/16 en A15 MaVa.

Verkenning Rotterdam Vooruit (Rijksstructuurvisie deel 1):

De inwoners van de regio zijn in deze fase geïnformeerd via een publiekscampagne in februari en maart 2009, de website en de nieuwsbrief. Het consulteren van de inwoners is gebeurd tijdens een publieksraadpleging in het voorjaar en twee burgerpanels in augustus en september 2009. Het doel van de burgerpanels was om inzicht te krijgen in de voorkeur voor de oplossingsrichtingen van de inwoners van de regio. Daarnaast wilden opdrachtgevende partijen inzicht krijgen in de argumenten die inwoners gebruiken bij het afwegen van de oplossingsrichtingen. Na deze campagne waren www.rotterdamvooruit.nl en de digitale nieuwsbrief de belangrijkste informatiebronnen voor inwoners en belangstellenden over alle aspecten van de verkenning.

Verkenning Nieuwe Westelijke Oeververbinding (Rijksstructuurvisie deel 2):

In de eerste helft van 2011 zijn er meedenkavonden georganiseerd waarbij ambtenaren, belangengroepen, bedrijfsleven en ongeveer 150 omwonenden zijn gevraagd om hun bijdrage te leveren. Dankzij het participatieproces is een beter beeld verkregen van de waarden, kenmerken van beide onderzoeksgebieden en hoe deze gebieden worden gebruikt, beleefd en ervaren. Uiteindelijk zijn op grond van de resultaten van deze sessies twee maakbare varianten voor de Oranjeverbinding en drie maakbare varianten voor de Blankenburgverbinding voor verder onderzoek en effectbepaling vastgesteld. De deelnemers hebben tijdens de sessies belangrijke onderwerpen en ideeën ingebracht waarmee een beter beeld is verkregen van de waarden, kenmerken van de onderzoeksgebieden en hoe deze gebieden door de bewoners en recreanten worden gebruikt, beleefd en ervaren. Dit inzicht heeft geleid tot een optimaler ontwerpproces en betere beslisinformatie. Samenwerken is van grote meerwaarde gebleken bij het ontwikkelen van de varianten en het uiteindelijk opstellen van de Rijksstructuurvisie.

Problemen elders op de Ruit van Rotterdam

Indieners zijn van mening dat te weinig rekening wordt gehouden met de effecten op het verkeer op de noordoever. Zij vrezen voor files op de A20 ten oosten van Vlaardingen en voor het vastlopen van de knooppunten, met name Kethelplein en Beneluxplein.

De intensiteit op de A20 neemt inderdaad toe bij aanleg van de Blankenburgverbinding. Om dit extra verkeer op te vangen wordt de A20 tussen de aansluiting van de nieuwe verbinding en aansluiting Vlaardingen met één rijstrook verbreed. Op de A20 bij Schiedam zijn geen verkeersmaatregelen nodig om te voldoen aan de streefwaarde die gesteld wordt op de NoMo-traject A4 Benelux-A20-Kleinpolderplein. Zonder Blankenburgverbinding wordt op dit traject niet voldaan aan deze streefwaarde.

De knooppunten Kethelplein en Beneluxplein worden in het kader van de projecten A4 Delft-Schiedam en A15 Maasvlakte-Vaanplein aangepast. In het Plan-MER NWO is aangegeven dat een Blankenburgverbinding niet leidt tot extra knelpunten op de verbindingbogen van deze knooppunten. Het knooppunt Benelux krijgt minder verkeer te verwerken doordat veel verkeer verschuift naar de Blankenburgverbinding. De gevolgen voor het Kethelplein zijn meer in detail onderzocht en staat beschreven op blz. 117 van de Verkeersnota (bijlage D bij het Plan-MER NWO).

Indieners vrezen een mogelijke aanleg van een A24 (verbinding tussen de Blankenburgverbinding en de A13) in de toekomst. Uit de verkeerskundige studie, behorende bij de Ontwerp-Rijksstructuurvisie is gebleken dat de realisatie van een A24 niet doelmatig is voor het oplossen van de regionale verkeersproblematiek. Daarbij leidt een dergelijke verbinding tot meer druk op de A13 bij Overschie. Dit is een ongewenst effect. Dit is voor het project NWO een gegeven waar in de vormgeving vanuit wordt gegaan. Dit betekent bijvoorbeeld dat bij het ontwerpen van het knooppunt Blankenburg / verbinding A20 geen rekening wordt gehouden met een in de toekomst mogelijke A24.

Gevolgen voor het onderliggend wegennet

De aanleg van de Blankenburgtunnel heeft ook gevolgen voor het onderliggende wegennet. Indieners vrezen dat op het traject N57 Nieuweweg - Groene Kruisweg (N218), structurele files gaan ontstaan en dat de N468 een forse hoeveelheid extra verkeer te verwerken krijgt. Ook vragen zij zich af wat de gevolgen zijn van het vervallen van de toeritten van aansluiting 14.

In de vervolgfase van het project zal in overleg met regionale partners gekeken worden naar de effecten van de Blankenburgverbinding op het onderliggend wegennet. Eventuele te nemen maatregelen op het onderliggend wegennet zitten niet in de scope van het project Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Voor eventuele maatregelen op de N468 is de provincie Zuid-Holland als wegbeheerder verantwoordelijk.

Langzaamverkeerverbinding door de Blankenburg- en Alkeettunnel

Wensen zijn geuit voor de aanleg van een langzaamverkeerverbinding in de Blankenburgtunnel. De regio is primair verantwoordelijk voor het langzaamverkeernetwerk. Het Rijk zal hier dan ook geen zelfstandig onderzoek naar doen. Mocht de regio hiervoor een onderzoek uitvoeren, dan kan Rijkswaterstaat op verzoek van de regio bijdragen leveren aan dit onderzoek. Rijkswaterstaat kan daarbij dan bijvoorbeeld helpen om de technische mogelijkheden en kosten hiervan in kaart te brengen.

Op basis van een dergelijk onderzoek kunnen de verantwoordelijke overheden (provincie, stad/regio en gemeenten) de kosten afwegen tegen de behoefte aan een verbinding. De dekking van de meerkosten van een eventuele langzaam-verkeerverbinding in de tunnel is een verantwoordelijkheid van deze bevoegde gezagen.

Lucht en geluid

Verschillende indieners van zienswijzen spreken hun zorgen uit over de verslechtering van de luchtkwaliteit en de toename van geluidsoverlast.

Uit de verkeersberekeningen in het Plan-MER blijkt dat door de aanleg van de Blankenburgverbinding Krabbeplass-West het vracht- en personenverkeer andere routes zullen kiezen. Op sommige locaties zal het verkeer tengevolge van de aanleg afnemen, op andere locaties neemt het toe. Voor de trajecten A15 tussen Rozenburg en Beneluxplein en de A4 tussen het Kethelplein en Beneluxplein (Beneluxcorridor) is er een afname van het verkeer. Voor het traject N57, de A15 tussen de N57 en Rozenburg, het traject van de NWO, de A20 tussen Maassluis en Schiedam betekent dit een toename van het verkeer.

Lucht

Op de trajecten waar het verkeer toeneemt ten gevolge van de aanleg van de Blankenburgverbinding leidt dit via de uitstoot van uitlaatgassen tot een verhoging in de buitenluchtconcentraties vanaf openstelling in 2022. In het Plan-MER is onderzoek naar het effect van de aanleg van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding op de luchtkwaliteit gedaan. Hieruit blijkt dat de aanleg van de Blankenburgverbinding niet leidt tot overschrijdingen van de normen.

Het project Nieuwe Westelijke Oeververbinding is, net als andere infrastructurele projecten, opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Naast algemeen emissiebeleid worden via het NSL door zowel de Rijksoverheid als lokale overheden maatregelen genomen om overal in Nederland tijdig aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit te voldoen. Hierbij moet gedacht worden aan lokale maatregelen zoals het plaatsen van luchtschermen, doorstromingsmaatregelen, milieuzones en meer generieke maatregelen zoals subsidieregelingen voor emissiearme vrachtwagens, bestelbussen en taxi's. Het doel van het NSL is om overal in Nederland per 1 januari 2015 blijvend te voldoen aan de Europese grenswaarden. Dit doel wordt bereikt met het treffen van maatregelen en het realiseren van projecten.

De luchtkwaliteit in de regio Rijnmond is de afgelopen jaren verbeterd door gerichte maatregelen. Dit geldt ook voor de twee belangrijkste verkeersgerelateerde stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). De concentratie

van deze stoffen is inmiddels, landelijk gezien gedaald tot beneden de gestelde grenswaarde. Lokaal gezien, bijvoorbeeld nabij drukke wegen zoals de A20 tussen Maassluis en Vlaardingen en op enkele plaatsen langs de A15 nabij Rozenburg, wordt momenteel nog de grenswaarde voor NO₂ overschreden. Voor fijn stof wordt inmiddels voldaan aan de grenswaarde.

Het is nog niet duidelijk of na de looptijd van het NSL overal in Nederland tijdig aan de grenswaarden zal worden voldaan. Uit de meest recente monitoringsresultaten blijkt dat er nog een aantal hardnekkige knelpunten resteren in met name (binnen)stedelijk gebied. Het kabinet heeft voorgesteld de looptijd van het huidige NSL tot 1 januari 2017 te verlengen. Tijdens de looptijd van het (verlengde) NSL houdt het ministerie van Infrastructuur en Milieu de ontwikkeling van de luchtkwaliteit nauwlettend in de gaten door middel van een jaarlijkse monitoring. Indien uit de monitoring blijkt dat de grenswaarden overschreden worden, dan worden via de reguliere NSL-meldingsprocedure mitigerende maatregelen aan het programma toegevoegd. Op die manier wordt gewaarborgd dat overal blijvend aan de normen wordt voldaan.

Verkeersgerelateerde luchtverontreiniging: normstelling en toetsing

Stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀) en de fijnere fractie van fijn stof (PM_{2,5}) zijn leidende gezondheids-indicatoren voor luchtverontreiniging ten gevolge van verkeer. De huidige normering is hierop gebaseerd. Voor ultra fijnstof (PM_{0,1}) bestaat geen norm. Binnen de (inter)nationale onderzoekswereld is er echter wel aandacht voor ultra fijnstof als een mogelijke maat voor verkeersgerelateerde luchtverontreiniging.

De gevolgen van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding op de CO₂ concentraties worden niet op projectniveau getoetst. Evenmin worden er op projectniveau eisen gesteld aan de uitstoot van CO₂. De aanpak van CO₂ vindt plaats op landelijk niveau.

Op bepaalde plaatsen hoeft de luchtkwaliteit volgens de wet niet beoordeeld te worden. De luchtkwaliteit hoeft alleen beoordeeld te worden op plaatsen waar mensen wonen dan wel langdurig verblijven (het zogenaamde toepasbaarheidsbeginsel). In het Plan-MER is dit beginsel toegepast rond de tunnelmonden op en direct naast de weg. In de directe omgeving van de tunnelmonden zullen de concentraties NO_x hoger uitvallen. Deze locaties zijn echter niet toegankelijk waardoor de normstelling hier niet van toepassing is.

Geluid

De verkeerstoename op de hiervoor genoemde wegdelen genereert ook een toename van de geluidbelasting op de omliggende woonkernen Rozenburg, Maassluis en Vlaardingen. De toename van deze geluidbelasting zal waar mogelijk en doelmatig worden weggenomen met geluidsmaatregelen zoals stiller wegdek en geluidsschermen. In het Plan-MER is een indicatie gegeven van de te verwachten extra geluidbelasting, en de daarbij behorende maatregelen.

Voor de bestaande wegen geldt dat de wettelijk vastgestelde geluidproductieplafonds (per 1 juli 2012 langs alle rijkswegen) niet mogen worden overschreden. In de planuitwerkingsfase wordt een uitgebreid akoestisch onderzoek uitgevoerd. Voor nieuwe wegen bestaan nog geen geluidproductieplafonds. Daarbij geldt een voorkeurswaarde van 50dB op de gevels van de woningen en een maximum waarde van 65 dB.

Als er overschrijdingen van de geluidproductieplafonds worden verwacht, wordt eerst onderzocht of geluidsmaatregelen zoals een stiller wegdek en/of een geluidsscherm of –wal deze overschrijding kunnen voorkomen. Het kan zijn dat de maatregelen niet mogelijk zijn, of dat de maatregelen niet doelmatig zijn. Dan zal bekeken worden of er sprake is van een mogelijke samenloop met andere geluidsbronnen zoals bijvoorbeeld andere wegen, industrie, spoor of luchtvaart. Er zullen dan mogelijk maatregelen aan de woningen worden getroffen om de geluidbelasting binnen de woning onder het wettelijk vastgestelde niveau te brengen.

Maatregelen op grond van de Wet milieubeheer zijn alleen van toepassing op geluidgevoelige objecten (zoals woningen) en gelden niet voor tuinen en voor recreatie- en/of natuurgebieden. Tijdens de planuitwerkingsfase zal in het kader van de natuurtoets wel de verstoring van natuur door geluid in kaart worden gebracht.

Wat betreft geluidoverlast op de A20: Er geldt een saneringsverplichting voor een aantal woningen langs de A20. Deze woningen bevinden zich aan de noordzijde van de Vlaardingse wijken Ambacht en Babberspolder. Voor zover de geluidsbelasting op deze woningen niet via het project NWO worden gesaneerd, worden voor de woningen maatregelen genomen via een landelijke saneringsoperatie.

Natuur

Een aantal indieners vindt dat de belangen van natuur niet goed zijn meegewogen bij de keuze voor het voorkeursalternatief. Deze indieners stellen dat er alternatieven zijn die minder negatieve effecten op de natuur hebben dan de Blankenburgverbinding. Daarbij wijzen zij op de Oranjeverbinding die gunstiger is voor de natuur.

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur van alle varianten in beeld gebracht. Daarbij zijn de volgende gebiedscategorieën en beschermingscategorieën onderscheiden:

- Natura 2000-gebieden;
- EHS-gebieden;
- Flora en faunawet-soorten;
- Weidevogelgebieden;
- Opvanggebiedwinterganzen;
- Rode lijstsoorten.

Bij de effecten op de natuur is gekeken naar verschillende ingreep-effectrelaties; dat wil zeggen verschillende manieren waarop een ingreep effect heeft op de natuurwaarden. De resultaten van dit effectonderzoek zijn weergegeven in het Plan-MER NWO, deelrapport E (Effectenonderzoek). In het Hoofdrapport Plan-MER NWO is hiervan een samenvatting opgenomen. Daarnaast is een overzicht gegeven van de mogelijke mitigerende maatregelen ter vermindering van de effecten op de natuurwaarden. De precieze mitigerende maatregelen zullen worden uitgewerkt in het kader van de planuitwerking.

De keuze van de minister voor de variant Blankenburgverbinding is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen. Naast de belangen van natuur en landschap zijn dat onder meer ook de belangen van de verkeersafwikkeling, de effecten op het verkeersnetwerk, de effecten op de leefomgeving en de kosten en de baten. De natuurbelangen zijn daarin volwaardig meegewogen.

Uit de beoordeling van de alternatieven in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie deel 2 blijkt dat de Oranjeverbinding geen reëel alternatief is voor het gekozen tracé, aangezien dit alternatief geen afdoende oplossing biedt voor de zich aandienende verkeersproblematiek op de ruit rond Rotterdam, en de Beneluxcorridor in het bijzonder.

Sommige indieners vinden het niet terecht dat het Ecologische Hoofdstructuur gebied (EHS) de Rietputten wordt doorsneden. In de Nota Ruimte en de "Spelregels EHS" is vastgelegd dat ingrepen met significante effecten voor de wezenlijke kenmerken en waarden van een EHS-gebied zijn verboden, tenzij er geen reële alternatieven zijn, en er sprake is van een groot openbaar belang. In de Rijksstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is de NWO als een opgave van nationaal belang opgenomen. Een verbinding van 'nationaal belang' valt in ieder geval onder

het begrip 'groot openbaar belang'. Aan die voorwaarde wordt derhalve voldaan. Hoewel aantasting van de Rietputten helaas niet kan worden voorkomen, zullen de negatieve gevolgen van de ingreep zo goed mogelijk worden gemitigeerd. De exacte omvang van de benodigde compensatie is in dit stadium van de verkenning slechts globaal aan te geven. Eerst als het ontwerp gereed is kan het areaalverlies, en de daaruit voortvloeiende compensatieopgave worden bepaald. Uiteraard zal er naar gestreefd worden om het areaalverlies te beperken tot een noodzakelijk minimum. Ook de omvang van de compensatieopgave zoals die voortvloeit uit verstoring zal in de planuitwerking nader bepaald worden. De effecten zijn in de verkenning op een kwalitatieve wijze bepaald, waarmee het wel mogelijk is de alternatieven en varianten op hun milieueffecten van elkaar te onderscheiden, maar nog niet welke exacte compensatieopgave er per alternatief en variant uit voortvloeit.

Een aantal indieners vraagt aandacht voor specifieke planten- en diersoorten die volgens hen niet of onvoldoende zijn onderzocht. In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op dier- en plantensoorten in alle varianten in beeld gebracht. Daarbij is naar een breed spectrum van flora en fauna gekeken op een niveau dat aansluit op de Plan-MER fase. Het natuuronderzoek is van voldoende diepgang om tot een verantwoorde afweging van de alternatieven te komen. In de planuitwerkingsfase zullen de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen worden getroffen om de verstoring van beschermde planten- en diersoorten te voorkomen of beperken.

Sommige indieners stellen dat er niet wordt voldaan aan de voorwaarden om een ontheffing te krijgen van de Flora- en faunawet. Als in de planuitwerkingsfase blijkt dat er een ontheffing nodig is, dan zal aan de criteria voor een ontheffing worden voldaan. Er is sprake van een groot openbaar belang, waarbij er geen sprake is van een reëel alternatief. De ingreep is niet zodanig dat ontoelaatbare schade aan de gunstige staat van de instandhouding van soorten valt te verwachten.

In de planuitwerkingsfase wordt bij de effectbeoordeling de gekozen variant Blankenburgverbinding Krabbepas-West gedetailleerder onderzocht. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied. Deze maatregelen worden expliciet in het Tracébesluit vermeld. De kosten zijn in dat geval voor rekening van het Rijk. In hoofdstuk 7 van Deelrapport E Effectenonderzoek (Bijlage C Natuureffecten) wordt nader op de mitigerende en compenserende maatregelen ingegaan.

Landschap en Ruimtelijke kwaliteit

Eén van de zorgpunten die uit de zienswijzen naar voren is gekomen, is of de effecten op het landschap op de

noordoever (tussen Maassluis en Vlaardingen) voldoende bij de afweging zijn betrokken. Bij de afweging van de alternatieven zijn alle relevante effecten op milieu en leefomgeving meegewogen. Het aspect landschap is ten behoeve van deze brede afweging in het Plan-MER onderzocht.

In het Plan-MER wordt aangegeven dat als de zoekgebieden van de beide verbindingen met elkaar worden vergeleken ten aanzien van het aspect landschap, kan worden gesteld dat het zoekgebied van de Blankenburgverbinding een hogere landschappelijke waarde kent dan het zoekgebied van de Oranjeverbinding.

De effecten op landschap zijn kwalitatief geanalyseerd.

Per variant is gekeken naar de aard en de omvang van de ingreep op:

- Landschapsstructuren zoals slagen, waterstructuren en dijken (dit zijn specifiek de lijnvormige elementen in het landschap);
- Landschapselementen (de puntvormige elementen bijvoorbeeld de eendenkooi, molens etc.);
- Karakteristiek van het gebied (waarbij vooral de openheid en ruimtebeleving van gebieden onderscheidend zijn).

Het feit dat de Rijksbufferzone Midden-Delfland geen juridische status heeft, neemt niet weg dat er wel rekening is gehouden met de landschappelijke waarden in dit gebied bij de uitwerking van de varianten voor de Blankenburgverbinding.

Het belang wat door de minister aan landschap wordt gehecht, blijkt ook uit de door haar gemaakte keuzen. Vanwege de kwaliteit van het gebied is gekozen voor een hoogwaardige inpassing, met een keuze voor de variant Krabbepas-West. De variant Krabbepas-West is in de orde van grootte van €100 miljoen duurder dan de variant Middendoor. De aansluiting op de A20 wordt deels verdiept aangelegd, de kosten hiervoor zijn in de orde van grootte van €50 miljoen. Dit om de openheid van het veenweidegebied te waarborgen. In afstemming met de Tweede Kamer is besloten tot een extra investering in een overkapping van de verdiepte ligging tussen het spoor Hoekse lijn en de Zuidbuurt. De kosten hiervoor bedragen in de orde van grootte van €80 miljoen. Tot slot heeft de minister ingestemd met de Motie Kuiken. In dat kader is voor de regionale inpassing €25 miljoen (incl. BTW) extra ter beschikbaar gesteld. In het totaal is er sprake van een extra rijksinvestering van €255 miljoen ten behoeve van een hoogwaardige inpassing.

In totaliteit wordt hiermee gekozen voor een tracé dat zorgvuldig wordt ingepast met respect voor de omgeving. Insprekers wijzen op een aantal mogelijke optimalisaties (onder andere bij de landtunnel die als een glooiing in het landschap zichtbaar zal zijn).

De minister biedt in de Rijksstructuurvisie de ruimte om in de planuitwerkingsfase onderzoek te doen naar verdere optimalisaties mits dat past binnen het taakstellende budget. Het boren van de tunnel zoals door insprekers is voorgesteld, is technisch niet uitvoerbaar vanwege inpassingsproblemen hiervan op de zuidoever. De uiteindelijke technische bouwwijze van de tunnel is echter mede aan de aannemer die het werk gaat uitvoeren.

Archeologie en cultuurhistorie

In de afgelopen jaren zijn voor zowel het gebied Midden-Delfland als het Havengebied visies ontwikkeld en beleidsuitgangspunten geformuleerd. De verschillende plannen en onderzoeken worden betrokken bij de verdere uitwerking van de vormgeving en inpassing van de Blankenburgverbinding. Het onderzoeksrapport naar de historie en landschap van de Aalkeetbinnenpolder, Aalkeetbuitenpolder, Broekpolder, Foppenpolder en de Vlietlanden dat op 12 april 2013 is gepubliceerd, maakt hiervan onderdeel uit. De minister is zich bewust van de archeologische en cultuurhistorische waarden van het gebied. Rijkswaterstaat doet in samenwerking met de bevoegde gezagen en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in de planuitwerkingsfase nader onderzoek naar de effecten van de aanleg van de weg volgens het voorkeustracé op archeologische en cultuurhistorische waarden in het gebied.

Recreatie

Indieners wijzen op het belang van het recreatiegebied, de zwemfunctie van de Krabbeplass, en het behoud van recreatieve routes.

De keuze voor de variant Krabbeplass-West heeft gevolgen voor de recreatie, met name voor het recreatieve gebruik van de Krabbeplass en de oevers daarvan. Er is onder meer sprake van enig onvermijdelijk areaalverlies aan de westzijde en noord-westzijde van de plas. De plas zelf, en de oost- en zuidoever daarvan blijven beschikbaar voor watergebonden recreatie. De minister heeft een rijksbijdrage van €25 miljoen (inclusief BTW) toegezegd om tegemoet te komen aan regionale inpassingswensen. Deze inpassingswensen worden meegenomen in een door de Stadsregio Rotterdam, op te stellen kwaliteitsprogramma. Voor wat betreft de wijdere omgeving van het tracé van de Blankenburgverbinding, het zuidelijke deel van Midden-Delfland, wordt het areaalverlies beperkt door gedeeltelijke overkapping van de verbinding. Daardoor wordt ook de invloed van de toekomstige verbinding (geluid, strooilight e.a.) op de omgeving beperkt, en daarmee ook het nadeel voor de recreatieve kwaliteit van het gebied.

Nadelige invloed van de verbinding, met name vanwege het niet overkapte deel, moet echter aanvaard worden. Afgewogen tegen het belang van de verbinding is dit nadeel aanvaardbaar geacht.

In de planuitwerkingsfase zullen ook de effecten op recreatieve (fiets-)routes in beeld worden gebracht. Er wordt veel belang gehecht aan het functioneel in stand houden van deze verbindingen. Dit wil overigens niet zeggen dat alle verbindingen langs dezelfde route kunnen blijven lopen.

Water

De Blankenburgverbinding kruist aan de zuidoever de primaire hoogwaterkering van het Waterschap Hollandse Delta en Rijkswaterstaat. Vervolgens kruist de NWO Het Scheur en vervolgens de primaire waterkering van het Hoogheemraadschap van Delfland. Op de noordoever doorsnijdt de Blankenburgverbinding de Aalkeetpolder. Bij het vaststellen van de Rijksstructuurvisie gaat de minister uit van het principe dat er geen significante verslechtering van de bestaande situatie van het watersysteem wordt veroorzaakt. De genoemde beleidsuitgangspunten voor het watersysteem zijn daarom ook van toepassing in de planuitwerkingsfase op het Project-MER voor het (O)TB en het uitwerken van het ontwerp in de realisatiefase. Eventuele negatieve effecten van de Blankenburgverbinding op de watersystemen zullen worden gecompenseerd.

In de regio leeft de wens de zwemwaterkwaliteit van de Krabbeplass verder te verbeteren. Initiatieven van derden hiertoe kunnen desgewenst worden opgenomen in het regionaal kwaliteitsprogramma. Voor dit kwaliteitsprogramma stelt het Rijk een Rijksbijdrage beschikbaar van €25 mln.

Omwonenden

Bijzondere aandacht trekken de ingediende zienswijzen van diegenen die wonen in het gebied waar de voorkeursvariant van de NWO geprojecteerd is, merendeels bewoners van de Zuidbuurt in Vlaardingen en Maassluis.

Omwonenden maken zich zorgen over het effect van de Blankenburgverbinding op hun directe leefomgeving, zowel tijdens de realisatiefase als na de ingebruikname, en over het effect op hun woonhuis of bedrijfspand.

Bij het ontwikkelen van de variant Krabbeplass-West is er naar gestreefd zo veel mogelijk de bestaande bebouwing te behouden. Op de noordoever is de ruimte dusdanig beperkt, dat dit helaas niet in alle gevallen voorkomen kan worden. Bij de nadere uitwerking zal aan de belangen van de nabije omwonenden nadrukkelijk aandacht worden gegeven.

Eén woning, een voormalige boerderij, in het zuidelijke deel van het tracé, nabij Rozenburg zal moeten wijken. Er is onvoldoende ruimte om het tracé hier zodanig op te schuiven dat deze boerderij kan worden gespaard. Dit heeft ertoe geleid dat deze boerderij, die eigendom is van de Staat der Nederlanden, zal moeten worden

afgebroken. De boerderij heeft geen monumentale status en is door de gemeente niet als beeldbepalend aangemerkt. De minister begrijpt dat dit de bewoners zwaar valt. Het Rijk zal zich inspannen om met bewoners tot een passende oplossing te komen.

Indien er schade ontstaat als gevolg van het Tracébesluit (zoals negatieve waardeontwikkeling of omzetschade) dan kan de benadeelde een verzoek tot vergoeding van schade indienen op grond van de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999. Dit kan vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De minister kent een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de benadeelde behoort te blijven en voor zover de schade niet op een andere manier verzekerd is.

Deel 2





Zienswijze 1

1. *Indiener denkt dat de aansluiting van de Azo op de Blankenburg-tunnel in zeer korte tijd een chaos wordt. Op de zuidoever ontstaat een samenvoeging van het verkeer waarvan de omvang niet is te overzien. Indiener vindt dat de visie daar aan voorbij gaat.*

Reactie 1

Op basis van de verkeersprognoses (bron: NRM West) kan worden aangenomen dat de Blankenburgtunnel met de nieuwe aansluitingen op de Azo en A15 het verkeer goed zal afwikkelen.

2. *Indiener vindt de aansluiting van de Azo op de Blankenburgtunnel te dicht bij de Beneluxtunnel komt. Daardoor ontstaat een ongezonde situatie voor de inwoners van Vlaardingen. Vooral omdat er het grootste deel van het jaar een westelijke wind staat.*

Reactie 2

Door de aanleg van de Blankenburgtunnel zal de hoeveelheid verkeer op de A4 afnemen, waardoor de lucht- en geluidbelasting t.g.v. de A4 afneemt. Uit het Plan-MER kan worden afgeleid dat de geluidbelasting in Vlaardingen desondanks zal toenemen. Globaal is bekeken met welke maatregelen de toename boven de wettelijke normen kan worden gemitigeerd. De luchtkwaliteit blijkt ongeveer gelijk. In de planuitwerkingsfase wordt een meer gedetailleerd onderzoek uitgevoerd.

3. *Indiener vindt de Oranjetunnel een betere oplossing omdat de A13 wordt ontlast en er in het Westland veel transportbedrijven zijn die rechtstreeks naar het zuiden rijden. Ook de Azo wordt ontlast. Indiener wijst op de financiële voordelen hiervan en het spreiden van verkeerstromen wat beter is voor het milieu. De aanleg van de Oranjetunnel loopt mee in de ontwikkelingen over 20 à 30 jaar. Er wordt nu al gesproken over de Maasvlakte 3.*

Reactie 3

Op de gestelde bereikbaarheidsdoelen scoort de Blankenburgverbinding vergelijkbaar of beter dan de Oranjeverbinding. De Blankenburgverbinding verwerkt 2x zo veel verkeer, is veel goedkoper en heeft een fors betere kosten-batenverhouding. Bij de afweging zijn ook de leefbaarheideffecten, kosten en het regioadvies betrokken. Dat alles afwegende heeft geresulteerd in het regionaal bestuurlijk advies en de bestuurlijke voorkeur van de minister van Infrastructuur en Milieu voor de Blankenburgverbinding, variant Krabbeplass-West.

4. *Indiener heeft zijn visie op de totale betere bereikbaarheid van het westelijke havengebied van Rotterdam, al 4 jaar geleden met Rijkswaterstaat besproken en later met Rotterdam Vooruit. Hij komt tot de conclusie dat men er eerst niets mee deed en later zelf met deze oplossing kwam. Plannen te over maar daden ontbreken. Ook de minister en de wethouder van Rotterdam schreef hij een brief met*

zijn visie, maar hij veronderstelt dat zij de brief niet te lezen hebben gekregen. Indiener is bereid nogmaals zijn totale visie ter tafel te brengen.

Reactie 4

De minister heeft in de Nota van Antwoord op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het project Nieuwe Westelijke Oeververbinding kennis genomen van het standpunt van de indiener. 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 en mogelijkheden voor verdere verbetering. De door de indiener 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.

Zienswijze 2

1. *Indiener vindt dat een kwalitatief goed netwerk wordt opgebouwd door eerst een groot raster aan te leggen en pas later de mazen te verkleinen. Vrijwel alle argumenten voor het Blankenburgtracé zijn gebaseerd op de huidige ontwikkelingen. Door deze werkwijze blijven mogelijkheden om 'het tij te keren' buiten beschouwing. Indiener vindt dat voor een goede overweging het meest Westelijke tracé als uitgangspunt moet worden genomen. Vanuit dit uitgangspunt kan worden bekeken hoe de verkeerstromen zo goed mogelijk van én naar dit Westelijke tracé kunnen worden geleid. Het rapport geeft overigens zelf aanleiding voor deze benadering omdat wordt aangegeven dat het goed mogelijk is, dat op termijn nog een nieuwe Westelijke Oeververbinding nodig kan zijn.*

Reactie 1

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. De minister kiest niet voor een theoretische benadering van het netwerk, maar voor het oplossen van voorziene problemen. Op alle bereikbaarheidsdoelen scoort de Blankenburgverbinding vergelijkbaar of beter dan de Oranjeverbinding. De Blankenburgverbinding verwerkt 2x zo veel verkeer, is veel goedkoper en heeft een fors betere kosten-batenverhouding. Daarnaast maken de leefbaarheideffecten, kosten en het regioadvies onderdeel uit van de afweging. Dat alles afwegende heeft geresulteerd in het regionaal bestuurlijk advies en de bestuurlijke

voorkeur van de minister van Infrastructuur en Milieu voor de Blankenburgverbinding, variant Krabbeplass-West.

2. *Een uitgangspunt van de OSV is het ontlasten van de Benelux-corridor en de Brienenoordcorridor omdat deze in de nabije toekomst waarschijnlijk overbelast zullen raken. Logischerwijze volgt als beste oplossing voor dit probleem een corridor dicht bij de huidige corridors. Bij dit uitgangspunt concentreren zich grote verkeersstromen rond concentraties van stedelijke bebouwing. Indiener vindt dit niet wenselijk. Een beter uitgangspunt zou zijn om de verkeersstromen zodanig te sturen dat zoveel mogelijk de concentraties met stedelijke bebouwing worden vermeden.*

Reactie 2

Het sturen van verkeersstromen kan slechts tot op zekere hoogte. De weggebruikers wonen en werken in de concentraties met stedelijke bebouwing. Dit zal in de toekomst op basis van de ambities van o.a. Rotterdam niet anders worden. Met het realiseren van een nieuwe oeververbinding in de buurt van de huidige corridor worden de verkeersproblemen het meest opgelost.

3. *Indiener vindt de afweging van maatschappelijke weerstanden onvoldoende. Elk plan voor een autosnelweg levert maatschappelijke weerstanden op. In het rapport wordt echter de weerstand van een betrekkelijk dunbevolkt gebied zonder autosnelweg op gelijke voet gesteld met die van een dichtbevolkt gebied dat al volledig omsloten is en volledig doorkruist wordt door 2 autosnelwegen. Een dergelijke weging is niet evenwichtig en daarom vindt hij dat de belangenafweging tussen de omwonenden van het Oranjetracé en die van het Blankenburgtracé niet in balans is.*

Reactie 3

Er is een brede participatie geweest in een intensief traject met zowel burgers en andere belanghebbenden zoals regionale overheden in de omgeving van de Blankenburgverbinding als de Oranjeverbinding. De afweging van alternatieve tracés heeft plaatsgevonden tussen kansrijke alternatieven voor het bereiken van de projectdoelstelling. Elementen als bevolkingsdichtheid zijn (een onderdeel van) een criterium om die afweging te onderbouwen.

4. *Naast de belasting van de Blankenburgtunnel wordt ook de belasting van de autosnelweg in Vlaardingen nog eens extra vergroot door de verbreding van de A20. Indiener vindt dit onverkooptbaar aan bewoners van dit gebied.*

Reactie 4

Door de realisatie van de Blankenburgtunnel wordt de A20 tot aan het Kethelplein drukker. Om dit verkeer goed te laten doorstromen wordt de A20 verbreed tussen de Blankenburgtunnel en afslag 9 (Vlaardingen Centrum) met een extra rijstrook. De verbreding van de A20 past binnen het huidige wegprofiel. In de vervolgfase (Tracébesluit) zal

de overlast van het extra verkeer voor de bewoners van dit gebied nader worden onderzocht. Er zullen indien daartoe de noodzaak blijkt, nadere maatregelen worden genomen ter beperking van hinder voor omwonenden.

5. *Greenport Westland is een slecht ontsloten gebied met zowel overdag als 's nachts veel vrachtverkeer. Indiener vindt dat een keuze voor de Blankenburgtunnel, de slechte ontsluiting van dit gebied in stand houdt. Het rapport geeft terecht aan dat bij een keuze voor de Oranjebetunnel de Veilingroute zwaarder wordt belast. Als deze keuze echter wordt vergezeld met een verlenging van het tracé door een directe en ongehinderde verbinding met de A4 richting Amsterdam, worden meerdere doelen gerealiseerd:*

- *directe ontsluiting Mainport Rotterdamse haven in Noordelijke richting*
 - *directe ontsluiting Westland in Noordelijke en Zuidelijke richting*
 - *zonder belasting van het stedelijk gebied Rijnmond*
 - *ontlasting Brienenoord- en Beneluxcorridor*
- Indiener vindt het beter om hiervoor nog even door te sparen.*

Reactie 5

Het verruimen van de capaciteit op de verbinding tussen de A4 en de A20 via het Westland beïnvloedt het gebruik, en daarmee de conclusies t.a.v. het doelbereik van een Blankenburg- of Oranjeverbinding niet. Wel heeft een dergelijke capaciteitsuitbreiding uiteraard effecten op de routekeuzes in het Westland zelf. Op alle bereikbaarheidsdoelen scoort de Blankenburgverbinding vergelijkbaar of beter dan de Oranjeverbinding. De Blankenburgtunnel verwerkt 2x zo veel verkeer, is veel goedkoper en heeft een fors betere kosten-batenverhouding. Daarnaast maken de leefbaarheids-effecten, kosten en het regioadvies onderdeel uit van de afweging. Dat alles afwegende heeft geresulteerd in het regionaal bestuurlijk advies en de bestuurlijke voorkeur van de minister van Infrastructuur en Milieu voor de Blankenburgverbinding, variant Krabbeplass-West.

Zienswijze 3

1. *In de OSV wordt aangegeven dat de veerpont Rozenburg-Maassluis in de vaart blijft. Indiener verwacht dat bij in gebruik name van Blankenburgtunnel, de hoeveelheid autoverkeer dat nog van de pont gebruik maakt aanzienlijk zal afnemen. Daarmee wordt de exploitatie van de pont in de huidige vorm negatiever. Indiener vraagt aan te geven hoe de kwaliteit van de veerpont, vooral voor de dienstregeling voor fietsers, gegarandeerd wordt over langere periode?*

Reactie 1

Het handhaven van de veerverbinding tussen Rozenburg en Maassluis is een van de uitgangspunten bij het onderzoek. De provincie Zuid-Holland is de minister van de veerpont Rozenburg-Maassluis en gaat over de instandhouding van de pont.

2. *Indiener vraagt of eventuele exploitatietekorten voor de veerpont Rozenburg-Maassluis, bij minder gebruik van de pont door de komst van de Blankenburgtunnel, meegenomen zijn in de kosten-batenanalyse?*

Reactie 2

Macro-economisch gezien vallen de eventuele exploitatietekorten onder de herverdelingseffecten en worden niet meegenomen in de kosten-baten analyse.

3. *In de OSV wordt aangegeven dat er geen fietsvoorziening bij de Blankenburgtunnel wordt voorzien. Indiener vraagt of het mogelijk is, indien de kwaliteit van de veerpont niet kan worden gegarandeerd, voorzieningen bij de tunnel te treffen, die het eenvoudig realiseren van een fietsverbinding via de tunnel mogelijk maken.*

Reactie 3

Het handhaven van de veerverbinding tussen Rozenburg en Maassluis is een van de uitgangspunten bij het onderzoek. De Rijksstructuurvisie bevat daarom geen langzaamverkeerverbinding in de Blankenburgtunnel.

Wensen zijn geuit voor de aanleg van een langzaamverkeerverbinding in de Blankenburgtunnel. De regio is primair verantwoordelijk voor het langzaamverkeernetwerk. Het rijk zal hier dan ook geen zelfstandig onderzoek naar doen. Mocht de regio hiervoor een onderzoek uitvoeren, dan zal Rijkswaterstaat op verzoek van de regio bijdragen leveren aan dit onderzoek. Rijkswaterstaat kan daarbij helpen om de technische mogelijkheden en kosten hiervan in kaart te brengen. Op basis van een dergelijk onderzoek kunnen de verantwoordelijke overheden (provincie, stadregio en gemeenten) de kosten kunnen afwegen tegen de behoefte aan een verbinding. De dekking van de meerkosten van een langzaamverkeerverbinding in de tunnel is een verantwoordelijkheid van deze bevoegde gezagen.

4. *Indiener vraagt of de kosten voor mitigatie zoals voor de Rietputten zijn meegenomen in de kosten-batenanalyse. Indien dit niet het geval is, hoe wordt deze mitigatie dan gerealiseerd?*

Reactie 4

De kosten van natuurcompensatie volgens het provinciaal natuurcompensatiebeginsel maken onderdeel uit van de kostenraming en daarmee van de kosten-batenanalyse.

Zienswijze 4

1. *Indiener vraagt aandacht voor het historisch erfgoed van gemeente Rozenburg. Op het geplande tracé van de Blankenburgtunnel staat aan Rozenburgse zijde een boerderij uit 1826. Samen met een bijbehorend woonhuisje is dit het laatste overgebleven historisch erfgoed van het dorpje Blankenburg. Indiener vraagt - net als bij de aanpassing van de route tussen Vlaardingen en Maassluis voor natuurbehoud - aan de Rozenburgse kant de route aan te passen*

voor het behoud van een historische boerderij uit 1826? Hij wijst erop dat in de Rotterdam (tussen 1958 - 1965) ook al veel is verdwenen in het belang van de welvaart. Hij vraagt zich af of sinds die tijd er niets van geleerd is en het laatste stukje historie moet verdwijnen.

Reactie 1

Er is onvoldoende ruimte om het tracé hier zodanig op te schuiven dat deze boerderij kan worden gespaard. De keuze van de minister voor het Blankenburgtracé is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen. Dit staat uitgebreid beschreven in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie. Dit heeft ertoe geleid dat deze boerderij, die overigens eigendom is van de Staat, zal moeten worden afgebroken. Het gaat hier weliswaar om een oude boerderij, maar deze heeft geen monumentale status en is ook niet door de gemeente als beeldbepalend aangemerkt.

2. *Indiener gaat ervan uit dat er in de toekomst grote verkeersstromen zijn van en naar de Maasvlakte. Hij vindt dat om drukte te voorkomen, de verkeersstromen van boven de Waterweg en van onder de Waterweg zo lang mogelijk uit elkaar moeten worden gehouden voordat ze de Maasvlakte bereiken. Voeg ze pas samen, zo dicht mogelijk bij het te bereiken eindpunt. Indiener denkt dat daarom de Oranjetunnel de beste keuze is.*

Reactie 2

Naast het bereikbaarheidsdoel om te zorgen voor een goede ontsluiting van het haven industrieel complex (o.a. Maasvlakte) zijn er nog drie andere bereikbaarheidsdoelen gesteld, te weten: Beneluxcorridor, Greenport Westland en A4 als bereikbaarheidsas in de Randstad. Op alle bereikbaarheidsdoelen scoort de Blankenburgverbinding vergelijkbaar of beter dan de Oranjeverbinding. De Blankenburgverbinding verwerkt 2x zo veel verkeer, is veel goedkoper, en heeft een fors betere kosten-batenverhouding. Daarnaast maken de leefbaarheidseffecten, kosten en het regioadvies onderdeel uit van de afweging. Dat alles afwegende heeft geresulteerd in het regionaal bestuurlijk advies en de bestuurlijke voorkeur van de minister van Infrastructuur en Milieu voor de Blankenburgverbinding, variant Krabbepas-West.

Zienswijze 5

1. *Indiener vindt dat in de motivering voor de Blankenburgtunnel - Oranjetunnel geen voordelen worden genoemd voor de Oranjetunnel.*

Reactie 1

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie worden verschillende voordelen van de Oranjetunnel t.o.v. de Blankenburgtunnel genoemd. Bijvoorbeeld de geboorde Oranjetunnel levert geen belemmeringen op voor de doorvaart tijdens de

aanleg, terwijl de afgezonken Blankenburgtunnel dat wel doet. In het algemeen zijn de voordelen van de Blankenburgtunnel groter dan de voordelen van de Oranjetunnel (zie het Deelrapport Maatschappelijke Kosten Batenanalyse).

2. *Indiener ziet als voordeel van de Oranjetunnel dat voor de bewoners van westelijk Voorne in geval van een calamiteit op de Maasvlakte of vanuit zee, waarbij de Thomassentunnel ontoegankelijk is, er een vluchtroute is richting het Westland. In de huidige situatie zijn er twee vluchtroutes: de Haringvlietdam en de Wellebrug richting Heenvliet. Dit vindt indiener niet comfortabel.*

Reactie 2

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. Een extra vluchtroute voor Voorne-Putten is geen doelstelling van het project Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Een extra oeververbinding biedt wel meer mogelijkheden voor evacuatie bij een calamiteit. Zowel de Oranjetunnel als de Blankenburgtunnel verbetert de bestaande situatie, de mate waarin hangt af van de locatie van de evacuatie.

Zienswijze 6

1. *Indiener is bezorgd over geluidoverlast tijdens de bouw en vooral daarna ten gevolge van het verkeer.*

Reactie 1

In het geluidonderzoek in de planuitwerkingsfase wordt een gedetailleerd onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting na ingebruikname van de weg. Hoewel altijd wordt getracht de hinder tijdens de aanleg zoveel mogelijk te beperken, is dit onvermijdelijk. De afwegingen met betrekking tot geluidhinder tijdens de bouw komen in de besluitvorming rondom bouw- en APV-vergunningen aan de orde.

2. *Indiener is bezorgd over verzakking van zijn nieuwbouwhuis. Hij vraagt of het mogelijk is om preventief door een expert zijn huis te laten onderzoeken vóór de bouw, zodat eventuele schade na de bouw aantoonbaar is.*

Reactie 2

Woningen waaraan mogelijk schade ontstaat ten gevolge van bouwwerkzaamheden, worden vooraf geïnventariseerd. Er vindt in die gevallen voorafgaande aan de realisatie van de weg een opname van de bouwkundige staat van de woningen plaats.

Zienswijze 7

1. *Indiener vindt de Blankenburgtunnel vooralsnog niet nodig. Als de A4 aangesloten is op de A12 dan heeft de Beneluxtunnel voldoende capaciteit, temeer daar de toename van verkeer zeer onzeker is: er is een overcapaciteit voor overslaggoederen en het duurt nog lang*

voordat de Tweede Maasvlakte extra verkeer genereert. Misschien duurt het wel 20 tot 30 jaar of langer voordat de Tweede Maasvlakte vol is bezet. De afvoer van goederen via de binnenvaart zal, vanwege de files, zeker toenemen. Door aansluiting op het Duitse spoornet zal het goederenvervoer per rail toenemen.

Reactie 1

Uit de analyses van Rotterdam Vooruit blijkt de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (anders dan de zienswijze betoogt) juist noodzakelijk om de ontsluiting van de Rotterdamse Haven en de bereikbaarheid van de regio nu op te vangen. Daarbij is rekening gehouden met de verwachte ontwikkelingen in de ingebruikname van Maasvlakte 2 en in het goederenvervoer per binnenvaart en per spoor.

2. *Indiener vindt de Oranjetunnel beter wanneer deze rechtstreeks via de verlengde veilingroute wordt aangesloten op de A12. Het verkeer uit het Westland en van de Ferry wordt dan afgebogen en gaat niet richting Rotterdam. Als dit niet gebeurt dan komt dit verkeer bij het Kethelplein samen met het verkeer uit de Beneluxtunnel. Ook de A20 bij Rotterdam zal worden ontlast en krijgt het Westland eindelijk een betere verkeersregeling, dan wordt bijvoorbeeld het verkeersinfarct bij Westerlee opgelost.*

Reactie 2

Het verruimen van de capaciteit op de verbinding tussen de A4 en de A20 via het Westland beïnvloedt het gebruik, en daarmee de conclusies t.a.v. het doelbereik van Blankenburg- of Oranjeverbinding niet. Wel heeft een dergelijke capaciteitsuitbreiding uiteraard effecten op de routekeuzes in het Westland zelf. Een verbinding naar de A12 levert bovendien problemen op de A12 tussen het Prins Clausplein en Zoetermeer. Op alle bereikbaarheidsdoelen scoort de Blankenburgverbinding vergelijkbaar of beter dan de Oranjeverbinding. De Blankenburgtunnel verwerkt 2x zo veel verkeer, is veel goedkoper en heeft een fors betere kosten-batenverhouding. Daarnaast maken de leefbaarheidsaspecten, kosten en het regioadvies onderdeel uit van de afweging. Dat alles afwegende heeft geresulteerd in het regionaal bestuurlijk advies en de bestuurlijke voorkeur van de minister van Infrastructuur en Milieu voor de Blankenburgverbinding, variant Krabbeplass-West.

3. *Indiener is van mening dat de Blankenburgtunnel de groene zone tussen Vlaardingen en Maassluis zwaar zal aantasten met extra luchtverontreiniging voor de bewoners in de Zuidbuurt (Maassluis). De gezondheidsaspecten van de bewoners zal er niet beter op worden. Ook de Krabbeplass bij Vlaardingen wordt aangetast.*

Reactie 3

Het project is opgenomen in het Nationaal Programma Luchtkwaliteit, wat zorg draagt dat overal in Nederland tijdig en blijvend aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan. Dat betekent overigens wel dat

in het gebied waar nu geen rijksweg loopt de concentraties hoger zullen worden dan nu (=achtergrondwaarde). De verkeersbijdrage voor stikstofdioxide is ordegrrootte 10-15% en voor fijn stof (PM₁₀) ca 2-3%.

4. *Indiener is van mening dat door de Blankenburgtunnel de huizenprijzen van de aangrenzende wijken van Vlaardingen en Maassluis onder druk komen te staan. Bewoners mogen niet worden geschaad vanwege de financiële belangen van het Havenbedrijf en van het Rijk bij de Tweede Maasvlakte.*

Reactie 4

Indien er schade ontstaat als gevolg van het Tracébesluit (negatieve waardeontwikkeling) dan kan de benadeelde een verzoek tot vergoeding van schade indienen op grond van de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999. Dit kan vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De minister kent een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de benadeelde behoort te blijven en voor zover de schade niet op een andere manier verzekerd is.

Zienswijze 8

1. *Indiener vindt dat in het rapport er te weinig aandacht is voor het milieuaspect.*

Reactie 1

In hoofdstuk 6 van het Plan-MER NWO zijn de milieuthema's zoals lucht, geluid, gezondheid en natuur op hoofdlijnen beschreven. In het deelrapport E, Effectenonderzoek zijn deze thema's in detail uitgewerkt.

2. *Het voorkeurtracé heeft niet de voorkeur van indiener omdat de A15 niet voldoende wordt ontlast. Het laatste stukje van de A15 in de richting van Rotterdam wordt naar de mening van indiener drukker omdat links- of rechtsom, dit stuk weg moet worden genomen. Indiener geeft daarom de voorkeur aan het Oranjetracé.*

Reactie 2

De A15 wordt zowel bij een Oranjetunnel als een Blankenburgtunnel ontlast. Bij realisatie van de Blankenburgverbinding wordt het gedeelte tussen de Blankenburgtunnel en het knooppunt Benelux (A4) meer ontlast dan bij een Oranjetunnel. Alleen het gedeelte op de A15 tussen de N57 en de aansluiting met de Blankenburgtunnel wordt drukker bij realisatie van een Blankenburgverbinding. Deze toename van verkeer leidt niet tot congestie op de A15.

3. *Indiener vraagt hoe wordt omgegaan met het langzaam verkeer, omdat hiervoor in het voorkeurstracé geen ruimte is.*

Reactie 3

Het handhaven van de veerverbinding tussen Rozenburg en Maassluis is een van de uitgangspunten bij het onderzoek. De Rijksstructuurvisie bevat daarom geen langzaamverkeer-verbinding in de Blankenburgtunnel.

Zienswijze 9

1. *Indiener is van mening dat er bij de tunnel een fietstunnel moet worden gemaakt.*

Reactie 1

Het handhaven van de veerverbinding tussen Rozenburg en Maassluis is een van de uitgangspunten bij het onderzoek. De Rijksstructuurvisie bevat daarom geen langzaamverkeer-verbinding in de Blankenburgtunnel.

Zienswijze 10

1. *Indiener vindt het bezwaarlijk dat er geen fietstunnel komt bij de Blankenburgtunnel. Zeker in het geval van calamiteiten is men eerder met de fiets weg dan met de auto. Daarbij komt dat de boten niet altijd varen en maar een beperkte capaciteit hebben.*

Reactie 1

Het handhaven van de veerverbinding tussen Rozenburg en Maassluis is een van de uitgangspunten bij het onderzoek. De Rijksstructuurvisie bevat daarom geen langzaamverkeer-verbinding in de Blankenburgtunnel.

De regio is primair verantwoordelijk voor het langzaamverkeernetwerk. Het rijk zal hier dan ook geen zelfstandig onderzoek naar doen. Mocht de regio hiervoor een onderzoek uitvoeren, dan zal Rijkswaterstaat op verzoek van de regio bijdragen leveren aan dit onderzoek. Rijkswaterstaat kan daarbij helpen om de technische mogelijkheden en kosten hiervan in kaart te brengen. Op basis van een dergelijk onderzoek kunnen de verantwoordelijke overheden (provincie, stadregio en gemeenten) de kosten kunnen afwegen tegen de behoefte aan een verbinding. De dekking van de meerkosten van een langzaamverkeersverbinding in de tunnel is een verantwoordelijkheid van deze bevoegde gezagen.

Zienswijze 11

1. *Indiener stelt het op prijs als er een fietstunnel wordt meegenomen in de plannen voor de Blankenburgtunnel. Dit in verband met de veiligheid van de ontsluiting van de Rozenburgers en voor het bevorderen van een gezond woon-, werk- en recreatieverkeer.*

Reactie 1

Het handhaven van de veerverbinding tussen Rozenburg en Maassluis is een van de uitgangspunten bij het onderzoek. De Rijksstructuurvisie bevat daarom geen langzaamverkeerverbinding in de Blankenburgtunnel.

De regio is primair verantwoordelijk voor het langzaamverkeernetwerk. Het rijk zal hier dan ook geen zelfstandig onderzoek naar doen. Mocht de regio hiervoor een onderzoek uitvoeren, dan zal Rijkswaterstaat op verzoek van de regio bijdragen leveren aan dit onderzoek. Rijkswaterstaat kan daarbij helpen om de technische mogelijkheden en kosten hiervan in kaart te brengen. Op basis van een dergelijk onderzoek kunnen de verantwoordelijke overheden (provincie, stadregio en gemeenten) de kosten kunnen afwegen tegen de behoefte aan een verbinding. De dekking van de meerkosten van een langzaamverkeerverbinding in de tunnel is een verantwoordelijkheid van deze bevoegde gezagen.

Zienswijze 12

1. *Indiener heeft voorkeur voor het Oranjetracé omdat: er direct aansluiting is naar het strand (i.p.v. het Dijktracé); vanaf de veerboot direct een keuze kan worden gemaakt voor noord- of zuid tracé; er een betere ontsluiting komt voor strandgangers, toeristen richting Hoek vanaf de veerboot en uit de Kop van het Rijnmondgebied (voor de toekomst) en later ook voor de eilandring. Indiener vindt dat de Blankenburgtunnel altijd nog veel later kan. Het Oranjetracé is later zeker nodig, dus waarom die niet eerst proberen en verder afwachten.*

Reactie 1

Op alle bereikbaarheidsdoelen scoort de Blankenburgverbinding vergelijkbaar of beter dan de Oranjeverbinding hij verwerkt 2x zo veel verkeer, terwijl hij veel goedkoper is en een fors betere kosten-batenverhouding heeft, Daarnaast maken de leefbaarheideffecten, kosten en het regioadvies onderdeel uit van de afweging. Dat alles afwegende heeft geresulteerd in het regionaal bestuurlijk advies en de bestuurlijke voorkeur van de minister van Infrastructuur en Milieu voor de Blankenburgverbinding, variant Krabbeplass-West.

Zienswijze 13

1. *Er is bij de 3 tunnelvarianten geen afweging gemaakt over de invloed van de kromtestraal op de verkeersveiligheid noch over*

de hellinghoek van het wegprofiel. Door het eigen gewicht komen vrachtwagens soms met meer dan 100 km/h de tunnel in en de kromte van de tunnelbuis is dan volgens Indiener belangrijk.

Reactie 1

In de planuitwerkingsfase zal een nadere detaillering van het wegontwerp plaatsvinden. Uitgangspunt is een veilig wegontwerp, dat voldoet aan de vigerende ontwerpregels voor boogstralen, hellingshoeken, etc.

2. *Indiener beveelt een fietstunnel aan om (continu)werknemers en scholieren een kortere route aan te bieden.*

Reactie 2

Het handhaven van de veerverbinding tussen Rozenburg en Maassluis is een van de uitgangspunten bij het onderzoek. De Rijksstructuurvisie bevat daarom geen langzaamverkeerverbinding in de Blankenburgtunnel.

De regio is primair verantwoordelijk voor het langzaamverkeernetwerk. Het rijk zal hier dan ook geen zelfstandig onderzoek naar doen. Mocht de regio hiervoor een onderzoek uitvoeren, dan zal Rijkswaterstaat op verzoek van de regio bijdragen leveren aan dit onderzoek. Rijkswaterstaat kan daarbij helpen om de technische mogelijkheden en kosten hiervan in kaart te brengen. Op basis van een dergelijk onderzoek kunnen de verantwoordelijke overheden (provincie, stadregio en gemeenten) de kosten kunnen afwegen tegen de behoefte aan een verbinding. De dekking van de meerkosten van een langzaamverkeerverbinding in de tunnel is een verantwoordelijkheid van deze bevoegde gezagen.

3. *Indiener wijst erop dat het niet realiseren op korte termijn van de Blankenburgtunnel betekent dat nog langer de evacuatieleroute voor Rozenburgers beperkt blijft.*

Reactie 3

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. Volgens huidige planning kan de Blankenburgtunnel in 2022 worden opengesteld.

Zienswijze 14

1. *Volgens indiener kan het Scoutcentrum niet op de huidige locatie worden gehandhaafd. De milieueffecten van de inpassing van de Blankenburgtunnel op de Noordkant van de A20, tussen Vlaarding Centrum en de aansluiting met het nieuwe tracé (direct aangrenzend ligt het scout centrum) zijn zo groot, dat de jeugd last krijgt van de toenemende mate van fijnstof en geluidsoverlast. De jeugd aan dergelijke elementen blootstellen is onverantwoord.*

Reactie 1

Het scoutcentrum is volgens de wet geen gevoelige bestemming. De eventuele consequenties die de eigenaar/

beheerder wil verbinden aan een hogere milieubelasting van deze locatie worden niet gemitigeerd of gecompenseerd in het kader van het vigerende wetgeving inzake luchtkwaliteit of geluidshinder.

2. *Op wettelijke gronden kan het Scoutcentrum de overheid niet aansprakelijk stellen omdat jeugdaccommodaties niet onder de compensatieregeling vallen. Indiener vraagt via deze weg aan de minister, financiële compensatie om een verplaatsing van het scout centrum te realiseren.*

Reactie 2

Indien er schade ontstaat als gevolg van het Tracébesluit (negatieve waardeontwikkeling) dan kan de benadeelde een verzoek tot vergoeding van schade indienen op grond van de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999. Dit kan vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De minister kent een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de benadeelde behoort te blijven en voor zover de schade niet op een andere manier verzekerd is. Voor verplaatsing van het Scoutcentrum ten gevolge van de verbreding van de A20 bestaat geen noodzaak.

3. *In de OSV wordt geen melding gemaakt van maatregelen om het nationale natuurgebied Aalkeet-Buitenpolder te beschermen tegen geluidhinder door de aanleg van de Blankenburgtunnel. De Aalkeet-Buitenpolder maakt deel uit van de ecologische Hoofdstructuur en valt daarom onder de bepalingen van de Wet milieubeheer. Indiener vindt dat dit in de OSV onvoldoende is onderkend.*

Reactie 3

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur op alle varianten in beeld gebracht. Daarbij zijn ook de geluidseffecten in relatie tot de EHS-gebieden meegenomen. De keuze van de minister voor de variant Blankenburgtunnel is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen (waaronder ook de kosten en baten). In de volgende fase (planuitwerking) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgtunnel. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied, maar ook op landschapsniveau om effecten te voorkomen of te verminderen.

4. *In de Wet milieubeheer geldt voor het nationale natuurgebied Aalkeet-Buitenpolder een streefwaarde van 50 dB en een maximale ontheffingswaarde van 65 dB sinds de laatste wetwijziging. Daarmee is volgens indiener geen rekening gehouden in de OSV waardoor een wetsoverschrijding zal ontstaan. Omdat de wettelijke normen gewijzigd zijn overschrijdt de geluiddruk nu al deze waarde in de zone van de weg zoals gedefinieerd in de wet. Uit de geluidkaart van het geprojecteerde wegtracé van de*

Blankenburgtunnel is duidelijk dat nu en in de toekomst niet alleen de wettelijke streefwaarde, maar ook de maximale ontheffingswaarden overschreden worden. Het huidige geluidplafond in het geluidregister geeft een verkeerde maximale waarde aan voor dit wegvak, waardoor het rapport van TNO niet klopt en de overschrijdingen niet zijn opgemerkt. Het wegvak langs de A20 waarom het gaat loopt ongeveer van Rijksdriehoek coördinaat 79690-437631 tot 81057-437330. Indiener verzoekt de weg daar aan te leggen binnen de wettelijke normen en het geluidregister aan te laten passen.

Reactie 4

De normen zoals genoemd in de Wet Milieubeheer gelden alleen voor geluidgevoelige objecten. Het natuurgebied is geen geluidgevoelig object, waardoor de Wet Milieubeheer niet van toepassing is. De geluidproductieplafonds (GPP's) gelden alleen voor bestaande wegen en moeten voor nieuwe rijkswegen worden vastgesteld. Dat gebeurt nadat het Tracébesluit (met onderliggend een gedetailleerd akoestisch onderzoek) is genomen. Ook voor het natuurgebied langs de nieuwe verbinding worden de GPP's vastgesteld. Deze vallen echter buiten de toetsing van geluidgevoelige objecten.

Het klopt dat onlangs, op 20 juni jongstleden, er GPP's zijn aangepast. Dit betreft echter niet het wegvak dat indiener noemt, maar oostelijk gelegen aangrenzende wegvak. De wijziging betreft het opnemen van een saneringsscherm in het geluidregister. Hierdoor vallen de GPP's voor dit wegvak ten zuiden van de weg iets lager uit en ten noorden van de weg iets hoger. Uiteraard zal deze correctie worden meegenomen bij het vaststellen van de geluidwerende voorzieningen.

5. *In het plangebied van de Blankenburgtunnel liggen het Scoutcentrum Vlaardingen en de Volkstuinen Broekpolder naast elkaar. Het Scoutcentrum is de thuisbasis voor 600 scoutingleden en het volkstuincomplex voor 130 gezinnen. Op beide locaties, die niet meegenomen zijn in de emissieberekeningen, gaat een overschrijding van de NO_x concentratie plaatsvinden, die niet gesignaleerd is in de bijbehorende MER rapportage. Op grond van de toelichting in het rapport van TNO dat integraal onderdeel uitmaakt van de OSV, concludeert indiener dat de NO_x concentratie boven de wettelijke norm van 40 microgram komt in het gebied langs de A20 waar het Scoutcentrum ligt.*

Reactie 5

De conclusie dat de NO_x-concentratie boven de wettelijke norm van 40 microgram per m³ uitkomt is niet juist, omdat de wettelijke norm geldt voor stikstofdioxide en niet voor NO_x. Tussen NO_x (stikstofdioxide = NO₂ en NO = stikstofmonoxide) en ozon bestaat een fotochemisch evenwicht, wat inhoudt dat in de omgevingslucht NO en NO₂ voortdurend in elkaar worden omgezet; een en ander afhankelijk van de beschikbaarheid van ozon. De concentratie van NO₂ zal altijd lager zijn dan die van NO_x.

6. Het Scoutcentrum Vlaardingen en de Volkstuinen liggen tussen een 5 meter hoge geluidmuur aan de zuidzijde en een dijklichaam van 3,5 meter aan de noordzijde waardoor de concentratie verdunning er veel minder snel verloopt. Turbulentie van het verkeer dat normaal gesproken voor verdunning zorgt treedt hierdoor veel minder op. Indiener kan op basis van de OSV enigszins de NO_x concentratie beoordelen maar dat geldt niet voor de andere emissie typen, zoals fijnstof, $\text{PM}_{2,5}$ en PM_{10} etc., waarvoor ook grenswaarden gelden in de Wet milieubeheer. Door het ontbreken van rapportage hierover is het niet constateerbaar en ook niet verifieerbaar dat er geen wettelijke grenzen worden overschreden. Indiener vindt het zeer aannemelijk dat bij de aanleg van de Blankenburgtunnel en door toename van binnenvaart en vrachtverkeer, de NO_x grenswaarden overschreden worden, gelet op de al heersende belasting voor NO_x . Indiener verzoekt de minister om een detailrapportage over de emissies die de Blankenburgtunnel ter plaatse gaat veroorzaken en aan te geven, indien grenswaarden worden overschreden, welke compenserende maatregelen er worden genomen.

Reactie 6

In de kaartenbijlage behorende bij het Plan-MER NWO, Deelrapport E: Effectenonderzoek (MER) Bijlage A zijn diverse afbeeldingen opgenomen met de concentraties aan fijn stof. Hieruit blijkt duidelijk dat de concentraties ter hoogte van de Scouting ruimschoots onder de normen blijven. De afbeelding waaraan wordt gerefereerd heeft te maken met de uitstoot van stikstofoxiden i.v.m. de berekening van de stikstofdepositie.

7. Uit het Plan-MER NWO, deelrapport E bijlage B Hoofdstuk 8, maatregelen in het kader van geluidproductieplafonds krijgt indiener geen goed inzicht in de effecten en maatregelen omdat de bijbehorende kaarten niet voorzien zijn van een legenda en van een duidelijke omschrijving wat de kaart inhoudt. Daardoor zijn de maatregelen niet te volgen en te beoordelen. Daarnaast worden van de referentiepunten met een te hoge gevelbelasting onvoldoende geografische gegevens beschikbaar gesteld zodat de ligging ervan niet kan worden bepaald.

Reactie 7

Eén van de doelen van het Plan-MER is om aan te tonen of de alternatieven en varianten maakbaar zijn. M.a.w. kunnen negatieve akoestisch effecten door maatregelen worden beperkt. In de kaartjes van genoemde bijlage zijn de maatregelen met rode lijnen weergegeven. Ook de referentiepunten zijn bij benadering weergegeven. Voor het Plan-MER is dit detailniveau voldoende.

In de planuitwerkingsfase wordt het onderzoek gedetailleerd uitgevoerd. Op dat moment wordt ook duidelijk wat de gevolgen zijn voor individuele woningen.

8. In het Plan-MER NWO, deelrapport E bijlage B mist de emissie van de NO_x , $\text{PM}_{2,5}$ en PM_{10} en andere in de Wet milieubeheer genoemde

stoffen die door het wegverkeer wordt veroorzaakt. Indiener vindt dat ten minste voor de meetpunten langs de weg, deze gegevens beschikbaar moeten zijn.

Reactie 8

Bepalend voor de luchtkwaliteit zijn de concentratienormen. In de kaartenbijlage zijn de concentraties voor stikstofdioxide en fijn stof opgenomen. In de concentratieberekeningen is de emissie van de genoemde stoffen meegenomen. De emissie is berekend door het aantal motorvoertuigen te vermenigvuldigen met de uitstoot per voertuig per kilometer. Lokale meetgegevens van de berekende stoffen zijn niet beschikbaar. Wel wordt gebruik gemaakt van de meetgegevens afkomstig van het landelijk meetnet van het RIVM. Deze gegevens worden gebruikt om landelijk de achtergrondconcentratie vast te stellen. Dit zijn de zogenaamde GCN kaarten die input vormen voor berekeningen met de monitoringstool. Deze monitoringstool vormt het rekenhart van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

9. Indiener vindt dat het Plan-MER NWO, deelrapport E bijlage B, geen inzicht geeft in wel en geen geluidgevoelige bestemmingen. Hierdoor is het niet mogelijk te controleren of er fouten zijn gemaakt. Er zijn bij indiener locaties bekend die zondermeer geluidgevoelig zijn, maar die niet als zodanig onder de loep zijn genomen.

Reactie 9

In het rekenmodel zijn gegevens over de gebouwde omgeving, afkomstig uit datasets die beschikbaar zijn gesteld door de gemeenten, opgenomen. Gelet op het detailniveau van de berekeningen heeft geen check plaatsgevonden of er geluidgevoelige objecten ontbreken. In de planuitwerkingsfase zal deze controle wel plaatsvinden en zullen alle objecten die als geluidgevoelig zijn aangemerkt ook in het onderzoek betrokken worden.

10. Indiener vindt de tekortkomingen in het Plan-MER NWO, deelrapport E bijlage B zo ernstig dat de conclusies op hoofdlijnen niet meer te onderbouwen zijn. Indiener verzoekt de minister de rapportage zodanig aan te passen dat het de toets der wetenschappelijke kritiek kan doorstaan. Indiener verzoekt dit onderdeel opnieuw ter visie aan te bieden, zodat hij alsnog de gelegenheid krijgt zijn zienswijze kenbaar te maken.

Reactie 10

Het Plan-MER, en ook bijbehorend deelrapport E, bijlage B, is opgesteld volgens de hiervoor geldende richtlijnen en voldoet aan de daaraan te stellen eisen. Het deelrapport, bijlage B, wordt daarom niet aangepast en evenmin opnieuw ter inzage gelegd.

11. Uit de OSV wordt niet duidelijk of er maatregelen getroffen worden om het openbare recreatiegebied de Krabbepas te beschermen tegen geluidhinder. Op grond van de geluidkaart is zichtbaar dat het

gebied wordt overspoeld met verkeersgeluid. Omdat geluid minder wordt gedempt boven water, is het in deze grove kaart niet goed te zien aan welke geluidbelasting de recreanten worden blootgesteld. Het is het enige buitenzwemwater in de stad en daarom van groot belang voor de inwoners. Indiener schat, op basis van eigen metingen en ervaring, de geluiddruk in de buurt komt van 63-65 dB, wat de recreatie in dit gebied de functie geeft van picknicken in de wegberm. Het geluid komt dadelijk ook van twee kanten en samen met de emissies wordt het gebied rond de Krabbeplas ongeschikt om verder te ontwikkelen als zwemgelegenheid en recreatieterrein. Hierbij verzoekt indiener de minister om opheldering van de milieusituatie rond de Krabbeplas en verneemt hij graag wat de minister van plan is te doen aan deze situatie.

Reactie 11

Het recreatiegebied de Krabbeplas is geen geluidgevoelige bestemming en hier gelden niet de normen uit de Wet Milieubeheer. Dit betekent dat er principe geen maatregelen zullen worden getroffen om geluidhinder in het recreatiegebied tegen te gaan. Het is op dit moment niet mogelijk om exact te bepalen welke maatregelen worden getroffen voor de verderop gelegen woningen. Dit zal duidelijk worden bij uitwerking van het Ontwerp Tracébesluit.

12. In het recreatiegebied de Krabbeplas is er een 3x zo hoge uitstoot van schadelijke gassen en fijnstof door een toename van het verkeer, waarover in de milieurapportage onvoldoende gegevens zijn te vinden. Uit berekeningen valt af te leiden dat met de aanleg van het tracé de Europese normen voor maximale blootstellingen van mensen worden overschreden, met name door de hoge concentraties aan de tunnelmond van de overkapping en de overwegend ZW wind. De emissies samen met de geluidoverlast maakt dat het gebied rond de Krabbeplas ongeschikt is om verder te ontwikkelen als zwemgelegenheid en recreatieterrein. Hierbij verzoekt indiener de minister om opheldering van de milieusituatie rond de Krabbeplas en verneemt hij graag wat de minister van plan is te doen aan deze situatie.

Reactie 12

De aanleg van de Blankenburgtunnel leidt niet tot overschrijdingen van de normen. Bij de tunnelmonden zullen de concentraties hoger uitvallen, maar op de plaatsen waar de luchtkwaliteit moet worden getoetst wordt aan de normen voldaan. Jaarlijks worden met de monitoringstool berekeningen uitgevoerd (die op basis van metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit zijn gekalibreerd), waaruit blijkt dat normen niet worden overschreden.

Recreatiegebieden zijn geen geluidgevoelige bestemming en hier gelden niet de normen van de Wet Milieubeheer. Dit betekent dat voor alleen het recreatiegebied geen geluidwerende voorzieningen zullen worden getroffen.

Zienswijze 15

1. Indiener is het niet eens met de keuze voor de Blankenburgtunnel vanwege aantasting van de groene long Midden-Delfland en nut en noodzaak van de Blankenburgtunnel niet is aangetoond.

Reactie 1

In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie zijn nut en noodzaak van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding onderbouwd.

2. De Blankenburgtunnel is een zesbaansnelweg die volgens indiener niet in het kwetsbare Midden-Delflandgebied (de groene long) thuis hoort:

- de weg loopt door beschermde natuur in de Rietputten;
 - tast het eeuwenoude slagenlandschap aan;
 - brengt een grote verstoring voor weidevogels met zich mee
- In de Zuidvleugel van de Randstad is het groentekort al het grootst van het hele land en verdere aantasting dient dus te worden voorkomen. De onderzoeken die horen bij de structuurvisie (MER) tonen aan dat de negatieve effecten op natuur, landschap en recreatie groot zijn. Daarom vindt indiener de Blankenburgtunnel een slechte keuze.

Reactie 2

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur en landschap op alle varianten in beeld gebracht. Daarbij zijn ook de door de indiener genoemde belangen betrokken waaronder het landschap Midden-Delfland, de natuur in de Rietputten, het slagenlandschap, en de verstoring van vogels. De keuze van de minister voor de variant Blankenburgtunnel is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen. In de volgende fase (planuitwerking) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de Blankenburgverbinding. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied, en op landschapsniveau om effecten te voorkomen of te verminderen.

3. In de OSV staat dat er een fileknelpunt in de Beneluxtunnel gaat ontstaan. Hierbij is echter uitgegaan van een hoge groei van verkeer en economie. Inmiddels is gebleken dat het autoverkeer al sinds 2005 niet meer groeit en dat de stagnatie van deze groei in Zuid-Holland zelfs nog sterker is dan elders in het land. Een fileknelpunt in de Beneluxtunnel zal dus niet gaan ontstaan en daarom is de keuze voor de Blankenburgtunnel als oplossing achterhaald. Indiener wil niet dat er gekozen wordt voor een dure oplossing voor de problemen van gisteren, maar dat er vooruit wordt gekeken naar de leefomgeving en bereikbaarheid van morgen. De Blankenburgtunnel lost niets op, maar maakt wel veel kapot.

Reactie 3

Uit de verkeersprognoses voor de snelwegen rond Rotterdam blijkt, dat ondanks alle infrastructuurinvestering die al voorzien zijn tussen nu en 2040, de files tegen die tijd

zeker niet tot het verleden behoren en de regio Rotterdam nog steeds slecht bereikbaar is. Op de verbindingen tussen de regio's Den Haag en Rotterdam blijven veelvuldig files voorkomen, de gewenste streefwaarden voor de reistijd worden niet gehaald. Vanaf 2020 ontstaan nieuwe knelpunten zoals de Beneluxcorridor, ook bij een lagere economische ontwikkeling. Uit een onderzoek van het CPB in 2012 (bron: Actualiteit WLO scenario's, CPB Notitie, Den Haag, 8 mei 2012) is geconcludeerd dat de gehanteerde WLO-scenario's (RC en GE) nog steeds valide zijn. Een belangrijke oorzaak van de bereikbaarheidsproblemen is dat het verkeer blijft vastlopen op de stedelijke netwerken. De noodzaak van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding staat verder beschreven in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie.

4. *De huidige A20 met 2x2 rijbanen loopt bij Vlaardingen direct langs diverse woonwijken en zorgt voor veel geluidsoverlast en fijnstofproblematiek. Voor de wijken Vlaardinger Ambacht en Babberspolder geldt al enige tijd een saneringsverplichting waaraan tot op heden niet is voldaan. Bij uitbreiding van de A20 tot 2x3 rijbanen wordt de overlast voor de bestaande wijken onacceptabel, mede doordat de woningen in delen van deze vooroorlogse wijken niet optimaal zijn te isoleren. Namens de 900 wijkbewoners die de actiegroep ondersteunen, verzoekt indiener met deze zienswijze bij het opstellen van de definitieve structuurvisie, rekening te houden.*

Reactie 4

Er geldt inderdaad een saneringsverplichting voor een aantal woningen langs de A20. Deze woningen bevinden zich aan de noordzijde van de Vlaardingse wijken Ambacht en Babberspolder. In de planuitwerkingsfase wordt een uitgebreid akoestisch onderzoek uitgevoerd; eventuele bestaande saneringssituaties zullen hierin worden meegenomen.

In dit onderzoek wordt ook inzicht gegeven in de geluidmaatregelen die mogelijk moeten worden getroffen. Voor zover deze woningen niet via het project NWO worden aangepakt, worden de woningen via een landelijke saneringsoperatie aangepakt. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) wat zorg draagt dat overal in Nederland tijdig en blijvend aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan.

Zienswijze 16

1. *Indiener is het niet eens met de keuze voor de Blankenburgtunnel vanwege aantasting van de groene long Midden-Delfland en nut en noodzaak van de Blankenburgtunnel niet is aangetoond.*

Reactie 1

In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie zijn nut en noodzaak van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding onderbouwd.

2. *De Blankenburgtunnel is een zesbaanssnelweg die volgens indiener niet in het kwetsbare Midden-Delflandgebied (de groene long) thuis hoort:*

- *de weg loopt door beschermde natuur in de Rietputten;*
- *tast het eeuwenoude slagenlandschap aan;*
- *brengt een grote verstoring voor weidevogels met zich mee*

In de Zuidvleugel van de Randstad is het groentekort al het grootst van het hele land en verdere aantasting dient dus te worden voorkomen. De onderzoeken die horen bij de structuurvisie (MER) tonen aan dat de negatieve effecten op natuur, landschap en recreatie groot zijn. Daarom vindt indiener de Blankenburgtunnel een slechte keuze.

Reactie 2

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur en landschap op alle varianten in beeld gebracht. Daarbij zijn ook de door de indiener genoemde belangen betrokken waaronder het landschap Midden-Delfland, de natuur in de Rietputten, het slagenlandschap, en de verstoring van vogels. De keuze van de minister voor de variant Blankenburgtunnel is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen (waaronder ook de kosten en baten). In de volgende fase (planuitwerking) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de Blankenburgverbinding. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied, en op landschapsniveau om effecten te voorkomen of te verminderen.

3. *In de OSV staat dat er een fileknelpunt in de Beneluxtunnel gaat ontstaan. Hierbij is echter uitgegaan van een hoge groei van verkeer en economie. Inmiddels is gebleken dat het autoverkeer al sinds 2005 niet meer groeit en dat de stagnatie van deze groei in Zuid-Holland zelfs nog sterker is dan elders in het land. Een fileknelpunt in de Beneluxtunnel zal dus niet gaan ontstaan en daarom is de keuze voor de Blankenburgtunnel als oplossing achterhaald.*

Reactie 3

Uit de verkeersprognoses voor de snelwegen rond Rotterdam blijkt, dat ondanks alle infrastructuurinvestering die al voorzien zijn tussen nu en 2040, de files tegen die tijd zeker niet tot het verleden behoren en de regio Rotterdam nog steeds slecht bereikbaar is. Op de verbindingen tussen de regio's Den Haag en Rotterdam blijven veelvuldig files voorkomen, de gewenste streefwaarden voor de reistijd worden niet gehaald. Vanaf 2020 ontstaan nieuwe knelpunten zoals de Beneluxcorridor, ook bij een lagere economische ontwikkeling. Uit een onderzoek van het CPB in 2012 (bron: Actualiteit WLO scenario's, CPB Notitie, Den Haag, 8 mei 2012) is geconcludeerd dat de gehanteerde WLO-scenario's (RC en GE) nog valide zijn. Een belangrijke oorzaak van de bereikbaarheidsproblemen is dat het verkeer blijft vastlopen op de stedelijke netwerken. De noodzaak

van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding staat verder beschreven in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie.

4. *De regio Vlaardingen gaat al gebukt onder geluidhinder van het verkeer, vliegtuigen en bedrijven. Er is stankoverlast en luchtvervuiling, waaronder fijnstof. Indiener vindt dat de leefbaarheid met de aanleg van de Blankenburgtunnel en de verbreding van de A20 verder wordt aangetast.*

Reactie 4

In de planuitwerkingsfase wordt een uitgebreid akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek wordt inzicht gegeven in de geluidmaatregelen die mogelijk moeten worden getroffen. Voor de bestaande wegen geldt dat de wettelijk vastgestelde geluidproductieplafonds (per 1 juli 2012 langs alle rijkswegen) niet mogen worden overschreden. Het project is opgenomen in het Nationaal Programma Luchtkwaliteit, wat zorg draagt dat overal in Nederland tijdig en blijvend aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan

5. *Indiener vindt het bizar dat het Rijk de eigen regelgeving negeert: het beleid voor nieuwe infrastructuur, dat nieuwe doorsnijdingen van waardevolle landschappen verbiedt; het beschermingsbeleid voor de Ecologische Hoofdstructuur uit de Structuurvisie Ruimte en Infrastructuur.*

Reactie 5

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur op alle varianten in beeld gebracht. De keuze van de minister voor de variant Blankenburgtunnel is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen (waaronder ook de kosten en baten). Daarbij is ook het beleid uit de Structuurvisie Ruimte en Infrastructuur betrokken, waarin de NWO als opgave van nationaal belang is genoemd. In de volgende fase (planuitwerking) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgtunnel. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied en op landschapsniveau om effecten te voorkomen of te verminderen.

6. *De overheid moet flink bezuinigen. Indiener vindt dat het niet aanleggen van de Blankenburgtunnel daaraan een flinke bijdrage zou leveren. Het is tragisch dat er nu gekozen wordt voor een oplossing voor problemen die er niet meer zijn.*

Reactie 6

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de bereikbaarheidsproblemen in de Rotterdamse regio onverminderd voortduren. De aanleg van een nieuwe Westelijke Oeververbinding draagt bij aan de oplossing van deze problemen. In het geval van projecten met een duidelijke

maatschappelijke meerwaarde geldt dat als er nu wordt geïnvesteerd, de maatschappij (weggebruikers, bedrijven, detailhandel) de welvaartswinst op korte termijn kan incasseren en het verlies door congestie in o.a. de Beneluxcorridor niet langer hoeft te worden gedragen. Nu investeren is belangrijk en voorkomt dat de bereikbaarheid nog verder achteruit gaat en de economische baten langer uitblijven.

7. *Indiener vindt dat de belastingbetaler niet in een volgend financieel rampzalig infrastructureel project, zoals de Betuweroute, HSL-Zuid en de Noord-Zuidlijn Amsterdam moet worden gestort.*

Reactie 7

De minister neemt kennis van de zienswijze.

Zienswijze 17

1. *Indiener vindt het jammer dat de aansluiting door de Krabbeplas loopt omdat een weg niet door het water hoort te lopen. Er wordt veel gezeild op de Krabbepas en het is jammer als dat zou verdwijnen. Indiener vindt de wegen door het water in Friesland ook een raar gezicht.*

Reactie 1

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur en landschap van alle varianten in beeld gebracht. De keuze van de minister voor de variant Blankenburgtunnel is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen (waaronder ook de kosten en baten). Daarbij zijn ook de door de indiener genoemde belangen betrokken. De keuze om de nieuwe verbinding zoveel mogelijk tegen de grens tussen recreatiegebied en open landschap te leggen, leidt in de noordwesthoek van de Krabbepas tot een noodzakelijke doorsnijding. In de volgende fase (planuitwerking) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgtunnel. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied en op landschapsniveau om effecten te voorkomen of te verminderen.

Zienswijze 18

1. *Indiener vindt het niet juist dat de Oranjetunnel er zeker gaat komen. De vraag is niet of de tunnel er komt maar wát er het eerst wordt aangelegd. Havenbedrijf Rotterdam heeft al aangegeven dat de Oranjetunnel er gaat komen. Dat betekent weer een aantasting van het wooncomfort in Maassluis en Midden-Delfland.*

Reactie 1

De minister heeft de Blankenburgtunnel als voorkeursalternatief. Daarmee vervalt de Oranjetunnel.

2. *Indiener stelt dat het welzijn van de bewoners over het hoofd wordt gezien en maakt zich zorgen over het leefklimaat. Er wordt weinig gedaan met de overschrijding van de normen, bijvoorbeeld van fijnstof. Er is in Vlaardingen-West al een overschrijding aan de Marathonweg. Met de aansluiting van de Blankenburgtunnel op de A20 verwacht hij een verdere toename. Omdat er een weg bij komt zal het op de A20 drukker worden, met alle gevolgen van dien. Daarnaast zal er ook een toename van geluidsoverlast zijn in de Westwijk in Vlaardingen.*

Reactie 2

In de planuitwerkingsfase wordt een uitgebreid akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek wordt inzicht gegeven in de geluidmaatregelen die mogelijk moeten worden getroffen. Voor de bestaande wegen geldt dat de wettelijk vastgestelde geluidproductieplafonds (per 1 juli 2012 langs alle rijkswegen) niet mogen worden overschreden. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, wat zorg draagt dat overal in Nederland tijdig en blijvend aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan. De aanleg van de Blankenburgtunnel leidt niet tot overschrijdingen van de normen. Bij de tunnelmonden zullen de concentraties hoger uitvallen, maar op de plaatsen waar de de luchtkwaliteit moet worden getoetst wordt aan de normen voldaan.

3. *Indiener vindt dat het landschap van Midden-Delfland bij de aansluiting met de Blankenburgtunnel tussen Vlaardingen en Maassluis (Zuidbuurt), zonder meer wordt aangetast. De schade aan het landschap, als dat al in geld is uit te drukken, is aanzienlijk groter dan de kosten van de tunnel en de voordelen voor de economie. Zuidbuurt is een recreatiegebied, mensen wandelen en vertoeven daar en door de plannen zal dit beperkt worden. Vooral op de Krabbeplas, waar de aansluiting met de A20 doorheen zal lopen, zal men minder gezond kunnen recreëren; eigenlijk is het onverantwoord om daar nog te recreëren.*

Reactie 3

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur, recreatie en landschap op alle varianten in beeld gebracht. In de volgende fase (planuitwerking) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgtunnel. Daarbij wordt ook de toekomst van de recreatiefunctie van dit deel van Midden-Delfland in het algemeen en op de Krabbeplas in het bijzonder betrokken.

Zienswijze 19

1. *Indiener vindt Middendoor de beste variant. Het traject Oost is zeker niet wenselijk omdat daar de golfclub ligt.*

Reactie 1

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. De variant Middendoor valt af vanwege de volledige

doorsnijding van het open gebied tussen Vlaardingen en Maassluis. De variant Krabbeplas-Oost valt af vanwege de (grotere) milieueffecten op de woonwijken in Vlaardingen-West.

2. *Indiener vindt dat de plannen 10 jaar te laat worden uitgevoerd, de verbinding had er al moeten liggen.*

Reactie 2

De minister neemt kennis van deze zienswijze.

Zienswijze 20A

1. *De tunnel komt op vijf meter afstand van het huis/restaurant van indiener met een vrij uitzicht over de landerijen. Zo dichtbij is onacceptabel.*

Reactie 1

Bij de tracering van de variant Krabbeplas-West is er naar gestreefd alle bestaande bebouwing te behouden. Aangezien de ruimte beperkt is leidt dit er toe dat de weg dicht langs bestaande panden komt te lopen. Het deel van het tracé nabij de panden wordt verdiept en overkapt uitgevoerd zodat de aanwezigheid van de weg een minimaal effect zal hebben op deze bestaande panden. Bij de nadere uitwerking zal aan de belangen van de nabije omwonenden nadrukkelijk aandacht worden gegeven. Indien er schade ontstaat als gevolg van het Tracébesluit (zoals negatieve waardeontwikkeling of omzetschade) dan kan de benadeelde een verzoek tot vergoeding van schade indienen op grond van de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999. Dit kan vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De minister kent een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de benadeelde behoort te blijven en voor zover de schade niet op een andere manier verzekerd is.

2. *Indiener vindt dat er nooit mag worden gekozen voor geld in plaats van voor milieu en landschap; er is al zo weinig in Vlaardingen. Indiener stelt voor de tunnel dieper aan te leggen, zodat deze gelijk komt met het maaiveld, in plaats van twee meter hoog en dit te bekostigen door eventueel langer tol te heffen. De natuur kan niet meer terug als de tunnel er eenmaal is.*

Reactie 2

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op milieu en landschap van alle varianten in beeld gebracht en afgewogen tegen andere belangen, zoals de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio en de ontsluiting van de Mainport en de Greenport. In de volgende fase (planuitwerking) wordt de effectbeoordeling gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgtunnel. Over de suggestie van de indiener om de tunnel dieper aan te leggen: in de planuitwerkingsfase zal ook gekeken

worden naar optimalisaties van het ontwerp die passen binnen het financiële kader van het project. Optimalisaties die leiden tot een langere tolheffing komen zijn niet aan de orde.

Zienswijze 20 B

- Er wordt wel gesproken over landschap en recreatie maar niet over cultureel erfgoed. In hoeverre kan men zonder dat cultureel erfgoed? Indiener woont en werkt in een boerderij uit 1500 die gebouwd is op een heuvelrug, op huiden. De boerderij is door de reconstructiecommissie Midden-Delfland in 1988 toegewezen aan indiener. Met de reconstructie is er 200 miljoen gulden geïnvesteerd om het gehele gebied te herstructureren van agrarische naar recreatieve bestemmingen. Indiener geeft een toelichting op de cultuurhistorische waarden en de rijke geschiedenis van de boerderij, de eeuwenoude lindebomen, de archeologische vondsten op het landgoed en het belang voor de klantenkring.*

Reactie 1

De genoemde effecten met betrekking op cultuurhistorie en archeologie zijn meegewogen bij het bepalen van het voorkeursalternatief.

- Indiener is tegen de variant Krabbeplass-West en voor de variant Middendoor omdat indiener de aantasting van het cultureel erfgoed veel erger vindt dan de aantasting van het landschap in de variant Middendoor.*

Reactie 2

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. Uit het onderzoek van het Plan-MER blijkt dat de effecten van genoemde varianten op de aantasting van monumenten vergelijkbaar is. De score op aantasting van cultuurhistorische structuren wijkt wel af, namelijk ‘--’ voor de variant Middendoor en ‘-’ voor de variant Krabbeplass-West. De score op dit criterium valt voor de variant Middendoor slechter uit dan indiener aangeeft.

- Het gebied bij de Krabbeplass staat bekend om zijn minstens tachtig vogelsoorten. Dat staat nergens benoemd. Waar vind je zoveel vogelsoorten bij elkaar? Trekgasten, weidevogels, watervogels, rietvogels; ooievaars, reigers, lepelaars en ijsvogels. Er zijn speciale kikkersoorten: de paddentrek over de Zuidbuurt, richting de Blankenburgtunnel; de salamandertrek. Tevens zijn er heel veel mooie dag- en nachtvlindersoorten, egels, spitsmuisjes en vleermuizen. Er komen ook bijzondere wilde kruiden- en bloemensoorten voor, zelfs orchideeën! Indiener wil dat er langer tol wordt geheven, zodat de tunnel dieper kan worden aangelegd en niet zichtbaar is. Verder vraagt indiener wat er gebeurt met de recreatieve fietsers, wandelaars en skeelers die over de Zuidbuurt gaan? Zo is Vlaardingen ook niet meer de achtertuin van Rotterdam te noemen. De rust en de historische charme zijn helemaal weg.*

Reactie 3

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur (dier- en plantensoorten) en recreatie in alle varianten in beeld gebracht. Daarbij is naar een breed spectrum van flora en fauna gekeken, maar wel op een niveau dat aansluit bij de Plan-MER fase. Alleen de streng beschermde soorten zijn daarbij beschouwd. De keuze van de minister voor de variant Blankenburgtunnel is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen (waaronder ook de kosten en de baten). In de volgende fase (planuitwerking) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgtunnel. Dan zal ook gedetailleerder onderzoek plaatsvinden naar alle voorkomende soorten op het tracé. Over de suggestie van de indiener om de tunnel dieper aan te leggen: in de planuitwerkingsfase zal ook gekeken worden naar optimalisaties van het ontwerp die passen binnen het financiële kader van het project. Optimalisaties die leiden tot een langere tolheffing zijn niet aan de orde. In de planuitwerkingsfase zullen ook de effecten op recreatieve (fiets-)routes in beeld gebracht en wordt er naar gestreefd om de verbindingen functioneel in stand te houden, hetgeen overigens niet wil zeggen dat alle verbindingen langs dezelfde route blijven lopen.

Zienswijze 21

- Indiener maakt bezwaar tegen de Blankenburgtunnel omdat deze een grote inbreuk op de leefbaarheid in Maassluis en Vlaardingen vormt. Een belangrijk recreatiegebied zal ernstig worden aangetast, terwijl er in dit gedeelte van Nederland toch al zo weinig groen overblijft en alles wordt volgebouwd.*

Reactie 1

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur, leefbaarheid en recreatie op alle varianten in beeld gebracht. De keuze van de minister voor de variant Blankenburgtunnel is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen (waaronder ook de kosten en de baten). In de volgende fase (planuitwerking) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgtunnel. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied, maar ook op landschapsniveau om effecten te voorkomen of te verminderen.

- Indiener maakt bezwaar tegen de Blankenburgtunnel omdat de luchtkwaliteit door de aanwezigheid van stikstof en fijnstof langs de tunnelmond en de aansluiting sterk toenemen. Ook de geluidoverlast zal ernstig toenemen, niet alleen in de Aalkeetpolder zelf, maar ook in de bebouwde kom van Vlaardingen en Maassluis.*

Reactie 2

Bij het bepalen van de effecten op het aantal geluid-gehinderde woningen in het Plan-MER (Deelrapport E, Effectenonderzoek, tabel 5.2) is geen rekening gehouden met nog te treffen geluidmaatregelen. In de planuitwerkingsfase wordt een uitgebreid akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek wordt inzicht gegeven in de geluidmaatregelen die mogelijk moeten worden getroffen. Hoe groot de toename van de geluidbelasting is na het treffen van maatregelen kan pas dan worden gezegd.

Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, wat zorg draagt dat overal in Nederland tijdig en blijvend aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan. Bij de tunnelmonden zullen de concentraties hoger uitvallen, maar op de plaatsen waar de luchtkwaliteit wordt getoetst wordt aan de normen voldaan.

3. *De Blankenburgtunnel gaat in alle varianten dwars door de Aalkeetpolder en het woongebied in de Zuidbuurt. Dit gebied is vanwege zijn unieke landschappelijke waarden aangewezen als een icoon in de CanonRo.nl; de top 35 van ruimtelijke ordening projecten door de eeuwen heen. Bovendien is de Aalkeetpolder een Rijksbufferzone en is het door de provincie bestempeld als provinciaal landschap en weidevogelgebied. In het LandschapsOntwikkelingsPerspectief (LOP) Midden-Delfland hebben alle gemeenten rond Midden-Delfland de bescherming van het gebied gewaarborgd. Indiener vindt dat het Blankenburgtracé de landschappelijke waarden van het Midden-Delflandgebied ingrijpend en onherstelbaar aantast. In de Aalkeet-Buitenpolder en Aalkeet-Binnenpolder zal voor de aansluiting op de A20 een gebied van ruim 20 hectare verloren gaan waarbij mogelijk ook de Broekpolder wordt aangetast.*

Reactie 3

In de SVIR is het beleid ten aanzien van Rijksbufferzones komen te vervallen. Dit neemt niet weg dat de effecten op de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van Aalkeetpolder en de Zuidbuurt zijn meegewogen bij het bepalen van het voorkeursalternatief. De keuze van de minister voor de variant Blankenburgtunnel is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen (waaronder ook de kosten en baten). De zorg van de indiener dat de aansluiting op de A20 de Broekpolder aantast kan worden weggenomen. De aansluiting zal niet ten noorden van de huidige A20 komen.

4. *Het Midden-Delflandgebied is van groot belang voor de zuidvleugel van de Randstad. Indiener vindt dat een Blankenburgtunnel met de daarop eventueel volgende aanleg van de A24 haaks staan op deze belangen die door het Rijk en de Provincie erkend worden.*

Reactie 4

Evenals de indiener van deze zienswijze erkent de minister

het belang van de zuidvleugel van de Randstad.

De effecten van de aanleg van de Blankenburgtunnel, variant Krabbeplass-West, zijn in een maatschappelijke kosten-batenanalyse afgewogen tegen het algemeen belang van de ontsluiting van de Rotterdamse Haven en de bereikbaarheid van de regio. Deze afweging heeft geleid tot de voorkeursbeslissing die is opgenomen in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie.

Uit de verkeerskundige studie, behorende bij de Ontwerp-Rijksstructuurvisie is gebleken dat de realisatie van een A24 (verbinding tussen de Blankenburgverbinding en de A13) niet doelmatig is voor het oplossen van de regionale verkeersproblematiek. Daarbij leidt een dergelijke verbinding tot meer druk op de A13 bij Overschie. Dit is een ongewenst effect. Dit is voor het project NWO een gegeven waar in de vormgeving vanuit wordt gegaan. Dit betekent bijvoorbeeld dat bij het ontwerpen van het knooppunt Blankenburg / verbinding A20 geen rekening wordt gehouden met een in de toekomst mogelijke A24.

5. *De aanleg van de Blankenburgtunnel zal volgens indiener niet bijdragen aan de veiligheid op Voorne-Putten. Bij een stremming in de Thomassentunnel staat het verkeer op de A15 geheel stil. Een Oranjetunnel biedt in een dergelijk situatie wel een ontsnappingsroute.*

Reactie 5

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. Een extra vluchtroute voor Voorne-Putten is geen doelstelling van het project Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Een extra oeververbinding biedt wel meer mogelijkheden voor evacuatie bij een calamiteit. Zowel de Oranjetunnel als de Blankenburgtunnel verbetert de bestaande situatie, de mate waarin hangt af van de locatie van de evacuatie.

6. *Indiener vindt dat er geen overtuigend bewijs geleverd is dat de aftakking van de A15 leidt tot verbeterde bereikbaarheid van de (1e en 2e) Maasvlakte vanuit Oostelijke richting. Integendeel, het leidt tot vergroting van het verkeersinfarct op de A20. Verbreding van de A15, waar nu al aan gewerkt wordt, is een betere oplossing waar meer ruimte voor is, in combinatie met beter gebruik van de spoorwegen (vooral de Betuwelijn) en een toename van het vervoer over water. Voor de doorstroming in Noordelijke richting (lees A4 bij Delft / Den Haag) is de Oranjetunnel in ieder geval een betere optie omdat het de A20 en A13 vermijdt.*

Reactie 6

Door het realiseren van een Blankenburgtunnel zal minder verkeer gaan rijden op de A15 (hoofdontsluitingsroute voor de haven) tussen de Blankenburgtunnel en het knooppunt Benelux, omdat vooral het verkeer tussen Voorne Putten en het stedelijk gebied van Rotterdam en Schiedam gebruik gaat maken van de Blankenburgtunnel en de A20 i.p.v. de Beneluxcorridor (A4) via de A15. Hierdoor verbetert de

reistijd op de A15 tussen de Maasvlakte en het knooppunt Benelux, maar ook op de andere oeverkruisende relaties. Een Oranjetunnel verbetert weliswaar de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven, maar ontlast de Beneluxcorridor in mindere mate dan het alternatief Blankenburgtunnel.

Zienswijze 22

1. *Indiener vindt Rotterdam Vooruit een correcte weergave van de uitkomsten van de gezamenlijke verkenning. Wegens de bezuinigingen zijn helaas de daaruit voortvloeiende projecten in meer of mindere mate vertraagd.*

Reactie 1

De minister neemt kennis van de zienswijze.

2. *Indiener constateert dat de voorkeursvariant Krabbeplass-West grotendeels overeenkomt met zijn standpunt. In de OSV is het ontwerp van de weg globaal op hoofdlijnen vastgelegd. Samen met de direct betrokken regionale partijen wordt een Regionale Inpassingsvisie opgesteld voor de voorkeursvariant. Indiener verwacht dat door een gebiedsgerichte benadering synergie kan ontstaan tussen de aanleg van de weg en de verbetering van de leefkwaliteit in de omgeving op beide oevers. Daarvoor is wel noodzakelijk dat er voldoende gelegenheid is om met regionale partijen het ontwerp van de weg te optimaliseren, bijvoorbeeld wat betreft hoogteligging of de locatie van tunnelmonden. Het gaat immers om de wisselwerking tussen het ontwerp van de weg, de inrichting van de omgeving en het mitigeren van effecten. Indiener vindt dat de OSV ruimte geeft om tot synergie te komen. In de uitwerking moeten de kansen daartoe wel worden gepakt. Dat vraagt om flexibiliteit, een open houding en soms iets meer tijd om na te kunnen denken en zorgvuldige afwegingen te maken.*

Reactie 2

In de Planuitwerkingsfase wordt het ontwerp van de Blankenburgverbinding verder in detail uitgewerkt. In de Verkenningsfase heeft de minister intensief samen gewerkt met de regionale partijen, waaronder de indiener. De minister heeft de wens deze samenwerking in de vervolgfase te continueren en daarmee tot synergie te komen.

Zienswijze 23

1. *Indiener vindt dat het ingerichte proces met publiekparticipatie (volgens Elverding methode) onjuist is. Al ver van te voren stond de keuze voor de Blankenburgtunnel vast. De gedachte om (na ingrijpen van de Tweede Kamer) alsnog een breed (ruit Rotterdam in zijn geheel) publiek participatieproces in te richten is wel uitgevoerd, maar is een schijnvertoning. De inspraak van omwonenden is slechts etalagewerk geweest om aan de verplichting te voldoen. De uiteindelijke keuze stond van te voren vast. Deze gang van zaken heeft geleid tot onduidelijkheid en inconsistentie, wat haaks staat op de aanbevelingen van de commissie Elverding.*

Reactie 1

Er is een brede participatie geweest in een intensief traject met zowel burgers als andere belanghebbenden, zoals regionale overheden in de omgeving van de Blankenburgverbinding en van de Oranjeverbinding. De participatiebijeenvakkomsten hebben bijgedragen aan het completeren van de inventarisatie van gebiedswaarden en het verduidelijken van de beleving van de ruimtelijke kwaliteit van tracégebieden. Voorts is dankzij de participatiebijeenvakkomsten een breed palet van ideeën ontwikkeld, die hebben bijgedragen aan de uiteindelijke keuze voor varianten van een NWO. De regionale bestuurders hebben aan de minister een advies uitgebracht over de keuze voor een NWO. De minister heeft dit advies in haar afweging betrokken. De minister herkent zich daarom niet in het beeld dat er sprake was van vooringenomenheid.

2. *Voor het berekenen van toekomstige verkeersintensiteiten is het belangrijk met welke gegevens gerekend wordt. Door zorgvuldige selectie kunnen de uitkomsten in een bepaalde richting gestuurd worden. Onduidelijk is de daadwerkelijke doelgroep voor wie deze tunnel wordt aangelegd. Is dat toenemend vrachtverkeer van Maasvlakte 2 of verkeer van de Zuid-Hollandse eilanden voor gebruik als extra calamiteitsroute? In de optiek van indiener is de tunnel primair bedoeld om de druk op de Rotterdamse Ruit te verlichten. De grootste veroorzaker van deze drukte is (zeker richting 2030 bezien) het toenemende werkverkeer van en naar de Maasvlakte. Dit is hoofdzakelijk nationaal en internationaal verkeer dat zich niet beperkt tot de ruit Rotterdam. Is deze analyse juist?*

Reactie 2

Met de aanleg van een Blankenburgverbinding verplaatst een substantieel deel van het verkeer vanaf de A15 Botlekcorridor en A4 Beneluxtunnel zich naar de Blankenburgverbinding. Dit is voor een groot deel verkeer van Voorne-Putten naar het stedelijk gebied van Rotterdam en Schiedam. Hiermee wordt de druk op de Rotterdamse ruit (Beneluxcorridor) verlicht. Daarnaast draagt een Blankenburgverbinding bij aan een betere bereikbaarheid van het Haven Industrieel Complex, de Greenport Westland en de A4 als bereikbaarheidsas van de Randstad. Anders dan indiener aanneemt, is het toenemende verkeer van en naar de Maasvlakte via de weg niet de grootste veroorzaker van de drukte op de ruit Rotterdam. Dit is vooral het dagelijkse personenverkeer in de Stadsregio Rotterdam, inclusief Voorne/Putten. In de berekeningen van het goederenverkeer vanaf de Maasvlakte is rekening gehouden met een realistisch mix van aan- en afvoer via het spoor, de binnenvaart, de weg en pijpleidingen.

3. *Indiener vraagt waarom enkel in de Beneluxtunnel verkeersmetingen zijn verricht? Juist het Lange Afstandsverkeer (bijv. Amsterdam - Antwerpen) is bepalend bij het oplossen van verkeersproblematiek in het metropoolgebied Rotterdam als onderdeel van de Randstad. Dit verkeer wordt volledig via de A13, via de Brienoordbrug,*

richting het zuiden geleid. Juist deze verkeersstromen zouden moeten worden meegenomen in de berekeningen. Dat is volgens indier niet gebeurd.

Reactie 3

De verkeerskundige analyse in de OSV is uitgevoerd op het gehele wegennet in de regio Rotterdam en de relevante wegen richting Den Haag en het Westland, een aanzienlijk omvangrijker studiegebied dan de Beneluxtunnel. Verkeerstellingen op een groot aantal punten op het hoofdwegennet in de regio Rotterdam (bron: RWS 2007-2012) geven aan dat het lange afstandsverkeer (>40 km van herkomst naar bestemming) slechts 15 tot 25% van de totale verkeersstroom uitmaakt. Het aandeel van zeer lange afstanden als Amsterdam - Antwerpen is zelfs nauwelijks meetbaar. Het lange afstandsverkeer is daarom niet bepalend voor de verkeersproblematiek in het metropoolgebied Rotterdam. In de verkeersnota (bijlage D van het Plan-MER NWO) zijn de netwerkeffecten en de effecten op de vier bereikbaarheidsdoelstellingen nader uitgewerkt.

4. De drukte in de Beneluxtunnel wordt veroorzaakt door de onmogelijke verkeersknooppunten ten zuiden en noorden van de tunnel. De capaciteit van de Beneluxtunnel zelf staat niet onder druk maar de aanvoerroutes. Indien er vindt dat deze zouden moeten worden aangepakt i.p.v. een extra tunnel zonder Noord-Zuid verbindingen.

Reactie 4

De knooppunten Kethelplein en Beneluxplein zullen volgens de verkeersprognoses inderdaad zonder maatregelen een zeer slechte verkeersafwikkeling kennen. Dit geldt ook voor de Beneluxtunnel zelf. Uitbreiden van de Beneluxtunnel vraagt ten minste 2 extra tunnelbuizen, wat al hoge kosten met zich mee brengt. Daarnaast vraagt het aanpassen van het Kethelplein en het Beneluxplein zeer complexe en kostbare maatregelen. Uitbreiding van het Beneluxplein en de verknoping met de A15 kan niet zonder forse ingrepen in de bebouwing van Hoogvliet en Pernis. Uitbreiding van het Kethelplein kan niet zonder grote ingrepen in de bebouwing van Schiedam en Vlaardingen. De maatregelen die nodig zijn om de gereconstrueerde knooppunten en de A4 zelf goed in te passen en de kwaliteit van de leefomgeving op peil te houden zijn naar verwachting beduidend duurder dan de Blankenburgverbinding. De gevolgen voor de leefomgeving van deze maatregelen zijn beduidend groter dan die van een Blankenburg- of Oranjetunnel. De NWO is ook een betere oplossing voor een robuuste ontsluiting van de haven en Greenport Westland, voor het oplossen van de problemen rond de Beneluxcorridor en voor de verbetering van de doorstroming op de A4-corridor.

5. De Noord-Zuid-verbinding bij de Blankenburgtunnel ontbreekt. Uiteindelijk zal volgens indier al het verkeer alsnog op de ring rijden

en noord terechtkomen waardoor de druk op de ruit nagenoeg gelijk blijft. Hoe is de verwachting dat het verkeer zich zal ontwikkelen en welke vervolgmataregelen zijn daarmee te verwachten? Welk effect heeft deze tunnel op de drukte tussen Maasland en Schipluiden als sluisroute richting de A4? En, indien dit zal ontstaan, is dat dan de start om te praten over een verbindende snelweg tussen de Blankenburgtunnel en de doorgetrokken A4 Delft-Schiedam?

Reactie 5

De NWO is noodzakelijk voor een robuuste ontsluiting van de haven en Greenport Westland, voor het oplossen van de problemen rond de Beneluxcorridor en voor de verbetering van de doorstroming op de A4-corridor. Welke vervolgmataregelen te verwachten zijn is geen onderdeel van deze studie. Wel is aangegeven dat bij realisatie van een Blankenburgverbinding een lichte toename van verkeer te verwachten is op de N468 tussen Maasland en Schipluiden (zie Verkeersnota, bijlage D van het Plan-MER NWO). Uit de verkeerskundige studie, behorende bij de Ontwerp-Structuurvisie is gebleken dat de realisatie van een A24 (verbinding tussen de Blankenburgtunnel en de A4 Delft-Schiedam) niet doelmatig is voor het oplossen van de regionale verkeersproblematiek. Daarbij leidt een dergelijke verbinding met een aansluiting op de A4 tot meer druk op de A13 bij Overschie. Dit is een ongewenst effect. In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie (p.38) wordt daarom aangegeven dat de A24 als parallelle route ten Noorden van de A20 niet doelmatig is.

6. De kostenvergelijking tussen de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel is er één van appels met peren. Enerzijds wordt er een tunnel in rekening gebracht met een startpunt op de ring zuid en een eindpunt op de ring noord. Anderzijds wordt er gekeken naar een tunnel die in combinatie met een verlengde Veilingroute een directe verbinding legt met knooppunt Den Haag. Indien er vindt dat voor een juiste vergelijking voor de Blankenburgtunnel, bezien in het licht van ruit Rotterdam, ook de kosten voor het doortrekken naar de A4 (wellicht in de toekomst) moeten worden meegenomen.

Reactie 6

De te vergelijken alternatieven worden bepaald op basis van de doelstelling(en) van het project. De doortrekking van de A4 ten zuiden van de A15 is voor beide alternatieven gelijk.

7. Het gebied rondom de Zuidbuurt tussen Vlaardingen en Maasvluis is één van de laatste groene recreatiegebieden in dit gebied. Indien er vindt dat het een enorme maatschappelijke waarde heeft. De weg loopt door het beschermde natuurgebied de Rietputten en verstoort het weidevogelbestand in het open weidegebied.

Reactie 7

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur en recreatie op alle varianten in beeld gebracht. Daarbij zijn ook landschappelijke waarde van het gebied, het beschermde natuurgebied de Rietputten en de

weidevogels betrokken. De keuze van de minister voor de variant Blankenburgtunnel is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen. In de volgende fase (planuitwerking) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgtunnel. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied, maar ook op landschapsniveau om effecten te voorkomen of te verminderen.

8. *Indiener vindt het onverantwoord om in deze tijd ruim 1 miljard euro uit te geven aan een tunnel die niets oplost. De problemen op de ruit Rotterdam zijn serieuze problemen en verdienen serieuze oplossingen:*

- *Uitbreiding ring zuid richting Gorinchem*
- *Uitbreiding ring noord richting Gouda*
- *Ontsluiting van havenindustrieel complex richting het Zuiden*
- *Calamiteitenroute voor inwoners van de Zuid-Hollandse eilanden richting het Zuiden (rust) i.p.v. richting noord (druk).*

Reactie 8

Uit de analyses van Rotterdam Vooruit blijkt de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (anders dan de zienswijze betoogt) noodzakelijk om de ontsluiting van de Rotterdamse Haven en de bereikbaarheid van de regio op te vangen. De door indiener genoemde alternatieven zijn deels onderzocht in Rotterdam Vooruit, maar de minister heeft hieraan, zoals gemotiveerd in de structuurvisie, geen hogere prioriteit dan aan de Nieuwe Westelijke Oeververbinding toegekend.

9. *In het regeerakkoord staat: 'Infrastructuurprojecten met een gunstige Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse (MKBA), zoals de Blankenburgtunnel, zullen worden uitgevoerd.' Indiener vraagt: welke gunstige MKBA? Voor de variant die nu voor ligt (Krabbeplas-West met tol) is de MKBA in een laag economische groei scenario (met een dalende filedruk sinds 2005 en één van de ergste economische recessies) negatief!*

Reactie 9

Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat er sprake is van een laag economisch groei scenario met dalende filedruk sinds 2005. De verkeersgroei in de periode 2004 – 2008 lag dicht bij het hoogste WLO-scenario GE. Vanaf 2009 is een duidelijk lagere groei te zien. Over de periode 2004 – 2011 is de groei vergelijkbaar met een middenscenario.

Onderstaande tabel laat zien dat op de A13 en de A20 de in 2011 gemeten intensiteiten reeds hoger zijn dan de voor 2030 in scenario RC verwachte intensiteiten. Gezien de verwachting van het Planbureau voor de Leefomgeving dat in de Zuidvleugel bevolking en mobiliteit tot 2030 verder blijven groeien is de verwachting dat de omvang van het verkeer op het HWN in 2030 ook zal blijven groeien. De verwachting is daarmee gerechtvaardigd dat de omvang van het verkeer in 2030 zeker binnen de bandbreedte van de WLO – scenario's zal zijn. Met een uitkomst die in het midden van beide scenario's of daarboven ligt moet in de Zuidvleugel serieus rekening worden gehouden.

De MKBA geeft aan dat alternatief Krabbeplas-West met landtunnel in een hoog groeiscenario een kosten-batenratio heeft van 2,2 (met tol 1,9). Bij een lage economische groei is deze 0,9 (met tol 0,8). Het Centraal Plan Bureau (CPB) heeft onlangs geconcludeerd dat deze 2 scenario's nog steeds valide zijn (bron: Actualiteit WLO scenario's, CPB Notitie, Den Haag, 8 mei 2012). Recente verkeersontwikkelingen in Rotterdamse regio geven aan dat de verkeersgroei in deze regio hoger is dan de geprognosticeerde groei in het RC-scenario. Bovendien is tolheffing een tijdelijke maatregel, ingezet voor (gedeeltelijke) bekostiging van de NWO. Een en ander resulteert in de conclusie dat de MKBA positief is. Over een lange periode kijkend zal het groeiscenario tussen RC en GE liggen.

Wegvak	Gemeten 2004	Gemeten 2011	Gemeten 2030 GE	Gemeten 2030 RC	Gemeten 2011 t.o.v. 2030 RC
A4 Vlaardingen Oost – Beneluxplein (Beneluxtunnel)	107.000	133.000	220.000	175.000	- 42.000
A13 Delft Zuid – Berkel en Rodenrijs	153.000	166.000	185.000	152.000	+ 13.000
A15 Spijkenisse – Hoogvliet (Botlektunnel)	105.000	115.000	169.000	132.000	- 17.000
A16 Rotterdam Centrum – Feijenoord (Van Brienoordbrug)	229.000	232.000	310.000	249.000	- 17.000
A20 Schiedam – Schiedam Noord	128.000	130.000	149.000	118.000	+ 12.000
A20 Rotterdam Crooswijk – Terbregseplein	167.000	154.000	176.000	133.000	+ 21.000
A29 Barendrecht – Oud Beijerland (Heinenoordtunnel)	84.000	85.000	121.000	98.000	- 13.000
N57 Harmsenbrug – Brielle	30.000	34.000	41.000	28.000	+ 6.000

Tabel 1. Prognose NRM West 2011 ten opzichte van gemeten verkeersintensiteiten 2004 – 2011.

Alle getallen in mvt/etmaal. NRM-prognose is voor 2030, referentie zoals gebruikt voor de verkenningen NWO en Haaglanden. Inclusief A4DS, A13/16 en A15 MaVa.

10. In de directe leefomgeving van indiener ontstaat fijnstofproblematiek. Het uitzicht wordt verstoord, geluid overlast ontstaat en de waarde van de woning daalt.

Reactie 10

Het project is opgenomen in het Nationaal Programma Luchtkwaliteit, wat zorg draagt dat overal in Nederland tijdig en blijvend aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan. Dat betekent overigens wel dat in het gebied waar nu geen rijksweg loopt de concentraties hoger zullen worden dan nu (= achtergrondwaarde). De verkeersbijdrage voor fijn stof (PM₁₀) is ca 2-3%. Voor geluid wordt gestreefd om te voldoen aan de voorkeurswaarde van 50 dB; in ieder geval moet het geluidniveau onder de maximumwaarde van 65 dB blijven. Bekeken zal worden of met doelmatige maatregelen de toename kan worden weggenomen. De eventuele waardedaling van de woning kan na afronding van het Tracébesluit aanleiding zijn voor een verzoek tot nadeelschadecompensatie. De informatie hierover staat te zijner tijd in het Tracébesluit.

Zienswijze 24

1. Indiener is het niet eens met de keuze voor de Blankenburgtunnel vanwege de aantasting van groen, leefomgeving en is niet overtuigd van de noodzaak.

Reactie 1

In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie zijn nut en noodzaak van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding onderbouwd uiteengezet.

2. Indiener vindt dat het groen wordt verscheurd en ingemetseld door asfalt. Na het doortrekken van de A4, nu de plannen voor de Blankenburgtunnel, een zesbaansnelweg door het kwetsbare Midden-Delfland gebied, door de beschermde natuur in de Rietputten, dwars door het historisch landschap waar weidevogels hun thuis vinden. Natuur, historisch landschap, leefgebied voor vogelsoorten wordt onherstelbaar vernietigd. Uit de Milieueffectrapportage blijkt dat de negatieve effecten van de Blankenburgtunnel op natuur, landschap en recreatie groot zijn.

Reactie 2

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur op alle varianten in beeld gebracht. Daarbij zijn het gebied Rietputten, de weidevogels en de kwetsbaarheid en cultuurhistorie van het gebied betrokken. De keuze van de minister voor de variant Blankenburgtunnel is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen. In de volgende fase (planuitwerking) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgtunnel. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied, maar ook op landschapsniveau om effecten te voorkomen of te verminderen.

3. Indiener begrijpt niet waarom er keuzes gemaakt worden die zo overduidelijk slecht zijn voor mensen. De luchtkwaliteit in de regio is al niet best, toch wordt er voor gekozen om deze verder aan te tasten ten gunste van mobiliteit: 80-km zones op plekken waar snelwegen door bewoond gebied gaan, verdwijnen, de maximum snelheid gaat op veel plaatsen naar 130 km per uur. Wat is het effect op de gezondheid van de inwoners? Zie de percentages van mensen met allergieën, klachten aan luchtwegen, eczeem. En wat is het effect op de geestelijke gezondheid als ze steeds worden omringd door snelwegen, continu geruis van voortrazend verkeer en alleen door snippergroen worden omgeven?

Reactie 3

De afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. Dit komt onder meer doordat de Europese Unie steeds strengere eisen voor het verkeer vaststelt. Nieuwe voertuigen worden daardoor steeds schoner. Doordat het wagenpark continue vernieuwt, wordt het verkeer schoner. De meetresultaten van het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit, in beheer van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), bevestigen deze dalende trend van de luchtverontreiniging. De afgelopen jaren is de emissie door het wegverkeer van de meest relevante componenten van luchtverontreiniging, fijn stof en stikstofdioxide, sterk afgenomen. Uit het Plan-MER volgt dat de luchtkwaliteit nauwelijks als gevolg van verkeer wordt beïnvloed. De geluidbelasting neemt lokaal toe, maar door het treffen van maatregelen wordt dit effect gemitigeerd. De wettelijke regimes betreffende luchtkwaliteit en geluidhinder beogen de gezondheid van mensen te beschermen. Het effect op de geestelijke gezondheid is geen onderzoeksaspect in het kader van dit project.

4. Wat is het effect op de kwaliteiten van de stad Vlaardingen? Een van zijn grootste kwaliteiten was steeds het groen: wonen in een groene, stedelijke omgeving, met ruimte om te fietsen, hard te lopen, zonder barrières (in dit deel van de regio is het gebrek aan groen toch al het grootste van het hele land). Indiener is van mening dat, als de plannen doorgaan, dit z'n gevolgen zal hebben voor de waarde van Vlaardingen als woonstad en daarmee indirect voor de waarde van de woning van indiener.

Reactie 4

Bij de afweging van de alternatieven zijn alle relevante effecten op milieu en leefomgeving meegewogen. Ook de effecten op het landschap rondom Vlaardingen zijn daarbij betrokken voor zover het project hierop van invloed is. Als de indiener schade ondervindt door het project vanwege de waardedaling van zijn woning, dan kan hij een verzoek tot schadevergoeding indienen vanaf het moment dat er een Tracébesluit is vastgesteld. Volgens de Nadeelcompensatieregeling komt alleen schade voor vergoeding die redelijkerwijs niet voor rekening van de betrokkene behoort te blijven.

5. De uitvoering van de Ontwerp-Structuurvisie zal een miljard gaan kosten. Indien er is niet overtuigd van de noodzaak van de Blankenburgtunnel. In de berekeningen is uitgegaan van een hoge groei van verkeer en economie. Het autoverkeer groeit al sinds 2005 niet meer (volgens cijfers van het ministerie) en het effect in Zuid-Holland is nog sterker dan in andere delen van Nederland. De overheid zou verdere groei van autoverkeer kunnen ontmoedigen met nog meer aandacht voor openbaar vervoer, thuiswerken en flexibele werktijden. De economie vertoont even geen grote neiging tot groeien. De keuze voor de Blankenburgtunnel als oplossing is achterhaald. Indien er is van mening dat de kans groot is dat het uiteindelijk nutteloos blijkt te zijn, maar daarbij is het wel onomkeerbaar: dat wat kapot is, komt niet meer terug.

Reactie 5

Uit de verkeersprognoses voor de snelwegen rond Rotterdam blijkt, dat ondanks alle infrastructuur-investeringen die al voorzien zijn tussen nu en 2040, de files tegen die tijd zeker niet tot het verleden behoren en de regio Rotterdam nog steeds slecht bereikbaar is. Op de verbindingen tussen de regio's Den Haag en Rotterdam blijven veelvuldig files voorkomen, de gewenste streefwaarden voor de reistijd worden niet gehaald. Vanaf 2020 ontstaan nieuwe knelpunten, ook bij een lagere economische ontwikkeling. Uit een onderzoek van het CPB in 2012 (bron: Actualiteit WLO scenario's, CPB Notitie, Den Haag, 8 mei 2012) is geconcludeerd dat de gehanteerde WLO-scenario's (RC en GE) nog steeds valide zijn. Een belangrijke oorzaak van de bereikbaarheidsproblemen is dat het verkeer blijft vastlopen op de stedelijke netwerken. De noodzaak van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding staat verder beschreven in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding.

Zienswijze 25

1. Indien er is het niet eens met de keuze voor de Blankenburgtunnel vanwege de aantasting van Midden-Delfland en vindt dat de noodzaak van de Blankenburgtunnel niet is aangetoond.

Reactie 1

De effecten van de aanleg van de weg zijn in een maatschappelijke kosten/baten analyse afgewogen tegen het algemeen belang van de ontsluiting van de Rotterdamse Haven en de bereikbaarheid van de regio. Deze afweging heeft geleid tot de voorkeursbeslissing die is opgenomen in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie.

2. De Blankenburgtunnel is een zesbaansnelweg die niet in het kwetsbare Midden-Delfland gebied thuis hoort:

- de weg loopt door de beschermde natuur in de Rietputten
- tast het eeuwenoude slagenlandschap aan
- tast de huidige recreatieve functies aan
- brengt een grote verstoring voor weidevogels met zich mee

In de Zuidvleugel van de Randstad is het tekort aan natuur, authentiek landschap, recreatieve voorzieningen en weidevogelgebieden al het grootst van het hele land en verdere aantasting dient dus voorkomen te worden. De onderzoeken die horen bij de structuurvisie (MER) tonen aan dat de negatieve effecten op natuur, landschap en recreatie groot zijn. Daarom vindt indier dat de Blankenburgtunnel een slechte keuze is.

Reactie 2

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur en recreatie op alle varianten in beeld gebracht. Daarbij zijn de Rietputten, de weidevogels en de cultuurhistorie van het gebied (slagenlandschap) betrokken. De keuze van de minister voor de variant Blankenburgtunnel is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen. In de volgende fase (planuitwerking) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgtunnel. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied, maar ook op landschapsniveau om effecten te voorkomen of te verminderen.

3. In de OSV staat dat er een fileknelpunt in de Beneluxtunnel gaat ontstaan. Hierbij is uitgegaan van een hoge groei van verkeer en economie. Inmiddels is gebleken dat het autoverkeer al sinds 2005 niet meer groeit en dat de stagnatie van deze groei in Zuid-Holland zelfs nog sterker is dan elders in het land. Een fileknelpunt in de Beneluxtunnel zal dus niet ontstaan en daarom is de keuze voor de Blankenburgtunnel als oplossing achterhaald. Indien er wil niet dat er gekozen wordt voor een peperdure oplossing om alleen maar iets sneller van A naar B te kunnen rijden. Kortom: de Blankenburgtunnel lost geen probleem op, is ontzettend duur en maakt veel kapot. Een niet uit te leggen keuze aan volgende generaties.

Reactie 3

Uit de verkeersprognoses voor de snelwegen rond Rotterdam blijkt, dat ondanks alle infrastructuurinvestering die al voorzien zijn tussen nu en 2040, de files tegen die tijd zeker niet tot het verleden behoren en de regio Rotterdam nog steeds slecht bereikbaar is. Op de verbindingen tussen de regio's Den Haag en Rotterdam blijven veelvuldig files voorkomen, de gewenste streefwaarden voor de reistijd worden niet gehaald. Vanaf 2020 ontstaan nieuwe knelpunten zoals de Beneluxcorridor, ook bij een lagere economische ontwikkeling. Uit een onderzoek van het CPB in 2012 (bron: Actualiteit WLO scenario's, CPB Notitie, Den Haag, 8 mei 2012) is geconcludeerd dat de gehanteerde WLO-scenario's (RC en GE) nog valide zijn. Een belangrijke oorzaak is dat het verkeer blijft vastlopen op de stedelijke netwerken. De noodzaak van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding staat verder beschreven in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding.

4. Mocht besloten worden tot de aanleg van de Blankenburgtunnel dan gaat indiener er vanuit dat de belangen van de mountainbiker als recreant volwaardig in de inpassingsplannen mee wordt genomen. Indiener verwijst naar de bijlage met een toelichting op het huidige gebruik door mountainbikers van het gebied waar de Blankenburgtunnel is geprojecteerd; een beschrijving van het belang van het in stand houden van de huidige mountainbikemogelijkheden als onderdeel van het informele MTB-rondje Midden-Delfland; een beschrijving van de concrete wensen vanuit de mountainbikers.

Reactie 4

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op recreatie en doorkruising van infrastructuur voor alle varianten in beeld gebracht. De keuze van de minister voor de variant Blankenburgtunnel is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen. In de volgende fase (planuitwerking) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgtunnel. Voor de verdere uitwerking van de Blankenburgverbinding is “het functioneel behoud en versterken van verbindende structuren en netwerken”, waartoe ook het netwerk van mountainbikepaden behoort, als een van de topambities geformuleerd. Daarbij zal de inbreng van indiener worden betrokken.

Zienswijze 26

1. Indiener is verheugd met de vastgestelde ontwerpbesluiten en ontwerp-voorkeursbeslissing en onderschrijft de afspraken over oplossingen voor knelpunten binnen het netwerk van de regio Rotterdam en de eerste voorziene stap, de aanleg van de Blankenburgverbinding. De realisatie hiervan is voor het Rotterdamse havenindustriële complex zeer van belang. In de uitvoeringsagenda van de Havenvisie 2030 is het tijdig aanleggen van de Blankenburgtunnel (voor 2020) opgenomen om de voorziene groei van het achterlandtransport op te vangen en de haven een robuuste ontsluiting te geven. De structuurvisie is zorgvuldig opgezet en biedt daarmee een goed inhoudelijk kader om tot realisatie van de genoemde projecten te komen.

Reactie 1

De minister heeft met waardering van deze zienswijze kennisgenomen.

2. Door het mogelijk vervallen van de toeritten 14 naar de A15 wordt het onderliggend wegennet nabij Rozenburg zwaarder belast, wat op termijn het ontwikkelperspectief van het Botlekgebied in gevaar zou kunnen brengen. De gevolgen hiervan voor de doorstroming en verkeersveiligheid komen volgens indiener niet voldoende aan de orde in het verkeersonderzoek (deelrapport D van het Plan-MER). Deze gevolgen dienen in kaart te worden gebracht. Indien blijkt dat hierbij knelpunten ontstaan, dient het mitigeren hiervan binnen de projectscope te worden opgenomen. De structuurvisie dient dit te waarborgen. Het vrijvallen van ruimte door het mogelijk wegvallen van de havenspoorlijn ter plaatse biedt kansen om (een deel van)

toerit 14 alsnog te handhaven. Indiener verzoekt de structuurvisie en onderliggende onderzoeken hierop aan te passen.

Reactie 2

In het vervolgproces (planuitwerkingsfase) zal een nadere detaillering van het wegontwerp ter hoogte van afslag 14 op de A15 plaats vinden. Daarbij worden de effecten op doorstroming en verkeersveiligheid nader beschouwd. Knelpunten worden besproken met de beheerders van aansluitend onderliggend wegennet, waaronder indiener. Er is geen reden de Rijksstructuurvisie hier op aan te passen.

3. Indiener verzoekt nadere aandacht te besteden aan de fietsverbinding tussen beide oevers. Realisatie van de Blankenburgtunnel impliceert dat hier nieuwe afspraken tussen (lokale) overheden over moeten worden gemaakt. Indiener vindt dit van belang voor een duurzame mobiliteit voor het woon/werk- en recreatieve verkeer tussen de noord- en zuidoever.

Reactie 3

Het handhaven van de veerverbinding tussen Rozenburg en Maassluis is een van de uitgangspunten bij het onderzoek. De Rijksstructuurvisie bevat daarom geen langzaamverkeerverbinding in de Blankenburgtunnel.

4. In de OSV wordt gesproken van een verkeerstoename op de A15 tussen de N57 en het Blankenburgtracé (p.54 van de Verkeersnota NWO, waar gesproken wordt over een toename van 40%). Indiener verzoekt aan te geven welke gevolgen dit heeft voor de doorstroming op de A15 en of deze toename uit het oogpunt van capaciteit toelaatbaar is of niet.

Reactie 4

De toename van verkeer op de A15 tussen de N57 en het Blankenburgtracé leidt niet tot afwikkelingsproblemen op dit deel van de A15. De toename is vanuit het oogpunt van capaciteit toelaatbaar. In de vervolgfase (planuitwerking) zal dit nader worden onderzocht.

5. Indiener is door de projectorganisatie NWO betrokken bij de inpassing van het tracé en wil deze betrokkenheid graag actief en structureel voortzetten en wil te allen tijde zijn kennis en expertise inzetten. Daarnaast ziet hij de uitgangspunten die in dit traject worden afgesproken graag vastgelegd in een specifieke samenwerkingsovereenkomst en vraagt hij hoe tot een dergelijke overeenkomst kan worden gekomen.

Reactie 5

In het vervolgproces (planuitwerkingsfase) zal de indiener intensief betrokken worden bij de voorbereiding van het Ontwerp-Tracébesluit. In gezamenlijk overleg tussen indiener en projectorganisatie is afgezien van een samenwerkingsovereenkomst op dit moment.

6. In de OSV wordt aangegeven dat de effecten van tolheffing bij de uitwerking van de voorkeursbeslissing verder inzichtelijk worden gemaakt. Indien er wil, vanwege mogelijke concurrentieaspecten van het wegverkeer en mogelijke effecten voor de bereikbaarheid van het havencomplex, actief worden betrokken bij deze uitwerking.

Reactie 6

Het tolbeleid wordt door het rijk vastgesteld. De effecten voor toepassing van tolbeleid bij de Blankenburgverbinding worden besproken met de meest betrokken belanghebbenden, waaronder indiener.

Zienswijze 27

1. *Indiener vraagt naar de consequenties van de Blankenburgtunnel voor de geluidsoverlast: tijdens de aanleg van de tunnel en na ingebruikname. Neemt het verkeer toe waardoor er ook meer geluidsoverlast ontstaat?*

Reactie 1

In het geluidonderzoek in de planuitwerkingsfase wordt een gedetailleerd onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting na ingebruikname van de weg. Hoewel altijd wordt getracht de hinder tijdens de aanleg zoveel mogelijk te beperken, is dit onvermijdelijk. De afwegingen met betrekking tot geluidhinder tijdens de bouw komen in de besluitvorming rondom bouw- en APV-vergunningen aan de orde.

2. *Indiener vraagt of zijn vervoerkosten na openstelling van de tunnel hoger worden door eventuele tolheffing of meerkosten voor de pont of het verdwijnen van de pont.*

Reactie 2

Alle huidige wegverbindingen blijven na aanleg van de Blankenburgverbinding kosteloos toegankelijk. De Beneluxtunnel zal worden ontlast en daardoor beter doorstromen. Voor gebruik van de Blankenburgverbinding zal gedurende de tolperiode moeten worden betaald. De komst van de Blankenburgverbinding heeft gevolgen voor gebruik en rentabiliteit van de huidige veerverbinding Rozenburg – Maassluis. Het is aan de provincie Zuid-Holland (verantwoordelijke voor van deze veerverbinding) om te beslissen over de exploitatie van deze veerverbinding in de toekomst. In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie is de continuïteit van het veer een uitgangspunt.

3. *Indiener vraagt of zijn belangen door de bouw van de tunnel worden geschaad: de waarde van zijn huis; zijn levenskosten in het algemeen; extra kosten als burger (belasting). Wat is de invloed van de tunnel en meer verkeer op zijn leven? Voor het verlies van een deel van deze belangen wil indiener worden gecompenseerd, eventueel in technische zin of financieel. Indiener vraagt of zijn belangen anders zouden worden aangetast door de aanleg van de Oranjetunnel.*

Reactie 3

De economische en gezondheidseffecten op de omgeving zijn onderzocht in de Ruimtelijk-Economische Effectenstudie en het Plan-MER. De resultaten zijn gerapporteerd in de bijlagen van de Ontwerp-Rijksstructuurvisie. Indien er schade ontstaat als gevolg van het Tracébesluit (zoals negatieve waardeontwikkeling van de woning) dan kan de benadeelde een verzoek tot vergoeding van schade indienen op grond van de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999. Dit kan vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De minister kent een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de benadeelde behoort te blijven en voor zover de schade niet op een andere manier verzekerd is. Hogere levenskosten in het algemeen en extra kosten als burger (belasting) komen niet voor vergoeding in aanmerking. De minister is op grond van wet- en regelgeving niet gehouden tot onderzoek naar het effect van de aanleg van de Oranjetunnel op woningen in de omgeving van de Blankenburgtunnel. Welk effect de aanleg van Oranjeverbinding gehad zou hebben op de belangen van de indiener in vergelijking tot de Blankenburgverbinding is niet in algemene zin te beantwoorden en hangt af van de persoonlijke situatie van de indiener.

4. *Indiener vraagt of Rozenburg door de aan te leggen aan- en afritten meer geïsoleerd wordt dan het nu al is. Wat zijn de consequenties hiervan voor het voorzieningsniveau in Rozenburg. Is dit in geld uit te drukken? En wat heeft dit voor effecten op het particuliere en openbare leven in Rozenburg? Gaat dit Rozenburg in zijn ontwikkeling remmen?*

Reactie 4

Met de realisatie van een Blankenburgtunnel krijgt Rozenburg een directe aansluiting op deze tunnel. Daardoor zal Rozenburg juist minder geïsoleerd worden ten opzichte van de huidige situatie. Verkeer kan van en naar Rozenburg zowel van de A15 als van de A20 gebruik maken. Er zijn daarom geen negatieve consequenties voor het voorzieningsniveau te verwachten.

5. *Indiener vraagt om technische voorzieningen bij de aanleg van de tunnelbuis zodat zijn belangen zo goed mogelijk worden beschermd. Indiener denkt aan een overkapte tunnelbuis die zo ver als mogelijk 'land inwaarts' loopt. Maak gebruik van de kansen bij de bouw om de weg, en bijbehorende zaken zoveel als technisch mogelijk is, aan het zicht en gehoor vanuit Rozenburg en omgeving te onttrekken door het te camoufleren, af te schermen of d.m.v. andere technische of natuurlijke mogelijkheden.*

Reactie 5

In het vervolgproces (planuitwerkingsfase) zal een nadere detaillering van het wegontwerp en van de vormgeving en inpassing van de tunnelbak ter hoogte van Rozenburg plaats vinden. Uitgangspunt is een veilig wegontwerp, dat voldoet

aan de daarvoor geldende richtlijnen. Ook de vormgeving en inpassing zullen in deze fase nader worden uitgewerkt.

Zienswijze 28

1. *In het onderzoek staat dat de luchtkwaliteit volgens de modelberekeningen in 2020 op geen enkele plek tot overschrijding van de grenswaarde leiden. Indien er ernstige twijfel aan de juistheid van dit onderzoek. Het gebruikte model (de saneringstoel) gaat uit van aannames over het beleid in de komende jaren (waaronder invoering van scherpere emissienormen voor personen- en vrachtauto's). Het is nog onduidelijk of en hoe deze maatregelen ook daadwerkelijk worden genomen en of deze de effectiviteit hebben zoals is aangenomen in het rekenmodel. Indien er vraagt of deze waarden een gemiddelde van een hele dag zijn of het piekmoment op de dag. Gemiddelden over 24 uur geven geen reëel beeld van de overlast omdat maar weinig mensen de relatief schone nachtlucht inademen. Indien er wil dat in het onderzoek niet uitgegaan wordt van aannames over het beleid in de komende jaren die niet vastliggen. En indien er wil zien dat bij het onderzoek naar de effecten van de NO_x en PM_{10} waarden ook gekeken wordt naar effecten van blootstelling aan deze stoffen gedurende de piekmomenten.*

Reactie 1

De luchtkwaliteitsberekeningen zijn uitgevoerd voor 2030 op basis van de wettelijk voorgeschreven Standaardrekenmethode 1 (CARII) voor binnenstedelijke wegen en Standaardrekenmethode 2 (Pluimsnelweg) voor buitenstedelijke wegen. In deze modellen zijn de emissiefactoren en achtergrondconcentraties gebruikt die jaarlijks door Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu worden vastgesteld. Toetsing heeft plaatsgevonden op basis van de wettelijke normen. Jaarlijks wordt getoetst of het NSL op schema ligt om tijdig en blijvend te kunnen voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit. Deze monitoring is van onmisbaar belang voor het programma. Daarmee kunnen de beleidsuitgangspunten en aannames in een jaarlijkse cyclus worden getoetst en zo nodig worden bijgesteld. De berekeningen worden uitgevoerd met wettelijk voorgeschreven en goedgekeurde modellen.

2. *Indien er maakt zich zorgen over de emissies van NO_x en PM_{10} die regelmatig te hoog zullen zijn en daardoor (op termijn) effect zullen hebben op de gezondheid. Indien er woont enkele tientallen meters van de tunnelmond van de landtunnel.*

Reactie 2

De afgelopen jaren is mede door succesvol (bron)beleid de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. Dit komt onder meer doordat de Europese Unie steeds strengere eisen voor het verkeer vaststelt. Nieuwe voertuigen worden daardoor steeds schoner. Doordat het wagenpark continue vernieuwt, wordt het verkeer schoner. De meetresultaten van het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit, in beheer van

het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), bevestigen deze dalende trend van de luchtverontreiniging. De afgelopen jaren is de emissie door het wegverkeer van de meest relevante componenten van luchtverontreiniging, fijn stof en stikstofdioxide, sterk afgenomen.

Het Nationaal Programma Luchtkwaliteit, waarin dit project is opgenomen waarborgt dat overal in Nederland, dus ook waar mevrouw woont, tijdig en blijvend aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan.

3. *In het onderzoek scoort de nieuwe verbinding in toegenomen geluidbelast oppervlak erg slecht. Indien er vraagt of de geluidsoverlast in de realiteit nog meer zal toenemen dan uit het onderzoek blijkt omdat er bepaalde aannames zijn gedaan over het stiller worden van voertuigen in de nabije toekomst en omdat er gewerkt wordt met gemiddelden over 24 uur. Daarnaast wil indien er maatregelen worden genomen om de geluidsoverlast door de snelweg tussen de Maassluisse dijk en het spoor op de bewoning aan de Zuidbuurt en de recreatie daar te beperken.*

Reactie 3

Het onderzoek is uitgevoerd conform het wettelijk verplichte Meet- en Rekenvoorschrift Geluid 2012. Hierin zijn toekomstige ontwikkelingen meegenomen. De aannames hierover zijn gebaseerd op Europese ontwikkelingen. Er wordt inderdaad gemiddeld over 24 uur, waarbij geluid in de avond en nacht zwaarder wordt meegerekend, door middel van een "straffactor". In het akoestisch onderzoek in de planuitwerkingsfase zal ditzelfde Meet- en Rekenvoorschrift worden toegepast. De precieze maatregelafweging zal plaatsvinden in de planuitwerkingsfase. Het is dan ook niet mogelijk om op dit moment uitspraken te doen over geluidwerende voorzieningen, anders dan indicatief. Recreatiegebied is geen geluidgevoelige bestemming en daarvoor gelden niet de normen van de Wet Milieubeheer. Dit betekent dat voor alleen het recreatiegebied geen geluidwerende voorzieningen zullen worden getroffen.

4. *In de OSV staat dat de landtunnel wordt onderheid. Het betreft erg drassige veengrond, waar iedere trilling is te voelen. Indien er maakt zich zorgen over de overlast die dit heien zal veroorzaken. Indien er wil weten wat hoe deze overlast (het heien, maar uiteraard ook andere werkzaamheden) tot een minimum wordt beperkt en gecompenseerd.*

Reactie 4

Ter voorbereiding van de realisatie van de Aalkeettunnel zal de aannemer te zijner tijd een plan moeten maken dat inzicht geeft in de maatregelen om overlast van bouwactiviteiten te minimaliseren. Dit plan zal worden vastgesteld in overleg met de gemeente Vlaardingen. Woningen waaraan mogelijk schade ontstaat ten gevolge van bouwwerkzaamheden, worden vooraf geïnventariseerd. Er vindt in die gevallen voorafgaande aan de realisatie van

de weg een opname van de bouwkundige staat van de woningen plaats.

5. *Indiener is bezorgd over mogelijke schade aan zijn woning door de werkzaamheden van het onderhouden van de landtunnel.*

Reactie 5

Woningen waaraan mogelijk schade ontstaat ten gevolge van bouwwerkzaamheden, worden vooraf geïnventariseerd. Er vindt in die gevallen voorafgaande aan de realisatie van de weg een opname van de bouwkundige staat van de woningen plaats.

6. *Het plan is om een landtunnel aan te leggen met een dak dat 1 à 2 meter boven het maaiveld uitsteekt. Indiener geeft de suggestie om deze landtunnel in zijn geheel 1 à 2 meter dieper aan te leggen, zodat er geen storende verhoging meer zichtbaar is in het bijzondere landschap.*

Reactie 6

In de volgende fase (planuitwerkingsfase) wordt de voorkeursvariant nader uitgewerkt. Daarbij worden optimalisaties gezien, indien deze niet leiden tot meerkosten. De ingebrachte zienswijze betreffende de Aalkeettunnel wordt hierbij betrokken.

De effecten bij een landtunnel verschillen niet veel van de situatie zonder landtunnel. Ook bij een landtunnel ter plaatse van de verdiepte ligging is er nog steeds sprake van een zichtbare doorsnijding van het landschap. Er blijft sprake van een zekere aantasting van de openheid van het gebied waarbij het zicht op de horizon wordt geblokkeerd (de landtunnel zal als een glooiing in het landschap zichtbaar zijn). De snelweg zelf zal over grote lengte echter niet zichtbaar zijn (in zuidelijke richting is de snelweg tussen de Zuidbuurt en de spoorlijn niet zichtbaar, aan de noordzijde loopt de landtunnel door tot voorbij de Zuidbuurt). De impact op de openheid van het landschap zal in vergelijking ook minder groot zijn omdat de landtunnel wordt voorzien van een groene deklaag (gras/opgaand groen) en zo beter aansluit.

7. *Er is 25 miljoen gereserveerd voor compensatiemaatregelen in het gebied. Indiener zou het waarden als omwonenden worden betrokken bij de plannen voor de besteding van dit geld. Indiener kent dit gebied erg goed en heeft daar ideeën over.*

Reactie 7

De minister heeft de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van de Stadsregio Rotterdam gevraagd de inzet van de € 25 miljoen (incl. BTW) te coördineren. Het proces om tot een bestedingsplan te komen is een verantwoordelijkheid van de Stadsregio Rotterdam. De minister zal de zienswijze ter kennis brengen van de Stadsregio.

8. *Indiener suggereert om rondom de fietspaden achter de Zuidbuurt (langs het spoor) groen terug te planten als dit tijdens de aanleg van de tunnel sneuvelt. Omwonenden zien daardoor minder van de snelweg die bij de Maassluisse dijk naar beneden komt en recreanten houden het gevoel dat ze door een groen gebied fietsen c.q. wandelen. Gelijktijdig kan het groen fungeren als een natuurlijk geluidscherm.*

Reactie 8

In het kader van de Boswet wordt in de planuitwerkingsfase met de betrokken partijen verder uitgewerkt hoe wordt omgegaan met de herplant en compensatie van gevelde houtopstanden. Het streven is om de compensatie zo in te zetten dat het een kwaliteitsbijdrage levert aan het gebied. De suggestie van de inpreker over het terugplanten langs de fietsroutes zal tijdens de planuitwerkingsfase worden bekeken op haalbaarheid. In de planuitwerkingsfase zullen ook de effecten op recreatieve (fiets)routes in beeld gebracht, en wordt er naar gestreefd om de verbindingen functioneel in stand te houden. Dit wil overigens niet zeggen dat alle verbindingen langs dezelfde route blijven lopen.

9. *Indiener geeft als idee om tussen de snelweg en de surfplas een kleine verhoging (dijkje) aan te leggen, zodat de recreanten aan de surfplas weinig zicht hebben op de snelweg en minder last hebben van geluidsoverlast. Dit hoeft maar een kleine verhoging te zijn om al enig effect te hebben op het recreëren aan de surfplas.*

Reactie 9

Ter hoogte van de Surfplas komt de weg verdiept te liggen om de openheid van het veenweide gebied te waarborgen. Het aanleggen van een verhoging tussen Surfplas en verdiepte weg zou deze openheid juist schaden.

Zienswijze 29

1. *De OSV bevat geen visie voor langzaam verkeer/fietsverkeer om de bereikbaarheid van de regio Rotterdam ten westen van de Beneluxtunnel structureel te verbeteren. De aanleg van een NWO heeft wel degelijk effect op het fietsverkeer. Goede bereikbaarheid van de beide oevers is voor fietsers - nu en in de toekomst - van groot belang. Indiener verwacht dat in een structuurvisie ook voor oever kruisend fietsverkeer een toekomstvisie wordt geschetst. Op middellange termijn is er behoefte aan 24-uursbereikbaarheid middels een 'nieuwe westelijke oeververbinding' voor fietsers.*

Reactie 1

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. De behoefte aan een 24-uurs bereikbaarheid middels een nieuwe westelijke oeververbinding voor fietsers is in deze studie niet onderzocht. Een nieuwe westelijke oeververbinding voor fietsers draagt namelijk niets of nauwelijks bij aan het oplossen van de verkeersproblematiek op de wegen in de regio Rotterdam. Het opstellen van een visie voor

langzaam verkeer/fietsverkeer maakt dan ook geen onderdeel uit van de scope. Het handhaven van de veerverbinding tussen Rozenburg en Maassluis is een van de uitgangspunten bij het onderzoek.

2. De aanleg van de Blankenburgtunnel (zonder fietsbuis) betekent op termijn een achteruitgang voor de kwantiteit en kwaliteit van het bestaande pontveer Rozenburg-Maassluis omdat het grootste gedeelte van het autoverkeer, dat nu nog gebruik maakt van de pont, zich zal verplaatsen van de pont naar de tunnel. Een zeer groot deel van het financiële draagvlak voor het pontveer komt hiermee te vervallen waardoor het voortbestaan en het in standhouden van het (afgeslankte) pontveer onder druk komt te staan. Volgens indiener leidt dit tot een kwalitatieve en kwantitatieve achteruitgang van geleverde pontveerdiensten (minder frequent, minder uren per dag).

Reactie 2

Het handhaven van de veerverbinding tussen Rozenburg en Maassluis is een van de uitgangspunten bij het onderzoek. De provincie Zuid-Holland is de minister van de veerpont Rozenburg-Maassluis en gaat over de instandhouding van de veerpont.

3. Indiener vindt het onbegrijpelijk dat er in het MER geen onderzoek is gedaan naar het effect van de aanleg van een tunnel op het in standhouden van het pontveer Rozenburg-Maassluis. Een MER zou alle effecten moeten beschrijven van bestaande situaties die worden beïnvloed door de aanleg van een tunnel. Bij overige effecten staat in deelnota E: "In de tracé-ontwerpen zijn geen voorzieningen voor fietsers meegenomen. Aangezien de pont tussen Maassluis en Rozenburg in de vaart blijft, zal de aanleg van een NWO waarschijnlijk geen invloed hebben op het aantal fietskilometers..."

Reactie 3

Het realiseren van een nieuwe verbinding voor langzaam verkeer zit niet in de scope van het project. De bestaande langzaamverkeerverbindingen (o.a. fietspaden en de het veerpont Rozenburg-Maassluis) blijven wel gehandhaafd.

4. In de Variantennota (deelrapport B.) staat:

"...Uitgangspunt is echter ook hier dat de bestaande veerdienst Maassluis – Rozenburg blijft bestaan. Er blijft dus een volwaardig alternatief voor langzaam verkeer in de Blankenburgtunnel..."

Indiener vindt dit uitgangspunt niet juist. Er is in het geheel niet onderzocht of en hoe de veerdienst Maassluis – Rozenburg kan blijven bestaan. Voorts is een pontveer geen volwaardig alternatief voor een tunnel.

Indiener concludeert dat de voorgestelde verbeterde bereikbaarheid in de regio Rotterdam niet voor fietsers geldt. De aanneming van het blijven bestaan van het bestaande pontveer als volwaardig alternatief voor langzaam verkeer in de Blankenburgtunnel vindt indiener onjuist en onzorgvuldig.

Reactie 4

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze.

Zienswijze 30

1. In het regeerakkoord is vastgelegd dat de Blankenburgtunnel zal worden gerealiseerd, mede vanwege een gunstige kosten-batenverhouding. Deze keuze wordt in het OSV bevestigd. De daarin gepresenteerde afweging tussen de Oranjeverbinding en de Blankenburgverbinding is volgens indiener niet meer dan een formaliteit.

Reactie 1

Er heeft een uitgebreide vergelijking van alternatieven plaatsgevonden. Deze is vastgelegd in het Plan-MER, de MKBA en de REES. De minister heeft op basis van deze vergelijking en op basis van het regionaal advies haar keuze gebaseerd en gemotiveerd in de Rijksstructuurvisie.

2. In het OSV is het uitgangspunt dat er voor de bekostiging een bijdrage komt uit tol van 300 miljoen euro. Dat vindt indiener opmerkelijk want uit de kosten-batenanalyse (kba) blijkt dat bij lage groei van het verkeer en een tolheffing de baten niet opwegen tegen de kosten. De verkeersstudie laat zien dat bij hoge groei en de vereiste tolopbrengst het dagelijks gebruik 40% minder kan zijn in vergelijking tot een tolvrije verbinding. Het woon-werkverkeer valt met tol 47% lager uit en het overig verkeer 80%. De Blankenburgverbinding wordt aldus hoofdzakelijk een weg voor zakelijke gebruikers en vrachtverkeer. Voorzien is dat de Blankenburgverbinding 2 keer 3 rijstroken krijgt. Maar met tol zou zelfs bij hoge groei de komende decennia kunnen worden volstaan met 2 keer 2 rijstroken. Het verdient daarom aanbeveling de Blankenburgverbinding met 2 keer 2 rijstroken als alternatief-ontwerp integraal af te wegen.

Reactie 2

In de verkenning is tot nu toe rekening gehouden met een Blankenburgverbinding van 2x3 rijstroken. Gedurende de eerste decennia zal er op deze verbinding tol worden geheven tot het benodigde bedrag om de verbinding te bekostigen is opgehaald. De verbinding moet echter toekomstvast zijn en ook in de jaren na tolheffing voldoen. Omdat het deels over een tunnelverbinding gaat die niet gemakkelijk is uit te breiden, is er voor gekozen om de Blankenburgverbinding toekomstvast voor 2x3 rijstroken te ontwerpen.

3. Indiener vindt dat een herziening van het ontwerp in 2x2 rijstroken (als hierboven voorgesteld) moet worden gekaderd in een herziening van de OSV. Alternatieven voor een tolvrij moeten worden beschouwd. De ex ante beleidsanalyses dienen te worden verbeterd en aangepast en deze op een audit van onafhankelijke deskundigen. De onafhankelijke toetsing ontbreekt nu. Daarmee is niet voldaan aan de regelgeving beleidsanalyse ex ante in het kader van de Comptabiliteitswet en de toezeggingen aan de Tweede Kamer inzake OEI. Voor een debat over nut en noodzaak en urgentie dienen minimaal de volgende audits te worden toegevoegd:

- a. een audit op de verkeerskundige studie

- b. een audit op de kosten-batenanalyse
- c. een audit op het te kiezen exploitatiemodel
- d. een audit op de alternatieven en varianten

Indiener verwacht dat de bevindingen van de audits en aanvullend onderzoek zullen leiden tot een herziening van de huidige Rijksstructuurvisie. Uitstel van het aanlegmoment is een serieus te overwegen optie, een optie die niet zomaar kan worden weggelaten.

Reactie 3

In de verkenning is tot nu toe rekening gehouden met een Blankenburgverbinding van 2x3 rijstroken. Gedurende de eerste decennia zal er op deze verbinding tol worden geheven tot het benodigde bedrag om de verbinding te bekostigen is opgehaald. De verbinding moet echter toekomstvast zijn en ook in de jaren na tolheffing voldoen. Omdat het deels over een tunnelverbinding gaat die niet gemakkelijk is uit te breiden, is er voor gekozen om de Blankenburgverbinding toekomst vast voor 2x3 rijstroken te ontwerpen. De MKBA is opgesteld volgens de leidraad OEI. Deze leidraad is specifiek gemaakt in 'het Kader KBA voor MIRT-verkenningen'.

4. *Op 13 februari jl. is de Tweede Kamer per brief geïnformeerd over de audit van de verkeersmodellen die worden gebruikt bij de onderbouwing van het beleid. De audit werd uitgevoerd door experts van TNO, TU Delft, MuConsult en Twynstra en Gudde. In deze audit wordt onder andere het volgende geconstateerd: "De nauwkeurigheid van intensiteiten en reistijden op het wegennetwerk is niet overal gewaarborgd. Op geaggregeerd niveau en op een groot deel van de wegvakken van het hoofdwegennetwerk presteert het model goed, maar op wegvakniveau en trajectniveau kunnen soms ook grote verschillen met de data optreden. Deze problemen treden op wegvakken en trajecten op waar congestie een grote rol speelt".*
- Uit eerder onderzoek naar het gebruik en de kwaliteit van de verkeersmodellen was dit al bekend. Bekend mag ook worden verondersteld dat het voorspellen van intensiteiten en reistijden vooral problematisch is voor nieuwe verbindingen in een netwerk. In casu het onderzoek naar de NWO betreft dit zowel de cijfers in de referentiesituatie als die van de projectalternatieven. Indiener vindt dat deze constatering een audit op de verkeerskundige studies meer dan urgent maakt. Als voorzet hierop benoemt indiener hierna enkele aandachtspunten.*

Reactie 4

Voor alle rijksprojecten wordt gerekend met het verkeersmodel NRM. Het NRM wordt gebruikt voor nadere analyse van het probleem, de effecten van oplossingen op knelpunten en het functioneren van het wegennet. Het NRM geeft voor de analyse van problemen en oplossingen de meest betrouwbare uitkomsten. Verder is er gewerkt volgens het NRM protocol als kwaliteitsborging. Het NRM geeft voldoende betrouwbare informatie voor het maken van een keuze tussen een Blankenburgverbinding en een

Oranjeverbinding en het doelbereik van beide oplossingen voor de vier hoofddoelen: de Beneluxcorridor, de verbindingen van het Havengebied en het Westland met het achterland en het functioneren van de A4 corridor.

5. *Volgens indiener zou binnenkort (medio 2015) het netwerk er geheel anders uitzien dan in het basisjaar van de modelberekeningen. De capaciteit van de A15 is dan substantieel uitgebreid en de nieuwe verbinding A4 Delft-Schiedam is in gebruik. In de referentiesituatie is de nu nog niet bestaande A13/A16 als nieuwe schakel toegevoegd aan het netwerk. Als uitgangspunt is verder aangenomen dat in 2030 Maasvlakte 2 (bijna) geheel in gebruik is genomen. Zelfs de referentiesituatie kent dus in het jaar van vertrek voor de voorspellingen meer dan gebruikelijk onzekerheden. Verificatie van de modeluitkomsten aan waargenomen intensiteiten en snelheden is niet mogelijk omdat deze gegevens domweg nog niet (kunnen) bestaan. De onzekere uitkomsten voor de Blankenburgverbinding komen hier nog bij.*

Reactie 5

In de verkeersanalyse zijn de effecten van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding in beeld gebracht in vergelijking met een zgn. referentiesituatie waarin de A4 Delft-Schiedam, de A13/16 en de uitbreiding van de A15 Maasvlakte-Vaanplein als gegeven zijn opgenomen. Deze projecten zijn al in uitvoering (A15 en A4 Delft-Schiedam) dan wel in planstudie (A13/16). De verkeersprognoses die ten grondslag liggen aan de Ontwerp-Structuurvisie zijn gebaseerd op het verkeersmodel NRM dat Rijkswaterstaat hanteert in verkenningen en planstudies. Het NRM is vooral bedoeld om afwegingen op regionaal niveau van verschillende beleidspakketten te maken, zoals infrastructurele maatregelen. Dit betekent dat het model geschikt is voor de beantwoording van vragen, zoals wat is het effect van extra infrastructuur, van specifieke maatregelen en van de vraag: waar de infrastructuur moet worden aangelegd of welke maatregel moet worden genomen. Het NRM brengt hiervoor de samenhangende invloed van autonome maatschappelijke en sociaaldemografische ontwikkelingen, mobiliteitsbeleid en specifieke veranderingen in het vervoersysteem zelf in beeld. Omdat de referentie en het project dezelfde onzekerheden kennen beïnvloedt dit niet de afweging tussen de Blankenburgverbinding en de Oranjeverbinding.

6. *Op de gepresenteerde kaarten ontbreken de A13 en de nieuwe verbinding A13/A16. Deze laatste verbinding is in de referentiesituatie meegenomen als tolvrije weg, terwijl tol is voorzien. Indiener constateert dat het beeld deels niet volledig is en niet voldoet aan de uitgangspunten van voorgenomen beleid.*

Reactie 6

De A13 en de A13/16 zijn op de gepresenteerde kaarten niet apart uitgelicht. De invloed van de NWO op de verkeersstroom op beide wegen is zeer gering tot afwezig. Tolheffing

op de A13/16 heeft wel invloed op het verkeer op de A13/16 en de A20 tussen het Kleinpolderplein en het Terbregseplein en de A13 door Overschie, maar niet op de A20 ten westen van het Kleinpolderplein en zeker niet op het meer westelijke deel van de A20 en de NWO. Ten tijde van het opstellen van de OSV was nog niet duidelijk hoe omgegaan moest worden met tol op de A13/16. In de planuitwerking van dit project worden de verkeerscijfers geactualiseerd en wordt de referentiesituatie hierop aangepast. Voor de afweging in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie tussen de Blankenburg- en de Oranjeverbinding is al dan niet tol op de A13/16 niet relevant.

7. *De gepresenteerde probleemanalyse en effecten (intensiteiten en reistijden) stoeien eerder op uitkomsten van theoretische modelberekeningen dan op empirische gegevens. Het oogt als een opeenstapeling van niet gewaarborgde uitkomsten. Indiener beveelt aan om een inschatting te maken van de mogelijke voorspelfout per wegvak en op het niveau van het netwerk. Ter illustratie: Opmerkelijk is dat nu wordt verondersteld dat in het GE-scenario in 2030 de intensiteit per werkdag op de Blankenburgverbinding, zonder tol, 97.000 voertuigen zal betreffen. De afname op de Beneluxtunnel bedraagt slechts 42.000 voertuigen. De oorzaak van dit verschil zal nader moeten worden onderzocht. Handmatige berekeningen geven een beeld dat een belangrijk deel nieuw verkeer is dat met de Blankenburgverbinding wordt gegenereerd. Voor de beleidsafweging een niet onbelangrijk gegeven.*

Reactie 7

De verkeersprognoses die ten grondslag liggen aan de Ontwerp-Rijksstructuurvisie zijn gebaseerd op het NRM verkeersmodel dat Rijkswaterstaat hanteert in verkenningen en planstudies. Het NRM is vooral bedoeld voor de afweging op regionaal niveau van verschillende beleidspakketten, zoals infrastructurele maatregelen. Omdat er prognoses voor 2030 nodig zijn, wordt er gewerkt met toekomstscenario's van het CPB (Global Economy en Regional Communities).

Het NRM brengt de samenhangende invloed van autonome maatschappelijke en sociaaldemografische ontwikkelingen, mobiliteitsbeleid en specifieke veranderingen in het vervoersysteem zelf in beeld. De prognoses van het NRM zijn zo nauwkeurig mogelijk, maar elk model is een vereenvoudiging van de werkelijkheid. Zoals bij alle modellen is een bepaalde mate van onzekerheid onvermijdelijk. In reactie op de door Indiener gegeven illustratie: de aanleg van een Blankenburgverbinding leidt niet tot een toename van 55.000 voertuigen per etmaal. Door de aanleg van een Blankenburgverbinding verplaatst een substantieel deel van het verkeer vanaf de A15 Botlekcorridor en Beneluxtunnel (RC: 50.000 mvt/etmaal; GE: 60.000-65.000 mvt/etmaal) zich naar de Blankenburgverbinding en de A20. De vrijgekomen ruimte in de Beneluxtunnel wordt voor een

deel opgevuld door verkeer van de andere oeververbindingen: Maastunnel, Erasmusbrug, Willemsbrug en Van Brienenoordbrug. De totale hoeveelheid oeverkruisend verkeer op alle zes oeververbindingen in de regio Rotterdam neemt toe met 25.000 (5%) in RC tot 45.000 (bijna 7%) in GE.

8. *Indiener merkt op dat op de meeste wegvakken op de A15 geen significante effecten op de intensiteiten te verwachten zijn van de beoogde verbinding. Op de A15 lijkt deze uitsluitend van invloed te zijn op de wegen direct ten westen van de Beneluxtunnel tot aan de nieuwe verbinding (67.000 GE 2030) en dus niet op de bovenregionale achterlandverbindingen van de Maasvlaktes. Dit geeft een beeld dat de Blankenburgverbinding vooral van lokaal belang is, in het bijzonder voor het Botlekgebied en de Stadshavens en dus niet voor het HIC op de Maasvlaktes. De verwachte verschillen in intensiteiten in het GE-scenario 2030 op de A15 en A20 tussen met en zonder Blankenburgverbinding geven ook als beeld dat de ramingen voor de Blankenburgverbinding ruim overschat zijn. Dit kan ernstige gevolgen hebben voor de raming van de tolopbrengsten.*

Reactie 8

De Blankenburgverbinding heeft meer effect op het verkeer tussen Voorne-Putten en het stedelijk gebied van Rotterdam en Schiedam dan op het verkeer voor het HIC op de Maasvlaktes.

De raming van de tolopbrengsten is gebaseerd op de hoeveelheid verkeer dat van de Blankenburgtunnel gebruik maakt. Hierbij is rekening gehouden met de verschillende motieven (vracht, zakelijk, woonwerk en overig). Afhankelijk van het toltarief en het economisch scenario is een bandbreedte van de tolopbrengsten aangegeven.

9. *Indiener vindt dat in de audit ook aandacht moet worden besteed aan de wijze van berekenen van de effecten van tol. De vraag is hoe tol (in- en/of exclusief Btw) als exogene maatregel van invloed is op de voorspelkracht. De wijze van behandeling kan sterk van invloed zijn op de uitkomsten. Tolinning gaat bij welke techniek dan ook ten koste van de doorstroomsnelheid. Niet duidelijk is of en zo ja op welke wijze hiermee rekening is gehouden bij de berekeningen van de reistijd.*

Reactie 9

Uitgangspunt bij de nog te maken keuze van het tolsysteem is free-flow om reistijdverlies als gevolg van het fysiek heffen van tol te voorkomen. Het inningsstelsel heeft dan ook geen invloed op de reistijd. Tol is als prijsmaatregel in het NRM opgenomen.

10. *De aanbevelingen voor een audit en verbeteringen van de beleidsanalyse ex ante zijn des te dringender als wordt bedacht dat een lager gebruik dan nu is berekend in het hoge groei scenario al snel tot een negatief saldo van de kosten-batenanalyse zal leiden. In een laag groeiscenario is bij tol de kosten-batenanalyse al negatief.*

Indiener vindt dat de aannamen voor het besluit dat de kosten-batenanalyse positief is, in algemene zin niet houdbaar is.

Reactie 10

De MKBA van de NWO is zoals gebruikelijk bij het ministerie van IenM getoetst door de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) van RWS. De MKBA is opgesteld volgens de leidraad OEI. Deze leidraad is specifiek gemaakt in 'het Kader KBA voor MIRT-verkenningen'.

De MKBA geeft aan dat alternatief Krabbeplass-West met landtunnel in een hoog groeiscenario een kosten-batenratio heeft van 2,2 (met tol 1,9). Bij een lage economische groei is deze 0,9 (met tol 0,8). Het CPB heeft onlangs geconcludeerd dat deze 2 scenario's nog steeds valide zijn. Recente verkeersontwikkelingen in Rotterdamse regio geven aan dat de verkeersgroei in deze regio hoger is dan de geprognoseerde groei in het RC-scenario. Bovendien is tolheffing een tijdelijke maatregel, ingezet voor (gedeeltelijke) bekostiging van de NWO. Een en ander resulteert in de conclusie dat de MKBA positief is.

11. Gegeven deze grote onbekendheden en onzekerheden vraagt indiener of besluitvorming nu wel urgent is. De kosten-batenanalyse laat zien dat uitstel gunstig is voor de kosten-batenratio. Uitstel verdient de voorkeur.

Reactie 11

Theoretisch gezien lijkt uitstel voor investeringsprojecten gunstig, omdat de initiële investeringskosten de eerste jaren hoog zijn en de maatschappelijke baten zich over een lange periode uitstrijken. Maar in het geval van projecten met een duidelijke maatschappelijke meerwaarde geldt dat als er nu wordt geïnvesteerd, kan de maatschappij (weggebruikers, bedrijven, detailhandel) de welvaartswinst op korte termijn incasseren en hoeft het verlies door congestie in o.a. de Beneluxcorridor niet langer te worden dragen.

12. Indiener geeft aan dat de kosten-batenanalyse niet voldoet aan de vereisten zoals deze in enkele richtlijnen voor OEI zijn vastgelegd. Een deel van de voorgeschreven tabellen zijn conform ingevuld. In andere opzichten voldoen de analyses en de rapportage niet. Zo ontbreken, als voorbeeld, de fysieke gegevens die de basis vormen voor de berekeningen. Het advies om de baten voor een zichtjaar te presenteren, bijvoorbeeld voor 2030, is niet opgevolgd. Meerdere uitgangspunten zijn niet benoemd of gespecificeerd. Elke vorm van verificatie of beoordeling op plausibiliteit is niet mogelijk. Geen melding wordt gemaakt van de onzekerheden van de verkeerskundige analyse welke direct van betekenis zijn voor de uitkomsten van de kosten-batenanalyse. Een beschouwing over de projectrisico's ontbreekt. Natuurwaarden e.d. zijn niet op geld gewaardeerd.

Reactie 12

De MKBA van de NWO is zoals gebruikelijk bij het ministerie van IenM getoetst door de Dienst Verkeer en Scheepvaart

(DVS) van RWS. De MKBA is opgesteld volgens de leidraad OEI. Deze leidraad is specifiek gemaakt in 'het Kader KBA voor MIRT-verkenningen'.

13. De analyse, de interpretatie, beperkt zich tot een toelichting op de uitkomst, waarbij het saldo onder aan de streep leidend is. Indiener vindt dat daarmee het rapport een belangrijke doelstelling van een kosten-batenanalyse mist, het mede vormgeven van de projectvarianten of alternatieven in termen van kosten en baten. Juist nu gekozen wordt voor een tolgeweg is het van belang niet alleen naar het saldo te kijken maar ook naar de verdeling van lusten en lasten. Vreemd is dat per alternatief de varianten wel in kosten verschillen maar niet in baten. De varianten voor de Oranjetunnel en die voor de Blankenburgverbinding onderscheiden zich mede door verschillen in lengte en dus in reistijd en reiskosten. In de kosten-batenanalyse komen deze verschillen niet terug, de baten zijn gelijk ongeacht de ligging en lengte van het tracé. Opmerkelijk is dat in de OSV voor het Blankenburgtracé vier varianten worden onderscheiden. In de bijlage met de kosten-batenanalyse worden echter slechts drie varianten genoemd.

Reactie 13

In studies, voorafgaan aan de beoordelingsfase van de MIRT-verkenning zijn de varianten van de Oranjeverbinding en Blankenburgverbinding bekeken op verkeerskundig effect. Het bleek dat deze varianten op dat vlak niet onderscheidend zijn, ook niet qua reistjadbaten.

14. Tolheffing is een zelfstandige beleidsbeslissing waarvan de kosten en baten conform de aanbevelingen in OEI apart in beeld moeten worden gebracht. Tol gaat samen met welvaartsverlies en een herverdeling van de welvaartswinst. Bij tolheffing zal de Blankenburgverbinding hoofdzakelijk worden gebruikt voor zakelijk verkeer en vracht. De effecten op het woon-werkverkeer en het overige verkeer op de Beneluxtunnel zijn daardoor beperkt, met mogelijk alsnog congestie in de ochtend- en avondspits. Indiener vindt dat bezien moet worden of de voorgeschreven ophoogfactoren van een gemiddelde werkdag naar een jaarcijfer hier wel correct is. Mogelijk wordt de Blankenburgverbinding in het weekend nauwelijks of niet gebruikt met tol.

Reactie 14

Het klopt dat het aandeel van zakelijk verkeer en vrachtverkeer bij tolheffing in de NWO groter zal zijn. Op basis van de gevoeligheidsanalyse naar tol is gebleken dat de Beneluxtunnel wel weer drukker wordt, maar dat nog wel wordt voldaan aan de streefwaarde voor de reistijden op het traject A4 Benelux-A20 Kleinpolderplein. De uitgevoerde verkeersberekeningen zeggen iets over een gemiddelde werkdag. Die is maatgevend voor de doorstroming. Effecten van tol in het weekend hoeven daarvoor niet inzichtelijk te worden gemaakt. Voor de kosten- en batenanalyse is een gemiddelde werkdag opgehoogd met een factor om het jaarcijfer te kunnen berekenen. Hierbij wordt wel onderscheid gemaakt naar autoverkeer en vrachtverkeer,

maar niet naar de motieven woon-werk versus zakelijk en overig. Dit geldt ook voor de toltarieven. Bij de bepaling van de ophoogfactoren wordt geen rekening gehouden met de weekend- en feestdagen.

15. *De effecten van tol zijn nu uitsluitend bepaald op basis van modelberekeningen zonder rekening te houden met de maatschappelijke weerstand tegen het fysiek betalen van tol, al of niet elektronisch. De administratieve lasten voor het bedrijfsleven voor zakelijke reizen en vrachtverkeer mogen niet worden verwaarloosd. Indiener wijst erop dat de transactiekosten, bank- en administratiekosten (waaronder de BTW-administratie) per rit weleens hoger zouden kunnen zijn dan de netto kosten aan tol, waardoor de tolweg, zeker buiten de spits, wordt gemeden.*

Reactie 15

De uitgangspunten voor tolheffing zijn verwoord in een brief aan de Tweede Kamer in december 2011 (bron: I&M/BSK-2011/165813). De uitgangspunten zijn:

- Tolinning alleen zal geschieden op nieuwe doorsnijdingen;
- Tolinning alleen dient als (gedeeltelijke) bekostiging van infrastructuur, en niet voor sturing in verkeersstromen (dit betekent toloptimalisering op dit aspect, heeft consequenties voor het tarief);
- Tolinning alleen geschiedt indien er een gratis alternatief beschikbaar is;
- Tolinning geschiedt door middel van free-flow techniek;
- Kosten van tolinning (inclusies kosten tolsysteem) zijn niet meer dan 20% van de totale tolinkomsten;
- Tolinning binnen nieuwe projecten dient te geschieden op uniforme wijze en dient te voldoen aan Europese eisen.

De heffingskosten dienen in verhouding te staan tot de opbrengsten. De minister neemt de opmerking van de indiener over de transactiekosten mee bij de verdere uitwerking.

16. *Tol stuurt impliciet op doelgroepen, scheiding tussen vracht en zakelijk enerzijds, woon/werk- en overig verkeer anderzijds. Een dergelijke scheiding kan volgens indiener mogelijk ook worden bereikt met een verbreding van de A4 corridor (waaronder de Beneluxtunnel) met gescheiden vervoer voor vracht en eventueel zakelijk verkeer (vignetten).*

Reactie 16

Tol wordt alleen ingevoerd om drie infrastructuurprojecten te bekostigen. Tol wordt niet ingezet voor verkeersmanagement en daarmee is er geen gerichte sturing op doelgroepen. De weggebruiker kan per rit bepalen het toltracé of het alternatieve tracé zonder tol te gebruiken.

17. *Indiener stelt dat bij tol de gebruikers van de Blankenburgverbinding zullen betalen voor de welvaartswinst van niet gebruikers, de reistijdswinst elders op het netwerk. Indiener vindt dit een belangrijk*

gegeven voor de politieke besluitvorming die inzichtelijk moet worden gemaakt.

Reactie 17

Door het gebruik van de Blankenburgverbinding, zal de Beneluxverbinding worden ontlast. Deze wordt rustiger en zal daardoor beter doorstromen. Het is een individuele keuze om óf tol te betalen, of te kiezen voor de Beneluxverbinding.

18. *De OEI-leidraad geeft aan dat het eerste jaarrendement als maatstaf moet dienen voor het optimale moment van ingebruikname. Een berekening van de baten met 5 jaar uitstel voldoet niet. Bij tol zal dit tijdstip verder weg in de tijd liggen dan zonder tol. Indiener vindt dat dit expliciet dient te worden gemaakt bij verschillende scenario's en onzekerheden. Geen rekening lijkt te zijn gehouden met de jaren van ingroei. De effecten van een nieuwe schakel liggen de eerste jaren lager dan op termijn. Dit geldt zeker voor een tolweg.*

Reactie 18

Theoretisch gezien lijkt uitstel voor investeringsprojecten gunstig, omdat de initiële investeringskosten de eerste jaren hoog zijn en de maatschappelijke baten zich over een lange periode uitstrijken. Maar in het geval van projecten met een duidelijke maatschappelijke meerwaarde geldt dat als er nu wordt geïnvesteerd, dan kan de maatschappij (weggebruikers, bedrijven, detailhandel) de welvaartswinst op korte termijn incasseren en hoeft het verlies door congestie in o.a. de Beneluxcorridor niet langer te worden dragen.

Erkend wordt dat weggebruikers een tijd nodig hebben om hun verplaatsingsgedrag aan te passen aan de nieuwe situatie met een NWO. Een nieuwe verbinding biedt bijvoorbeeld nieuwe mogelijkheden op verandering van woon- of werklocaties (wel distributie-effect genoemd). Omdat in de MKBA de langjarige effecten in beeld worden gebracht (looptijd 100 jaar), en het distributie-effect vooral de eerste 5 jaar plaats vindt, is dit effect verwaarloosbaar.

19. *De gehanteerde zichtperiode is 100 jaar. Niet duidelijk is welke grootheden op welke wijze zijn geprognostiseerd over de verschillende periodes. Indiener vindt dat de houdbaarheid en de haalbaarheid van verschillende ontwikkelingen moeten worden getoetst. Als voorbeeld: de ramingen voor het verkeer zijn gebaseerd op de aanname dat in 2030 Maasvlakte 2 (bijna) volledig in gebruik is. De eerste containers zullen mogelijk in 2014 op de Maasvlakte worden behandeld. Het extrapoleren van de groei tussen 2010 en 2030 tot 2114 zal meerdere uitbreidingen van de Maasvlakte vergen. Indiener vindt dat getoetst moet worden of de gehanteerde groei reële scenario's betreffen. Het rapport bevat in deze geen enkele beschouwing. (Een erratum is nodig bij de volgende zin van bladzijde 45 van het rapport over de kosten-batenanalyse: "Deze groei in de periode na 2030 is, conform het advies van het KiM, ook verondersteld in de periode na 2030.")*

Reactie 19

Voor de MKBA is de bestaande OEI richtlijn gehanteerd. Methodologisch wordt de groei verder geëxtrapoleerd wordt over een periode van 100 jaar. Dit is voor de jaren na 2030, het toekomstjaar van het Plan-MER ook terecht. De groei zal immers ook daarna nog doorzetten. Voor de langere termijn zal naar verwachting een afvlakking van de groei plaatsvinden. Voor de uitkomsten van de MKBA is dit verwaarloosbaar omdat deze gebaseerd zijn op een netto-contantewaarde berekening.

20. *Indiener vindt dat de gehanteerde discontovoet moet worden bediscussieerd. Met tol en PPS als uitgangspunt had, in lijn met de aanbevelingen in het kader van OEI, gerekend moet worden met diverse discontovoeten. Immers, private partijen vragen hogere rendementen dan de overheid. Het Rijk leent tegen 2 procent, PPS-contracten bieden private partijen een rendement van 10 procent. Zie ook Kenniscentrum PPS.*

Reactie 20

In de verkenning is gerekend is met een discontovoet van 2,5 % en een risico-opslag van 3%. Dit zowel voor de kosten als de baten. Dit is conform de richtlijnen zoals die gelden voor MKBA (OEI-methodiek). Een MKBA in de verkenning-fase heeft tot doel te bezien of een investering maatschappelijk rendabel is en de alternatieven op dit aspect met elkaar te vergelijken voor besluitvorming. Dit staat los van een keuze voor een specifieke aanbestedingsvorm.

21. *Voor een audit op het te kiezen exploitatiemodel. De bovenstaande kanttekeningen gelden in hoge mate ook voor een haalbare exploitatie met tol, waarbij indiener vooral wijst op de uitkomsten voor het verwachte gebruik van de Blankenburgverbinding. Het kiezen voor met BTW tol belaste opbrengsten in plaats van een belasting impliceert een private exploitatie. Indiener vindt dat de uitgangspunten en randvoorwaarden moeten worden vastgelegd. Dit vraagt om een transparante audit op het onderliggende exploitatiemodel, met bijzondere aandacht voor de risicoverdeling en de wijze waarop het publieke belang wordt geborgd.*

Reactie 21

Er is een businesscase opgesteld om de toelinkomsten te ramen. Het toelexploitatie-model is nog een punt voor nadere uitwerking in de planuitwerkingsfase. Deze nadere uitwerking zal plaatsvinden in afstemming met andere mogelijke toekomstige tolprojecten in Nederland.

22. *Het doel 300 miljoen euro opbrengsten uit tol te behalen is afgeleid van een 'opbrengsten' optimalisatie voor de exploitant. Indiener vindt dit een twijfelachtig criterium omdat het bedrijfseconomisch optimum samen kan gaan met misbruik van marktmacht. Tol en PPS lijken doelstellingen op zich te worden, zonder adequate toetsing. Een eventuele PPC dient te worden gevolgd met een PSC. De vraag moet worden beantwoord of een prijselasticiteit bij een*

netwerkanalyse toegepast mag worden op een wegvak met tol en/of binnen welke bandbreedte. Noot: Het besluit van de minister refereert aan een budget en bijdrage uit tol inclusief BTW-prijspeil 2011. Het BTW-tarief is inmiddels verhoogd van 19% naar 21%. Nergens wordt aangegeven hoe het gat dat hierdoor ontstaat in de bekostiging van rond 22 miljoen euro zal worden gedekt. De business cases zullen moeten worden beoordeeld in een maatschappelijke kosten-batenanalyse.

Reactie 22

In de Rijksstructuurvisie heeft een indexering van het prijspeil plaatsgevonden van 2011 naar 2013 (incl. BTW-correctie). Voor dit bedrag is een taakstellend budget vastgesteld in de RSV.

De contracteringstrategie wordt in de planuitwerking verder uitgewerkt. In dat kader zal dan zoals gebruikelijk bij RWS een PPC/ PSC worden uitgevoerd. In de verkenning was dat niet de opdracht. Het doel was inzicht te krijgen in het maximaal haalbare bedrag dat met tol kan worden opgehaald in beide varianten. In de planuitwerking zal verder worden gekeken naar de effecten van het hanteren van tol. Ook het BTW-issue wordt dan nader beschouwd.

23. *De kosten-batenanalyses hebben volgens indiener geen zichtbare rol gespeeld bij de ontwikkeling van de projectalternatieven of -varianten op individueel project niveau. De alternatieven voor met tol belaste varianten voor een NWO zijn niet ontwikkeld noch beschouwd. Fasering en uitstel van de aanlegbeslissing zijn weggelaten, zonder gedegen onderbouwing. Indiener beveelt aan de alternatieven en/of varianten voor het voorkeuralternatief te verkennen. Gelet op het concept voorkeursbesluit dat vooral effecten zal hebben op het zakelijk verkeer en vracht kan minimaal worden gedacht aan:*

a. *De Blankenburgverbinding met 2 keer 2 rijstroken.*

b. *Derde Beneluxtunnel en het scheiden van verkeer.*

Gescheiden rijstroken voor vracht en/of zakelijk verkeer.

c. *Nader te bepalen trajecten met gescheiden rijstroken voor vracht en/of zakelijk verkeer.*

Naast varianten met tol kan worden gedacht aan varianten met schaduwtol. Verder dient te worden gewogen dat een definitief besluit over het niet invoeren van rekeningrijden niet is genomen. Meerdere partijen hebben rekeningrijden als doelstelling. Het lijkt verstandig minimaal één variant door te rekenen onder een Anders Betalen voor Mobiliteit variant. Een private toelexploitant zal de rekening hiervan bij de overheid neerleggen.

Reactie 23

In de diverse fasen van de verkenning is een breed pakket van maatregelen bezien en op beoordeeld op hun effecten (incl. MKBA). In het kader van de verkenning NWO is hierop voor een 2 tal specifieke alternatieven nader ingezoomd. De door u genoemde alternatieven zijn bezien in het kader van het Plan-MER Rotterdam Vooruit (derde Benelux) en het Plan-MER NWO (2x2 rijstroken niet toekomstvast). Het instrument toelinning in de NWO zal worden ingezet als

bekostigingsmiddel en niet als instrument om het verkeer te sturen.

24. *Indiener beveelt aan te toetsen op integrale kasstromenanalyse voor het Rijk. In 1995 stond het Kabinet nog op het standpunt dat bij PPS er een kasstromenanalyse voor de rijksinkomsten- en uitgaven moest worden opgesteld. Nu PPS met tol het uitgangspunt is en verwacht mag worden dat de Blankenburgverbinding hoofdzakelijk zal worden gebruikt voor zakelijk verkeer en vracht lijkt het gewenst deze vereiste weer uit de kast te halen.*

Reactie 24

Bevoegd gezag neemt dit ter kennisgeving aan.

Zienswijze 31

1. *Indiener vindt dat er weinig aandacht wordt geschonken, aan het veiligheidsrisico voor Rozenburg. De tunnel zal voornamelijk worden gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en niet voor het verbeteren van de veiligheid van o.a. Rozenburg bij calamiteiten. Door de fly-over bij Rozenburg neemt de kans op ongelukken toe. Het probleem voor de Rozenburgers wordt alleen maar groter. Bij calamiteiten in of bij de tunnel is het niet meer mogelijk snel op de A15 te komen om te vluchten. Bij calamiteiten in de chemische industrie, zoeken veel stoffen de laagste gebieden op. In de tunnel is het dan ook niet veilig. Indiener vraagt of hier voldoende onderzoek naar is gedaan, er zijn regels voor de tunnelveiligheid, maar die gaan over de tunnelgebruikers, niet over de omwonenden.*

Reactie 1

In het Plan-MER is onderzocht welke risico's (persoonsrisico en groepsrisico) er zijn voor omwonenden. De Blankenburgtunnel biedt een extra ontsnappingsroute bij calamiteiten en een extra aanvoerroute voor hulpdiensten vanaf de noordoever ingeval van een grote calamiteit. In de tunnelbuizen van de toekomstige Blankenburgtunnel zal categorie C van de Regeling vervoer van gevaarlijke stoffen (ADR) worden toegestaan. Op grond van de Europese regels voor de veiligheidsindeling is het vervoer van gevaarlijke goederen die aanleiding kunnen geven tot een zeer grote explosie, een grote explosie of het vrijkomen van een grote hoeveelheid giftige stoffen niet toegestaan. De veiligheidsrisico's verbonden aan het vervoer van gevaarlijke stoffen van zowel de weggebruikers als omwonenden worden middels kwantitatieve risicoberekeningen (QRA's) getoetst aan een wettelijke norm. In de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) staat beschreven op welke wijze deze risico's inzichtelijk dienen te worden gemaakt.

2. *Indiener vindt dat door de fly-over bij Rozenburg het geluid verder draagt.*

Reactie 2

Deze veronderstelling is juist. In de planuitwerkingsfase wordt een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd,

waarin het gekozen ontwerp wordt ingevoerd. Indien noodzakelijk zullen maatregelen worden getroffen. Wat precies de uiteindelijke gevolgen zullen zijn voor indiener is dan ook op dit moment nog niet te zeggen.

3. *De metingen van de DCMR langs de A15 in de Botlek geven voor 2011 voor NO₂ een jaargemiddelde van 55.6 µg/m³ en voor fijnstof PM₁₀ 35,9 µg/m³ en op 34 dagen een daggemiddelde hoger dan 50. Op alle gebieden is Rozenburg al het zwaarst belast. Door het doortrekken van de weg, de hoogte van de fly-over en doordat er geen afzuiging en filtersysteem zal worden aangebracht, zal de vervuiling bij de tunnelmond aanzienlijk toenemen. De wijk naast de tunnelmond zal hiervan de nadelige effecten ondervinden. Indiener vindt dat in een gebied waar de grenswaarden al overschreden worden, een nieuw plan niet mag bijdragen aan een verdere toename van die overschrijding. Is deze tunnel al aangemeld bij de NSL?*

Reactie 3

Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, wat zorg draagt dat overal in Nederland tijdig en blijvend aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan. Dat betekent ook dat in de wijk naast de tunnelmond zal worden voldaan aan de wettelijke normen. Bij het vaststellen van de landelijke achtergrondconcentratiekaarten, die input vormen voor de luchtberekeningen wordt nauw samengewerkt tussen het RIVM en DCMR. De metingen van DCMR worden hierbij gebruikt.

4. *In geval van calamiteiten in de tunnel, zal de ongefilterde lucht over Rozenburg trekken. In België is gebleken wat een LT1-stof, die beschreven stond als een licht toxische stof, voor effecten kan hebben. Als er een plasbrand in de tunnel is, zal het extreem giftige, Acrylnitril, exploderen. Indiener vraagt wat de effecten zijn in een tunnel: chlooraceton ontleeft bij verhitting of verbranding met vorming van giftige en corrosieve dampen o.a. waterstofchloride en fosgeen, dit zijn maar twee van de stoffen die vervoerd mogen worden. En dat nog in combinatie met de chlooropslag van Tronox naast de tunnelmond!*

Reactie 4

De risicoberekeningsmodellen (QRA's) die worden gehanteerd gaan uit van een probabilistische benadering. Daarbij geldt: Risico = Kans X Effect. Maatgevend voor zowel de veiligheidscontour voor het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) daarbij is niet de maximale effectafstanden van relevante gevaarlijke stoffen maar de ordergrootte van de kans dat een of meerdere personen komen te overlijden tengevolge van een calamiteit. Voor de toekomstige Blankenburgtunnel zal categorie C van de regeling vervoer van gevaarlijke stoffen (ADR) worden toegestaan. De door u genoemde stoffen acrylnitril en chlooraceton mogen niet door een dergelijke categorie C tunnel worden vervoerd. Voor de chlooropslag van Tronox

geldt dat hiervoor op basis van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) een risicoberekening is uitgevoerd. De risico's van weg en inrichting worden niet gecumuleerd want daarvoor geldt: zeer kleine kans x zeer kleine kans = verwaarloosbaar extra risico.

5. *Indiener beveelt aan om een enquête onder de bevolking te houden, met de vraag wie bereid is ruim 100 euro per maand aan tol te betalen, voor een tunnel waar gevaarlijke stoffen doorheen worden vervoerd. Of dat de voorkeur wordt gegeven aan een gratis tunnel een stukje verderop die zeker een betere doorstroming zou hebben als niet iedereen op dezelfde tijd naar huis gaat.*

Reactie 5

Een enquête over de inzet van tol is niet aan de orde. De Blankenburgverbinding kan alleen worden gefinancierd met een tolheffing. Of men bereid is tol te betalen voor het gebruik van deze verbinding is een persoonlijke keuze. De Nieuwe Westelijke Oeververbinding heeft hetzelfde toelatingsbeleid voor vervoer van gevaarlijke stoffen als de Beneluxtunnel.

Zienswijzen 32 en 33

1. *Indiener vindt het vreemd dat er in de Nota van Antwoord een aantal van zijn opmerkingen niet staan en dus ook niet zijn beantwoord. Indiener vraagt wat er nog meer is weg gecensureerd.*

Reactie 1

Bij de presentatie van zienswijzen in een Nota van Antwoord worden ingebrachte zienswijzen zakelijk samengevat tot de kern. Het is daarom mogelijk dat indiener niet al zijn eigen teksten letterlijk terugvindt. De minister reageert op de kern van zijn zienswijzen.

2. *In de Nota van Antwoord wordt telkens de boot afgehouden bij opmerkingen die de randen van het gebied aangaan. En juist daar wonen veel mensen die de Ruit gebruiken. Indiener krijgt het idee dat de Ruit van Rotterdam een eiland is, waar geen verbindingen met andere delen van het land mee mogelijk zijn. In de rest van het ontwerp komen deze aansluitingen wel aan bod, maar ze blijven te vaag. Dat is een gemiste kans om er een echt samenhangend geheel van te maken. Temeer daar er in het kopje "waarom deze Ontwerp-Rijksstructuurvisie?" heel duidelijk staat aangegeven dat: "daarnaast zijn afspraken gemaakt over vervolgonderzoek naar oplossingen voor andere knelpunten in het netwerk". Indiener geeft nogmaals een aantal opmerkingen aan uit zijn vorige zienswijzen.*

Reactie 2

De capaciteit van en de doorstroming op het hoofdwegenet wordt continu gemonitord, zo ook op de Ruit van Rotterdam. Knelpunten worden geprioriteerd en bij knelpunten die worden opgelost worden verschillende alternatieven bestudeerd. Iedere 2 jaar verschijnt er een Nationale Mobiliteits- en CapaciteitsAnalyse (NMCA).

3. *Indiener lijkt het een goed moment om de plannen van het kabinet betreffende de toegestane snelheidsverhogingen op snelwegen door te laten rekenen. Indiener heeft het hierbij niet alleen over 130 km/h, maar ook over 120 km/h.*

Reactie 3

De ontwerpssnelheid voor het Blankenburgtracé is 100 km/u. Voor de planuitwerkingsfase is dat het uitgangspunt.

4. *Indiener vraagt om trajectcontrole in te voeren bij nieuw aan te leggen wegvakken en bij (aanpassingen van) bestaande snelwegvakken tegelijk met de bekabeling van de matrixborden. De kosten daarvan blijven dan beperkt tot de apparatuur. Indiener vraagt hier expliciet niet om snelheidsverlaging, maar alleen om het strikt handhaven van de maximumsnelheden voor alle verkeer. Vooral omdat dit handhaven bij het Korps Landelijke Politie Diensten geen prioriteit heeft en omdat de geluidkaarten op deze snelheden zijn gebaseerd. Indiener herhaalt deze opmerking bij zijn opmerkingen betreffende het OSV om overlast en uitstoot van te hard rijden te beperken. Ook bij zijn opmerkingen bij het Hoofdrapport Plan-MER NWO (o.a. pagina 9) herhaalt indiener deze opmerking.*

Reactie 4

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. De invoering van trajectcontrole maakt geen onderdeel uit van de projectscope.

5. *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 door hun brongeluid op grotere hoogte meer overlast dan uit de voornoemde geluidkaarten te verwachten is. Indiener vraagt hoe deze gegevens worden bewerkt om reële waarden te kunnen presenteren? Wordt hierbij voor vrachtverkeer met de werkelijke snelheden rekening gehouden? Indiener vindt dat in de Nota van Antwoord op pagina 51 (024/025) hier geen antwoord op wordt gegeven.*

Reactie 5

In het gedetailleerd akoestisch onderzoek in de planuitwerkingsfase wordt per woonlaag de geluidbelasting bepaald. Er wordt met vaste rekensnelheden gerekend. Deze zijn in juli 2012 herzien. Op een 100 km/h weg wordt voor personenauto's gerekend met 100 km/h, voor zwaar vrachtverkeer met 85 km/h en voor middelzwaar verkeer met 90 km/h. Deze snelheden zijn in de praktijk vastgesteld. De gebruikte modellen houden, naast de snelheid van het verkeer, ook rekening met de (hoogte)ligging van de weg.

6. *Volgens indiener is een goedkoper alternatief voor de tunnel, het weer gedeeltelijk openstellen van de N218 tot aan de N57. Deze is bij Oostvoorne aangelegd als 2x2, en later versmald tot 2x1 banen. Zelfs als dit stuk tot aan de Westvoorneweg wordt verbreed kan er al extra verkeer naar het zuiden ontsnappen van de N15 / A15 via de Haringvlietluizen.*

Reactie 6

De minister neemt kennis van het alternatief van de indiener. Aanpak van de Groene Kruisweg (N218) heeft wel effect op de A15, maar dit effect is bij realisatie van een NWO aanzienlijk groter. Bovendien heeft een NWO, zeker een Blankenburgverbinding, daarnaast zeer positieve effecten op de doorstroming in de Beneluxcorridor, de ontsluiting van het Havengebied en het Westland en het functioneren van de A4-corridor. Daarom is gekozen om een NWO verder uit te werken in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie deel 2. De N218 loopt bovendien door een groot aantal bewoonde kernen en levert daardoor veel hinder op. Dit was juist de reden om een deel van de N218 af te waarderen. Verbreding van de N218 is daarmee niet aan de orde.

7. *Veel groene gebieden, die snel (binnen 10 minuten fietsen) bereikbaar zijn dienen nu als geluidbuffer tussen snelweg en bevolking. Daardoor zijn ze niet geschikt voor recreatie. Indiener vraagt wat daaraan wordt gedaan? Voor alles wat verder weg ligt wordt toch weer de auto gebruikt. Hoe wordt dit aangepakt?*

Reactie 7

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op recreatie van alle varianten in beeld gebracht. De keuze van de minister voor de variant Blankenburgtunnel is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen (waaronder ook de kosten en baten). In de volgende fase (planuitwerking) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgtunnel. Het recreatieve gebruik van groene gebieden langs snelwegen is primair een verantwoordelijkheid van de regionale en lokale overheden.

8. *Natuur, landschap en geluid zijn de grote verliezers; ze zijn volgens het kleurenschema moeilijk aan te pakken. Indiener stelt dat er keus is uit; overtunnelen, ondertunnelen of niet uitvoeren wat geel, oranje of rood is. Dit laatste (niet uitvoeren) is eigenlijk geen optie. Wat gaat er gebeuren?*

Reactie 8

In het Plan-MER is voor verschillende thema's een effectbeoordeling uitgevoerd voor de verschillende alternatieven en varianten van de nieuwe Westelijke Oeververbinding, onder andere voor natuur, landschap en geluid. De minister heeft aangegeven te willen kiezen voor een overkapping van de verdiepte ligging in de Aalkeetpolder, waardoor dit een landtunnel wordt. De tunnel is ruim 600 meter lang en loopt vanaf de spoorlijn tot voorbij de Zuidbuurt. Deze voorkeursvariant zal verder worden uitgewerkt in de planuitwerkingsfase. Daarbij wordt nader ingegaan op de effecten voor natuur, landschap en geluid.

9. *Indiener vindt het vreemd om op pagina 27 van de OSV te moeten constateren dat de Ruit wordt aangepakt, maar dat ook wordt aangegeven dat er op de Ridderster in de periode tot 2040 geen*

doorkomen meer aan is. Dat is toch wel een hoekpunt in de Ruit. Hoe wordt dit aangepakt? Een klein ongeval heeft een groot gevolg: er staat meteen een file.

Reactie 9

De capaciteit van en de doorstroming op het hoofdwegennet wordt continu gemonitord. Knelpunten worden geprioriteerd en bij knelpunten die worden opgelost worden verschillende alternatieven bestudeerd. Iedere 2 jaar verschijnt er een Nationale Mobiliteits- en CapaciteitsAnalyse (NMCA). Dat geldt ook voor de Ridderster.

10. *Indiener merkt op dat veel van zijn opmerkingen telkens terugkomen omdat deze op meerdere plaatsen van toepassing zijn. Dat kan negatief overkomen, maar indiener is niet tegen de nieuwe verbindingen. Die zijn nodig! Wel is nu de kans om het in een keer goed te doen. En de negatieve effecten aan de bron (de weg) te bestrijden.*

Reactie 10

De minister heeft met waardering van deze opmerking kennisgenomen.

11. *Uit de OSV blijkt dat een deel van de tunnelbak in de Krabbeplass-West variant wordt overkapt (p.14) maar blijkt niet dat het niet mogelijk is om het gehele landdeel van het traject te overtunnelen, vanaf het punt waar deze uit de watertunnel komt. Indiener geeft aan dat de tunnelmond dan als een glazen stolp kan worden uitgevoerd. Dat zou veel geluid en lichtoverlast schelen voor recreanten en de natuur. Tevens is de uitstromende lucht dan te zuiveren. Movares en BAM hebben hiervoor goede oplossingen.*

Reactie 11

In het vervolgproces (planuitwerkingsfase) zal een nadere detaillering van het wegontwerp plaatsvinden. De uitvoering en de vormgeving en inpassing van de tunnelmonden zal daar verder worden uitgewerkt. De suggesties van indiener zullen daarbij betrokken worden.

12. *Indiener geeft de voorkeur aan de Blankenburgverbinding, maar verzoekt tevens om nu al voor de Oranjeverbinding reserveringen te doen. Want in de toekomst is ook die nodig. Bij zijn opmerkingen bij het Hoofdrapport Plan-MER NWO herhaalt indiener deze opmerking.*

Reactie 12

Met de aanleg van de Blankenburgverbinding zal de bereikbaarheid ten Westen van Rotterdam verbeteren. Uit de Nationale Mobiliteits- en CapaciteitsAnalyse blijkt dat de bereikbaarheid in de Zuidvleugel voor de langere termijn inderdaad aandacht behoeft. Het ministerie heeft in het licht van de taakstelling naar aanleiding van het regeerakkoord van het kabinet Rutte II moeten bezuinigen. Een grote ingreep als de aanleg van een Oranjeverbinding wordt niet voorzien.

13. In de OSV staat dat alle grote verkeersstromen noodzaak zijn om de Ruit te gebruiken (p.22 2.2). Indiener constateert dat niet het onderliggend wegennet wordt aangepakt zodat dit bruikbaar wordt voor verplaatsingen over meer dan circa 5 kilometer. Alle wegen leiden dwingend naar de snelwegen, de Provincie doet hier niets aan. En gemeenten regelen het niet zo dat in- en uitgaand verkeer niet vast staat. Vooral bij slecht weer als niemand op de fiets gaat.

Reactie 13

In de verkenning Rotterdam Vooruit is door het rijk in samenwerking met regionale overheden gekeken naar de knelpunten en mogelijke maatregelen op het onderliggend wegennet. De mogelijkheden tot aanpassing van het onderliggend wegennet zijn echter onvoldoende om de verkeersproblemen in de regio Rotterdam op te lossen, vooral aan de westkant van de regio. Een nieuwe westelijke oeververbinding is wel een kansrijke maatregel. Hieraan is nu prioriteit gegeven. Overigens wordt via het programma Beter Benutten een aantal kleinere maatregelen op het stedelijk wegennet genomen, vooral aan de oostkant van de regio.

14. Indiener schreef in zijn zienswijze op de notitie Reikwijdte en detailniveau NWO dat terecht (in punt 5.5 op pagina 16) 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. Indiener 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.

Reactie 14

In de Verkeersstudie (Deelrapport D) worden de effecten van de aanleg van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding op doorgaande gemeentelijke en provinciale wegen in kaart gebracht. Het is aan de beheerders van die wegen om eventuele maatregelen te nemen.

15. In de OSV wordt gesteld dat de regio de kans heeft op het specialiseren en uitplaatsen van activiteiten (p.26 3.2.1). Indiener vraagt hoe wordt geborgd dat dit ook werkelijk gaat gebeuren en wie dit gaat coördineren en uitvoeren. En hoe wordt met de concurrentie met andere stedelijke regio's omgegaan (zie ook pagina 27). De haven trekt veelal laag opgeleide mensen aan. Indiener vraagt naar de werkgelegenheid voor hoog opgeleide mensen.

Reactie 15

De kans om deze regio verder te ontwikkelen is een verantwoordelijkheid van de betrokken partijen in deze regio. Wat betreft de werkgelegenheid in de haven is er naast laag opgeleide mensen ook vraag naar hoogopgeleiden.

16. In de OSV wordt gesteld dat de open gebieden tussen de steden zo veel mogelijk open moeten blijven en ontsloten moeten worden omdat ze ruimte geven voor recreatie (zie 3.2.3). Indiener merkt op dat dat niet gaat omdat de meeste recreatiegebieden worden gebruikt als geluidbuffer bij (snel)wegen.

Reactie 16

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op recreatie van alle varianten in beeld gebracht. De keuze van de minister voor de variant Blankenburgtunnel is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen (waaronder ook de kosten en baten). In de volgende fase (planuitwerking) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgtunnel. Het recreatieve gebruik van groene gebieden langs snelwegen is primair een verantwoordelijkheid van de regionale en lokale overheden.

17. In de OSV bij punt 3.2.1 (p.26) staat dat in de periode 2020 tot 2040 een probleem ontstaat op knooppunt Ridderkerk. Terwijl even verderop staat dat er geen extra verkeersstoename is op dit punt. In Ridderkerk is nu al te merken dat het verkeer in de files niet goed doorstroomt. Toch gebeurt hier niets mee, terwijl er in de omgeving flink wordt gebouwd en er een nieuw industrieterrein Nieuw-Reijerwaard bijkomt, waar 5000 laaggeschoolden gaan werken.

Reactie 17

In het Plan-MER Rotterdam Vooruit staat op pagina 27 een overzicht van de knelpunten op het wegennet in de periode 2020-2040 in het studiegebied. Er is geen knelpunt op de A15 bij Ridderkerk, wel op de A16 knooppunt Ridderster 1 – knooppunt Terbregseplein en bij de aansluiting A15 IJsselmonde. Het knelpunt bij deze aansluiting wordt beïnvloed door de ontwikkeling van het bedrijventerrein Nieuw-Reijerwaard. Oplossingen voor dit knelpunt worden bekeken in de het samenwerkingsverband Gemeenschappelijke Regeling Nieuw-Reijerwaard en maken daarom geen deel uit van de Ontwerp-Rijksstructuurvisie.

18. Op pagina 28 van de OSV staat een zeer juiste conclusie: "het stedelijke en regionale wegennet is vooral gericht op gebiedsontsluiting en leidt het verkeer zo snel mogelijk naar de snelwegen". Indiener constateert dat hier niets mee gebeurt! Want het onderliggend wegennet wordt niet onder handen genomen en de gemeenten worden niet gestimuleerd om maatregelen te nemen om de doorstroming te verbeteren. Ook bij de Nota van Antwoord wordt op pagina 80 (24, 25) het onderliggend wegennet volgens indiener onder tafel geschoven.

Reactie 18

De monitoring en aanpak van knelpunten op onderliggend wegennet is een verantwoordelijkheid van regionale overheden. De Rijksoverheid krijgt hier pas een rol wanneer knelpunten op het onderliggend wegennet zijn ontstaan door aanpassingen aan het hoofdwegennet.

Daarvan is hier (nog) geen sprake omdat er (nog) geen aanpassingen aan het hoofdwegenet op basis van de Ontwerp-Structuurvisie zijn gedaan.

19. *Op pagina 30 van de OSV is de conclusie dat in 2020 zowel de Erasmusbrug als het busstation Zuidplein knelpunten worden. Het station Zuidplein had ontsloten kunnen worden door de stadstunnel en een verplaatsing naar het voorplein van Ahoy. De stadstunnel is te duur bevonden, waardoor het probleem niet wordt opgelost en blijft bestaan. De Erasmusbrug vindt indiener een gedrocht als naar de wegen die erop uitkomen wordt gekeken. Ook hier weer wilde men bij de bouw geen grote aanpassingen aan het wegennet. Ook die omgeving is na de bouw van de brug dichtgebouwd met kantoren. Net als bij de Nieuwe Willemsbrug.*

Reactie 19

In de uitwerking OV op Zuid van Rotterdam Vooruit is nader aandacht besteed aan de oplossingen voor de al in het Masterplan Rotterdam Vooruit en later in de Structuurvisie gesignaleerde problemen in het openbaar vervoernetwerk. In de Wegenstudie Rotterdam uit 2013 heeft de Stadsregio Rotterdam de problematiek van het stedelijk wegennet in Rotterdam Zuid en de oeververbindingen met de noordelijke Maasoever nader uitgewerkt. Hierbij wordt naar die wegenstudie verwezen.

20. *Indiener vraagt (bij de OSV) of het nog mogelijk is om een P&R te bouwen in de buurt van de Kuip. Men kan dan daar gratis parkeren en verder met de tram naar de binnenstad. Een voorbeeld van hoe het niet moet is de P&R bovenop de remise bij de Beverwaard; die ligt naast de snelweg, maar is alleen met een grote omweg te bereiken en is daardoor altijd leeg. De slechte bereikbaarheid van de P+R Beverwaard noemt indiener ook bij pagina 127 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit.*

Reactie 20

Het bedoelde P+R-beleid valt niet onder de verantwoordelijkheid van de minister maar onder die van de Stadsregio Rotterdam. P+R Noorderhelling is direct bij het stadion De Kuip gelegen. Deze voorziening wordt op reguliere werkdagen nog niet volledig bezet. In de P+R-visie is een uitbreiding van een P+R in de buurt van het stadion opgenomen.

21. *Indiener geeft de suggestie om een landelijke campagne te houden om mensen er op te wijzen dat het onhandig is om aan de ene kant van een rivier te wonen en aan de andere kant te werken. Men zoekt vaak een mooi plekje om te wonen zonder verder over de vervoersgevolgen na te denken.*

Reactie 21

Aan deze suggestie is al gevolg gegeven: binnen het programma "Beter Benutten" van het ministerie van Infrastructuur & Milieu wordt aandacht besteed aan het optimaliseren van woon- werkverkeer.

22. *Op pagina 31 van de OSV bij 3.4.1 gaat het over parallelle routes. Indiener geeft aan dat daar ook de N-wegen onder vallen die dicht zitten en dat deze niet worden aangepakt.*

Reactie 22

De monitoring en aanpak van knelpunten op onderliggend wegennet is een verantwoordelijkheid van regionale overheden. De Rijksoverheid krijgt hier pas een rol wanneer knelpunten op het onderliggend wegennet zijn ontstaan door aanpassingen aan het hoofdwegenet. Daarvan is hier (nog) geen sprake omdat er (nog) geen aanpassingen aan het hoofdwegenet op basis van de Ontwerp-Structuurvisie zijn gedaan.

23. *Naar Rozenburg komt er wel een paralleliteit, maar het einddoel is de Maasvlakte. Daar komt geheel geen parallelle structuur naar toe. Indiener vindt dat een heel eind rijden over een 2x2-baansweg. Ongeveer 30 km.*

Reactie 23

De minister neemt deze mening voor kennisgeving aan.

24. *In de OSV staat dat er een ladderstructuur ontstaat tussen Den Haag en Antwerpen. Indiener vraagt duidelijk te maken hoe die er ten zuiden van het knooppunt Ridderkerk uitziet? Want de A4-zuid gaat niet door. En de dammenroute heeft niet bepaald een grote capaciteit. Verder vindt indiener het vreemd dat niet verder wordt gekeken dan Den Haag, want eerder staat in de OSV dat het de bedoeling is met Amsterdam afspraken te maken.*

Reactie 24

Ten zuiden van Rotterdam zijn er binnen het hoofdwegenet twee verbindingen naar het zuiden. Ten eerste de route A4 Beneluxcorridor - A15 - A29 - A4. Na voltooiing van de A4 tussen Dinteloord en Bergen op Zoom ontstaat hiermee een rechtstreekse verbinding met Antwerpen. Ten tweede de route A16 Brienenoordcorridor - Ridderkerk - Dordrecht - Breda. Voor de verwachte verkeersontwikkelingen op de verbindingen tussen Den Haag en Leiden en verder zijn in de MIRT verkenning Haaglanden oplossingen in beeld gebracht en uitgewerkt in de inmiddels vastgestelde Rijksstructuurvisie A4 Passage en Poorten en Inprikkers.

25. *Op pagina 32 van de OSV wordt een metropolaan openbaar vervoer systeem genoemd. Wat in figuur 7 als visie wordt gepresenteerd is alleen voor het deel ten noorden van de Nieuwe Waterweg, terwijl veel mensen juist ten zuiden hiervan wonen en werken. Ook de Maasvlakte ligt ten zuiden van het netwerk. Indiener vraagt wat daaraan wordt gedaan.*

Reactie 25

Om de doorstroming ten zuiden van de Nieuwe Waterweg te verbeteren is gekozen voor de aanleg van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding.

26. *Op pagina 37 van de OSV staat dat er een robuuste ontsluiting wordt gemaakt van het havenindustriële complex. Indiener vindt dat ook hier geldt dat het onderliggend wegennet niet wordt aangepakt. Alleen een nieuwe snelweg helpt niet.*

Reactie 26

De capaciteit van en de doorstroming op het hoofdwegennet wordt continu gemonitord. Knelpunten worden geprioriteerd en bij knelpunten die worden opgelost worden verschillende alternatieven bestudeerd. Iedere 2 jaar verschijnt er een Nationale Mobiliteits- en CapaciteitsAnalyse (NMCA). De Rijksoverheid krijgt voor het onderliggend wegennet pas een rol, wanneer knelpunten op het onderliggend wegennet zijn ontstaan door aanpassingen aan het hoofdwegennet. Daarvan is hier (nog) geen sprake omdat er (nog) geen aanpassingen aan het hoofdwegennet op basis van deze (Ontwerp-) Rijksstructuurvisie Rotterdam Vooruit zijn gedaan.

27. *Gelukkig wordt de conclusie getrokken dat bruggen over grote vaarwegen heel veel problemen met zich mee brengen voor hun omgeving. En dus niet te verkopen zijn aan de bevolking. In de nota wordt dat maatschappelijk draagvlak genoemd. Indiener juicht de conclusie toe dat dat ook geldt voor de A38 brug. Dit betekent echter wel dat de Brienenoord-/Algera-corridor nog steeds niet wordt ontlast. Hier ontstaan in 2020 congestieproblemen. Omdat de NWO pas in 2021 in gebruik kan worden genomen (als de planning wordt gehaald) geeft dit dus geen soelaas voor dit stukje van de puzzel. Indiener vraagt of er ooit is berekend wat een geheel geboorde A38 tunnel gaat kosten als deze als landtunnel als oostelijke randweg langs Krimpen- & Capelle aan den IJssel gaat lopen, onder het Groene Hart door? Dan is er ook geen vergroting van de geluidbelaste oppervlakte.*

Reactie 27

In het Plan-MER Rotterdam Vooruit (pag. 109-110) is een globale schatting van de verkeerseffecten en de kosten gemaakt van een A38 met een nieuwe oeververbinding vanaf knooppunt Ridderster 1 en de A38 Bolnes over de Nieuwe Maas, langs de N210 bij Krimpen a/d IJssel en vervolgens aan de oostzijde rond Krimpen met een brug over de Hollandsche IJssel naar de N219 en via het tracé van de N219 naar de A20 bij Nieuwerkerk. Hierbij is uitgegaan van een landtunnel op het gehele traject door de Krimpenwaard en een tunnel onder de Nieuwe Maas. Een dergelijke verbinding zou ruim € 2,5 mld kosten. Het verkeerskundig effect op de Brienenoordcorridor van deze verbinding is gering. Daarnaast blijkt uit de verkeersprognoses dat de verkeersstroom op het deel door de Krimpenwaard van en naar Nieuwerkerk zeer bescheiden is: 10.000 tot 15.000 mvt/dag. Dit staat in geen verhouding tot de benodigde investering. Deze bevindingen waren aanleiding deze verbinding niet meer in de vervolgfase van Rotterdam Vooruit mee te nemen. Een geheel ondergrondse geboorde tunnel door de Krimpenwaard

zal nog aanzienlijk duurder zijn. Volgens huidige planning kan de Blankenburgtunnel in 2022 worden opengesteld.

28. *Als men werkelijk stadstunnels wil gaan bouwen zullen er, volgens indiener, nu al grondreserveringen moeten worden gedaan, anders is straks alles dichtgebouwd en kan het niet zonder hoge bijkomende kosten.*

Reactie 28

De minister neemt deze mededeling voor kennisgeving aan en tekent daarbij aan dat de bouw van stadstunnels en het doen van bijbehorende grondreserveringen niet tot haar verantwoordelijkheid maar tot die van de Gemeente Rotterdam behoort.

29. *Indiener vindt dat capaciteitsvergrotingen binnen het stedelijk gebied door de provincie bij de gemeenten moeten worden afgedwongen; anders bouwen de gemeenten liever huizen (inbreiding) op de open plekken, om aan hun woningquotum te kunnen voldoen.*

Reactie 29

Bij deze zienswijze merkt de minister op dat capaciteitsvergrotingen niet binnen de scope van het Project Nieuwe Westelijke Oeververbinding vallen maar binnen die van het stedelijk gebied.

30. *Op pagina 47 van de OSV staat bij 2 dat de NWO ook grote betekenis heeft op de doorontwikkeling van Voorne-Putten. Indiener denkt dat dit nog verder spaak gaat lopen omdat de NWO niet aansluit op de N218. Ook de 2x1baan van de N218 zelf (de Groene Kruisweg) wordt niet aangepakt.*

Reactie 30

In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie zijn de effecten van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding in beeld gebracht. De Nieuwe Westelijke Oeververbinding leidt tot een afname van verkeer op de N218. Het aanpakken van andere wegvakken zoals de N218 maakt mede daarom geen deel uit van de scope. De provincie is bevoegd gezag voor de N218.

31. *Op pagina 53 van de OSV wordt gesteld dat in de toekomst de doorstroming op de A15 ten oosten van Rotterdam, de A16 (zuidelijke deel), en de A29 verslechteren. Indiener constateert dat daar vervolgens niets aan wordt gedaan.*

Reactie 31

De Ontwerp-Rijksstructuurvisie van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding richt zich met name op de aanpak van de verkeersproblemen in de westflank van Rotterdam. Het nemen van maatregelen in de oostflank van Rotterdam maakt geen deel uit van de scope van deze visie. Indien uit de Nationale Mobiliteits- en Capaciteitsanalyse blijkt dat de doorstroming op de door indiener genoemde hoofdwegen niet voldoet aan de normen van de Nota Mobiliteit, zal de

minister dan nadere maatregelen overwegen.

32. *Op pagina 60 van de OSV komen de varianten van de Blankenburg-tunnel aan bod. Indiener zou graag zien dat het gehele traject onder de grond komt en alleen bovengronds komt waar deze op de A20 aansluit en bij de waterkering. Wellicht is het handiger om deze landtunnel niet als een grote gleuf in het landschap te leggen, maar als een geheel geboorde tunnel. Alleen een omgekeerde sifon is nodig als noodwaterkering. Hier kan een stomp overheen worden gebouwd, die tegelijk de luchtzuivering voor haar rekening neemt. De uitgeblazen lucht van de tunnel wordt gezuiverd van NO_x en fijnstof. Indiener vindt dat net onder de norm blijven ook al overlast is. Movares en BAM hebben hiervoor goede oplossingen. Tijdens de bouw is er geen overlast en blijft de huidige natuur ongestoord, ook de zeldzame soorten en dieren. Het gebied heeft dan nog restwaarde als recreatiegebied want door de tunnel komt er geen licht- en geluidoverlast als een deken over het gebied te hangen. Ook de archeologische waarden blijven intact. Het zou een voorbeeld worden van een verbinding waarbij de natuur en recreant nu eens niet de grote verliezers zijn. Het maatschappelijk draagvlak zal hierdoor flink toenemen. Met bovenstaand voorstel wordt ook voldaan aan wat er onder de samenvatting op pagina 69 staat over effecten op het landschap. Bij pagina 82 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit en pagina 9 van het Hoofdrapport Plan-MER NWO waar de landtunnel wordt genoemd, geeft indiener tevens zijn voorkeur voor een geboorde tunnel aan. Eveneens noemt indiener dit bij pagina 2 van het Plan-MER NWO, deelrapport B, Variantennota bij punt B15, waar wordt aangegeven dat de Blankenburgtunnel in de Aalkteerpolder op maaiveld komt te liggen. Ook bij pagina 14 van het Plan-MER NWO, deelrapport B, Variantennota bij 3.3 'respecteren van gebiedswaarden' stelt indiener een volledige tunnel voor vanaf de A15 tot aan de A20, deels verzonken/deels geboord. Met een stomp over de tunneluitgang bij de waterkering, zodat de waterkering ter hoogte van de huidige dijk blijft gehandhaafd. Bij het Effectenrapport Landtunnel pagina 7, geeft indiener nogmaals aan dat de landtunnel zou moeten lopen vanaf de waterkering tot aan de aansluiting met de A20. Bij pagina 26 van het Plan-MER, Deelrapport E, Effectenonderzoek geeft indiener aan dat ondertunneling de geluidbelasting kan voorkomen. Tevens geeft indiener aan dat dit ook gunstig is voor de op pagina 79 genoemde Rietputten, de op pagina 80 genoemde diersoorten en de op pagina 83 genoemde lichteffecten op weidevogelgebied. Op pagina 89/90 wordt aangegeven dat de Blankenburgtunnel een sterk negatief effect heeft op de natuur. Indiener vindt dit desastreus. Ondertunnelen mag dan meer kosten maar dat wordt teruggewonnen door veel minder te hoeven mitigeren, compenseren en saneren. Ook de landschapsstructuren blijven in ere en de op pagina 120 aangegeven toekomst- en belevingswaarden van het groene gebied. Ook voor de op pagina's 73 en 74 van het Plan-MER, deelrapport E, Effectenonderzoek, bijlage C Natuureffecten, genoemde versnippering en vernietiging van leefgebied van rode lijst soorten is een zeer lange tunnel de oplossing.*

Reactie 32

De Blankenburgtunnel kan niet worden uitgevoerd als geboorde tunnel (zie Deelrapport B, de Variantennota, pagina 52). Het ontwerp en de vormgeving van de tunnelmonden van de weg worden in het kader van het vervolgproces (planuitwerkingsfase) nader uitgewerkt. Daarbij wordt ook naar de effecten op milieu, natuur en recreatie gekeken.

33. *Op pagina 8 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit wordt een opsomming gegeven van een aantal problemen. Van de laatste parallelle verbinding in dit deel van het land is het asfalt nog niet afgekoeld. De rondweg om Barendrecht is door de vreemde aantakking op de A29 en de vele rotondes niet als alternatief te gebruiken bij calamiteiten op de A15, waar deze weg 200 m naast loopt. Indiener vindt dit een voorbeeld van een alternatief dat niet mag werken van de lokale overheid en wat de provincie heeft laten gebeuren.*

Reactie 33

De minister neemt deze constatering voor kennisgeving aan.

34. *Op pagina 29 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit staat dat er een opgave is om "voor het functioneren en de verdere ontwikkeling van Voorne-Putten en het havengebied"; een veilige en robuuste ontsluiting te maken. Vervolgens wordt 15 km verderop een tunnel naar het noorden aangelegd en wordt er niets gedaan voor het verkeer naar het zuiden, noch aan de enige Oost-West verbinding op Voorne-Putten (N218). Een alternatief is het weer gedeeltelijk openstellen van de N218 tot aan de N57. Deze is bij Oostvoorne aangelegd als 2x2, en later versmald tot 2x1 baan. Als dit stuk tot aan de Westvoorneweg wordt verbreed kan er al wat extra verkeer naar het zuiden ontsnappen van de N15/A15 via de Haringvlietsluizen.*

Reactie 34

De minister neemt kennis van het alternatief van de indiener. Aanpak van de Groene Kruisweg (N218) heeft wel effect op de A15, maar dit effect is bij realisatie van een NWO aanzienlijk groter. Bovendien heeft een NWO, zeker een Blankenburgverbinding, daarnaast zeer positieve effecten op de doorstroming in de Beneluxcorridor, de ontsluiting van het Havengebied en het Westland en het functioneren van de A4-corridor. Daarom is gekozen om een NWO verder uit te werken in de Ontwerp Rijksstructuurvisie NWO. De N218 loopt bovendien door een groot aantal bewoonde kernen en levert daardoor veel hinder op. Dit was juist de reden om een deel van de N218 af te waarderen.

35. *Een conclusie op pagina 29 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit in de probleemanalyse is dat de brugverbindingen tussen de A15 en de N218 in de toekomst capaciteitsproblemen gaan geven. Gelukkig is de verbinding met de N57 een aantal jaren geleden niet afgebroken. Want ook toen al wilde men de A15 na de Thomassen*

tunnel verbreden. Toch worden deze oeververbindingen niet verbreed. Indiener constateert dat de problemen er dus blijven.

Reactie 35

Na realisatie van een Blankenburgverbinding neemt de verkeersstroom zowel op de A15 als op de N218 tussen de Blankenburgtunnel en het Beneluxplein sterk af. Hierdoor neemt ook de belasting van de Hartelbrug duidelijk af, waardoor de doorstroming hier sterk verbetert. De afname op de N218 doet zich ook voor tussen de Blankenburgtunnel en de N57. De verkeersstroom op de aansluiting A15/N57 neemt ook toe. Deze aansluiting en de N57 vallen buiten de scope van het project NWO. De capaciteit van de Harmsenbrug en de kruising N57/N218 wordt de komende jaren vergroot.

36. Op pagina 29 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit komt in de probleemanalyse naar boven dat de reistijden voor het openbaar vervoer lang zijn. Dat vindt indiener niet vreemd omdat het gewoon heel ver is. Zelfs met de aparte busbaan naast de N218. Vanaf Oostvoorne naar de Maasvlakte is het ook nog 20 km. Het is en blijft dus ver weg met lange reistijden! Het enige wat aan de afstanden kan worden gedaan is niet in Rotterdam huizen te bouwen, maar tussen Westvoorne en de N57 goede overtunnelde wegen aan te leggen en er een grote Vinex-wijk van te maken.

Reactie 36

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. De aanwijzing van bouwlocaties voor woningen is de verantwoordelijkheid van provinciale en gemeentelijke overheden.

37. Op pagina 46 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit wordt de kool en de geit gespaard. In de laatste alinea staat dat de N218 niet wordt opgewaarderd. Echter in het topgebied cultureel erfgoed wonen nu al veel mensen, die naar hun werk moeten. Daar er slechte busverbindingen zijn moeten zij, ondanks het cultureel erfgoed, met de auto. Het cultureel erfgoed is volgens indiener jaren geleden al met de 'dorpsvernieuwing' platgewalst.

Reactie 37

De monitoring en aanpak van knelpunten op onderliggend wegennet is een verantwoordelijkheid van regionale overheden. De Rijksoverheid krijgt hier pas een rol wanneer knelpunten op het onderliggend wegennet zijn ontstaan door aanpassingen aan het hoofdwegennet. Daarvan is hier (nog) geen sprake omdat er (nog) geen aanpassingen aan het hoofdwegennet op basis van de Ontwerp-Rijksstructuurvisie zijn gedaan.

38. Op pagina 72 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit staat dat er een probleem is met het viersporig maken van de lijn tussen Den Haag en Rotterdam. Indiener vraagt waarom die niet in een tunnel wordt gelegd? Er is dan geen aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur en niemand heeft er last van.

Reactie 38

Er is geen dwingende reden om een kostbare onder-tunneling van de spoorlijn Den Haag - Rotterdam te rechtvaardigen.

39. Op pagina 82 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit staat dat de Blankenburgtunnel als caissons-tunnel met open bak wordt uitgevoerd. Indiener stelt voor om de bak bij Rozenburg te overtunnelen volgens het idee van Movares. Dan is daar geen 10 m hoge geluidmuur nodig. Het kabaal van de weg neemt dan ook af bij de sportvelden waar de weg raketings langs gaat.

Reactie 39

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. Het ontwerp van de weg wordt in het kader van het vervolgproces (planuitwerkingsfase) nader uitgewerkt. Daarbij wordt ook de inpassing bij Rozenburg nader vormgegeven.

40. Op pagina 85 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit komt als probleem naar voren de moeilijke aansluiting van de Oranjetunnel met de A15. Indiener vraagt waarom niet 3 km verder wordt geboord tot aan de N218. Door een goede overdekte knoop te maken bij de afslag van de Westvoorneweg is de Maasvlakte goed bereikbaar. Het viaduct bij Oostvoorne is al 2x2 banen. Ook verkeer naar het zuiden kan dan via de Dammenroute ontsnappen.

Reactie 40

De door indiener bedoelde verlengde Oranjetunnel is in de publieksparticipatie ter voorbereiding van de Ontwerp-Rijksstructuurvisie (voorjaar 2011) genoemd. Deze variant is afgefallen omdat deze niet voldoet aan de projectscope, namelijk een oeverkruisende verbinding tussen de A15 en de A20. Bovendien verlegt deze variant een belangrijke verkeersstroom van het hoofdwegennet naar het onderliggend wegennet. Dit is zowel vanuit verkeersoogpunt als vanuit de leefbaarheid van Westvoorne onwenselijk.

41. Indiener vindt het onzin dat op pagina 87 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit over 'landelijk wonen op Voorne' wordt gesproken. Door de constante achtergrondbrom van zowel de A15 als de Maasvlakte is dat al jaren niet meer mogelijk.

Reactie 41

Landelijk wonen op Voorne wordt mogelijk gemaakt door geluidmaatregelen die invulling geven aan het wettelijk regime. Voor geluid gelden voor de A15 de per 1 juli 2012 vastgestelde geluidproductieplafonds (GPP's) die niet mogen worden overschreden. Bij overschrijdingen wordt bekeken of het extra geluid met doelmatige maatregelen weggenomen kan worden. Buiten het project worden jaarlijks (eerste keer in 2014 over 2013) de GPP's gemonitord. Bij overschrijding wordt bekeken of de toename met doelmatige maatregelen kan worden weggenomen.

42. *Op pagina 89 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit merkt indieneer op over de A4 zuid dat deze door over- en ondertunneling geen extra geluidbelast oppervlak geeft en bovendien daardoor een positieve bijdrage levert aan de ontlasting van de diverse A-wegen in de omgeving.*

Reactie 42

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. De A4-Zuid maakt geen onderdeel uit van de prioritaire projecten uit Rotterdam Vooruit.

43. *Op pagina 91 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit wordt gesteld dat de oostelijke randweg Spijkenisse samen met de N218 als alternatief kan dienen bij calamiteiten. De N218 zit nu al verstopt. Zonder aanpassingen gaat dat volgens indieneer niet lukken.*

Reactie 43

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. De oostelijke randweg Spijkenisse zoals op pagina 91 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit vermeld is een nieuwe verbinding van het Beneluxplein, een rondweg langs Hoogvliet en om Spijkenisse tot aan de N218, met tevens bij Hekelingen een brug/tunnel over het Spui naar de N217 richting Oud-Beijerland. Alleen als deze verbinding in zijn geheel wordt gerealiseerd (inclusief het deel ten westen van Spijkenisse) is deze weg een alternatief voor de A15 bij calamiteiten. Zonder het westelijk deel is dat niet het geval. De oostelijke randweg Spijkenisse is overigens als oplossing afgevallend, omdat deze de problemen op de Beneluxcorridor verergert en geen bijdrage levert aan het functioneren van het gehele netwerk.

44. *Op pagina 96 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit wordt gesproken over het verbreden van de N218 tussen de Hartelbrug en de N57. Volgens indieneer gaan hier veel mensen last krijgen van lawaai. Door de weg te overtunnelen valt dit bezwaar weg en kan de weg eindelijk de benodigde verbreding krijgen. Als nu ook op dezelfde manier (overtunnelen) het deel tussen de N57 en het Stenen Baakplein wordt aangepakt is er een volwaardige parallelle verbinding voor de A15 bij calamiteiten. Tevens geeft de weg dan geen overlast voor de omgeving.*

Reactie 44

In het Plan-MER Rotterdam Vooruit is verbreding van de Groene Kruisweg (N218) als mogelijkheid bekeken. Gebleken is dat dit minder effect heeft dan realisatie van een NWO. Bovendien heeft een NWO, zeker een Blankenburgverbinding, daarnaast zeer positieve effecten op de doorstroming in de Beneluxcorridor, de ontsluiting van het Havengebied en het Westland en het functioneren van de A4-corridor. Daarom is gekozen om een NWO verder uit te werken in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie NWO. Verbreding van de N218 is daarmee niet aan de orde. De N218 loopt bovendien door een groot aantal bewoonde

kernen en levert daardoor veel hinder op. Dit was eerder juist de reden om een deel van de N218 af te waarderen.

45. *Op pagina 107 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit komt de N38/210/219 ter sprake. In het stuk over de Brienenoord/Algeracorridor wordt deze verbinding gebracht als een oplossing van de problemen in dit gebied. Nu wordt juist gesteld dat de problemen op de Algeracorridor toenemen. Indieneer vraagt hoe dat kan?*

Reactie 45

De op pagina 107 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit genoemde maatregelen aan de N38/N210/N219 gaan uit van een forse capaciteitsuitbreiding van de Algeracorridor, inclusief een 2e Algerabrug. Deze maatregelen leiden tot een hogere verkeersintensiteit op de Algeracorridor, maar met de extra capaciteit kan deze verkeersstroom beter worden verwerkt dan in de huidige situatie.

46. *Indieneer vindt dat om de toename van geluidbelast gebied te voorkomen de gehele N38 in een tunnel moet komen tot aan de Ridderster. Dan kan ook tegelijk de uitblaaslucht worden ontdaan van fijnstof en Nox en kan trajectcontrole worden ingevoerd om de snelheden te normaliseren.*

Reactie 46

Uit het Plan-MER Rotterdam Vooruit komt naar voren dat een N38 verbinding ongunstige effecten heeft op de ruimtelijke structuur. Deze verbinding wordt niet verder in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie meegenomen. Een nadere beschouwing van de milieu-effecten en te treffen maatregelen zijn daarom niet aan de orde.

47. *Op pagina 109 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit wordt over de A38 gesteld dat de situatie voor de Algeracorridor minder verbetert dan bij de N38, terwijl bij de N38 is aangegeven dat de situatie daar juist niet beter wordt. Indieneer vraagt hoe dat kan.*

Reactie 47

In het Plan-MER Rotterdam Vooruit waar indieneer naar verwijst staat, op pagina 108, als een van de verkeerskundige effecten van maatregelen op de N38, N210 en N219 een betere afwikkeling in de Algeracorridor vanwege verbreding. De N38 trekt dan vooral verkeer uit de Brienenoordcorridor, waardoor de intensiteit op de Algerabrug toeneemt.

48. *Mocht de A38 verbinding er komen, dan wil indieneer dat de tunnel direct bij de afrit van De Ridderster begint om overlast te voorkomen in Bolnes en de Donkse Velden. Er wordt al voorgesteld om de N210 te overtunnelen in de gehele Krimpenerwaard. Dat is mooi. Indieneer verzoekt om ook de A38 tot aan knoop met de N210 en de knoop zelf te overtunnelen en het stuk N210 naar Krimpen aan den IJssel. Om de toename van geluidbelast oppervlak minimaal te houden. Als alternatief kan de N210 ook geheel worden ondertunneld, zodat er geen barrièrewerking is.*

Reactie 48

Zoals in het Plan-MER Rotterdam Vooruit op pag. 66/67 te zien is, heeft realisatie van een A38 verbinding naar Krimpen a/d IJssel en Nieuwerkerk a/d IJssel zeer ongunstige effecten op de gewenste ruimtelijke structuur. Een A38 zal leiden tot substantiële verstedelijking buiten de steden (Krimpenerwaard) en verrommeling van het landschap. Daarnaast schaadt deze weg de openheid en kwaliteit van nationale landschappen (Groene Hart). Deze effecten op het landschap zijn slechts met zeer hoge investeringen te beperken, het effect op de ruimtelijke structuur in het geheel niet. Daarbij blijkt het effect op de verkeersproblemen in de Rotterdamse regio vrij gering, zeker in verhouding tot de hoge investeringen die voor deze weg nodig zijn. Daarom is een A38 niet opgenomen in één van de vijf prioritaire deelprojecten van Rotterdam Vooruit. Een A38 is daarom een niet effectieve maatregel en wordt niet verder in de OSV meegenomen.

49. *Op pagina 116 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit staat bij het hoofdje geluid een dikke zwarte streep. Indiener vraagt waarom die streep er staat en wat er heeft gestaan.*

Reactie 49

De door indiener opgemerkte dikke zwarte streep is in het bronndocument niet zichtbaar. Het betreft vermoedelijk een drukfout. De digitale versie van het Plan-MER Rotterdam Vooruit is te downloaden via <http://www.centrumpp.nl>

50. *Voor de stadstunnels op pagina 117 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit (Ondertunneling hoofdinvalroutes Statenweg – Stadhoudersweg / Pleinweg - Vaanweg) merkt indiener op dat de uitblaasluucht moet worden gezuiverd.*

Reactie 50

Bij een eventuele aanleg van de (stads)tunnels zal worden voldaan aan de wettelijke eisen voor tunnels en luchtkwaliteit.

51. *Op pagina 134 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit gaat het over geluideffecten van de verschillende maatregelen. Indiener is van mening dat deze niet kunnen worden berekend omdat het niet mogelijk is om de snelheid in de hand te houden. Vooral vrachtwagens rijden veel te hard. Hierdoor zijn de gemaakte geluid- en vervuilingkaarten onbetrouwbaar. Ze worden alleen betrouwbaar op het moment dat er overal trajectcontrole plaatsvindt.*

Reactie 51

Er wordt met vaste rekensnelheden gerekend. Deze zijn in juli 2012 herzien. Op een 100 km/h weg wordt voor personenauto's gerekend met 100 km/h, voor zwaar vrachtverkeer met 85 km/h en voor middelzwaar verkeer met 90 km/h. Deze gemiddelde snelheden zijn in de praktijk vastgesteld.

52. *Op pagina 135 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit gaat het over de ontwikkeling van nieuwe ruimtelijk-economische locaties bij opritten van het hoofdwegenet. Indiener vindt dat als dat voorzienbaar is, de effecten daarvan moeten worden meegerekend en anders deze ontwikkelingen bij snelwegen moeten worden verboden.*

Reactie 52

Bij mogelijke toekomstige ontwikkelingen zal door de initiatiefnemer moeten worden voldaan aan de vigerende wet- en regelgeving.

53. *Op het eind van pagina 135 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit staat dat duurzame vormen van energieopwekking in de infrastructuur per project in de fase van planvorming moet worden uitgewerkt. Indiener vindt dat dit meteen verplicht moet worden gesteld, omdat het anders al voor de planfase als 'te duur' wordt afgeschoten. Nadien komt het niet meer van de grond. Deze energievormen kunnen lokale voedingsbronnen zijn voor het afvangen van fijnstof met elektrostatische filters.*

Reactie 53

De toepassing van deze technieken is vooral afhankelijk van de lokale omstandigheden en niet als zodanig van de verkeers- en vervoersnetwerken. De inpassing van duurzame vormen van energieopwekking in de infrastructuur wordt daarom per project in de fase van de planuitwerking worden uitgewerkt.

54. *In het Plan-MER Rotterdam Vooruit wordt op pagina 6 'het havengebonden bedrijventerrein Nieuw-Reijerwaard' genoemd. Volgens het inpassingsplan van de provincie Zuid-Holland moet het een agro-logistiek bedrijventerrein worden. Indiener vindt dat iets heel anders en verzoekt het aan te passen.*

Reactie 54

Het woord 'havengebonden' is in deze context verkeerskundig bedoeld en niet in relatie tot ruimtelijke ordening, zoals de indiener van deze zienswijze het duidt.

55. *Op pagina 6 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit wordt in de probleemanalyse gesteld dat de doorstroming van Nieuw-Reijerwaard naar de A15 niet is verzekerd. Indiener vindt dat vreemd omdat de provincie heeft verzekerd dat er voldoende capaciteit is op de A15 om de transporten ongestoord voortgang te laten vinden. Indiener vraagt hoe dit kan.*

Reactie 55

De probleemanalyse in het Plan-MER Rotterdam Vooruit beschrijft de situatie die zich rond 2030 kan voordoen als er tot dat moment geen maatregelen op het infrastructuurnetwerk in de regio worden genomen. Inmiddels zijn voor het te realiseren bedrijventerrein Nieuw-Reijerwaard maatregelen voorzien die de doorstroming van dit bedrijventerrein naar de A15 verbeteren.

56. In dezelfde probleemanalyse op pagina 6 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit wordt gesteld dat de reistijden lang zijn. Het is 60 km naar de kop van de nieuwe Maasvlakte. Dat is niet lang het is gewoon ver! Indiener merkt op dat dat niet is op te lossen tenzij het eiland Voorne wordt volgebouwd. Dan moeten daar wel goede wegen komen om de forenzen te laten reizen.

Reactie 56

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. De afstand van de kop van de Tweede Maasvlakte naar andere delen binnen de regio Rotterdam is veelal (aanzienlijk) minder dan 60 km. Het aantal arbeidsplaatsen op de Tweede Maasvlakte zelf is niet zo groot dat grootschalige ruimtelijke uitbreidingen nodig zijn om deze werkenden op kortere afstanden te huisvesten. Het extensieve karakter van de werkgelegenheid in het gehele havengebied (relatief lage aantallen werknemers per hectare) maakt openbaar vervoer in dit gebied niet renderend.

57. Op pagina 7 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit blijkt dat de aantrekkelijkheid van het stedelijk gebied wordt verhoogd om hoog opgeleiden aan te trekken. Nu wordt de binnenstad van Rotterdam opgeknapt en trekken de laagopgeleiden naar de randen. Volgens indiener worden hoog opgeleiden niet aangetrokken als telkens de normen voor geluid en andere vervuiling worden opgetrokken. Zij die het kunnen betalen gaan nog verder weg wonen, om maar uit het lawaai en de stank te zijn. Want Quality of life is verder weg altijd beter. Toch wordt nog halsstarrig vastgehouden aan 63 dB.

Reactie 57

Ook in de binnenstad moet worden voldaan aan wettelijke geluids- en milieunormen. De plaats waar mensen gaan wonen is afhankelijk van verschillende factoren en ieders persoonlijke afweging.

58. Indiener vindt dat de Goudse lijn voor personenvervoer in een tunnel kan, diep onder de huidige goederenlijn (pagina 11 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit). Het goederenvervoer en het personenvervoer zitten elkaar dan niet in de weg en tevens is de veiligheid ook weer op orde. Ook de bijkomende eisen voor geluidhinder en waterbeheer zijn dan opgelost.

Reactie 58

Er is geen dwingende reden om een kostbare ondertunneling van de Goudse lijn te rechtvaardigen.

59. Op pagina 19 van het Hoofdrapport Plan-MER NWO wordt aangegeven dat op de wegen bij een benuttingsgraad van meer dan 0,9 (I/C waarde: intensiteit en de capaciteit van het wegvak) problemen ontstaan. Oranjewoud geeft in haar rapport over Nieuw-Reijerwaard aan dat er al vervelende problemen ontstaan bij I/C waarde van 0,85. Indiener vraagt waar dit verschil van inzicht vandaan komt. Indiener gaat er van uit dat alle verkeersdeskundigen dezelfde waarden hanteren. Bij pagina 26 van het Plan-MER, Deelrapport D, Verkeersnota stelt indiener deze vraag ook.

Reactie 59

Er is geen uniforme interpretatie van IC-verhoudingen die aangehouden wordt door verkeerskundigen om de ernst van een verkeersprobleem te definiëren. Over het algemeen ligt deze grens vanaf de waarde 0,8. De grenzen die Rijkswaterstaat aanhoudt voor de IC-klassen indien gebruik wordt gemaakt van het NRM verkeersmodel zijn: IC kleiner of gelijk 0,8: ruim voldoende restcapaciteit. IC groter dan 0,8: druk, voldoende capaciteit, lagere snelheden. IC groter dan 0,9: kans op congestie en wachttijd door stilstand. IC is 1: wegvak is overbelast, structurele congestie.

60. Op pagina 24 van het Hoofdrapport Plan-MER NWO staat in het blauwe kader dat de 5e tunnelbuis onbruikbaar is als wisselstrook. Indiener vraagt hoe het heeft kunnen gebeuren dat deze dure vergissing is gemaakt en welke les daaruit wordt getrokken om een dergelijke vergissing niet in dit plan te maken. Deze opmerking plaatst indiener ook bij het Plan-MER NWO, Deelrapport D, Verkeersnota pagina 37.

Reactie 60

Vanwege tunneltechnische en beheersmatige redenen kan de wisselstrook in de Beneluxtunnel inderdaad niet voor autoverkeer gebruikt worden. In de Blankenburgtunnel wordt geen wisselstrook aangelegd.

61. Op pagina 34 van het Hoofdrapport Plan-MER NWO wordt gesteld dat 100 km/h past in het snelheidsregime van de Ruit. Indiener vindt dat dat alleen kan als tegelijkertijd trajectcontrole wordt ingevoerd, omdat vrachtverkeer nu gewoon 95 km/h rijdt. Het is dan ook voor te stellen dat de maximumsnelheid wordt teruggebracht tot 80 km/h.

Reactie 61

In het Plan-MER is uitgegaan van een ontwerpsnelheid van 100 km/uur op de Nieuwe Westelijke Oeververbinding omdat dit past binnen het snelheidsregime van de overige trajecten op de ruit. Op basis van dit uitgangspunt is het ontwerp opgesteld. Het wel of niet toepassen van trajectcontrole is voor deze fase niet aan de orde.

62. Op pagina 45 van het Hoofdrapport Plan-MER NWO wordt aangegeven dat het veer bij Rozenburg in de vaart blijft als voetveer. Indiener vraagt hoe dat wordt geborgd, want het is een commercieel veer en zal alleen in de vaart blijven bij voldoende verdienste. Ook bij de nota NWO, MKBA pagina 22 stelt indiener deze vraag. Tevens vraagt indiener bij de nota NWO, MKBA, pagina 6 aan te geven wat de rentabiliteit van de pont wordt na opening van de tunnel.

Reactie 62

De komst van de Blankenburgverbinding heeft gevolgen voor gebruik en rentabiliteit van de huidige veerverbinding Rozenburg – Maassluis.

Het is aan de provincie Zuid-Holland als verantwoordelijke voor van deze veerverbinding om te beslissen over de exploitatie van deze veerverbinding in de toekomst. In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie is de continuïteit van het veer een uitgangspunt.

63. *Op pagina 46 van het Hoofdrapport Plan-MER NWO staat in tabel 5.5 in de laatste kolom 3020 in plaats van waarschijnlijk 2030.*

Reactie 63

De tijdshorizon in tabel 5.5 loopt inderdaad tot 2030.

64. *Als op basis van de cijfers van Oranjewoud, die een maximum van 8,5 l/C aanhoudt, naar tabel 5.5 (pagina 46 van het Hoofdrapport Plan-MER NWO) wordt gekeken dan is de Blankenburgtunnel geen oplossing voor de gestelde problemen. De benuttingsgraad van de Beneluxcorridor blijft boven de 0,88. Indiener constateert dat er altijd file staat zelfs als er geen ongeluk is gebeurd.*

Reactie 64

Het klopt dat de IC-verhouding hoog blijft op de Beneluxcorridor. Een hoge IC-verhouding hoeft niet persé te betekenen dat er altijd file staat. Maatgevend is hoe lang een weggebruiker over een bepaald traject mag doen. Op grond van de Nota Mobiliteit en de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) wordt gestreefd naar een acceptabele en betrouwbare reistijd op het hoofdwegennet. Hieronder wordt verstaan: voor autosnelwegen mag de reistijd in de spits anderhalf keer zo lang zijn dan de reistijd buiten de spits. Voor stedelijke (ring)autosnelwegen en niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet, mag de reistijd in de spits twee keer zo lang zijn dan de reistijd buiten de spits. De reistijd buiten de spits wordt bepaald op basis van een rijsnelheid van 100 km/h. Met een Blankenburgtunnel wordt wel voldaan aan de streefwaarde op het traject A4 Beneluxpein-A20 Kleinpolderplein (1,85) terwijl zonder Blankenburgtunnel de streefwaarde ruim overschreden wordt (2,40), zie ook Verkeersnota (bijlage D bij het Plan-MER NWO).

65. *Op pagina 48 van het Hoofdrapport Plan-MER NWO wordt gesteld dat het verkeer op de Kanaalweg en Groene Kruisweg worden ontlast. Volgens indiener is niet gekeken hoe dat verkeer op de N57 moet komen. De route van de Kanaalweg naar de N57 gaat dwars door wijken in Hellevoetsluis. Dat is niet te doen in de spits. De N218 zal niet worden ontlast omdat dit nog steeds de kortste weg is.*

Reactie 65

De intensiteit op de N57 neemt fors toe door de realisatie van een Blankenburgtunnel. Het betreft hier voornamelijk verkeer van en naar Hellevoetsluis zelf dat een andere route kiest, naar de N57 in plaats van naar de Kanaalweg en de N218. Hoe de routes lopen op het onderliggend wegennet naar de N57 toe in de spits is niet beschreven

in het Plan-MER, omdat dit voor de verkenningsfase niet nodig is. De capaciteit van de Harmsenbrug en de kruising N57/N218 wordt de komende jaren vergroot.

66. *Indiener vindt dat op pagina 50 van het Hoofdrapport Plan-MER NWO de toltarieven met de brandstofprijzen omhoog kunnen, zodat er meer geld binnenkomt voor het afbetalen van de verbinding.*

Reactie 66

Verhoging van de toltarieven met de brandstofprijzen zal leiden tot meer vraagniveau, waardoor de totale opbrengsten zullen afnemen.

67. *Op pagina 54 van het Hoofdrapport Plan-MER NWO wordt gesteld dat PM_{2,5} in verhouding staat met de PM₁₀. Indiener vindt dat niet geheel waar omdat PM_{2,5} en PM₁₀ veel dieper in de longen doordringen en dus veel schadelijker zijn. Ook wijst indiener in dit verband op de mogelijkheid om tunnelmonden als stolp uit te voeren en de door Movares en BAM hiervoor ontwikkelde methoden om vervuiling af te vangen. Indiener heeft een artikeltje van de GGD Rotterdam-Rijnmond over fijnstof toegevoegd. Op pagina 19 van het Plan-MER NWO, Deelrapport E, Effectenonderzoek wijst indiener er op dat de PM_{2,5} volgens het Effectenonderzoek niet hoeft te worden meegenomen in de berekeningen. Indiener veronderstelt dat al bekend is dat Nederland niet aan de voorgestelde normen gaat kunnen voldoen. Alleen aan de opgerekte norm.*

Reactie 67

Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft op basis de huidige kennis over emissies en concentraties geconcludeerd dat er een bepaalde verhouding bestaat tussen PM₁₀ en PM_{2,5}. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat als voldaan wordt aan de grenswaarden voor PM₁₀, ook aan de grenswaarden voor PM_{2,5} (geldend vanaf 1 januari 2015; toetsing is ook pas verplicht vanaf 1 januari 2015) wordt voldaan. Bij het vaststellen van de norm heeft Europa rekening gehouden met de schadelijkheid van fijn stof. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, wat zorg draagt dat overal in Nederland tijdig en blijvend aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit zal worden voldaan. Dat betekent ook dat daar waar nabij de tunnelmond moet worden getoetst voldaan zal worden aan de wettelijke normen. Omdat voldaan wordt aan de wettelijke norm worden geen maatregelen getroffen zoals indiener voorstelt.

68. *Op pagina 56 van het Hoofdrapport Plan-MER NWO staat in de tabel dat 2200 woningen bij de Blankenburgverbinding extra worden belast met geluid. Indiener vindt dat onnodig. Door het hele traject te tunnelen is er geen extra geluidsoverlast.*

Reactie 68

De toename van het aantal geluidbelaste woningen vindt vooral plaats in Vlaardingingen, Rozenburg en in mindere mate in Maassluis. Ondertunnelen bij deze plaatsen is niet

mogelijk in verband met de aansluitingen op de rijkswegen A20 en A15 die daar komen te liggen. Alleen het middendeel geheel ondertunnelen zal niet het beoogde effect opleveren voor de bewoners van Vlaardingen, Maassluis en Rozenburg.

69. *Tevens is, kijkend naar de geluidkaarten, het nu al nodig om het lawaai van de A20 effectiever te dempen. Indiener vindt dat dat kan door het ontwerp van Movares toe te passen voor de overdekte snelweg. In Vlaardingen en Maassluis kan men dan weer gewoon buiten zitten en de ramen open zetten om te ventileren. Bovendien wordt op deze wijze extra geluid voorkomen waarop wordt geduid op pagina 58 van het Hoofdrapport Plan-MER NWO voor de achterliggende bebouwing van Maassluis en Vlaardingen bij aanleg van de Blankenburgtunnel. Ook op de volgende pagina's van het Hoofdrapport Plan-MER NWO komt het geluidprobleem aan de orde (pagina's 60, 64, 72, 80, 83 bij 7.4, 92), indiener vindt dat het gehele tracé moet worden getunneld. Daarbij gaat zijn voorkeur uit naar een geboorde tunnel zoals hij al eerder heeft aangegeven.*

Reactie 69

In juli 2012 zijn voor alle bestaande Rijkswegen geluid-productieplafonds (GPP's) wettelijk vastgesteld. Zolang de GPP's niet worden overschreden, zijn maatregelen niet noodzakelijk. Handhaving van de GPP's geschiedt met behulp van jaarlijkse monitoring. Aan de hand van de resultaten zal telkens worden gezien of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Met betrekking tot ondertunnelen zie deelreactie 0032-68.

70. *In de geluidkaarten (Hoofdrapport Plan-MER NWO) wordt de afname van het aantal woningen met geluidhinder met een (-) aangegeven. Indiener vindt dat het hier echter gaat om het verschil tussen lekker in je tuin of op je balkon zitten, met de ramen open of met alles potdicht in je huis zijn opgesloten vanwege het lawaai. Ook recreëren wordt onmogelijk. Om over de dieren met gehoorschade maar te zwijgen.*

Reactie 70

De normen zoals genoemd in de Wet Milieubeheer gelden alleen voor geluidgevoelige objecten. Recreatiegebieden en achtertuinen zijn niet aangewezen als geluidgevoelige objecten, waardoor de Wet Milieubeheer daarop niet van toepassing is. De geluidbelasting wordt bepaald op de gevel van de woning. Als deze te hoog wordt wordt de geluidbelasting met maatregelen teruggedrongen. Hierbij gaat de voorkeur uit naar maatregelen aan de bron, Wanneer deze maatregelen niet voldoende soelaas bieden of niet mogelijk zijn, wordt nagegaan of maatregelen in de overdracht mogelijk zijn. Wanneer ook deze maatregelen niet mogelijk zijn, of niet voldoende effect bieden, kan een overschrijding van de toetswaarde worden toegelaten. Deze overschrijding wordt dan gecompenseerd met maatregelen aan de woning zelf, zodat in de woning de geluidsbelasting tot aan de binnenwaarde beperkt blijft.

71. *Op pagina 95 van het Hoofdrapport Plan-MER NWO wordt gesteld dat er vrijwel geen veranderingen plaatsvinden die de gezondheid beïnvloeden. Indiener is het daar helemaal niet mee eens, omdat er zeer veel zwaarder geluidbelaste woningen bijkomen en het natuur- en recreatiegebied onbruikbaar wordt.*

Reactie 71

Bij de Oranjeverbinding is inderdaad een lichte toename van de hoogste geluidbelastingen waarneembaar. Bij de Blankenburgverbinding neemt het aantal adressen naar hogere GES-middenklassen voor geluid toe. Per saldo is er geen toename in de hoogste GES-klassen. Van belang is genoemde pagina 95 te lezen in verbinding met tabel 7.7 op pagina 53 van deelrapport E. Belangrijke opmerking hierbij is dat in de effectvergelijking geen rekening is gehouden met mogelijk te treffen geluidmaatregelen, waarmee de negatieve effecten worden gemitigeerd.

72. *Op pagina 5 van de Nota van Antwoord krijgt indiener geen antwoord op zijn vraag of er wordt nagedacht over hoe en waar bedrijven zich mogen vestigen, zodat onnodig transport over grote afstanden niet voorkomt. Graag alsnog antwoord.*

Reactie 72

De plaats waar bedrijven zich vestigen is afhankelijk van verschillende factoren. Transport is slechts één van die factoren die in deze afweging een rol spelen.

73. *Op pagina 10 van de Nota van Antwoord (010) vindt indiener dat de boot wordt afgehouden voor een verbetering van de route naar het zuiden. Dat betekent dat er toch weer een halve oplossing voor de problemen komt.*

Reactie 73

De opwaardering van de zogenaamde Dammenroute, waarop de indiener van deze zienswijze doelt, valt buiten de scope van dit project.

74. *Op pagina 14 van de Nota van Antwoord staat in het antwoord (024,025) dat de drukte bij Ridderkerk inderdaad toeneemt. Indiener constateert dat in diverse richtingen het verkeer vastloopt. Ook op de A15 door verkeer van Nieuw-Reijerwaard. Toch wordt er op deze hoek van de Ruit niets ondernomen.*

Reactie 74

De capaciteit van en de doorstroming op het hoofdwegenet wordt continu gemonitord. Iedere 2 jaar verschijnt er een Nationale Mobiliteits- en CapaciteitsAnalyse (NMCA). Knelpunten worden geprioriteerd. Bij knelpunten die worden opgelost zullen verschillende alternatieven worden bestudeerd. Dat geldt ook voor de wegvakken die de indiener noemt.

75. Op pagina 23/24 van de Nota van Antwoord wordt volgens indiener terecht gesteld dat de stromen rond de gemeente Westvoorne in het rapport worden meegenomen (088). Indiener vindt dat met de conclusies echter niets wordt gedaan om de heersende gevaarlijke situaties op te lossen. Het wordt hierdoor telkens duidelijker dat het de bedoeling is wel de Maasvlakte te laten bloeien, maar niet het de mensen mogelijk te maken om op hun werk te komen. Op deze manier wil er straks helemaal niemand op de Maasvlakte werken. Op pagina 38 (024,025) gebeurt hetzelfde. De Maasvlakte ligt te ver weg om er in een redelijke tijd te komen. Zeker vanaf Voorne-Putten.

Reactie 75

De gevolgen van de realisatie van een NWO voor het gebruik van het wegennet op Voorne-Putten zijn in het verkeersonderzoek van het Plan-MER onderzocht, vooral voor de N496 en de Brielse Maasdam, de verbindingen met de Tweede Maasvlakte. De verkeersstromen op de N496 veranderen vrijwel niet bij realisatie van een Blankenburgverbinding noch bij realisatie van een Oranjeverbinding. De verkeersstroom op de Brielse Maasdam neemt bij realisatie van een Blankenburgverbinding niet toe, maar wel bij een Oranjeverbinding. Bij beide alternatieven geldt dat de capaciteit van deze wegen ruim voldoende blijft om het verkeer richting Tweede Maasvlakte te verwerken.

76. Op pagina 51 van de Nota van Antwoord vindt indiener het antwoord onduidelijk (24, 25). De grenzen die het Rijk aanhoudt voor leefbaarheid en milieukwaliteit zijn zo ruim dat je niet meer in je tuin kunt zitten zonder geluidsoverlast noch kunt slapen met een open raam.

Reactie 76

Zie reactie 70.

77. In de Nota van Antwoord geeft de indiener op pagina 59 (089) nog een argument voor volledige ondertunneling: 'het behoud van de groene omgeving'. Indiener vindt dat in het antwoord de verantwoording hiervoor ver weg wordt geschoven. Op pagina 76 (030, 058) gebeurt hetzelfde. Door de natuurcompensatie niet nu al onder ogen te willen zien, wordt het hele plan niet geloofwaardig. Dat vindt indiener jammer omdat de tunnel wel nodig is.

Reactie 77

De Blankenburgtunnel kan niet worden uitgevoerd als geboorde tunnel (zie Deelrapport B, de Variantennota, pagina 52). Het behoud van de groene omgeving is daarbij geen afwegingscriterium. Op basis van de effecten van de Blankenburgverbinding (die nader worden onderzocht in de planuitwerkingsfase) zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied.

78. Op pagina 83 van de Nota van Antwoord geeft de indiener een heel goede reden om in de auto te stappen: (het gevoel van) onveiligheid in de huidige fietstunnels.

Reactie 78

Het is de minister niet duidelijk wat de indiener hiermee bedoelt. De minister neemt de zienswijze voor kennisgeving aan.

79. Op pagina 88 van de Nota van Antwoord (079) staat dat een Rijksbufferzone geen juridische status heeft. Indiener vindt dat dan net zo goed geen Rijksbufferzones kunnen worden opgericht omdat ze geen nut hebben.

Reactie 79

Het feit dat deze Rijksbufferzones geen juridische status hebben, neemt niet weg dat er wel rekening is gehouden met de landschappelijke waarden in dit gebied. Een voorbeeld daarvan is de verdiepte aanleg door middel van een landtunnel en de reservering van gelden voor de realisatie van een Regionale Inpassingsvisie.

80. Bij het Plan-MER NWO, deelrapport B, Variantennota merkt indiener op dat het niet waar is dat er in een tunnel geen aftakkingen mogen zijn, want in de Botlektunnel zijn er aan beide zijden invoegstroken. Indiener constateert dat er dus aansluitingen volledig ondergronds mogelijk zijn. Bij pagina 10 van het Effectenrapport Landtunnel geeft indiener dit nogmaals aan en trekt de conclusie dat splitsingen en samenvoegingen van verkeer in de tunnel geen harde tunnelis is en dat er dus ook geen reden is om de tunnel al 500 m voor de A20 bovengronds te laten komen. Hierdoor ontstaat veel geluidsoverlast, die met een scherm niet valt weg te werken in het recreatiegebied. Als de tunnel zo nodig boven het maaiveld moet komen, overtunnel dit deel dan volgens het model van Movares. Dat kan ook aan de Rozenburgse kant.

Reactie 80

Bij het ontwerp is uitgegaan van de richtlijnen voor veilig tunnelontwerp, die zijn vastgelegd in de Verkeerskundige Afspraken (VKA). Uitgangspunt hierbij is dat samenvoegingen en splitsingen in tunnels zoveel mogelijk gemeden worden, tenzij het fysiek niet anders kan.

81. De tabel 0.1 op pagina 7 van de nota NWO, MKBA geeft alleen maar negatieve resultaten. Hieruit concludeert indiener dat alleen een volledige tunnel maatschappelijk is te verantwoorden.

Reactie 81

De negatieve effecten op de fysieke leefomgeving zijn inderdaad maar ten dele in geldtermen uit te drukken. Waar deze worden verminderd door mitigerende maatregelen, zijn deze kosten in de kostenraming meegenomen. Tegenover deze negatieve effecten staan ook grote positieve effecten. De bereikbaarheid wordt sterk verbeterd, wat ten goede komt aan de concurrentiepositie van de haven

en regio. Als we alle effecten beschouwen, dan komen we tot de slotsom dat een NWO een nuttige investering is.

82. *Op pagina 9 van de nota NWO, MKBA wordt gesteld dat het verschil in jaarlijkse onderhoudskosten van alleen het tolsysteem tussen de twee voorgestelde tunnels al 2 miljoen is. Indiener vindt dit een fors bedrag voor 2x1 extra rijbanen. Voor dat bedrag zijn veel tolwachters in te huren; dat is ook nog eens goed voor de economie.*

Reactie 82

De jaarlijkse onderhoudskosten voor het tolsysteem liggen lager voor de Oranjetunnel omdat er veel minder verkeer gebruik maakt van deze verbinding.

83. *Op basis van de uitspraken op pagina 27 van de nota NWO, MKBA concludeert indiener dat er 50% werklozen worden aangenomen. De trend van de laatste 15 jaar is echter dat er grote groepen mensen zonder werk komen te zitten. Indiener vindt dit niet met de aannames stroken.*

Reactie 83

De betere bereikbaarheid zal naar verwachting een positief effect hebben op het bij elkaar brengen van vraag naar en aanbod van arbeid. Sommige werklocaties zullen een optie worden voor mensen in woongebieden die nu een erg hoge reistijd te overbruggen hebben naar werklocaties aan de weerszijde van de oever.

84. *In tabel 4.1 op pagina 32 van de nota NWO, MKBA staan bij de omgevingseffecten vooral negatieve effecten. Ook het saldo is negatief. Indiener is van mening dat door een volledige tunnel aan te leggen deze negatieve effecten weer positief worden. Het rendement zal echter zakken. Alles heeft zijn prijs. Nu verliest vooral de natuur, de recreant en de bewoners.*

Reactie 84

Er zijn inderdaad positieve en negatieve effecten. De MKBA benoemt ze beide, ook als ze niet allen direct in geld zijn uit te drukken. Een lange tunnel is in de verkenningsfase afgewogen. Hiervan is geconcludeerd dat deze gezien de beperkingen die hierbij gelden, geen meerwaarde heeft (zie paragraaf 6.3.4 variantennota).

85. *Op pagina 21 van het Effectenrapport Landtunnel is het indiener niet duidelijk waarom de tunnel in het open gebied 2 m boven het maaiveld uit moet steken. Door een boortunnel is dit probleem op te lossen.*

Reactie 85

De hoogte van het grondlichaam boven de Aalkeettunnel is het gevolg van de overkapping van de verdiepte ligging. In de volgende fase (planuitwerking) wordt de voorkeursvariant nader uitgewerkt. Daarbij worden optimalisaties bezien, aansluitend bij de projectdoelstellingen en passend binnen de financiële kaders. De ingebrachte zienswijzen

inzake het ontwerp van de Blankenburgverbinding worden hierbij betrokken.

86. *Op pagina 35 van het Plan-MER NWO, deelrapport D, verkeersnota wordt in het blauwe kader aangegeven dat de A15 incidentgevoelig is en de parallelle structuur bij ongevallen de files verlicht. Echter de structuur is juist opgezet omdat de huidige wegen het verkeer niet aankunnen. Indiener is van mening dat als er in de toekomst een ongeval gebeurt, de parallelle structuur gelijk dicht zit omdat deze het extra verkeer niet meer aankan. Bruikbare N-wegen zijn dan veel belangrijker.*

Reactie 86

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. De incidentgevoeligheid van de A15 zal na realisatie van het project A15 Maasvlakte – Vaanplein door de capaciteitsuitbreiding reeds afnemen. Bij realisatie van een Blankenburgverbinding zal de verkeersstroom bovendien op dit traject afnemen, waardoor de gevoeligheid voor incidenten nog verder terug zal lopen.

87. *Op p16 van het Plan-MER NWO, Deelrapport E, Effectenonderzoek wordt gesteld dat een zeer grote aantasting van zeer grote waarde wordt gezien als een groot effect. Volgens indiener heeft zo iedereen verloren want volgens indiener is zeer groot maal zeer groot heel erg groot en niet zoals gesteld groot. Er zouden dus bij dit effect vier minnen (----) moeten staan!*

Reactie 87

Het toekennen van de scores in het Plan-MER gebeurt op basis van een 7-puntsschaal. Dit is een gangbare aanpak voor een MER en is niet ter discussie gesteld door de commissie MER.

88. *Op pagina 21 van het Plan-MER NWO, Deelrapport E, Effectenonderzoek wordt gesteld dat er langs de A15/16 luchtschermen worden geplaatst. Volgens indiener is dat niet juist, er komt op een beperkt stuk een scherm. Het Leo van Leeuwenscherm, genoemd naar de voorvechter ervan.*

Reactie 88

Langs de A15/16 worden inderdaad schermen geplaatst om de NO₂ concentraties in de naaste omgeving van de weg onder de norm te houden. Dit scherm wordt geplaatst nabij Ridderkerk ter hoogte van hectometerpaal 64,5, met een lengte van 300meter en een hoogte van 6 meter.

89. *De op pagina 28 (van het Plan-MER NWO, Deelrapport E, Effectenonderzoek) genoemde geluidkaart geeft volgens indiener eigenlijk al aan dat de gehele A20 ook toe is aan overtunnelen. Tegelijkertijd verdwijnt dan ook de luchtverontreiniging (oranje (gif)wolk). De op p35 genoemde geluidsanering is dan ook niet meer nodig.*

Reactie 89

De geluidsnormen gelden voor geluidgevoelige objecten. Dat betekent dat alleen daar getoetst wordt en niet op de weg. Naar verwachting kan de geluidhinder voldoende beperkt worden met conventionele middelen zoals stil asfalt en geluidschermen. Het "overtunnelen" van de A20 is niet nodig om aan de wettelijke normen te voldoen, en is dan ook niet aan de orde. Ook voor luchtkwaliteit geldt dat niet op de weg wordt getoetst maar minimaal 10 meter van de wegrand. Overschrijding op de weg is daarom toegestaan.

90. *Op pagina 78 van het Plan-MER NWO, deelrapport E, Effectenonderzoek, bijlage C Natuureffecten, wordt als een van de maatregelen genoemd het verplanten van beschermde planten. Volgens indiener gaat dat niet lukken omdat die planten er nu ook al niet voor gekozen hebben om op die plekken te groeien. Ze hebben het daar simpelweg niet naar hun zin.*

Reactie 90

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur van alle varianten in beeld gebracht. Daarbij zijn mogelijke maatregelen ter bescherming van planten aangegeven. Op basis van nader onderzoek (in de planuitwerkingsfase) naar de te verwachten effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op grond van de Flora en Faunawet. In de praktijk blijkt tijdelijke verplaatsing van plantensoorten naar een habitat met vergelijkbare condities een effectieve maatregel.

91. *Indiener geeft aan dat de A15 richting zuiden kan worden ontlast door vanaf de Maasvlakte 2 een lage brug in de Noordzee te leggen, met een verhoogd deel voor vrije doorvaart van vissersschepen en zeilers. Deze zou moeten aanlanden op Walcheren, ter hoogte van Vrouwenpolder. Een kortere brug is vindt indiener niet handig omdat de wegen over de zeekeringen (Haringvlietsluizen en de stormvloedkering) niet geschikt zijn voor zeer grote verkeersstromen. Ook de N57 wordt hierdoor ontlast. Dat deze buitengaatsverbinding niet het gehele jaar bruikbaar is, is indiener zich terdege bewust, maar er moet wat als te veel bedrijvigheid op een plek wordt geconcentreerd. Ook de Haringvlietsluizen zijn bij harde wind afgesloten. Indiener herhaalt deze opmerking bij pagina 29 en pagina 84 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit.*

Reactie 91

De minister neemt kennis van het alternatief van de indiener. Slechts een klein percentage van het vrachtverkeer op de A15 is verkeer tussen Rotterdam en Zeeland (en verder naar Antwerpen). Veruit het grootste deel van het goederenvervoer op deze relatie vindt plaats per (kustvaart) schip. Een alternatieve wegverbinding door de Noordzee draagt daarom weinig bij aan de problematiek op de A15, die overigens bij realisatie van een Blankenburgverbinding voldoende capaciteit heeft. Dit staat nog los van de

zeer hoge kosten van een dergelijke verbinding door de Noordzee.

Zienswijze 34

1. *Indiener is van mening dat op een adequate wijze de resultaten van het Masterplan Rotterdam Vooruit zijn vastgelegd. De Rijksstructuurvisie geeft een inhoudelijk kader om de komende jaren te blijven werken aan de bereikbaarheid van de regio Rotterdam. Naast de realisatie van de Blankenburgtunnel wordt gewerkt aan de uitvoering van het programma Beter Benutten. Dit programma verzacht knelpunten in relatie tot de doorstroming Oostflank en de kwaliteitsprong OV op Zuid die met het nationaal programma Rotterdam Zuid samenhangt. Indiener wil te zijner tijd gezamenlijk de mogelijkheden van structurele ingrepen met een groot oplossend vermogen, zoals een nieuwe stedelijke multimodale oeververbinding, nader verkennen.*

Reactie 1

De minister acht een nadere verkenning van een nieuwe stedelijke multimodale oeververbinding niet aan de orde.

2. *Indiener is van mening dat de voorkeursbeslissing over de uit te voeren variant NWO op een adequate wijze is onderbouwd. Indiener heeft wel een zorg ten aanzien van de keuze voor tolheffing en wijze waarop prijsbeleid in de structuurvisie is meegenomen. Prijsbeleid wordt alleen beschouwd in de vorm van gevoeligheidsanalyses in de verkeersonderzoeken en de MKBA, maar niet als volwaardig alternatief of variant in beide MER'en. Daarmee geven de MER'en geen duidelijk beeld of vormen van prijsbeleid tot die te onderscheiden milieueffecten kunnen leiden (onderdeel van het afwegingsmechanisme volgens de Ladder van Verdaas). Dit kan leiden tot procedurele risico's in een latere fase van het project.*

Reactie 2

De minister heeft gekozen voor tolheffing voor de gedeeltelijke bekostiging van de Blankenburgverbinding. Prijsbeleid sluit niet aan bij het regeerbeleid en is dan ook niet onderzocht voor de NWO-verkenning (Rijksstructuurvisie deel 2). De bredere afweging heeft plaatsgevonden in de verkenning Rotterdam Vooruit (deel 1 Rijksstructuurvisie).

3. *De leefbaarheid en milieusituatie in Rozenburg is een belangrijke zorg. Indiener constateert dat het Plan-MER nog onvoldoende duidelijk maakt of met het voorkeurs tracé van de NWO kan worden voldaan aan de wensen van indiener ten aanzien van de leefbaarheid en milieusituatie in Rozenburg, zie onderstaande aspecten. Het Plan-MER beperkt zich tot wat wettelijk nodig is en geeft slechts een indicatie van de benodigde mitigerende maatregelen (zoals schermen of geluidarm asfalt) om aan de wettelijke normen te kunnen voldoen.*

Reactie 3

In het Plan-MER is indicatief onderzoek verricht over de haalbaarheid van de geluidsnormen bij toepassing van

mitigerende maatregelen. In de planuitwerkingsfase zal het geluidsonderzoek gedetailleerder worden uitgevoerd. Op basis van de uitkomsten van de onderzoeken worden ook de benodigde mitigerende maatregelen voor Rozenburg preciezer bepaald.

4. *De planuitwerking van de NWO moet er toe leiden dat een verantwoorde situatie wat betreft leefbaarheid in Rozenburg gegarandeerd kan worden. Een belangrijke stap daarin is de Regionale Inpassingsvisie die momenteel wordt ontwikkeld. Indiener verwacht dat door een gebiedsgerichte benadering synergie kan ontstaan tussen de aanleg van de weg en de verbetering van de leefkwaliteit in de omgeving op beide oevers.*

Reactie 4

In de Planuitwerkingsfase wordt het ontwerp van de Blankenburgverbinding in detail uitgewerkt. Tegelijkertijd zal onder leiding van de Stadsregio Rotterdam worden gewerkt aan de verdere detaillering van Regionale Inpassingsvisie. De minister zal in overleg met de regionale partijen invulling geven aan de beoogde synergie.

5. *Leefbaarheid: het leefklimaat in Rozenburg staat permanent onder druk door zijn ligging midden in het Havencomplex. In het kader van de regionale inpassingsvisie zal indiener voorstellen doen om de leefbaarheid in Rozenburg te verbeteren o.a. door het versterken van de groene gordel rond Rozenburg.*

Reactie 5

De voorstellen van de indiener worden met belangstelling tegemoet gezien.

6. *Geluid: de geluidbelasting in Rozenburg wordt veroorzaakt door diverse bronnen: de industrie, de A15, de spoorlijn en straks ook het Blankenburgtracé. Bij het bepalen van geluidwerende maatregelen moet rekening worden gehouden met cumulatie van geluid en de situatie zonder tolheffing. Indiener vindt dat de geluidbelasting niet mag verslechteren ten opzicht van de huidige situatie.*

Reactie 6

Bij de beoordeling van het geluid van de rijksweg wordt eerst het (toekomstige) geluid van alleen de rijkswegen beoordeeld. Als dit aan de toetswaarde voldoet hoeft niet meer naar de samenloop met andere geluidsbronnen te worden gekeken. De geluidssituatie verslechtert dan immers niet als gevolg van het project dan wel voldoet aan de voorkeurswaarde bij een nieuwe weg. Als het toekomstige geluid van de rijkswegen wel hoger is dan de toetswaarde wordt eerst onderzocht of geluidsmaatregelen zoals een stiller wegdek en/of een geluidsscherm of –wal doelmatig zijn. Als het mogelijk is om daarmee de toekomstige overschrijding van de toetswaarde te voorkomen, hoeft ook niet meer naar de samenloop met andere geluidsbronnen te worden gekeken. Pas als het niet mogelijk is om de overschrijding van de toetswaarde

met een doelmatige maatregel te voorkomen, moet bekeken worden of er sprake is van mogelijke samenloop met andere geluidsbronnen. Voor de huidige situatie bij bestaande wegen wordt gerekend met de in juli 2012 vastgestelde geluidproductieplafonds (GPP). Voor de nieuwe wegen geldt de voorkeurswaarde van 50 dB en een maximumwaarde van 65 dB.

7. *Lucht: indiener vindt dat de luchtkwaliteit in Rozenburg niet mag verslechteren na aanleg van de Blankenburgtunnel ten opzichte van de huidige situatie.*

Reactie 7

Na aanleg van de Blankenburgverbinding (2022) zullen de concentraties luchtverontreinigende stoffen op basis van de toekomstige prognoses van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) lager uitvallen dan in de huidige situatie.

8. *Indiener vindt goede ontsluiting van Rozenburg en de haven-terreinen op de A15 en de Blankenburgtunnel gewenst. Door het mogelijk vervallen van de opritten 14 wordt het onderliggend wegennet zwaarder belast, dit kan gevolgen hebben voor de doorstroming en verkeersveiligheid. Daarbij vraagt indiener aandacht voor de evacuatiemogelijkheden voor Rozenburg en de bereikbaarheid van hulpdiensten in geval van calamiteiten. Dit stelt eisen aan de aansluiting van het onderliggende wegennet op het tunneltracé.*

Reactie 8

In het vervolgproces (Tracébesluit) zal een nadere detaillering van het wegontwerp ter hoogte van afslag 14 op de A15 plaats vinden. Daarbij worden de effecten op doorstroming en verkeersveiligheid nader beschouwd. Knelpunten worden besproken met de beheerders van aansluitend onderliggend wegennet. Door realisatie van een Blankenburgtunnel krijgt Rozenburg een extra evacuatieleroute over de weg en is het niet meer alleen afhankelijk van de A15. De bereikbaarheid voor hulpdiensten wordt in de vervolgfase nader onderzocht in samenwerking met de lokale bevoegde gezagen en de regionale hulpdiensten.

9. *Indiener adviseert om de haalbaarheid van een aparte(e)-fiets/(e)-scooterbaan met bijbehorende infrastructuur en achterland-verbindingen in de Blankenburgtunnel te bezien. Een dergelijke snelle, veilige en aantrekkelijke verbinding is kansrijk als alternatief voor woon-werkverkeer per auto. Met E-tweewielers zijn veel grotere woon-/werkafstanden overbrugbaar dan met een normale fiets.*

Reactie 9

Het handhaven van de veerverbinding tussen Rozenburg en Maassluis is een van de uitgangspunten bij het onderzoek. Langzaam verkeer kan gebruik blijven maken van deze route. De regio is primair verantwoordelijk voor het langzaamverkeernetwerk. Het rijk zal hier dan ook geen

zelfstandig onderzoek naar doen. Mocht de regio hiervoor een onderzoek uitvoeren, dan zal Rijkswaterstaat op verzoek van de regio bijdragen leveren aan dit onderzoek. Rijkswaterstaat kan daarbij helpen om de technische mogelijkheden en kosten hiervan in kaart te brengen. Op basis van een dergelijk onderzoek kunnen de verantwoordelijke overheden (provincie, stadregio en gemeenten) de kosten afwegen tegen de behoefte aan een verbinding. De dekking van de meerkosten van een langzaamverkeersverbinding in de tunnel is een verantwoordelijkheid van deze bevoegde gezagen.

Zienswijze 35

1. *Indiener maakt bezwaar tegen de Blankenburgtunnel omdat er veel te weinig rekening wordt gehouden met de effecten op het verkeer op de noordoever. Volgens gegevens van RWS zal de verkeersintensiteit op de A20 bij Vlaardingen verdubbelen en bij Schiedam en Rotterdam gelijk blijven bij de aanleg van de Blankenburgtunnel. Er worden geen verkeersmaatregelen genomen bij Schiedam waardoor het fileprobleem op de A20 afneemt. De bereikbaarheid van de Maasvlakte wordt hierdoor dus niet verbeterd. Bij aanleg van de Oranjetunnel zal de verkeersintensiteit op de A20 juist afnemen.*

Reactie 1

De intensiteit op de A20 neemt inderdaad fors toe bij aanleg van een Blankenburgtunnel. Om dit extra verkeer op te vangen wordt de A20 tussen de Blankenburgtunnel en Vlaardingen verbreed met 1 rijstrook. Op de A20 bij Schiedam worden geen verkeersmaatregelen genomen. Door de Blankenburgtunnel verbetert de bereikbaarheid van de Maasvlakte wel, doordat de A15 corridor (Blankenburgtunnel-Beneluxplein) en de A4 corridor (Beneluxplein-Kethelplein) fors worden ontlast. De Oranjetunnel biedt minder ontlasting in de Beneluxcorridor.

2. *Indiener maakt bezwaar tegen de Blankenburgtunnel omdat de luchtkwaliteit door de aanwezigheid van stikstof en fijnstof langs de tunnelmond en de aansluiting sterk toenemen. Ook de geluidoverlast zal ernstig toenemen, niet alleen in de Aalkeetpolder zelf, maar ook in de bebouwde kom van Vlaardingen en Maassluis. Het plaatsen van geluidschermen heeft slechts effect op korte afstand van de weg, en niet verder de wijk in. Bovendien wordt fijnstof helemaal niet tegengehouden.*

Reactie 2

In de planuitwerkingsfase wordt een uitgebreid akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek wordt inzicht gegeven in de geluidmaatregelen die mogelijk moeten worden getroffen. Voor de bestaande wegen geldt dat de wettelijk vastgestelde geluidproductieplafonds (per 1 juli 2012 langs alle rijkswegen) niet mogen overschreden. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, wat zorg draagt dat overal in Nederland tijdig en blijvend aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan. Het primaire doel van de geluidschermen is het beperken van de geluidniveaus. De hoeveelheid fijn stof zal niet afnemen, maar door het scherm zal de afstand tussen bron en ontvanger zal toenemen, waardoor een grotere verdunning met relatieve schone lucht zal optreden. Bovendien zal aan de scherpe bovenrand van het scherm extra turbulentie ontstaan waardoor het verdunningseffect nog wordt versterkt. Hierdoor zullen de concentraties achter de schermen dalen. Bij de tunnelmonden zullen de concentraties hoger uitvallen, maar op de plaatsen waar de luchtkwaliteit wordt getoetst zal aan de normen worden voldaan.

3. *Indiener maakt bezwaar tegen de Blankenburgtunnel omdat deze een grote inbreuk vormt op de leefbaarheid in Maassluis, Vlaardingen en Schiedam. Een belangrijk recreatie- en natuurgebied zal ernstig worden aangetast, terwijl er in dit gedeelte van Nederland toch al zo weinig groen overblijft en ook al te lijden heeft onder de aanleg van de A4. Een doorsnijding van de Blankenburgtunnel door het Lickebaertgebied komt bovenop de aantasting van Midden-Delfland door de A4. Hierdoor verliest dit gebied dubbel aan recreatieve, landschappelijke en natuurwaarden.*

Reactie 3

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur, leefbaarheid en recreatie op alle varianten in beeld gebracht, ook ten aanzien van het Lickebaertgebied. De keuze van de minister voor de variant Blankenburgtunnel is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen (waaronder ook de kosten en baten). In de volgende fase (planuitwerking) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgverbinding. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied en op landschapsniveau om effecten te voorkomen of te verminderen.

4. *Indiener maakt bezwaar tegen de Blankenburgtunnel omdat deze dwars door de Aalkeetpolder en het woongebied in de Zuidbuurt gaat. Dit gebied is vanwege zijn unieke landschappelijke waarden aangewezen als een icoon in de CanonRo.nl, een initiatief van het ministerie van VROM, met de top 35 van de ruimtelijke ordening projecten door de eeuwen. Dit bijzondere gebied zal door de*

aanleg van de Blankenburgtunnel onherstelbaar vernield worden. Bovendien is de Aalkeetpolder een Rijksbufferzone en is het door de provincie bestempeld als provinciaal landschap en weidevogelgebied. In het Landschapsontwikkelingsperspectief (LOP) Midden-Delfland hebben alle gemeenten rond Midden-Delfland de bescherming van het gebied gewaarborgd. Hier wordt dus zomaar overheen gestapt.

Reactie 4

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de door indiener genoemde kwaliteiten van Midden-Delfland voor alle varianten in beeld gebracht. De keuze van de minister voor de variant Blankenburgverbinding is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen (waaronder ook de kosten en baten). Daarbij is ook rekening gehouden met het LOP, het provinciaal landschap en met de nabijheid van een weidevogelgebied. In het ruimtelijk beleid is een rijksbufferzone als gebiedsstatus afgeschaft.

5. Indiener maakt bezwaar tegen de Blankenburgtunnel omdat de aanleg van de tunnel niet bijdraagt aan de veiligheid op Voorne-Putten. Bij een stremming in de Thomassentunnel staat het verkeer op de A15 geheel stil. Bij calamiteiten ten westen van Rozenburg zit iedereen als een rat in de val. Een Oranjetunnel biedt in zo'n situatie wel een ontsnappingsroute. Dat geldt ook bij calamiteiten in het Havengebied. De Blankenburgtunnel ligt teveel naar het oosten, de Oranjetunnel garandeert veel meer de veiligheid van de mensen.

Reactie 5

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. Een extra vluchtroute voor Voorne-Putten is geen doelstelling van het project Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Een extra oeververbinding biedt wel meer mogelijkheden voor evacuatie bij een calamiteit. Zowel de Oranjetunnel als de Blankenburgtunnel verbetert de bestaande situatie, de mate waarin hangt af van de locatie van de evacuatie.

6. Indiener vindt dat geen overtuigend bewijs is geleverd dat de aanleg van de Blankenburg tunnel leidt tot verbeterde bereikbaarheid van de (1e en 2e) Maasvlakte vanuit oostelijke richting. Integendeel, het leidt tot vergroting van het verkeersinfarct op de A20. De aanleg van de Oranjetunnel is een beter alternatief omdat het verkeer vanuit/naar deze tunnel de A20 en A13 vermijdt.

Reactie 6

Uit de verkeersstudie (zie Deelrapport D, pagina 61-62) blijkt dat de kwetsbaarheid van de bereikbaarheid van de Maasvlakte vanaf Terbregseplein met een Oranjetunnel meer afneemt dan met een Blankenburgtunnel. Dit voordeel van de Oranjetunnel weegt niet op tegen de verkeerskundige voordelen van de Blankenburgtunnel. In de totaalafweging op doelbereik scoort de Blankenburgtunnel beter.

Zienswijze 36

1. Indiener maakt zijn complimenten voor de voortvarendheid en zorgvuldigheid waarmee het proces is doorlopen. Indiener pleit voor een voortvarende start van de Tracéwetprocedure, zodat in 2020 de Blankenburgtunnel als belangrijke infrastructurele en economische schakel voor Nederland kan worden geopend.

Reactie 1

De minister neemt kennis van de zienswijze van de indiener. Volgens de huidige planning wordt de nieuwe verbinding in 2022 opengesteld.

2. Indiener geeft aan het belang en de groei, ondanks de economische crisis, van de Nederlandse export. Dit blijkt ook uit CPS berekeningen. De Mainport Rotterdam en de regio Rijnmond vormen belangrijke motoren van de Nederlandse economie en spelen een essentiële rol in het kanaliseren van die exportgroei richting economische groeikernen in de wereld. Een goede bereikbaarheid van de regio is van essentieel belang voor de concurrentiepositie ten opzichte van andere Europese mainports. Zowel voor de Mainport Rotterdam, als ook voor de Greenport Oostland-Westland betekent de NWO een belangrijke impuls en is essentieel voor de economische ontwikkeling. Congestie op de Rotterdamse Ruit is funest. De Blankenburgtunnel verbetert de ontsluiting van het Westland en de doorstroming op de Rotterdamse ruit aanzienlijk en verhoogt de robuustheid van het regionale verkeersnetwerk. Het schept bovendien kansen voor mensen uit bijvoorbeeld Vlaardingen, Schiedam en Maassluis om tegen een acceptabele reistijd in de haven te gaan werken.

Reactie 2

De minister heeft met waardering van deze zienswijze kennisgenomen.

3. De ingebruikname van Maasvlakte 2 in 2014 voert de druk op het wegennet in de regio verder op en beklemtoont de urgentie en voortvarendheid waarmee de Blankenburgtunnel het netwerk dient te versterken en de verkeersproblemen op de Rotterdamse Ruit dient te bestrijden. Ook omwille van de veiligheid. Momenteel is het havengebied onbereikbaar bij incidenten of files op de A15 tussen bijvoorbeeld Pernis en Botlek. De Blankenburgtunnel levert voor zo'n situatie een volledige alternatieve route via de A20/A16 corridor. Indiener roept op om de Tracéwetprocedure snel te starten, waar mogelijk stappen in de procedure parallel uit te voeren en de Blankenburgtunnel in 2020 op te leveren.

Reactie 3

De minister neemt kennis van de zienswijze van de indiener. De projectplanning is gebaseerd op zoveel mogelijk parallelle uitvoering van procedurestappen. Volgens de huidige planning wordt de nieuwe verbinding in 2022 opengesteld.

4. *Indiener steunt de voorkeursbeslissing voor de Blankenburgtunnel variant Krabbeplass-West. Deze variant levert de meeste winst op voor verkeer en economie in de Rotterdamse regio tegen de beste kosten-batenverhouding en goede ruimtelijke inpasbaarheid. Tevens draagt de verbinding het meeste bij aan het bereikbaar houden van de regio in geval van calamiteiten op andere verbindingen. Indiener pleit voor een zorgvuldige inpassing van de tunnel aan beide zijden van de Nieuwe Waterweg. Indiener vraagt aandacht voor drie belangrijke thema's: de geplande tolheffing, de tunnelcategorie voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en het ontwerp en wil daar graag een gesprek over.*

Reactie 4

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. De door indiener genoemde thema's worden nader uitgewerkt en met belanghebbenden besproken in de vervolgfase (planuitwerkingsfase).

5. *Indiener is geen voorstander van tolheffing, maar stemt in dit geval in met het voornemen om mogelijkheden voor tolheffing te onderzoeken omdat: er een tolvrij alternatief is, de Beneluxtunnel; de aanleg van de Blankenburgtunnel sneller mogelijk wordt door tolheffing; onderzoek heeft uitgewezen dat tolheffing het effect van de Blankenburgtunnel op de doorstroming in de regio Rotterdam weliswaar vermindert, maar nog steeds bijdraagt aan het oplossen van de knelpunten op de Beneluxcorridor. Indiener wil graag nauw betrokken worden bij de uitwerking van het tolmechanisme in het Ontwerp-TracéBesluit (OTB). In de plannen is rekening gehouden met een totale tolbijdrage van 300 miljoen euro ter dekking van de rijksbijdrage. Indiener gaat er van uit dat alle tolopbrengsten uitsluitend worden gebruikt ter financiering van de Blankenburgtunnel en dat de tolheffing onmiddellijk komt te vervallen op het moment dat dit bedrag is bereikt. Indiener streeft daarbij naar een mechanisme dat het gebruik van de Blankenburgtunnel stimuleert in plaats van ontmoedigt. Bijvoorbeeld een flexibel tarief naargelang het moment van de dag. Ten tweede streeft indiener naar een toltarief dat voor vrachtauto's in redelijke verhouding staat tot het bedrag voor personenauto's. Een derde uitgangspunt is inning via free-flow technologie, zodat er geen vertraging ontstaat bij het passeren van de Blankenburgtunnel. Dit systeem moet er ook voor zorgen dat niet alleen binnenlandse, maar ook buitenlandse weggebruikers tol betalen. Hiermee leveren alle weggebruikers daadwerkelijk en rechtstreeks een bijdrage aan deze nieuwe verbinding. Zo is er sprake van 'level-playing-field'. Indiener vindt dit één van de randvoorwaarden voor de acceptatie van tolheffing.*

Reactie 5

De opbrengsten van tolheffing op de Blankenburgverbinding zullen in hun geheel worden ingezet voor de bekostiging van de Blankenburgverbinding (incl. inrichtingskosten). Op het moment dat de benodigde tolbijdrage is ontvangen, zal de tolheffing komen te vervallen.

6. *De Blankenburgtunnel wordt in categorie C voor het vervoer van gevaarlijke stoffen ingedeeld. De tunnel ligt in de regio Rijnmond met een grote concentratie chemische industrie en overslag van gevaarlijke stoffen. De tunnel vormt een belangrijke schakel in het wegennetwerk Amsterdam – Leiden – Den Haag – Rotterdam. Dit betekent dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg naar het achterland op de meest efficiënte wijze, dus zonder al te veel omrijden, moet worden gefaciliteerd. Volledige afsluiting van de Blankenburgtunnel voor het vervoer van zeer gevaarlijke stoffen betekent dat deze via de Van Brienoordbrug (55 kilometer) omgeden moeten worden. Dit vindt indiener geen alternatief. Indiener mist in het voorstel de afweging van belangen van vervoerders en verladers van gevaarlijke stoffen versus de kosten die samengaan met extra maatregelen die indeling van de Blankenburgtunnel in categorie A mogelijk maken. Zo vormt de Liefkenshoektunnel in Antwerpen een vergelijkbare oeververbinding die – omwille van een gebrek aan alternatieve routes – wél is ingedeeld in categorie A. Indiener wil graag overleg om een passende oplossing voor het vervoer van gevaarlijke stoffen te vinden.*

Reactie 6

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft op basis van de Circulaire vervoer gevaarlijke stoffen wegtunnels (Stcrt. 7028 van 15 maart 2013) vastgesteld dat de toekomstige Blankenburgtunnel een essentiële oeververbinding zal worden. De directe en indirecte economische schade bij verlies van de tunnel wordt als onaanvaardbaar hoog beoordeeld. In overeenstemming met de Circulaire is daarom gekozen voor een categorie C toelatingsregime. Daarbij is meegewogen dat er een alternatieve route via de Brienoordbrug beschikbaar is. De huidige situatie blijft bestaan.

7. *De Blankenburgtunnel komt onder een vaargeul van ruim zeventien meter diep te liggen. Dit betekent dat het verkeer behoorlijke hellingen van ongeveer vier procent moet nemen bij het inrijden en verlaten van de tunnel. Indiener vraagt aandacht voor een toekomstbestendig ontwerp dat voldoende capaciteit levert en aansluit op wet- en regelgeving voor tunnelveiligheid. Indiener vraagt, vanwege de hellingshoek, de mogelijkheden voor een doelgroepstrook voor vrachtverkeer in overweging te nemen. Een dergelijk strook heeft in recent onderzoek nog zijn positieve effect aangetoond op de doorstroming op de A16-A20 corridor.*

Reactie 7

In het vervolgproces (planuitwerkingsfase) zal aandacht zijn voor een toekomstbestendig ontwerp voor het vrachtverkeer. Op grond van ontwerprichtlijnen wordt het ontwerp voor het vrachtverkeer geoptimaliseerd. Er wordt terughoudend omgegaan met het creëren van een specifieke doelgroepstrook voor vrachtverkeer in verband met een zo optimaal mogelijk gebruik van alle rijstroken.

Zienschijze 37

1. *Indiener vindt een ontwerpvariant met een kanteldijk op Delta hoogte voor de Blankenburgtunnel onnodig en voor de noordzijde een visueel betreurenswaardige oplossing. De keuze voor waterkerende schuiven vindt men onveilig, mede door de kans dat er verkeer achterblijft in de tunnel. Er wordt voor één van de twee mogelijkheden gekozen. Indiener vindt dat een combinatie van beide met een lagere kanteldijk (met een hoogte voor normaal rivierpeil bij vloed), een grote verbetering geeft voor het wegdeel tussen de tunnel en de spoorlijn. Bij springvloed met een noordwesterstorm is er immers de Maeslantkering in de Nieuwe Waterweg. Als er tegelijk een calamiteit optreedt, kan de rest hoogte vanaf het wegdek tot op delta niveau worden afgedicht met schuiven.*

Reactie 1

Bij het maken van een voorkeursvariant voor het definitief ontwerp, heeft de initiatiefnemer zich te houden aan wettelijke eisen. Het veiligheidsniveau van de primaire waterkering (Delflandse dijk) is wettelijk vastgesteld, waardoor ontwerpkeuzes vanuit veiligheid dominant zijn ten opzichte van wensen op basis van landschappelijke inpassing. Voorts wordt bij het ontwerp rekening gehouden met aspecten zoals faalkans van de constructie, belasting voor beheer en onderhoud en langetermijntontwikkelingen als gevolg van klimaatverandering. In de volgende fase (planuitwerking) wordt de voorkeursvariant nader uitgewerkt. Daarbij worden optimalisaties gezien, aansluitend bij de projectdoelstellingen en passend binnen de financiële kaders. De ingebrachte zienschijzen inzake het ontwerp van de Blankenburgverbinding worden hierbij betrokken. Het effectonderzoek en de voorkeur voor het definitief ontwerp zullen wederom ter inzage worden gelegd, zodat indiener kennis kan nemen van de argumenten en keuzes die hebben geleid tot het uiteindelijk ontwerp.

2. *Indiener ziet geen reden om een landtunnel in de Aalkeet-Binnenpolder 2 meter boven het maaiveld te laten uitsteken. De bovenzijde van de landtunnel moet gelijk met het maaiveld liggen.*

Reactie 2

De ligging van de Aalkeettunnel is het gevolg van de overkapping van de verdiepte ligging. In de volgende fase (planuitwerking) wordt de voorkeursvariant nader uitgewerkt. Daarbij worden optimalisaties gezien, aansluitend bij de projectdoelstellingen en passend binnen de financiële kaders. De ingebrachte zienschijzen inzake het ontwerp van de Blankenburgverbinding worden hierbij betrokken.

Zienschijze 38

1. *Indiener geeft aan dat de geluiddruk op het woonhuis hoger wordt dan wettelijk is toegestaan. Uit de Rijksstructuurvisie blijkt niet dat dit wordt onderkend. Indiener verzoekt dit aan te passen en maatregelen te nemen om de geluidoverlast binnen de wettelijke normen te brengen.*

Reactie 1

De Rijksstructuurvisie dient ter afweging van de varianten. Dit gebeurt door vergelijking van het doelbereik en de effecten van de varianten. Daarnaast wordt op hoofdlijnen de haalbaarheid van de verschillende varianten bekeken. In de volgende fase (de planuitwerkingsfase) worden de effecten in detail in beeld gebracht. Het is op dit moment dan ook niet mogelijk om uitspraken te doen over de geluidbelasting op individuele woningen. In de planuitwerkingsfase wordt een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd, waarin het gekozen ontwerp wordt ingevoerd. Indien noodzakelijk zullen doelmatige maatregelen worden getroffen. Indien maatregelen financieel niet doelmatig zijn volgt een onderzoek naar de geluidbelasting in de woning (binnenwaarde). Dit kan leiden tot maatregelen aan de woning zelf.

Zienschijze 39

1. *Indiener vindt de aanleg van de weg economisch onverantwoord en ook vanuit veiligheid niet nodig. De aanleg van de tunnel en aansluitende wegen geven te grote overlast in een gebied dat al zeer veel milieuaantasting kent en nu ook nog aan de zuidkant omsloten dreigt te worden door een snelweg. Het gaat om directe milieuovertlast zoals luchtverontreiniging en geluidsoverlast maar ook barrièrewerking en algemene aantasting van het landschap.*

Reactie 1

De effecten van de aanleg van de weg zijn in een maatschappelijke kosten/baten analyse afgewogen tegen het algemeen belang van de ontsluiting van de Rotterdamse Haven en de bereikbaarheid van de regio. Deze gemotiveerde afweging heeft geleid tot de voorkeursbeslissing die is opgenomen in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie.

2. *Indiener vindt dat door realisatie van het aansluitende wegtracé op de Blankenburgtunnel het karakter van het landschap definitief wordt verwoest. Het gedeelte tussen het spoor en de Zuidbuurtseweg komt 2 meter boven het huidige niveau van het landschap te liggen. Er ontstaat een barrière tussen beide historische gebieden. Door onderheien zal de weg niet verder zakken, terwijl de omliggende weidelanden zullen inklinken. Het wegtracé komt dus op den duur relatief nog hoger te liggen, waardoor de barrièrewerking nog sterker wordt.*

Reactie 2

Door de verdiepte ligging en de overkapping zal de openheid van het landschap minder worden aangetast. Wel zal de landtunnel als een glooiing in het landschap zichtbaar zijn. In de volgende fase (planuitwerkingsfase) wordt de voorkeursvariant nader uitgewerkt. Daarbij worden optimalisaties bezien, indien deze niet leiden tot meerkosten. Deze zienswijze wordt hierbij betrokken.

3. De normen voor fijnstof dreigen overschreden te worden.

Indiener is niet duidelijk wat er dan moet gebeuren. Voor ultra fijnstof is eveneens geen oplossing voorhanden.

Reactie 3

Uit het luchtonderzoek van het Plan-MER blijkt dat alleen voor stikstofdioxide vlakbij de tunnelmonden een verhoogde concentraties optreden. Overschrijding van de norm treedt niet op, omdat het uitgangspunt is dat waar mensen wonen dan wel langdurig verblijven aan de norm moet worden voldaan.

4. De berekeningen voor de benodigde wegcapaciteit dateren van voor de economische crisis. Zes jaar na het begin van deze crisis is het algemene inzicht, dat deze situatie nog zeker tien jaar zal voortduren en dat er daarna sprake zal zijn van minimale groeicijfers. Daarnaast zal de Betuweroute ongetwijfeld intensiever worden gebruikt, zijn er nog allerlei mogelijkheden voor spits-spreiding etc. Indiener vindt dat er nieuwe berekeningen nodig zijn om tot een meer realistische planning te komen en is ervan overtuigd dat daaruit zal blijken dat de tunnel niet nodig is.

Reactie 4

Uit de verkeersprognoses voor de snelwegen rond Rotterdam blijkt, dat ondanks alle infrastructuurinvestering die al voorzien zijn tussen nu en 2040, de files tegen die tijd zeker niet tot het verleden behoren en de regio Rotterdam nog steeds slecht bereikbaar is. Op de verbindingen tussen de regio's Den Haag en Rotterdam blijven veelvuldig files voorkomen, de gewenste streefwaarden voor de reistijd worden niet gehaald. Vanaf 2020 ontstaan nieuwe knelpunten zoals de Beneluxcorridor, ook bij een lagere economische ontwikkeling. Uit een onderzoek van het CPB in 2012 (bron: Actualiteit WLO scenario's, CPB Notitie, Den Haag, 8 mei 2012) is geconcludeerd dat de gehanteerde WLO-scenario's (RC en GE) nog valide zijn. Een belangrijke oorzaak is dat het verkeer blijft vastlopen op de stedelijke netwerken. De noodzaak van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding staat verder beschreven in het de Ontwerp-Rijksstructuurvisie.

5. Indiener vindt dat de kosten van de tunnel en het wegtracé veel te laag zijn geschat omdat milieucompensatie te weinig in de plannen is opgenomen. Wanneer compensatie serieus wordt genomen, gaan de kosten drastisch omhoog terwijl door geringer verkeersaanbod de opbrengst veel lager is dan gepland. Hier dreigt een vicieuze

cirkel: naarmate het tekort groter is moet het toltarief omhoog, hetgeen resulteert in nog minder aanbod, waardoor het tarief omhoog moet etc. Er resulteert daarom een ook uit macro-economisch oogpunt bezien onverantwoorde uitgave zeker in een tijd met grote tekorten op de overheidsbegroting. Omdat de kosten veel hoger zijn, terwijl de noodzaak niet is aangetoond, betekent aanleg directe kapitaalvernietiging. Aanleg is daarom economisch, zeker in deze tijd met grote problemen, onverantwoord.

Reactie 5

Ter hoogte van het tracé zijn mitigerende maatregelen meegeraamd. Verder is het niet vanzelfsprekend dat eventuele tegenvallers in de bekostiging gefinancierd worden door verhoging van het toltarief.

6. Een van de argumenten voor de nieuwe weg is dat in geval van calamiteiten deze kan dienen als vluchtroute vanuit Voorne-Putten. Volgens instructies van RWS worden tunnels en rijkswegen afgesloten om de hulpdiensten vrij baan te geven. Indiener concludeert dat daardoor dit dus geen vluchtroute is.

Reactie 6

Het bieden van een extra vluchtroute is geen doel op zich, maar een neveneffect. Inzet van een tunnel(buis) voor evacuatie of hulpdiensten is in hoge mate afhankelijk van de aard en locatie van de calamiteit.

7. Als de tunnel wordt aangelegd dan vindt indiener dat op het tunneltracé en de aansluitende rijksweg 20 richting Rotterdam een maximale snelheid van 80 kilometer dient te worden ingesteld ter voorkoming van extra geluidsoverlast en onnodig veel uitstoot van fijnstof.

Reactie 7

In het vervolgproces (de planuitwerkingsfase) worden op basis van nieuw onderzoek (Project-MER NWO) de noodzakelijke maatregelen ter mitigatie van luchtemissies en geluidshinder bepaald.

8. Als de tunnel wordt aangelegd dan is het verlies aan natuurgebied nooit te compenseren. De toegezegde 25 miljoen dient voor compensatie van overlast en het verlies van natuur- en weidegebied (alle zaken die buiten de wettelijke en reguliere verplichtingen bij de aanleg van het tracé vallen, zoals uitkoop, compensatie en aanleg van natuur elders als gevolg van natuurverlies). Indiener vindt dat daarnaast jaarlijks extra kosten dienen te worden gemaakt om de natuur in dit gebied zoveel als mogelijk weer terug te brengen. Gedacht kan worden aan 10% van de tolopbrengsten.

Reactie 8

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur van alle varianten in beeld gebracht. De keuze van de minister voor de variant Blankenburgverbinding is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen (waaronder ook de kosten en baten). In de volgende fase

(planuitwerking) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgverbinding. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig alle vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied maar ook op landschapsniveau om effecten te voorkomen of te verminderen. Dit is een voorwaarde voor de vaststelling van het uiteindelijke Tracébesluit. De tolopbrengsten kunnen op grond van wet- en regelgeving uitsluitend worden ingezet voor de bekostiging van de aanleg van de verbinding.

9. *Bij milieucompensatie gaat het om directe fysieke compensatie van aantoonbaar verlies van aantal belangrijke natuurwaarden (deel rietputten met flora/fauna, weidevogelstand, bestaande stiltegebieden in directe omgeving, uitzicht over ongestoord weideland-schap, milieukwaliteiten Broekpolder etc.). Indien er vindt dat die compensatie alsnog concreet in de plannen moet worden opgenomen. Dus aangeven waar precies de, aantoonbaar gelijkwaardige, compensatie plaats vindt, inclusief het bijbehorend kostenplaatje.*

Reactie 9

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur van alle varianten in beeld gebracht. In de volgende fase (planuitwerking) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgtunnel. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied. Deze maatregelen worden expliciet in het Tracébesluit vermeld. De kosten zijn in dat geval voor rekening van het Rijk.

10. *Het tunneltracé ligt precies op de aanvliegroute naar de eendenkooi. Indien er vindt dat wanneer blijkt dat de eeuwenoude eendenkooi daardoor niet meer goed kan worden gebruikt, op een vergelijkbare plek een nieuwe eendenkooi dient te worden gerealiseerd.*

Reactie 10

Ten opzichte van de al aanwezige Azo treedt geen verslechtering op in de aanvliegroute. De gevolgen van de aanleg van het Blankenburgtracé zijn nader bezien door een ecoloog. De conclusie van de nadere beoordeling was dat door de aanleg van het Blankenburgtracé de verstoring ter plaatse van de eendenkooi niet toeneemt, en dat daarom de aanleg van de weg het functioneren van de Eendenkooi niet in de weg staat. Verplaatsing van de eendenkooi is niet noodzakelijk en ligt ook niet in de rede gezien de cultuurhistorische waarde van de bestaande eendenkooi.

11. *Door verbreding van de Azo ontstaat er meer verkeer in dit gebied. Dit veroorzaakt fijnstof en geluidsoverlast. De realisering van ondermaatse geluidschermen veroorzaken meer geluidsoverlast aan beide zijden van de Azo verder landinwaarts. Indien er vindt dat nieuw onderzoek nodig is op basis van de modernste meettechnieken.*

Reactie 11

In de planuitwerkingsfase wordt een gedetailleerd geluids-onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek zullen bestaande geluidschermen worden ingevoerd. Indien nodig zullen de bestaande schermen worden aangepast. Er zal alleen gerekend worden, omdat met name de situatie na ingebruikname van de verbinding bepalend is.

12. *Als uit nieuwe metingen in een ruime omgeving van de weg blijkt dat de geluidwaarden aan beide zijden van de weg worden overschreden, dan vindt indiener dat de eigenaren van de betreffende woningen dienen te worden gecompenseerd. Deze eigenaren kunnen verbeterde gevelisolatie laten plaatsen.*

Reactie 12

Zie reactie 11. Pas als blijkt dat met doelmatige maatregelen de geluidbelasting onvoldoende kan worden teruggebracht, worden hogere geluidproductieplafonds vastgesteld en zal er een onderzoek naar de binnenwaarde van woningen worden uitgevoerd.

Zienswijze 40

1. *Indiener sluit zich aan bij de zienswijze van de Milieufederatie Zuid-Holland.*

Reactie 1

De minister neemt kennis van de zienswijze van de indiener, en verwijst naar de reactie op zienswijze van de Milieufederatie Zuid-Holland.

2. *In het hele stuk wordt gesproken van 'de A4 Corridor'. Het is indiener niet duidelijk of hier de A4BK bij hoort of dat de A4 door de Hoeksche Waard hier niet bij hoort. Indien er wil daar graag duidelijkheid over. Als de A4BK wel is opgenomen in de A4 Corridor worden burgers misleid.*

Reactie 2

De A4 Beneluxtunnel - Klaaswaal is onderzocht en negatief beoordeeld. De aanleg van deze verbinding is niet aan de orde.

3. *Indiener vindt dat in het 'Studiegebied MIRT-verkenning 'Rotterdam Vooruit' wordt voorbijgegaan aan de gevolgen van de plannen voor de gebieden die net buiten het studiegebied liggen, zoals de Haringvlietbrug (p.22 figuur 1).*

Reactie 3

De Haringvlietbrug valt dan ook buiten de scope van de NWO.

4. *Uit het overzicht van verwachte knelpunten op het wegennet in het studiegebied in de periode 2020-2040 (p.28 figuur 3) blijkt dat de A15 tussen het havengebied en het Vaanplein nog meer dan nu onder druk komt te staan doordat een deel van het verkeer van de*

A20-A16 gaat kiezen voor de Beneluxtunnel en de nieuwe (tolweg) van de NWO. Hierdoor ontstaan er meer files op de A15 en ook een knelpunt op de A29. Indiener vindt dit geen goede ontwikkeling.

Reactie 4

De capaciteit van en de doorstroming op het hoofd-wegennet wordt continu gemonitord. Knelpunten worden geprioriteerd en bij knelpunten die worden opgelost worden verschillende alternatieven bestudeerd. Iedere 2 jaar verschijnt er een Nationale Mobiliteits- en CapaciteitsAnalyse (NMCA). Dit geldt ook voor de (knelpunten op de) A15 en de A29.

5. *Indiener vraagt of 'met het ontwikkelen van de A4 als bereikbaarheidsas van de Zuidvleugel (inclusief een verbeterde ontsluiting van Voorne-Putten en Spijkenisse)' (p.37) de A4BK wordt bedoeld? Als dat zo is, waarom wordt dit dan niet benoemd?*

Reactie 5

Hiermee wordt inderdaad de A4 Beneluxtunnel - Klaaswaal bedoeld. Deze verbinding is onderzocht en negatief beoordeeld. Zie pagina 20 van de Ontwerp-Rijksstructuurvisie.

6. *In het 'overzicht van de mogelijke maatregelen die met elkaar zijn vergeleken in het programma 'Nieuwe Verbindingen Westflank' (p.38 figuur 11) wordt 'Welplaatverbinding (Rozenburg – Klaaswaal)' genoemd. Indiener vraagt of hiermee de A4BK wordt bedoeld en of de consequenties daarvan zijn meegenomen?*

Reactie 6

Nee, de A4 BK loopt van de Beneluxtunnel tot Klaaswaal. Deze verbinding is negatief beoordeeld.

7. *Citaat: 'In de MIRT-verkenning is een A4 Zuid (Benelux – Klaaswaal) onderzocht om de A4-corridor verder te ontwikkelen en het wegennet robuuster te maken. Nadeel is echter dat deze maatregel de Beneluxcorridor niet ontlast, maar juist tot meer verkeer op deze corridor leidt. Het oplossen van de congestie op de Beneluxcorridor is een randvoorwaarde voor ontwikkeling van de A4-Zuid (p.38). Indiener geeft aan dat de aanleg van deze verbinding verregaande consequenties heeft voor de bevolking van de Hoeksche Waard en het Nationale Landschap.*

Reactie 7

De A4 Beneluxtunnel - Klaaswaal is onderzocht en negatief beoordeeld. De aanleg van deze verbinding is niet aan de orde.

8. *Bovenstaand citaat was de conclusie van de MIRT verkenning. De Blankenburgtunnel of de Oranjetunnel zijn de oplossingen voor de congestie vanuit het zuiden. Andersom zou de A4BK de oplossing zijn voor de nieuwe knelpunten op de A15 en de A29 na aanleg van de NWO. Indiener past ervoor om de Hoeksche Waard en het Nationaal Landschap aan te tasten door een snelweg als oplossing*

voor ieders problemen. Indiener vindt het misleidend dat de A4BK niet klip en klaar wordt genoemd als deze wel wordt bedoeld. Gelukkig staat er wel in het citaat dat de inpassing van deze verbinding in een omgeving met veel bebouwing en kwetsbare natuur een aandachtspunt is. Maar gezien de slechte staat van de economie en het mistgordijn dat dit stuk legt over de ontwikkelingen betreffende de aanleg van de A4BK in de Hoeksche Waard vertrouwt indiener niet op een goede inpassing.

- *Ook op pagina 34 wordt de inpassingsopgave van de A4 Zuid onderkend, zonder dat deze weg verder in de gebiedvisie wordt benoemd.*
- *Bij de doelstellingen: 'Het ondersteunen van de verdere ontwikkeling van de A4-corridor als vitale bereikbaarheidsas van dit deel van de Randstad' (p.48, 5.3) is het niet duidelijk of de A4BK wordt bedoeld.*
- *In het 'Plan- en zoekgebied Oranjetracé en Blankenburgtracé (p.53 figuur 15) is de A4BK niet ingetekend terwijl dit in andere figuren wel is gebeurd. Ook dit vindt indiener misleidend en ondoorzichtig.*

Reactie 8

De A4 Beneluxtunnel - Klaaswaal is onderzocht en negatief beoordeeld. De aanleg van deze verbinding is niet aan de orde.

9. *Indiener is tegen de aanleg van de Oranjetunnel, Blankenburgtunnel en A4BK omdat dit het woon- en leefgebied van Zuid-Holland, de flora en fauna, de luchtkwaliteit en het welzijn op onverantwoorde manier belast en aantast. Als de overheid meer doortastend optreedt, is aantasting van deze waarden niet nodig. Al meer dan 20.000 mensen delen de zienswijze van indiener. Een deel van de ondertekende zienswijze is al aangeboden aan de vaste Kamercommissie van de Tweede Kamer.*

Reactie 9

De effecten van de aanleg van de weg zijn in een maatschappelijke kosten/baten analyse afgewogen tegen het algemeen belang van de ontsluiting van de Rotterdamse Haven en de bereikbaarheid van de regio. Deze gemotiveerde afweging heeft geleid tot de voorkeursbeslissing die is opgenomen in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie.

10. *Indiener pleit voor een combinatie van (nieuwe) maatregelen zoals:*

- *Meer vervoer over spoor (eindelijk doortrekken Betuwelijn in Duitsland)*
- *Meer vervoer over water (binnenvaart en kustvaart)*
- *Meer overslagpunten voor goederen in het binnenland langs de rivieren en het spoor*
- *Beter en betaalbaarder openbaar vervoer (haal die forensen van de weg)*
- *Meer HUPS en faciliteren van thuiswerken*
- *Meer carpoolplaatsen en P&R*
- *Onderzoek naar de toekomst van vervoer*
- *Uitbreiden van de havens in Duitsland en Frankrijk en meer overslag van goederen in deze havens*
- *Uitbreiden van lange afstand fietspaden*

Reactie 10

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. De door indiener genoemde maatregelen zijn nagenoeg allemaal onderdeel van het mobiliteitsbeleid van het Rijk. Voor zover deze maatregelen relevant zijn voor het onderzoek naar de toekomstige ontwikkeling van het verkeer, zijn de verwachte effecten van deze maatregelen reeds verwerkt in de gehanteerde scenario's (GE en RC).

Zienswijze 41

1. *Indiener onderkent het belang van een goede doorstroming voor het beroepsgoederenvervoer, maar vindt dat deze doorstroming niet positief wordt beïnvloed door een Blankenburgtunnel. Het verkeer vanaf de Maasvlakte zou juist niet via een Blankenburgtunnel via de A20 naar de A12 geleid moeten worden, omdat er op de A20 vanaf Vlaardingen tot voorbij Rotterdam knelpunten zijn, die niet kunnen worden opgelost. Dit deel van de A20 zou juist moeten worden ontlast. Een Blankenburgtunnel zou juist méér verkeer aantrekken, zowel beroepsgoederenvervoer, als juist ook personenauto's uit de regio Voorne-Putten en verder (bron o.a. Het Rotterdams Havenbedrijf, President Directeur dhr. H. Smits). Voor de bereikbaarheid van het Rotterdams Havengebied zal de tunnel nauwelijks nut hebben. Bovendien zal van een toltunnel maar ongeveer de helft van de in de prognoses te verwachten aantallen voertuigen gebruik maken.*

Reactie 1

Met het realiseren van een Blankenburgtunnel wordt voor onder meer het beroepsgoederenvervoer een extra alternatief geboden om van de Maasvlakte naar het noordoosten van Rotterdam te rijden. De reistijd op de verbinding Maasvlakte-Terbregseplein wordt met de aanleg van de alternatieven flink teruggebracht: van 30 tot 38 min naar 24 tot 28 min (resp. GE en RC) in het alternatief Blankenburgtunnel, en naar 24 tot 26 min (resp. GE en RC) in het alternatief Oranjetunnel. Ook via de huidige route via de Beneluxtunnel neemt de reistijd na realisatie van de alternatieven iets af. Bron: Verkeersnota op blz. 61 (bijlage D bij het Plan-MER NWO). Op basis van de gevoeligheidsanalyse naar tol is gebleken dat de Beneluxtunnel wel weer drukker wordt, maar dat nog wel wordt voldaan aan de streefwaarde voor de reistijden op het traject A4 Benelux-A20 Kleinpolderplein.

2. *Rond de Beneluxtunnel zullen de problemen niet verminderen. De capaciteit van de Beneluxtunnel zelf is voor vele decennia voldoende (zie o.a. de Mobiliteitsbalans), maar het gaat mis door de aan- en afvoerwegen naar- en van de tunnel. Aan de noordzijde wordt het Kethelplein vernieuwd en aangepast voor de aansluiting op het nieuwe gedeelte van de A4, maar de capaciteit van het knooppunt blijft (volgens insiders) onvoldoende. Indiener vindt dat een Blankenburgtunnel de problemen alleen maar groter maakt. Aan de zuidkant van de Beneluxtunnel vormt het knooppunt Beneluxplein een probleem dat, samen met de in uitvoering zijnde verbreding van de A15, zou moeten worden uitgebreid.*

Reactie 2

De knooppunten Kethelplein en Beneluxplein worden voor de projecten A4 Delft-Schiedam en A15 MaVa aangepast. In de PLAN MER is aangegeven dat een Blankenburgverbinding niet leidt tot extra knelpunten op beide knooppunten. Het knooppunt Benelux krijgt minder verkeer te verwerken doordat veel verkeer verschuift naar de Blankenburgverbinding. De gevolgen voor het Kethelplein zijn apart onderzocht. Dit staat beschreven in Bijlage F, blz. 117 van de Verkeersnota (bijlage D bij het Plan-MER NWO).

3. *Indiener vindt het argument dat de Blankenburgtunnel een vluchtroute zou kunnen zijn bij calamiteiten in het Havengebied, een onjuiste veronderstelling. Bij calamiteiten in het Havengebied zullen de bewoners en bedrijven ten Noorden van de Waterweg daar in eerste instantie door getroffen worden. Bij evacuatie zullen zij naar het oosten en noorden moeten vluchten. De mensen in het Havengebied en de omliggende gemeentes zouden juist naar het zuiden moeten vluchten. Voor hen zou het doortrekken van de A4 in zuidelijke richting meer veiligheid brengen, alsmede een goede verbinding vanaf de Maasvlakte naar Goeree-Overflakkee en Zeeland.*

Reactie 3

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. Het bieden van een extra vluchtroute is geen doel op zich, maar een neveneffect van het project Nieuwe Westelijke Oeververbinding. De inzet van een tunnel voor evacuatie is in hoge mate afhankelijk van de aard en locatie van de calamiteit.

4. *Het Havenbedrijf stelt dat er binnen 10 jaar de Oranjetunnel er komt. Ondernemers in het Westland, Hoek van Holland en de Stenalijn ondersteunen dit en ook kan op steun van de politiek worden gerekend. Volksvertegenwoordigers hebben de burgers laten geloven dat er een keuze was tussen de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel. Om kostentechnische redenen zou nu voor de Blankenburgtunnel zijn gekozen. Als de minister blijft bij haar stelling dat het om een keuze tussen de twee tunnelvarianten gaat, is dat naar de mening van indiener een daad van onbehoorlijk bestuur. Het besluit vóór een Blankenburgtunnel bevindt zich op zeer dun ijs. Als het kabinet voortijdig valt dan is er geen meerderheid meer in de kamer voor dit project. De PvdA is immers in principe tégen de keuze voor een Blankenburgtunnel. Een variant van de Oranjetunnel kan wél rekenen op voldoende steun uit de Eerste en Tweede Kamer. Het advies van inspreker is: stop de plannen voor een Blankenburgtunnel, en ga voortvarend aan de slag met de Oranjetunnel, die dan ongeveer tegelijk klaar zijn met de uitbreiding van de A15 tot op de Maasvlakte, inclusief de nieuwe Botlek-brug!*

Reactie 4

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. Op grond van het onderzoek naar de beide alternatieven en de ontvangen adviezen (waaronder de regionale bestuurders van Stadsgebied Haaglanden en gemeente

Westland) heeft de minister haar voorkeursalternatief bepaald, namelijk de Blankenburgtunnel.

5. *Bij aanleg van de Oranjetunnel vindt indiener het verstandig om aansluitend aan deze tunnel direct ook een goede verbinding te realiseren vanaf de A4 bij Rijswijk-Wateringen. Een goede oplossing zou zijn een 2x2 baansnelweg 'op palen', ongeveer gelijk liggend aan de Veilingroute en aansluitend op knooppunt Westerlee en de Hoekse Baan, waardoor (bedrijfs)ruimte blijft gespaard en bestaande wegen door het lokale verkeer kunnen worden gebruikt. Het verkeer vanuit en naar het noorden van West-Nederland kan dan het Westland, de Maasvlakte, het verdere Havengebied en Voorne-Putten beter en sneller bereiken. Ook de boot naar Hull en de Betuwelijn zijn zo handiger en sneller bereikbaar voor het beroepsgoederenvervoer, zonder de Rotterdamse Ruit te belasten. Het verkeer vanuit de Maasvlakte, het Havengebied en Voorne-Putten richting Oost-Nederland kan gebruik maken van de aangepaste A15 en hoeft niet de Rotterdamse Ruit te belasten en dus ook geen gebruik te maken van een oeververbinding. Verkeer vanuit Voorne-Putten en het Havengebied Rotterdam met bestemming het Westland, Den Haag, Leiden, Schiphol en Amsterdam zal een enorme tijdsbesparing boeken door een goede Oranjetunnel-Westland verbinding en tevens de druk op de Rotterdamse Ruit kunnen verminderen.*

Reactie 5

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. Uit de Verkeersnota (Deelrapport D) blijkt dat een Blankenburgverbinding beter scoort op het geheel van de vier doelstellingen dan een Oranjeverbinding. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft daarom haar bestuurlijke voorkeur uitgesproken voor het alternatief Blankenburgverbinding.

6. *Indiener is van mening dat de Crisis- en herstelwet voor aanleg van de Blankenburgtunnel misbruikt wordt om de Natuurbeschermingswetten te omzeilen en het lokaal bestuur te verplichten om mee te werken. Alle gemeente- en stadsbesturen in de omgeving zijn tégen de komst van de tunnel, óók de leden van de lokale regeringspartijen! De Crisis- en Herstelwet was bedoeld om o.a. besluitvorming te versnellen en te vereenvoudigen om zo de werkgelegenheid in de Woningbouw te stimuleren, niet om de wegenbouw een duwtje te geven; in de wegenbouw is werk genoeg.*

Reactie 6

Het is de minister niet duidelijk welke Natuurbeschermingswetten zouden zijn omzeild. In het Plan-MER NWO zijn de natuurbelangen volwaardig meegewogen. De Crisis- en Herstelwet is anders dan de indiener meent wel van toepassing op dit project. Deze wet heeft echter in deze fase van het project geen rol gespeeld.

7. *Indiener vindt dat de aanleg van de Blankenburgtunnel ontstellend veel vernietigt in het natuur- en cultuurgebied. Een landschap van deels 10 eeuwen oud, door de provincie Zuid-Holland aangemerkt*

als 'TOP Gebied'. Het laatste stukje groen tussen Maassluis en Vlaardingen, met een onschatbare rijkdom en diversiteit aan planten- en diersoorten, waaronder veel soorten van de Rode Lijst. De Rietputten, beschermd natuurgebied, ooit gevormd als natuurcompensatie worden grotendeels vernietigd en doorkruist door een open zesbaansnelweg. Wég unieke flora en fauna! Wég alle jarenlange inzet van natuurbeschermers en -beheerders.

Reactie 7

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten natuur en landschap op alle varianten in beeld gebracht. Daarbij is ook de natuur en cultuurhistorische waarde van dit gebied dat de indiener noemt betrokken. De keuze van de minister voor de variant Blankenburgverbinding is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen (waaronder ook de kosten en baten). In de volgende fase (plantuitwerkingsfase), wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgverbinding. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied maar ook op landschapsniveau om effecten te voorkomen of te verminderen.

8. *Indiener geeft aan dat dit polderlandschap, bedoeld om te leven, werken en recreëren, ontzettend belangrijk is voor bewoners en omwonenden in de drukke Randstad. Omliggende gemeenten hebben fors geïnvesteerd. Door o.a. de bouw van een prachtige fiets- en wandelbrug over de Boonervliet en goede fietspaden is er een prettige en goede fietsverbinding gerealiseerd voor woon- werkverkeer tussen Maassluis en Vlaardingen/Schiedam/Rotterdam. Daar wordt druk gebruik van gemaakt. Door deze route hoeven de fietsers niet meer secondair langs de A20- of langs de drukke dijk en spoorwegovergang te rijden. Indiener vindt dat met de komst van een zesbaansnelweg, de investeringen compleet voor niets zijn gedaan.*

Reactie 8

De realisatie van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding wordt zo goed mogelijk ingepast in het bestaande landschap. In de planuitwerkingsfase zullen ook de effecten op recreatieve (fiets-)routes in beeld gebracht en wordt er naar gestreefd om de verbindingen functioneel in stand te houden, hetgeen overigens niet wil zeggen dat alle verbindingen langs dezelfde route blijven lopen.

9. *Door de geluidsoverlast en vervuiling, zoals dit in de Milieueffect-rapportage wordt aangegeven, blijft er volgens indiener weinig meer te recreëren. Zelfs al wordt een klein deel van de weg overkapt. De functie van het surf- en recreatiewater de Krabbeplas (waarvan een flink gedeelte wordt afgenomen door op- en afritten voor de zesbaansnelweg) zal geheel vervallen, de (open) snelweg en het aan te leggen knooppunt A20 grenzen hier direct aan het water. Ook van het Oeverbos wordt een substantieel deel vernietigd doordat de tunnel hier boven komt en er een soort keerdijk wordt aangelegd. De prachtige fiets- en wandelroute langs de Waterweg vervalt.*

Reactie 9

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur, recreatie en landschap van alle varianten in beeld gebracht. Daarbij zijn de beperkingen op bestaande recreatieve voorzieningen (zoals surf- en zwemwater, en geluidseffecten in relatie tot recreatiegebieden) meegenomen. De keuze van de minister voor de variant Blankenburgverbinding is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen (waaronder ook de kosten en baten). In de volgende fase (planuitwerking) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgverbinding. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied en op landschapsniveau om effecten te voorkomen of te verminderen. De route langs de Nieuwe Waterweg blijft naar huidige inzichten in stand.

10. *De kosten van een Blankenburgtunnel worden nu geraamd op 1,3 miljard, daarbij zijn niet de kosten opgeteld voor het verbreden van de A20 tot in Schiedam. Door de beperkte ruimte is dat zéér moeilijk inpasbaar door het dichtbevolkte gebied, en dientengevolge heel erg duur. Het argument dat de Blankenburgtunnel goedkoper is dan een Oranjetunnel kan daardoor niet correct zijn. Indiener vindt dat de minister geen openheid van zaken geeft en verzwijgt dat er een tweede tunnel komt en de problemen op de A20 niet worden opgelost. Volksvertegenwoordigers kunnen zo geen goede beslissing nemen rekening houdend met alle aspecten.*

Reactie 10

Er is circa € 1,1 miljard voor de realisatie van de NWO gereserveerd. De verbreding van de A20 tussen de Blankenburgtunnel en afslag 9 (Vlaardingen centrum) maakt onderdeel uit van deze reservering. De Blankenburgtunnel is goedkoper dan de Oranjetunnel. De Oranjetunnel past niet binnen de reservering. Er zijn geen plannen voor een tweede Nieuwe Westelijke Oeververbinding. De effecten van de Blankenburgverbinding op de A20 zijn opgenomen in de verkeersstudie (deelrapport D) en bekend bij de Tweede Kamer.

11. *Indiener vindt zich als burgerparticipatant niet serieus genomen. In eerste instantie werden burgerparticipatanten geselecteerd en kon niet iedereen die dat wilde zijn inbreng leveren. Bij de latere bijeenkomsten kreeg ook niet iedereen de gelegenheid zijn zegje te doen. Indiener kreeg de indruk dat voor de projectleiders ongewenste opmerkingen en ideeën in de kiem werden gesmoord. Tijdens de laatste bijeenkomst werd ontkend dat er contacten zijn tussen de projectleiding cq. het ministerie en het Havenbedrijf Rotterdam. Ook werd ontkend dat na de Blankenburgtunnel op korte termijn de Oranjetunnel wordt aangelegd. Verschillende aanwezigen hebben hun zorg geuit dat, als de Blankenburgvariant eenmaal verwezenlijkt is, er dan óók gemakkelijk besloten zal worden om deze weg in Noordelijke richting – dwars door de Broekpolder – door te trekken. Deze zorg werd weggewoven,*

maar waarom lagen er op de informatieavonden dan wél plattegronden ter inzage waarop deze weg al is ingetekend? Ook op de info avonden van het Rotterdams Havenbedrijf is deze mogelijkheid al aangegeven. Indiener vindt de burgerparticipatie een wassen neus.

Reactie 11

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze en vindt het spijtig dat de indiener de participatiebijeenkomsten als negatief heeft ervaren. De participatiebijeenkomsten hebben wel 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 met de toevoeging van de variant Krabbeplass-Oost van de Blankenburgtunnel. Naast burgers, overheden en maatschappelijke organisaties hebben bedrijfslevenorganisaties geparticipeerd, waaronder het Havenbedrijf Rotterdam. Door de aanleg van de Blankenburgverbinding wordt het knelpunt aan de westzijde van de Rotterdamse regio weggenomen. Hierdoor is de verwachting dat hiermee een langjarige oplossing wordt geboden, waardoor geen sprake is van de wens tot ook nog het realiseren van een Oranjeverbinding. Wat de A24 betreft: uit het Masterplan Rotterdam Vooruit blijkt dat de aanleg van de A24 geen oplossing is voor de regionale verkeersproblematiek. Dit is voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding een gegeven waarmee in de vormgeving van uit wordt gegaan. Dit betekent bijvoorbeeld dat bij het ontwerpen van het knooppunt Blankenburgverbinding/A20 geen rekening wordt gehouden met de A24.

12. *Indiener vraagt onverkort en ongewijzigd de zienswijze op te nemen in de rapportage naar de Eerste en Tweede kamer.*

Reactie 12

Alle ingediende zienswijzen worden integraal gepubliceerd door het Centrum Publiekparticipatie en zijn daarmee openbaar. De zienswijzen worden zakelijk samengevat en thematisch opgenomen in de Nota van Antwoord, die als bijlage van de Rijksstructuurvisie aan de Eerste en Tweede Kamer zal worden toegezonden.

Zienswijze 42

1. *Op 18-06-2010 heeft tijdens een lezing een adviseur van het ministerie gezegd dat als de Blankenburgtunnel wordt aangelegd deze zal worden geboord tot aan de A20. Afzinken van de tunnel zou niet meer van deze tijd zijn. Nu zal de tunnel in de Zuidbuurt een dak krijgen 2 meter boven maaiveld.*

Reactie 1

Uit onderzoek sinds de door indiener genoemde datum is gebleken dat voor de Blankenburgverbinding een afgezonden tunnel verkeerstechnisch de enig mogelijke oplossing is. Belangrijkste reden hiervoor is dat de stijgafstand tussen de Nieuwe Waterweg en het knooppunt met de A15 bij Rozenburg beperkt is (onder meer als gevolg van de ligging van de leidingenstrook). Gegeven een maximaal hellingspercentage van 4,5% (en gegeven uitgangspunten voor voet- en topbogen aan resp. de onder- en bovenkant van de helling) is daarmee het maximale hoogteverschil begrensd. Maatgevend daarbij is dat de Blankenburgverbinding aan de zuidzijde op minimaal 10 meter boven de Droespolderweg bij Rozenburg komt te liggen. Een boortunnel moet aanzienlijk dieper worden aangelegd en past niet binnen de aangegeven randvoorwaarden.

2. *Indiener verzoekt de tunnel in de Zuidbuurt onder het maaiveld te maken zodat het openliggende kenmerkende landschap niet aangetast wordt met een 2 meter hoge wal. Het beste is om de tunnel te boren, zodat dit groene pareltje, de groene long tussen de steden en een kostbaar recreatiegebied, niet wordt verwoest en behouden blijft. Zuidbuurt zou open en groen blijven als Rijksbufferzone.*

Reactie 2

Door de verdiepte ligging en de overkapping zal de openheid van het landschap minder worden aangetast. Wel zal de landtunnel als een glooiing in het landschap zichtbaar zijn. In de volgende fase (planuitwerkingsfase) wordt de voorkeursvariant nader uitgewerkt. Daarbij worden optimalisaties gezien, indien deze niet leiden tot meerkosten. Deze zienswijze wordt hierbij betrokken. Het boren van de tunnel zoals de indiener voorstelt, is technisch niet uitvoerbaar vanwege inpassingsproblemen op de zuidoever. Daarnaast is met de inwerkingtreding van de SVIR het beleid ten aanzien van Rijksbufferzones komen te vervallen.

3. *Bewoners die een overeenkomst hebben met het recreatieschap Midden-Delfland hebben de boerderijen gekocht met de opdracht de gebouwen op te knappen en in originele staat te houden. Op veel boerderijen wordt er iets gedaan voor publiek. Indiener verhuurt ruimte op tijdelijke basis (1,2 of 3 jaar). De huuropbrengsten worden gebruikt voor het noodzakelijke onderhoud van het rijksmonument. De woonruimte staat sinds 28 maart 2011 leeg. Belangstellenden worden afgeschrikt door de bouw van de Blankenburgtunnel ook al vindt deze pas in 2017 plaats. Het verlagen van de huurprijs met € 150,-, maakt geen verschil. Indiener krijgt de ruimte niet meer verhuurd.*

Reactie 3

Indien er schade ontstaat als gevolg van het Tracébesluit (zoals bedrijfsschade), dan kan de benadeelde een verzoek tot vergoeding van schade indienen op grond van de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999.

Dit kan vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Schade die is ontstaan voorafgaand aan de vaststelling van het Tracébesluit omdat huuropbrengsten tegenvallen, komt niet voor vergoeding in aanmerking.

4. *De boerderij uit ± 1570/1644 is nagenoeg niet gefundeerd en gevoelig voor scheuren en verzakkingen en daardoor kwetsbaar voor werkzaamheden in de grond. Voordat de werkzaamheden van de aanleg van de Blankenburgtunnel starten is een opname van de huidige staat van het rijksmonument noodzakelijk. Deze opname dient door de opdrachtgever van de Blankenburgtunnel te worden uitgevoerd. Indiener heeft op de informatiebijeenkomst op 16-04-2013 begrepen dat hij daarover persoonlijk bericht krijgt. Indiener geeft een beschrijving van het rijksmonument en hoe indiener het heeft gerestaureerd en voor de ondergang heeft behoedt. Indiener heeft een krantenartikel en foto's toegevoegd en verwijst naar de Atlas van het erfgoedhuis, 2000 waarin het pand is beschreven.*

Reactie 4

Woningen waaraan mogelijk schade ontstaat ten gevolge van bouwwerkzaamheden, worden vooraf geïnventariseerd. Er vindt in die gevallen voorafgaande aan de realisatie van de weg een opname van de bouwkundige staat van de woningen plaats.

Zienswijze 43

1. *Indiener is deels eigenaar van een aantal gronden en deels erfpachter van gronden van Staatsbosbeheer in het zoekgebied van het Blankenburgtracé en heeft tot taak de bovengemeentelijke belangen van de openluchtrecreatie en van de natuurbescherming te behartigen en het natuur- en landschapsschoon te bewaren en te bevorderen. In de brief van de minister aan de Tweede Kamer d.d. 13 februari 2013 betreffende 'Invulling bezuinigingen Infrastructuurfonds' stelt de minister een inpassingsvisie voor de NWO op te stellen in overleg met alle betrokken gebiedspartijen. Indiener verleent medewerking aan de voorbereiding hiervan en heeft goede ervaring met het tijdig vastleggen (samenwerkingsprotocol) van wederzijdse afspraken wat betreft aard en planning van voorgenomen activiteiten, procesbegeleiding en communicatie, schadebeperking, nadeelcompensatie en vergoeding van benodigde capaciteitsinzet. Indiener verzoekt om voor de zomer van 2013 afspraken te maken over het opstellen van een dergelijk samenwerkingsprotocol. Ter voorbereiding ontvangt indiener graag per omgaande digitaal de thans bekende ontwerpen van tracé en werklocaties als GIS-bestanden, zodat deze in het GIS-systeem van indiener kunnen worden verwerkt om een eerste beeld te krijgen van het effect van de NWO.*

Reactie 1

In het vervolgproces (Tracébesluit) zal de indiener intensief betrokken worden bij de planuitwerking. Daarbij zal ook het nog te ontwikkelen wegontwerp worden gedeeld met de indiener. De minister ziet geen aanleiding een samenwerkingsprotocol vast te leggen.

2. *Recreatie maakt integraal onderdeel uit van het gebied en is van groot belang voor het woon- en vestigingsklimaat in de regio en het welzijn van de bewoners. De NWO heeft effecten op de aanwezige recreatieve voorzieningen en verbindingen en op de recreatiegebieden. Indiener vindt dat het onderzoek naar de ruimtelijke impact op het totale gebied tekort schiet. Alleen het ‘herstellen’ van de doorsneden verbindingen doet geen recht aan de huidige recreatieve en landschappelijke beleving van het totale gebied. Ook de impact van geluidoverlast en fijnstof op de recreatieve functies moet in beeld worden gebracht. Indiener stelt voor om binnen de scope van de NWO een integraal gebiedsonderzoek te doen naar de gevolgen van de NWO en de te doorsnijden gebieden als bijvoorbeeld het Oeverbos en de Krabbepas moeten daarbij in hun geheel gezien worden in hun recreatief functioneren en landschappelijke opbouw. Indiener stelt ook voor om de met de aanleg samenhangende mitigerende en compenserende maatregelen gezamenlijk uit te werken met het oog op het op te stellen samenwerkingsprotocol.*

Reactie 2

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur, recreatie en landschap van alle varianten in beeld gebracht. Daarbij zijn de beperkingen op bestaande recreatieve voorzieningen en verbindingen meegenomen (inclusief de milieueffecten op recreatie). De keuze van de minister voor de variant Blankenburgverbinding is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen (waaronder ook de kosten en baten). In de volgende fase (planuitwerking) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgverbinding. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied en op landschapsniveau om effecten te voorkomen of te verminderen. Daarbij zal worden samengewerkt met indiener. De werkvorm en de borging van de uitkomsten zullen in de planuitwerkingsfase worden verkend met indiener.

3. *In de OSV (p.69) wordt gesteld dat een tunneldak 2 meter boven maaiveld voorzien van een groene deklaag (gras/opgaand groen) goed aansluit bij de omgeving. Indiener vindt dat dit niet opgaat in het open en vlakke veenweidelandschap met het cultuurhistorisch zeer waardevolle bebouwingslint Zuidbuurt. Een ‘groene’ barrière van 2 meter hoog en ca. 36 meter breed zal als een zeer landschapsvreemd element in het gebied komen te liggen. Indiener vindt dat er van een landschappelijke inpassing op deze wijze geen sprake is en verzoekt dringend de stelling dat de landtunnel op deze wijze landschappelijk goed is ingepast te verwijderen en de snelweg op deze plek op een andere wijze landschappelijk in te passen.*

Reactie 3

Door de verdiepte ligging en de overkapping zal de openheid van het landschap minder worden aangetast. Wel zal de landtunnel als een glooiing in het landschap zichtbaar zijn. In de volgende fase (planuitwerkingsfase) wordt de voorkeursvariant nader uitgewerkt. Daarbij

worden optimalisaties gezien, indien deze niet leiden tot meerkosten. Deze zienswijze wordt hierbij betrokken.

4. *In het Plan-MER NWO deelrapport E wordt in diverse voetnoten (o.a. pagina 121, 125) aangegeven, dat wordt uitgegaan van herstel van de doorsneden recreatieve wandel- en fietspaden. Indiener vindt dat dit voor alle recreatieve verbindingen moeten gelden dus ook voor bijvoorbeeld mountainbike routes en ruiterpaden. Tevens wijst indiener op de ontsluiting van exploitanten van indiener in de deelgebieden. Indiener verzoekt de term wandel- en fietspaden te vervangen door alle recreatieve verbindingen en ontsluiting van exploitanten.*

Reactie 4

In de volgende fase (planuitwerking) zal in overleg met indiener nader worden gezien welke recreatieve routes dienen te worden hersteld na de aanleg van de nieuwe verbinding in het recreatieve gebied. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de ontsluiting van recreatieve voorzieningen van exploitanten.

5. *Op pagina 103 in het Plan-MER NWO, Deelrapport E wordt aangegeven dat boscompensatie in het Oeverbos plaats kan vinden. Indiener streeft juist naar meer openheid in dit gebied. Dit is in overeenstemming met het LandschapsontwikkelingsPlan Midden-Delfland (LOP). Indiener verzoekt om het Oeverbos te verwijderen als locatie voor boscompensatie en regionaal rekening te houden met het voornoemde LOP.*

Reactie 5

Het streven is om de Boswetcompensatie zo in te zetten dat het een kwaliteitsbijdrage levert aan het gebied. Boscompensatie mag niet ten kosten gaan van andere waarden in het gebied zoals openheid. Het Oeverbos is als idee aangedragen omdat het Oeverbos een groene buffer vormt tussen Midden-Delfland en het zicht op de haven. In de planuitwerkingsfase worden de ideeën over boswetcompensatie verder uitgewerkt in overleg met de betrokken partijen waarbij ook met de belangen die de indiener noemt rekening wordt gehouden.

Zienswijze 44

1. *Indiener vindt de prognose dat het verkeer zal toenemen niet juist. In Europa moet er genivelleerd worden. Voor Nederland houdt dit in dat een groot deel van de welvaart moet worden ingeleverd. In voorgaande jaren heeft Nederland nog van Europa geprofiteerd en is de welvaart nog meer toegenomen. Maar het kantelpunt is nu bereikt en de nivellering zal nu gaan plaats vinden. Dit wordt inmiddels versterkt door de wereldwijde economische crisis die nog jaren zal aanhouden. De consequentie hiervan is dat het verkeersaanbod zal afnemen in plaats van toenemen.*

Reactie 1

Uit de verkeersprognoses voor de snelwegen rond

Rotterdam blijkt, dat ondanks alle infrastructuur-investeringen die al voorzien zijn tussen nu en 2040, de files tegen die tijd zeker niet tot het verleden behoren en de regio Rotterdam nog steeds slecht bereikbaar is. Op de verbindingen tussen de regio's Den Haag en Rotterdam blijven veelvuldig files voorkomen, de gewenste streefwaarden voor de reistijd worden niet gehaald. Vanaf 2020 ontstaan nieuwe knelpunten zoals de Beneluxcorridor, ook bij een lagere economische ontwikkeling. Uit een onderzoek van het CPB in 2012 (bron: Actualiteit WLO scenario's, CPB Notitie, Den Haag, 8 mei 2012) is geconcludeerd dat de gehanteerde WLO-scenario's (RC en GE) nog altijd valide zijn. Een belangrijke oorzaak is dat het verkeer blijft vastlopen op de stedelijke netwerken. De noodzaak van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding staat verder beschreven in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie.

2. *Indiener vindt het een illusie te veronderstellen dat door het aanbrengen van meer asfalt de verkeerscongestie wordt opgelost, want het gevolg is dat men zich dan blijft verplaatsen in de auto en het gebruik van het OV daardoor niet wordt gestimuleerd.*

Reactie 2

Het stimuleren van het OV leidt niet tot het gewenste effect om de verkeersproblematiek in de regio Rotterdam op te lossen. Met een extra oeververbinding wordt wel aan de bereikbaarheidsdoelstellingen voldaan.

3. *Indiener vindt dat een oeververbinding tussen Krimpen en Ridderkerk niets oplost omdat het probleem van de Algeracorridor en de Brienoordcorridor zich dan eenvoudigweg verplaatst naar de Ridderster, die nu al is overbelast en binnenkort nog meer zal worden belast als al het trage vrachtverkeer vanuit Nieuw-Reijerwaard invoegt op de Ridderster.*

Reactie 3

Een oeververbinding tussen Krimpen en Ridderkerk leidt tot een betere verkeersafwikkeling op de Brienoordcorridor. Aangezien in de verdere uitwerking van Rotterdam Vooruit prioriteit is gegeven aan een NWO is deze oeververbinding voorlopig niet aan de orde. Wanneer dit wel het geval zal zijn, zullen ook de effecten op knooppunt Ridderster worden bekeken.

4. *De milieudruk, die nu al te groot is, zal bij het doortrekken van de A38 alleen maar toenemen. Plaatselijk staan er nu al files op de Rijnsingel, de Rotterdamseweg, en soms ook op de A38. Daarnaast op de A15/16. Een verlengde A38 geeft nog meer opstellingsruimte voor files in de bebouwde kom. Indiener vindt dat met het doortrekken van de A38 eenzelfde onleefbare situatie wordt gecreëerd als bij Overschie. De consequentie van de oeververbinding zal ook zijn dat de verstedelijking in Ridderkerk zal toenemen, met als gevolg een nog groter verkeersaanbod.*

Reactie 4

Zoals in het Plan-MER Rotterdam Vooruit op pag.66/67

te zien is, heeft realisatie van een A38 verbinding naar Krimpen a/d IJssel en Nieuwerkerk a/d IJssel zeer ongunstige effecten op de gewenste ruimtelijke structuur. Een A38 zal leiden tot substantiële verstedelijking buiten de steden (Krimpenerwaard) en verrommeling van het landschap. Daarnaast schaadt deze weg de openheid en kwaliteit van nationale landschappen (Groene Hart). Deze effecten op het landschap zijn slechts met zeer hoge investeringen te beperken, het effect op de ruimtelijke structuur in het geheel niet. Daarbij blijkt het effect op de verkeersproblemen in de Rotterdamse regio vrij gering, zeker in verhouding tot de hoge investeringen die voor deze weg nodig zijn. Daarom is een A38 niet opgenomen in één van de vijf prioritaire deelprojecten van Rotterdam Vooruit. Een A38 is dan ook een niet effectieve maatregel, en wordt niet verder in de OSV meegenomen.

5. *Indiener vindt dat het Rijksbeleid en de structuurvisie geen duurzame oplossing geven, maar de mentaliteit versterkt om uit gemakzucht gebruik te blijven maken van de auto. Fietssnelwegen blijven ongebruikt liggen als niet een mentaliteitsverandering optreedt. Het beleid moet op een mentaliteitsverandering zijn gericht. Dat kan zeer eenvoudig door gebruik te maken van de portemonnee van burgers door middel van maatregelen:*

- *maak het OV goedkoper of gratis*
- *breng de wegenbelasting in de benzineprijs*
- *schaf de overdrachtsbelasting af en/of geef een verhuispremie als mensen bij het werk gaan wonen*
- *schaf de belastingvoordelen voor autorijden voor het bedrijfsleven af*

Reactie 5

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. De door indiener genoemde maatregelen maken geen deel uit van het regeringsbeleid of van de uitgangspunten van deze OSV.

Zienswijze 45

1. *Indiener is verheugd met de OSV en onderschrijft nut en noodzaak van een snelle aanleg van de Blankenburgtunnel vanwege de gunstige economische effecten en de positieve uitkomst van de Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse.*

Reactie 1

De minister heeft met waardering van deze zienswijze kennisgenomen.

2. *Eén van de doelen van de NWO is de verbetering van de bereikbaarheid van de Greenport Westland, waarvoor een goede doorstroming van de Beneluxcorridor van groot belang is. Er ontstaan echter ook knelpunten op het Westlandse wegennet als gevolg van de wijzigingen aan het rijkswegennet. Hierdoor komt de ontsluiting van de Greenport Westland in het geding. Indiener vindt dat er aandacht moet zijn voor de bereikbaarheid van*

Westland aangezien dit één van de doelen van het project NWO is en aangezien de economische effecten voor Westland grotendeels afhankelijk zijn van de bereikbaarheid.

Reactie 2

Eén van de bereikbaarheidsdoelstellingen in het Plan-MER NWO is de bereikbaarheid van Greenport Westland. Conclusie is dat in beide alternatieven de bereikbaarheid van het Westland verbeterd wordt (blz. 89 Verkeersnota, Bijlage D van het Plan-MER NWO). Voor het wegennet in Westland zelf is aangegeven dat een Blankenburgverbinding een marginale invloed heeft op de wegen in het Westland, terwijl bij de aanleg van een Oranjetunnel het verkeer toeneemt op de Veilingroute en de N223. Het uitgebreid in beeld brengen van de knelpunten op het Westlandse wegennet is voor deze fase van het project niet nodig en primair een verantwoordelijkheid van de regionale en lokale overheden.

- 3. De MIRT Rotterdam Vooruit, m.n. NWO, en de MIRT Haaglanden A4 passage Poorten en Inprikkers blijken als project weinig relatie met elkaar te hebben. Vooral de verkeersproblematiek dient in samenhang bekeken te worden. Een dergelijke verbinding levert volgens indiener ook andere conclusies op, dan nu in beide structuurvisies afzonderlijk zijn getrokken.*

Reactie 3

Er is een integrale verkeersanalyse Randstad Zuidvleugel opgesteld. In deze analyse zijn de verschillende verkenningen die op Zuidvleugelniveau zijn uitgevoerd in samenhang bekeken.

- 4. In het deelrapport D Verkeersnota bij het Plan-MER NWO (p.68) staat een score genoemd bij het doelbereik van de bereikbaarheid van de Greenport Westland van o/+. Indien de plannen van de MIRT Haaglanden en de NWO gezamenlijk worden gezien, blijkt er dus sprake van een aantal negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van de Greenport Westland. Indiener acht de score op het doelbereik Greenport Westland daarom beter beschreven met een -/+.*

Reactie 4

De score is gebaseerd zonder het effect van de plannen van de MIRT Haaglanden. De gevolgen hiervan zijn als gevoeligheidsanalyse beschreven. Het aanpassen van de score zal daarbij niet leiden tot een andere afweging tussen de Oranjetunnel en de Blankenburgtunnel.

- 5. In de rapportage zijn gevoeligheidsanalyses uitgevoerd om te bezien of de maatregelen van de MIRT Haaglanden effect hebben op de keuze voor een tunnel en andersom. In beide studies van MIRT Haaglanden en NWO is echter niet gekeken naar de gezamenlijke effecten op het onderliggend wegennet. Indiener heeft dit voor de gemeente Westland laten doen door Goudappel Coffeng (rapport toegevoegd) met basisgegevens van het Haaglanden-periferiemodel en nieuw NRM West-Nederland voor 2030 voor hoog (GE) en*

laag (RC) scenario. Uit deze studie blijkt dat in de toekomst grote knelpunten ontstaan op de Veilingroute (N222), de Ring/Inprikker van Den Haag en Westland (N211), de Centrale As (N211/N213) en knooppunt Westerlee en De Lier (N223). Ook op de kleinere wegen rond de belangrijke agrologistieke centra ontstaan nieuwe knelpunten (N464). Indiener verwacht dat deze knelpunten binnen de scope van beide MIRT-projecten (Haaglanden en NWO / Rotterdam Vooruit) worden opgelost en de benodigde maatregelen tijdig worden gerealiseerd. Indiener verwijst naar de volgende passage in het regeerakkoord: "Projecten met een gunstige maatschappelijke baten/kostenverhouding voeren we volgens plan uit. Dit geldt onder meer voor de aanleg van de Blankenburgtunnel. Knelpunten in het aansluitende wegennet worden gelijktijdig aangepakt."

Reactie 5

De minister is bekend met de rapportage. De knelpunten waar indiener op wijst op het Westlandse wegennet zijn in zeer beperkte mate toe te wijzen aan de realisatie van een Blankenburgtunnel en maken geen deel uit van de vervolgfase van het project. Eventuele toekomstige knelpunten kunnen via het BO-MIRT ter tafel komen. De passage in het Regeerakkoord richt zich niet op de door indiener beoogde wegen en knooppunten, maar op de aansluitingen van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding op de A15 en de A20.

- 6. Om de uiteindelijke gevolgen van de beide MIRT-projecten goed in beeld te krijgen, moet voortdurend monitoring plaatsvinden van het onderliggend wegennet van de Greenport Westland tijdens de uitrol en na realisatie van de NWO en MIRT Haaglanden projecten. Indiener vindt dat op de kruispunten en wegen die voor de bereikbaarheid van de Greenport Westland essentieel zijn (N211, N213, N222, N223, N464 en N466), regelmatig monitoring-metingen dienen plaats te vinden door rijk en/of provincie Zuid-Holland. Indiener vraagt het ministerie en de provincie hiertoe met de gemeente in overleg te treden. Mocht uit de monitoring of nieuwe te verrichten detailstudies volgen dat de NWO resulteert in nieuwe doorstromingsproblemen op het onderliggend wegennet in het Westland en omgeving, dan moeten volgens indiener deze problemen opgelost worden binnen de financiële scope van de beide MIRT-projecten (Haaglanden en NWO / Rotterdam Vooruit) en moeten maatregelen tijdig worden gerealiseerd.*

Reactie 6

De minister voert tweejaarlijks de Nationale Mobiliteits- en CapaciteitsAnalyse (NMCA) uit op het hoofdwegennet. Beheerders van andere wegen hebben ook monitoringsprogramma's, zoals de provincie Zuid-Holland voor de door indiener genoemde wegen. Als blijkt dat daadwerkelijk problemen ontstaan op het onderliggende wegennet ten gevolge van het project NWO heeft het Rijk daar een verantwoordelijkheid in. Over de oplossing daarvan wordt vervolgens gesproken in het BO MIRT.

7. De variant Krabbeplass-West met landtunnel scoort beter op de onderwerpen ten aanzien van leefbaarheid, dan de varianten Middendoor en Krabbeplass-Oost. Indiener benadrukt nogmaals dat de inpassingskwaliteit recht moet doen aan de bestaande natuur- en cultuurwaarden in het gebied en zo min mogelijk onherstelbare schade dient te veroorzaken. Bij de compensatie van natuur en recreatie gaat indiener er van uit dat tenminste de huidige waarden worden hersteld en waar mogelijk worden verbeterd. Voor de natuurwaarden geldt het compensatiebeginsel van de provincie Zuid-Holland en mogelijke mitigatie- en compensatiemaatregelen vanuit de flora- en faunawet.

Reactie 7

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur, cultuurhistorie en landschap van alle varianten in beeld gebracht. De keuze van de minister voor de variant Blankenburgverbinding is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen (waaronder ook de kosten en baten). In de volgende fase (planuitwerking) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgverbinding. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied.

Zienswijze 46

1. Indiener is het niet eens met de keuze voor de Blankenburgtunnel vanwege de aantasting van het groene gebied in Midden-Delfland. Daarnaast zijn er nog teveel vraagtekens bij het nut van de tunnel. Er is veel veranderd in de afgelopen crisisjaren en toekomstbeelden moeten continu worden bijgesteld. Nieuw feitenonderzoek is voor een dergelijk ingrijpend project op zijn plaats voor zowel voor- als tegenstanders.

Reactie 1

In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie zijn nut en noodzaak van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding onderbouwd op basis van recente onderzoeksresultaten, rekening houdend met een hoog en een laag ontwikkelscenario van economische groei. In de vervolgfase (de planuitwerkingsfase) zullen berekeningen opnieuw worden uitgevoerd met de meest recente cijfers.

2. Indiener vindt dat als de tunnel er toch komt, er in de huidige voorstellen te weinig voordelen zijn voor de inwoners, verenigingen en ondernemers van Vlaardingen. Vooral de Westwijk dreigt ingesloten te worden tussen de verbrede A20, het Blankenburgtracé en de Marathonweg die nu al tot de meest vervuilende wegen van Nederland behoort. Onder druk van de landelijke politiek en milieuorganisaties, is te snel voorbijgegaan aan de lokale voordelen van een aansluiting Vlaardingen/Maassluis bij de Maassluisdijk. Verhoudingsgewijs gaat er veel geld naar een gedeeltelijke overkapping van een landtunnel die twee meter boven de grond ligt en het uitzicht op de landelijke horizon wegneemt. Dit dure concept

is geen oplossing voor het probleem en tegelijkertijd is hierdoor geen geld meer over voor 'de oortjes' en worden deze bovendien technisch moeilijk of niet te realiseren.

Inspreker vindt dat de tientallen miljoenen voor de overkapping van de landtunnel efficiënter kan worden ingezet voor de aanleg van 'de oortjes'. Zware industriegebieden langs de Waterweg worden daardoor goed ontsloten. Het zwaar vervuilende vrachtverkeer hoeft niet meer dwars door Vlaardingen. De Marathonweg kan een milieuvriendelijke weg worden die de Westwijk meer leefbaar maakt en met het centrum van Vlaardingen verbindt.

Reactie 2

De door indiener bedoelde extra aansluiting van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding op het onderliggend wegennet is vanuit de projectdoelstelling niet noodzakelijk. Er bleek ten tijde van de vaststelling van de Ontwerp-Rijksstructuurvisie geen politiek-bestuurlijke steun van de gemeente Vlaardingen te bestaan voor het realiseren van deze aansluiting.

3. Uit het 'Effectenrapport landtunnel' blijkt dat de variant met een landtunnel maar op 4 van de 15 milieucriteria iets minder negatief scoort dan een variant zonder landtunnel. De voordelen voor het milieu worden zelfs marginaal genoemd. Indiener merkt op dat het positieve effect van een variant met oortjes op de leefbaarheid en het milieu in Vlaardingen-West in deze vergelijking niet eens is meegenomen.

Reactie 3

Met de aanleg van de landtunnel ziet de minister af van de aansluiting voor Vlaardingen op het tracé, de zogeheten "oortjes". In het regionaal advies werd gevraagd om nader onderzoek naar deze mogelijkheid. Bij het ontwerp was toen nog sprake van een viaduct en geen tunnel. Bij een viaduct was de aansluiting mogelijk verkeersveilig in te passen, maar aangezien er sprake is van een landtunnel gelden de eisen voor tunnelveiligheid. Het hoogteverschil in dit tracédeel, samen met de korte afstand voor in- en uitvoegen tussen de landtunnel en de tunnel onder het water door, maken een verkeersveilige oplossing niet goed mogelijk. Bovendien zou de aansluiting een grotere aantasting betekenen van onder meer de natuur in de Rietputten.

Zienswijze 47

1. Indiener focust zich in zijn reactie vooral op de voorkeursvariant Krabbeplass-West. Indiener vraagt aandacht voor een goede afstemming tussen het planproces en het proces met de regionale partners om te komen tot het bestemmen van € 25 miljoen euro voor bovenwettelijke maatregelen (Kwaliteitsprogramma). In het planproces moet nog bepaald worden wat precies tot de scope van het project behoort en mogelijk in het Kwaliteitsprogramma wordt opgenomen. Indiener hecht er aan dat er voldoende ruimte is om beide processen (het planproces en het proces dat leidt tot

een definitief Kwaliteitsprogramma) inhoudelijk en qua planning op elkaar af te stemmen.

Reactie 1

In de Planuitwerkingsfase wordt het ontwerp van de Blankenburgverbinding in detail uitgewerkt. Tegelijkertijd zal onder leiding van de Stadsregio Rotterdam worden gewerkt aan de verdere detaillering van Regionale Inpassingsvisie. De minister zal in overleg met de regionale partijen invulling geven aan de beoogde synergie.

2. De scope van het project is nog niet exact afgebakend. Indiener gaat er vanuit dat in elk geval de volgende beleidsuitgangspunten binnen de scope van het project worden gerealiseerd:

- veiligheid: blijvend beschermen tegen overstroming, ook op lange termijn
- een watersysteem bestand tegen extreem natte en extreem droge situaties en in staat om extreme hoeveelheden neerslag vast te houden, te bergen of af te voeren
- een schoon en zichtbaar aantrekkelijk watersysteem
- een gezond ecologisch functionerend watersysteem
- doelmatige en duurzame inzameling, transport en zuivering van afvalwater (afvalwaterketen)
- duurzaam behoud en beheer van het grondwatersysteem
- blijvend functioneren van een robuust en veerkrachtig watersysteem door efficiënt en kosteneffectief beheer & onderhoud en een gemakkelijk aanpasbaar/uitbreidbaar (adaptief) watersysteem vanwege klimaatverandering.

Indiener gaat ervan uit dat het project waterpositief wordt uitgevoerd en hanteert daarbij tenminste het stand still principe voor alle thema's: een verslechtering van de huidige situatie is niet acceptabel.

Reactie 2

De beleidsuitgangspunten van de waterbeheerders, en ook van het Hoogheemraadschap van Delfland, zijn bij de minister bekend en worden, in de planuitwerkingsfase vroegtijdig en actief, via het proces van de watertoets betrokken bij de effectanalyse en bij de optimalisatie van het ontwerp.

De Rijksstructuurvisie gaat uit van het principe dat geen significante verslechtering van de bestaande situatie van de waterbeheersing wordt veroorzaakt. De genoemde beleidsuitgangspunten voor het watersysteem zijn daarom ook van toepassing in de planuitwerkingsfase. Hierbij wordt het stand-still beginsel als criterium gehanteerd.

3. Indiener pleit voor een integrale en gebiedsgerichte benadering bij de inpassing van het project. Waarbij de effecten op de verschillende functies (water, natuur, recreatie, milieu, etc.) en de te nemen maatregelen in samenhang met elkaar en met het wegontwerp en de inpassing van de weg worden bekeken. Het gaat om de samenhang binnen het totale pakket aan maatregelen, uit zowel het project, het Kwaliteitsprogramma als eventueel aanvullend vanuit de regio. Deze benadering beslaat een breder gebied dan het tracé en

de directe omgeving om tot een duurzame en toekomstbestendige inpassing te komen; tenminste het gebied dat de Aalke-Binnenpolder, de Aalkeet-Buitenpolder en de Azo tot de aansluiting Vlaardingen beslaat. Dit is tevens een natuurlijke gebiedsafbakening.

Reactie 3

In de Planuitwerkingsfase wordt het ontwerp van de Blankenburgverbinding in detail uitgewerkt. Tegelijkertijd zal onder leiding van de Stadsregio Rotterdam worden gewerkt aan de verdere detaillering van Regionale Inpassingsvisie. De minister zal in overleg met de regionale partijen invulling geven aan de beoogde synergie.

4. Indiener heeft een zienswijze ingediend op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau NWO. Bij brief van 21 april 2011 heeft indiener een schriftelijke beantwoording op deze zienswijze gekregen. In deelrapport A, nota van antwoord is de zienswijze wederom beantwoord, echter deze beantwoording komt niet overeen met de brief. Indiener mist de effecten op de regionale- en overige waterkeringen, de effecten op de ecologische waterkwaliteit en de effecten op de waterhuishouding door aanpassing van het achterliggende wegennet. Indiener verzoekt de nota van antwoord aan te passen op basis van de brief.

Reactie 4.

De zienswijze van indiener is correct ten aanzien van de geconstateerde verschillen. In het vervolgproces (planuitwerkingsfase) wordt nader onderzoek gedaan naar de effecten van de aanleg van de weg op de waterhuishouding. Daarbij zal worden uitgegaan van de uitgebreidere beantwoording in de brief van 21 april 2011.

5. Door realisatie van de Blankenburgtunnel is het nodig om de Azo tussen het knooppunt Blankenburgtunnel/Azo en Vlaardingen te verbreden tot 2 x 3 rijbanen. Het wordt uit de OSV en Plan-MER niet duidelijk welke gevolgen deze verbreding heeft voor de waterhuishouding (kwantitatief en kwalitatief). Indiener verzoekt dit inzichtelijk te maken.

Reactie 5

- Het is juist dat de Azo op dit tracé wordt verbreed naar 2x3 rijbanen.
- Alle waterhuishoudkundige effecten die ontstaan als gevolg van activiteiten die plaatsvinden binnen de afbakening van de Blankenburgverbinding, zullen worden uitgewerkt in het Project-MER die bij het Tracébesluit voor de NWO hoort.
- Indien door een toename van verhard oppervlakte als gevolg van de verbreding, negatieve effecten ontstaan op het waterhuishoudingssysteem, zullen deze overeenkomstig de beleidsuitgangspunten meegenomen worden in de watercompensatieopgave.

6. Het tracé van de variant Krabbeplass-West kruist op een aantal locaties bestaande primaire watergangen die voor de waterkwantiteit en de waterkwaliteit een functie hebben. Deze functies dienen intact te blijven. In de OSV staat dat de functionaliteit van de watergangen die door het tracé worden gekruist in stand blijft. Daarnaast staat er dat in het huidige ontwerp rekening is gehouden met sifons. Sifons voldoen echter niet aan het principe van stand still cq instandhouding van het watersysteem. Een sifon houdt de ecologische functie van de watergangen niet in stand, er ontstaat een verslechtering van het ecologisch functioneren van het watersysteem, wat onacceptabel is. Daarnaast vindt indieneer een sifon niet gewenst vanuit o.a. beheer en onderhoud en toekomstbestendigheid. Indieneer is inmiddels met RWS hierover in gesprek om tot een passende oplossing te komen. Een aquaduct kan daar een belangrijke bijdrage aan leveren. Indieneer hecht er aan dat gekozen wordt voor een integrale systeembenadering die leidt tot een oplossing voor het watersysteem als geheel. Het probleem van de kruisende watergangen mag niet worden gezien als een separaat op te lossen probleem. Indieneer vindt dat een dergelijke integrale oplossing onderdeel is van de scope van het project. Op dit moment is er echter nog geen zicht op een voor alle partijen acceptabele oplossingsrichting. Indieneer verzoekt de tekst aan te passen en aan te geven dat de functionaliteit van de kruisende watergangen behouden blijft, waarbij een oplossing wordt uitgewerkt rekening houdend met o.a. beheer en onderhoud, ecologie/waterkwaliteit en toekomstbestendigheid. Het probleem van de kruisende watergangen mag niet worden gezien als een separaat op te lossen probleem. Inspreker vindt dat een dergelijke integrale oplossing onderdeel is van de scope van het project. Op dit moment is er echter nog geen zicht op een voor alle partijen acceptabele oplossingsrichting. Inspreker verzoekt de tekst aan te passen en aan te geven dat de functionaliteit van de kruisende watergangen behouden blijft, waarbij een oplossing wordt uitgewerkt rekening houdend met o.a. beheer en onderhoud, ecologie/waterkwaliteit en toekomstbestendigheid.

Reactie 6

- De ontwerp structuurvisie gaat uit van het beoordelingscriterium dat het functioneren van het waterhuishoudkundig systeem (i.c. polder / peilvak) in de toekomst gelijk blijft aan de huidige situatie.
- Het toepassen van sifons is om financiële redenen als uitgangspunt gekozen voor de ontwerp structuurvisie. Het is nog niet bekend of deze keuze bij het realisatieontwerp ook de voorkeur krijgt.
- Voor het ecologisch functioneren wordt dat primair beoordeeld aan de hand van de KRW, en de ecologische eisen die voor het watersysteem zijn vastgelegd in beheerplannen (op basis van de EKR-index). Uit dit effectonderzoek zal moeten blijken in welke mate sifons een negatief effect op de beleidsdoelen hebben en of deze effecten compenseerbaar zijn.
- Het effect op beheer en onderhoud en de toekomstbestendigheid zijn criteria die worden toegepast bij het optimaliseren van het ontwerp. Via het proces van de watertoets krijgt de waterbeheerder inspraak in de

maatregelen of voorzieningen die worden getroffen om dit beleidsuitgangspunt te toetsen.

7. De variant Krabbeplass-West is gekozen voor een verdiepte ligging ter hoogte van de Zuidbuurt. Hierbij wordt de Zuidbuurt onderlangs gekruist op een diepte van circa 6 meter beneden maaiveld. Door de verdiepte ligging wordt het bestaande watersysteem doorsneden. Het is op dit moment nog onduidelijk hoe het watersysteem in stand wordt gehouden. Het ontwerp van de weg (diepteligging met overkapping op 2 meter boven maaiveld) kan een belemmering vormen voor de mogelijkheden voor instandhouding van het watersysteem en de migratiemogelijkheden voor waterfauna. Zo lijkt een aquaduct in dat geval onmogelijk. Voor indieneer is het van belang dat het bestaande watersysteem nu en in de toekomst kan blijven functioneren op het gebied van waterkwantiteit en waterkwaliteit. Indieneer verzoekt inzichtelijk te maken hoe dit is gewaarborgd en in dat verband ook te onderzoeken of de weg verder verdiept aangelegd kan worden. Bij een verdere verdieping is het immers wél mogelijk om te kiezen voor verbindingen op maaiveld en een meer natuurlijke inpassing daarvan, zowel voor water (aquaduct) als andere verbindingen. Bij een verdere verdieping is het immers wél mogelijk om te kiezen voor verbindingen op maaiveld en een meer natuurlijke inpassing daarvan, zowel voor water (aquaduct) als andere verbindingen.

Reactie 7

De zienswijze anticipeert op ontwerpkeuzes, die bij de vaststelling van de Rijksstructuurvisie nog niet bekend zijn. In de volgende fase (planuitwerking) wordt de voorkeursvariant nader uitgewerkt. Daarbij worden optimalisaties zoals door de indieneer aangegeven nader onderzocht. Er is ruimte voor het maken van andere keuzes, mits die passen binnen het budget. Bij het optimaliseren van het ontwerp wordt rekening gehouden met het belang van de waterbeheerder, zoals dat in de zienswijze naar voren wordt gebracht. De belangen van de waterbeheerders zijn geborgd via het watertoetsproces.

8. De effectenbeschrijving gaat in op de effecten op de chemische waterkwaliteit, echter het effect op het ecologisch functioneren van het watersysteem mist. Vooral in de Aalkeetpolders is, mede vanuit de Kaderrichtlijn Water, door indieneer flink geïnvesteerd in maatregelen voor vismigratie. Dit is o.a. gedaan omdat deze polders een belangrijke functie hebben als opgroeigebied voor de aal. De realisatie van het tracé kan effect hebben op het ecologisch functioneren van het watersysteem, dat nadelig is voor de waterfauna. Indieneer verzoekt de effecten op het ecologisch functioneren van het watersysteem in beeld te brengen en mitigerende en compenserende maatregelen te beschrijven en daarbij aan te tonen dat de voorgestelde maatregelen ook daadwerkelijk werken. Indieneer hanteert daarbij het standstill-principe uit de Kaderrichtlijn Water.

Reactie 8

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur op alle varianten in beeld gebracht. In de volgende fase, (planuitwerkingsfase), wordt op de natuurlijke waarden toegespit op de variant Blankenburgtunnel Krabbepas west en worden ook de ecologische effecten op watersystemen vanuit de kaderrichtlijn Water beoordeeld. Op basis van de aangetroffen effecten zullen de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen ten opzichte van natuur genomen worden om effecten te voorkomen of te verminderen.

9. *Als gevolg van de aanleg van de Blankenburgtunnel wordt de Rietputten, waarin zich ook een natuurvriendelijke oever bevindt, aangetast. Indiener vindt dat mitigatie en compensatie van de aantasting van het gebied, de natuurwaarden en de natuurvriendelijke oever volledig voor rekening komt van het project.*

Reactie 9

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur op alle varianten in beeld gebracht. In de volgende fase (planuitwerkingfase) wordt bij de effectbeoordeling op de natuurlijke waarden gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgtunnel en worden ook de ecologische effecten op watersystemen vanuit de kaderrichtlijn Water beoordeeld. Op basis van de aangetroffen effecten zullen indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen ten opzichte van natuur genomen worden om effecten te voorkomen of te verminderen. Deze maatregelen komen voor rekening van het project.

10. *De Aalkeetpolders zijn een belangrijk opgroei gebied voor de aal of paling. De aal is in de Flora- en faunawet aangewezen als beschermde inheemse diersoort. In de rapportage over de natuureffecten (onderdeel van het Plan-MER NWO) is de aal nergens als zodanig opgenomen. Indiener verzoekt de aal mee te nemen in de effectenbeschrijving.*

Reactie 10

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur van alle varianten in beeld gebracht. In de natuurrapportage zijn alleen de strenge beschermde soorten van tabel 2 of 3 van Flora- en faunawet en de Rode lijst soorten genoemd. De algemeen beschermde soorten zoals de aal worden niet genoemd, maar er wordt wel daarmee rekening gehouden in het kader van de zorgplicht. In het veldonderzoek dat in het kader van de planuitwerkingsfase plaatsvindt, zal ook nader gekeken worden naar de effecten op algemene soorten zoals de aal.

11. *Het Plan-MER beschrijft de effecten van zetting van de bodem. In de Aalkeetpolders is dit vanwege de venige ondergrond een aandachtspunt (circa 1 cm bodemdaling per jaar). Zetting van de ondergrond heeft ook een effect op het watersysteem (waterpeilen*

periodiek bijstellen). Wanneer er een vaste constructie wordt aangebracht in een zettinggevoelig gebied kan dit op termijn knelpunten opleveren voor het watersysteem. Indiener verzoekt deze effecten op basis van de levensduur van het tracé (50-100 jaar), alsnog te beschrijven in de effectenanalyse.

Reactie 11

Dit aspect is voor keuze van de uit te werken variant niet bepalend. Het is wèl van belang in de planuitwerkingsfase. In die fase zal aan genoemd aspect nadere aandacht worden besteed.

12. *De aanleg van de kantdijk heeft, gezien de kwaliteit van de ondergrond, naar verwachting sterke effecten op de (zetting van) de bodem en daarmee op het watersysteem. Dit geldt niet alleen voor de definitieve situatie maar juist ook tijdens de aanleg. Indiener verzoekt dit aspect uitvoerig te behandelen in het OTB-MER.*

Reactie 12

Overeenkomstig het verzoek van de indiener wordt de inhoud van haar zienswijze bij de planuitwerkingsfase betrokken.

13. *Effecten op het grondwater kunnen zowel tijdens de aanleg- als tijdens de permanente fase optreden. Vooral in de Aalkeetpolders is vanwege de venige ondergrond en de bodemdaling, het gebied extra kwetsbaar voor veranderende grondwaterstanden. Hierdoor geldt in het algemeen dat effecten op het grondwater voorkomen moeten worden in plaats van beperkt. Indiener vindt bij realisatie van het tracé het volgende niet toelaatbaar:*

- wijzigingen in het huidige regime van grondwaterstanden
- permanente grondwateronttrekking in de eindsituatie
- toename van zoute kwel
- negatieve effecten op de kwaliteit van het ondiepe en diepe grondwater
- negatieve effecten op de grondwaterstroming door barrièrewerking.

In het OTB-MER toetst indiener of aan bovenstaande eisen wordt voldaan. In de optiek van indiener kan hier alleen aan worden voldaan door gebruik te maken van een gesloten bak ter plaatse van de verdiepte ligging. Voorafgaand aan de aanbesteding dient duidelijkheid te zijn over het type constructie dat wordt gekozen. Tot slot wijst indiener erop dat in de toekomst de grondwateronttrekking van DSM mogelijk zal worden stopgezet. Het ontwerp van het tracé dient hierop te anticiperen.

Reactie 13

De effecten op het grondwater vallen binnen de afbakening van het effectonderzoek naar de waterhuishouding voor het Ontwerp-Tracébesluit in de planuitwerkingsfase. De eventuele negatieve effecten zullen dan ook op gelijke wijze getoetst en beoordeeld worden aan de relevante wettelijke en beleidsuitgangspunten. Maatregelen die dienen ter voorkoming, compensatie of mitigatie van negatieve effecten, die bij de effectanalyse en juridische toets naar

voren komen, zullen worden toegepast op het ontwerp. Externe ontwikkelingen die invloed hebben op de aard en ernst van effecten in de toekomst, zoals de genoemde onttrekking bij DSM, worden meegenomen in de effectstudie. De initiatiefnemer zal een en ander in samenwerking met de indiener vorm en inhoud geven.

14. *In de zienswijze op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft indiener verzocht om - naast de effecten op de primaire waterkering - ook de effecten op de regionale- en overige waterkeringen (boezem- en polderkaden) te beschrijven. Hoewel in de reactie van 21 april 2011 hierop positief is gereageerd, is dit niet aan bod gekomen in de OSV en Plan-MER. Indiener verzoekt de effecten op de regionale- en overige waterkeringen alsnog te beschrijven.*

Reactie 14

Daar waar het ontwerp invloed heeft op het functioneren van waterstaatswerken met een veiligheidsfunctie, zal een effectanalyse uitgevoerd worden. Dit geldt dan ook voor regionale en overige waterkeringen. Dit uitgangspunt wordt bevestigd in de reactie van de minister op de inspraak van het Hoogheemraadschap Delfland. Effecten op de veiligheid van de regionale waterkeringen worden in de planuitwerkingsfase ook getoetst in het Project-MER voor het (O)TB.

15. *Bij een verdiepte ligging van de weg, is de weg het laagst gelegen punt van de polder. Hierdoor kan in geval van een calamiteit, mogelijk een risico ontstaan op overstroming van de weg. Indiener benadrukt dat RWS zelf verantwoordelijk is voor het afdekken van dit risico.*

Reactie 15

Rijkswaterstaat (of een door haar gecontracteerde uitvoeringsorganisatie) is als beheerder verantwoordelijk voor de weg.

16. *Het beoogde tracé ligt gedeeltelijk over de Krabbeplass. De Krabbeplass is door de provincie aangewezen als prioritair zwemwater (Europese zwemwaterrichtlijn). De zwemwaterkwaliteit van de Krabbeplass is onderwerp van gesprek tussen indiener, de gemeente Vlaardingen en het recreatieschap. In het kader van het Kwaliteitsprogramma wordt onderzoek gedaan naar mogelijkheden om de Krabbeplass als zwemwaterlocatie te kunnen behouden, waarbij uiteraard ook de provincie een besluitvormende rol speelt. Indiener verzoekt om met de uitkomsten van dit onderzoek rekening te houden.*

Reactie 16

De functie zwemwater is één van de afgeleide watergebruikfuncties die in de effectenstudie onderzocht worden en in het kader van het watertoetsproces met de waterbeheerders wordt besproken. Voor de NWO geldt als uitgangspunt dat bij de beoordeling van de effecten en het optimaliseren van het ontwerp geen verslechtering optreedt ten opzichte van

de huidige situatie. Voor het project NWO betekent dit dat vooral wordt gekeken naar effecten op de waterkwaliteit als gevolg van afstromend wegwater en dat maatregelen erop gericht zullen zijn dat het afstromend water voldoet aan de lozingsseis uit de wet.

In de Project-MER en het Ontwerp-Tracébesluit voor de NWO worden alleen de effecten onderzocht en beoordeeld die worden beschreven in wetgeving en vastgestelde beleidskaders. Initiatieven van derden die inhouden dat maatregelen worden getroffen om de actuele zwemwatersituatie te verbeteren (en binnen de invloedssfeer van de effectenstudie van de NWO voorkomen) kunnen daarom eventueel alleen als raakvlakproject betrokken worden in het project NWO.

Deze effecten horen daarom in eerste instantie niet tot het directe onderzoeksdomein van de NWO-effectenstudie. Indien door de Stadsregio wordt besloten dat het verbeteren van de zwemwaterkwaliteit één van de maatregelen is die in het kader van de bovenwettelijke inpassingsmaatregelen dient te worden uitgevoerd, dan zal het project NWO hiermee vanzelfsprekend rekening proberen te houden, maar deze maatregelen zullen niet worden meegenomen in het Project-MER en het (O)TB. Voor de procedures en de realisatie van maatregelen van het Kwaliteitsprogramma wordt uitgegaan van de afspraken die zijn gemaakt tussen de minister en de Stadsregio.

17. *OSV pagina 57. In de tekst staat "volgens het vigerend beleid van Rijkswaterstaat en de waterschappen wordt een kanteldijk of ringdijk aangelegd". Deze tekst is niet volledig. Indiener heeft inderdaad voorkeur voor oplossingen in grond, omdat die beter te inspecteren, toetsen en uit te breiden zijn dan harde constructies. Echter het beleid sluit harde constructies en beweegbare keringen niet uit, mits de veiligheid gewaarborgd is. Deze opmerking is ook op het Plan-MER van toepassing.*

Reactie 17

Deze opmerking kan worden overgenomen. De functionele eis (handhaven veiligheidsniveau) is hier relevant, en niet de oplossingsrichting.

18. *Indiener heeft de volgende opmerkingen bij het Plan-MER NWO, deelrapport E Effectenbeschrijving paragraaf 9.3 'Bestaande situatie en autonome ontwikkeling'*

- pagina 65. Er is aangegeven dat de Boonervliet zich ten Oosten van het plangebied bevindt. Dit moet ten Westen zijn.
- pagina 65. Er is aangegeven dat in de Aalkeetbinnen- en -buitenpolder een ander waterpeil wordt gehandhaafd. Hierbij is het van belang om te weten dat de Aalkeet-Buitenpolder -ter hoogte van het tracé Krabbeplass-West- uit twee peilvakken bestaat. Hierdoor kruist het wegtracé drie peilvakken in plaats van twee.
- pagina 66. Er is opgenomen dat in de Krabbeplass 'gedurende een groot deel van het jaar er een te hoge concentratie blauwalg in het

water zit'. Deze tekst is onjuist. Het komt voor dat er gedurende het zwemseizoen (mei t/m september) perioden zijn met een te hoge concentratie aan blauwalgen in het water. Dit is echter nooit gedurende een groot deel van het jaar. Indiener verzoekt de tekst te nuanceren.

- pagina 66. In de tekst is aangegeven dat Delfland voor het kruisen van de Maasdijk hetzelfde beleid hanteert als voor het kruisen van de Delflandsedijk. Dit is onjuist vanwege de verschillen in status van de waterkeringen.

Reactie 18

De indiener heeft gelijk. De becommentarieerde teksten zullen in de Rijksstructuurvisie worden aangepast.

19. Indiener heeft de volgende opmerkingen bij het Plan-MER NWO, paragraaf 9.4. kader 'Tijdelijke effecten':

Pagina 67: Hier is aangegeven dat grondwateronttrekkingen tijdens de bouwfase kunnen leiden tot grondwaterstanddalingen in de omgeving. O.a. vanwege historische bebouwing, infrastructuur en de Delflandsedijk zijn grondwaterstanddalingen niet toegestaan. Indiener verzoekt in de tekst aan te geven dat grondwaterstanddalingen niet mogen voorkomen.

Reactie 19

In de ontwerp-structuurvisie wordt aangegeven dat tijdelijke bemaling nodig is om de bouw mogelijk te maken. Ook wordt hierin aangenomen dat het eventuele effect van grondwaterdaling in de omgeving gemitigeerd dient te worden, en dat ook tijdelijke effecten op de grondwaterpiegel voorkomen dienen te worden. Dit aspect zal bij het bepalen van de wijze van aanleg de noodzakelijke aandacht krijgen.

In de MER voor het (O)TB wordt het mogelijke negatieve effect op het grondwater als gevolg van tijdelijke bemalingen nader onderzocht. Uitgangspunt is en blijft dat de tijdelijke effecten tot een minimum beperkt zullen moeten worden en dat permanente effecten niet mogen voorkomen.

20. Indiener heeft de volgende opmerkingen bij het Plan-MER NWO, paragraaf 9.8. 'Effect op (oppervlakte)waterkwaliteit' pagina 69. In de tekst is aangegeven dat de Krabbeplass een KRW waterlichaam is. Dit is onjuist, het betreft een zwemwaterlocatie.

Reactie 20

Deze opmerking is correct. De Krabbeplass is geen KRW-waterlichaam.

21. Indiener merkt op bij het Plan-MER NWO, deelrapport E effectenbeschrijving, bijlage A: Kaarten Parallel aan de Delflandsedijk ligt een rioolpersleiding. Deze is echter niet op de kaart met kabels- en leidingen weergegeven. Indiener verzoekt deze leiding alsnog op te nemen.

Reactie 21

De kaart in bijlage A (nr. 9.3) is geen kaart waarop alle kabels en leidingen zijn vermeld. De rioolpersleiding die parallel loopt aan de Delflandse dijk is bij de minister bekend.

22. Effectrapport landtunnel, paragraaf 3.5. 'Bodem en water', pagina 18. Hier wordt de conclusie getrokken dat 'de effecten op bodem en water vergelijkbaar zijn in een situatie met en zonder landtunnel'. Het is indiener onbekend op basis waarvan deze conclusie is getrokken. Daarnaast lijkt het indiener onwaarschijnlijk dat de effecten vergelijkbaar zijn. Dit komt vooral omdat een weg die op maaiveld ligt makkelijker inpasbaar is in de waterhuishouding dan een verdiepte liggende weg. Indiener verzoekt dit punt nader te beoordelen.

Reactie 22

Deze zinsnede is inderdaad verwarrend. Overigens wordt in de 2e en 3e alinea van die genoemde paragraaf wél ingegaan op het verschil in effect op bodem en water tussen een verdiepte en niet verdiepte tunnel. Daarnaast wordt hierbij verwezen.

Zienswijze 48

1. Het project is vooral gebaseerd op de aanname dat de Beneluxtunnel vast loopt bij een grote groei van de economie en bij het weer opleven van het autoverkeer. De laatste jaren is er een dalende trend zichtbaar in het autoverkeer. Daarnaast vindt indiener dat er geen maatregelen voorzien zijn tegen het vastlopen van de A20 en het Kethelplein door de aanleg van de Blankenburgtunnel. Deze constatering geven indiener de angst dat er een tunnel van ruim een miljard wordt aangelegd, die het verkeersprobleem in Rijnmond alleen maar complexer maakt en de leefomgeving ten westen van Schiedam ernstig aantast. Daarnaast blijkt uit de studies dat naast de Blankenburgtunnel straks ook de Oranjetunnel wordt aangelegd, omdat die tunnel de belangen van de haven en het Westland beter dient dan de Blankenburgtunnel.

Reactie 1

Naast de bereikbaarheidsdoelstelling om de Beneluxcorridor te verbeteren is er ook aandacht voor bereikbaarheid van het Haven Industrieel Complex, de Greenport Westland en de A4 als centrale as in de Randstad. De aanleg van een Blankenburgtunnel draagt hier het best aan bij. Een belangrijk deel van het verkeer verschuift van de Beneluxcorridor naar de A20 via de Blankenburgverbinding. De intensiteit op de A20 neemt inderdaad fors toe bij aanleg van een Blankenburgtunnel. Om dit extra verkeer op te vangen wordt de A20 tussen de Blankenburgtunnel en de afrit Vlaardingen Centrum verbreed met één rijstrook in beide richtingen. Mogelijkheden om op de A20 bij Schiedam verkeersmaatregelen te nemen zijn er niet. Dergelijke verkeersmaatregelen maken dan ook geen onderdeel uit van de scope van dit project. Het realiseren van een Oranjetunnel naast de Blankenburgtunnel is niet aan de orde.

2. *Indiener vindt dat de leefomgeving van Vlaardingen en Maassluis onaanvaardbaar zwaar wordt aangetast. Vlaardingen wordt ingeklemd tussen drie snelwegen (A4, A20 en de Blankenburgtunnel) en de industrie van de haven. In de studies van de NWO worden deze consequenties wel geconstateerd, maar voor kennisgeving aangenomen. De aantasting van de leefomgeving is niet alleen een milieu-issuë, maar heeft ook economische consequenties: de waarde van woningen zal sterk dalen, kapitaalcrachtige inwoners zullen hun heil in andere gemeentes zoeken waardoor de gemiddelde koopkracht zal afnemen.*

Reactie 2

In de afweging van belangen voor dit project als wezenlijk voor de Rotterdamse Haven, Westland, en A4 corridor is gekozen om de gevolgen voor de kwaliteit van leefomgeving voor de inwoners van Maassluis en Vlaardingen zo veel mogelijk via maatregelen te ondervangen. In de planuitwerkingsfase worden de maatregelen voor geluid, luchtkwaliteit en natuur verder uitgewerkt.

3. *Volgens indiener zullen de tuinders in het Westland niet blij zijn met een tunnel die de A20 op slot zet en ervoor zorgt dat de Greenport nog geïsoleerder komt te staan van de rest van Nederland.*

Reactie 3

Hoewel de Blankenburgtunnel tot meer verkeer leidt op de A20 is de verwachting niet dat de A20 'op slot' wordt gezet. De extra capaciteit op de A20 zal dit extra verkeer opvangen. Daarbij zorgt een Blankenburgverbinding voor een extra oeverkruising waardoor de bereikbaarheid van het Westland juist wordt verbeterd, o.a. doordat ook de routes via de (dan verbrede) A15 veel beter bereikbaar worden.

4. *Door het nieuwe verkeersplein in de A20 wordt het gebied waar indiener graag doorheen fietst uiteengereten. Frisse lucht en relatieve rust verdwijnen, stank en herrie komt ervoor terug. Alleen een rondje in de Broekpolder blijft over.*

Reactie 4

In de planuitwerkingsfase zullen ook de effecten op recreatieve (fiets-)routes in beeld gebracht en wordt er naar gestreefd om de verbindingen functioneel in stand te houden, hetgeen overigens niet wil zeggen dat alle verbindingen langs dezelfde route blijven lopen. Door de verdiepte aanleg van de Aalkeettunnel kan het open karakter van Midden-Delfland per fiets nog steeds beleefd worden.

5. *De verbreding van de A20 betekent dat naast de Westwijk in Vlaardingen ook de wijken Ambacht en Holy worden belast met extra uitstoot en geluidsoverlast door autoverkeer. Indiener vindt het beschamend dat de ene na de andere snelweg door Nederland wordt aangelegd.*

Reactie 5

In de planuitwerkingsfase wordt een uitgebreid akoestisch onderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek wordt inzicht gegeven in de geluidmaatregelen die mogelijk moeten worden getroffen. Voor de bestaande wegen geldt dat de wettelijk vastgestelde geluidproductieplafonds (per 1 juli 2012 langs alle rijkswegen) niet mogen overschreden. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, wat zorg draagt dat overal in Nederland tijdig en blijvend aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan.

6. *Indiener vindt het een schande dat een project als dit eerst controversieel wordt verklaard in de Tweede Kamer, vervolgens in het regeerakkoord als uitkomst van de onderhandelingen tussen VVD en PvdA wordt neergezet en tot slot als hamerstuk wordt behandeld in de (commissie I&M van de) Tweede Kamer. Dit maakt de politiek volkomen ongeloofwaardig. Alle belangrijke beslissingen zijn genomen door mensen op strategisch posities, zonder acht te slaan op welke belangen nu echt doorslaggevend zijn in het gebied. Op geen enkele informatie- of participatie-avond is uitgelegd hoe de vork nou werkelijk in de steel steekt. Tijdens de participatie-avonden werd burgers duidelijk gemaakt dat zij geen keuze moesten maken, maar onbevangen naar mogelijkheden en onmogelijkheden van zowel de Blankenburgtunnel als de Oranjetunnel moesten kijken. Op basis van de verkeersanalyses waar burgers geen invloed op konden uitoefenen was volgens indiener al lang de conclusie voor de Blankenburgtunnel getrokken. Volgens indiener gaat de vergelijking tussen de twee tunnels volledig scheef: een zesbaansnelweg wordt vergeleken met een vierbaans-autoweg; een ruime aansluiting op zuid bij Rozenburg wordt vergeleken met een moeilijke, krappe aansluiting over havenbedrijfterreinen met leidingen in de Europoort.*

Reactie 6

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. 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 kansrijke varianten van een NWO.

Zienswijze 49

1. *Ondanks zijn bezwaren tegen de Blankenburgtunnel heeft indiener in zijn zienswijze voor de notitie "Reikwijdte en detailniveau NWO" aangegeven mee te werken om tot een breed gedragen bestuurlijke voorkeursbeslissing te komen onder voorwaarde dat er sprake is van een volledige én gelijkwaardige vergelijking tussen de alternatieve tunnelvarianten. Zijn eerdere zienswijze voor de Blankenburgtunnel, variant Krabbeplass-West, blijft onverminderd van kracht. De bestaande zienswijze sluit hierop aan. Indiener neemt deel aan het stadsregionale overleg om te komen tot een stadsregionaal*

bestuursdocument voor de invulling van de regionale inpassingsvisie voor het budget van € 25 miljoen (motie Kuiken). Het is onduidelijk wat wel of niet tot de scope van het project behoort doordat kwesties nog niet heel concreet zijn uitgewerkt/aangeduid. Indiener verzoekt voor de vaststelling van de SV helderheid te geven over de voorzieningen/maatregelen welke binnen de scope vallen. Dit om het proces van de stadsregionale inpassingsvisie optimaal te kunnen laten aansluiten. Indiener is van mening dat de € 25 miljoen primair op de noordoever van de Nieuwe Waterweg ingezet moet worden. Het Midden- Delflandgebied is van grote waarde voor de regio en draagt in grote mate bij aan het vestigingsklimaat in Vlaardingen en Maassluis en de regio Rotterdam - Den Haag.

Reactie 1

Door vaststelling van de Rijksstructuurvisie wordt de scope in algemene termen vastgesteld. In de Planuitwerkingsfase wordt het ontwerp van de Blankenburgverbinding verder in detail uitgewerkt. In de Verkenningsfase heeft de minister intensief samen gewerkt met de regionale partijen, waaronder de indiener. De minister heeft de wens deze samenwerking in de vervolgfase te continueren en daarmee tot synergie te komen.

2. De begrenzing van het studiegebied in de Plan-MER Rotterdam Vooruit is niet meer correct. Voor de berekeningen in dit Plan-MER is de A13/A16 als gerealiseerd verondersteld, maar er is echter nog geen voorkeursbesluit over dit tracé genomen, noch is er een planning en derhalve onvoldoende zicht op realisatie in 2020. Daarentegen is volgens planning in 2021 de Blankenburgtunnel, tracé Krabbeplass-West gerealiseerd. Door in 2020 uit te gaan van wel een A13/A16 en niet van een NWO is de verkeersproblematiek (verwachte knelpunten in 2020) onjuist in kaart gebracht. Als gevolg van het niet realiseren van de A13/A16 én de aanleg van de Blankenburgtunnel ontstaat één groot knelpunt op de A20 tussen Kethelplein en Terbregseplein. Indiener verzoekt in de doorrekeningen van de verkeersproblematiek van de Plan-MER Rotterdam Vooruit de A13/A16 te schrappen en de Blankenburgtunnel op te nemen en daarmee de onderzoeken opnieuw uit te voeren.

Reactie 2

Daarmee is de situatie gelijk aan het uitgangspunt voor het Plan-MER Rotterdam Vooruit. Voor de A13/A16 is recent een standpunt naar de Tweede Kamer gezonden. De lijst van prioritaire maatregelen blijft onveranderd.

3. In de ontwerpvisie komt duidelijk naar voren dat de N/A24 verbinding tussen de A20 en de A16 geen of onvoldoende oplossend vermogen heeft voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. De nadelen van deze verbinding (forse inbreuk/permanente beschadiging van het Midden-Delflandgebied) worden in de rapportage eveneens duidelijk omschreven. Indiener herhaalt hierbij zijn eerder geuite wens om de N/A24 geen deel meer uit te laten maken van andere ruimtelijke plannen.

Reactie 3

Voor de nieuwe verbindingen Westflank, waaronder de A24 (verbinding tussen de Blankenburgverbinding en de A13) geldt dat ze op verschillende thema's op hoofdlijnen zijn beoordeeld. Uit de verkeerskundige studie, behorende bij de Ontwerp-Rijksstructuurvisie is gebleken dat de realisatie van een A24 niet doelmatig is voor het oplossen van de regionale verkeersproblematiek. Daarbij leidt een dergelijke verbinding tot meer druk op de A13 bij Overschie. Dit is een ongewenst effect. Dit is voor het project NWO een gegeven waar in de vormgeving vanuit wordt gegaan. Dit betekent bijvoorbeeld dat bij het ontwerpen van het knooppunt Blankenburg / verbinding A20 geen rekening wordt gehouden met een in de toekomst mogelijke A24.

4. Voor de verschillende prognoses is uitgegaan van twee economische scenario's, het Global Economy (GE) scenario, met een hoge bevolkingsgroei en werkgelegenheid en een Regional Communities (RC) scenario met een lagere bevolkingsgroei en werkgelegenheid. In de Ontwerpvisie wordt over de effecten van deze scenario's op de verkeersbelastingen het volgende gesteld: "Recente analyses en tellingen geven aan dat er nog steeds sprake is van een aanzienlijke groei (met op de Beneluxcorridor hoge groeipercentages van circa 2-2,5% per jaar), waarbij op een aantal wegvakken de RC-prognoses voor 2030 al zijn gehaald dan wel dicht worden genaderd. De conclusie is dat de in 2009 opgestelde problemanalyses anno 2013 ook onverminderd gelden en dat de in het kader van het BO-MIRT gemaakte afspraken en voorgestelde maatregelen hard nodig zijn om de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio te verbeteren." Deze ontwikkelingen zijn uitermate zorgwekkend. Het is waarschijnlijk niet ondenkbaar dat het GE-scenario niet meer als het 'hoge' maar als het meest realistische scenario moet worden beschouwd waardoor eerder getrokken conclusies moeten worden bijgesteld. Indiener pleit ervoor in dit kader het meest realistische scenario te hanteren.

Reactie 4

In verkenningen wordt op advies van het Centraal Planbureau gewerkt met het uitwerken van twee scenario's zodat inzichtelijk wordt gemaakt wat in een hoog en laag economisch groeiscenario de effecten zijn. In de planuitwerking wordt voor het nemen van mitigerende maatregelen om de externe effecten te beperken gewerkt met het hoge economische groeiscenario.

5. (Lijkt op 58-15.) Het Kethelplein blijft indiener grote zorgen baren. In bijlage F van het deelrapport D zijn de onderzoeksresultaten van de verkeersbelastingen van het Kethelplein beschreven. De conclusies van dit onderzoek luiden dat in het (lage) RC-scenario er geen ernstige problemen zijn te verwachten op de A20 en het Kethelplein. In dit onderzoek zijn echter de effecten van tol in de Blankenburgtunnel (10 tot 15% hogere belasting Beneluxcorridor) niet meegerekend. In het onderzoek is het deel van de A20 West-Oost, tussen de afslag naar de A4-zuid (Beneluxtunnel) en de afslag naar de A4-noord, buiten beschouwing gelaten. De I/C-klasse

van dit deel van het plein is in beide scenario's > 1 (donker rood), wat structurele filevorming oplevert. Deze effecten zullen nog sterker worden door het heffen van tol in de Blankenburgtunnel en de verwachting dat de verkeersbelastingen uit de RC-scenario's al in 2013 of kort daarna zullen worden gehaald.

Zoals uit het Plan-MER blijkt zijn er knelpunten in de doorstroming rondom het Kethelplein, met name op de trajecten aansluiting Vlaardingen (9) - Kethelplein en Kethelplein - aansluiting Schiedam Centrum. In het Plan-MER wordt er nog geen afdoende oplossing voor aangedragen. Indiener verzoekt om zo snel mogelijk inzicht te verschaffen in afdoende oplossingen voor deze knelpunten en tevens toe te zeggen dat de oplossing van de knelpunten binnen de scope van het project van realisatie van de Blankenburgtunnel valt.

Reactie 5

In de planuitwerkingsfase zal worden bezien of door optimalisatie van het wegontwerp de doorstroming op het Kethelplein bevorderd kan worden.

6. Bij de verbreding van de A20-oost is aangegeven dat de situatie zodanig gaat verslechteren dat hier structureel niet aan de streefwaarden voor betrouwbaarheid en reistijd kan worden voldaan. Dat geldt niet alleen voor dit traject, al in de Nota Mobiliteit is onderkend dat op de A20 tussen de knooppunten Kethelplein - Kleinpolderplein - Terbrugseplein de streefwaarden voor betrouwbaarheid en reistijd niet worden gehaald. Indiener verzoekt ook voor dit traject naar structurele oplossingen te zoeken en daarvan op de hoogte te worden gesteld.

Reactie 6

In de planuitwerkingsfase zal worden bezien of door optimalisatie van het wegontwerp de doorstroming op de A20 tot op het Kethelplein bevorderd kan worden.

7. In het Plan-MER Rotterdam Vooruit op pagina 18 figuur 1.1 staat de relatie tussen de OSV en het Plan-MER Rotterdam Vooruit, waarbij er voor de achtergrond documenten van Rotterdam Vooruit verwezen wordt naar de website www.rotterdamvooruit.nl. Geen enkel document van die website is toegevoegd aan de set ter inzage gelegde documenten (CPP website) voor deze Ontwerp-Rijksstructuurvisie. Indiener vindt dat het dan ook niet zo kan zijn dat enig document van de website www.rotterdamvooruit.nl onderdeel uitmaakt van deze Ontwerp-Rijksstructuurvisie.

Reactie 7

De website van Rotterdam Vooruit vormt geen onderdeel van de ontwerp-structuurvisie. Op deze website staat een aantal documenten voor achtergrondinformatie. De ontwerp-structuurvisie, het Plan-MER en het rapport maatregelen en verkeersanalyses hebben ter inzage gelegen.

8. In het Plan-MER Rotterdam Vooruit wordt voor de beoordeling van de maatregelen op de bereikbaarheidscriteria verwezen naar de verkeersanalyse. In "Maatregelen en verkeersanalyse" (rapport 3)

staat echter geen beoordeling; daarin staan alleen resultaten op zeer abstract niveau (voertuigkilometers in gehele beschouwde gebied en wegvakintensiteiten van motorvoertuig incl. vrachtverkeer en van sec vrachtverkeer). Er is totaal niets terug te vinden van het beoordelingskader zoals dat in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Rotterdam Vooruit is opgenomen. Voorbeeld: bereikbaarheid haven (via de weg) met als parameters de betrouwbaarheidsparameter conform de Nota Mobiliteit en reistijdstreefwaarden. In het rapport 3 wordt niet gerept over de betrouwbaarheid of reistijden, noch worden resultaten getoond. Dat is het minimale wat nodig is om de bereikbaarheidscriteria te kunnen beoordelen. Indiener verzoekt het rapport "Maatregelen en verkeersanalyse" aan te vullen en een ieder in de gelegenheid te stellen alsnog hiervan kennis te nemen en hierop zienswijzen te kunnen indienen.

Reactie 8

In hoofdstuk 6 zijn de effecten beschreven. Zie verder ook de factsheets. Verder zijn de effecten beoordeeld en met een kleurenplaat is inzichtelijk gemaakt of ze neutraal, positief of negatief scoren.

9. Indiener heeft zich van het begin af aan uitgesproken voor de Oranjetunnel als meest robuuste extra oeververbinding. Verkeerskundig biedt de Oranjetunnel structureel de beste versterking voor de havens, de metropoolregio Rotterdam- Den Haag én voor de verkeerscirculatie rond Rotterdam. Indiener betreurt de voorkeur voor de Blankenburgtunnel. De Aalkeettunnel (landtunnel met een lengte van 600 meter) en extra € 25 miljoen voor het ontwikkelen en uitvoeren van een inpassingsvisie maakt voor indiener de voorkeur niet beter acceptabel.

Reactie 9

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. Uit de Verkeersstudie (Deelrapport D) blijkt -anders dan indiener stelt - dat de Blankenburgverbinding verkeerskundig een betere oplossing biedt dan de Oranjetverbinding.

10. Het is essentieel in dit dichtbevolkte en economisch belangrijke gebied de leefbaarheid op peil te houden en te investeren in een duurzame inrichting van de regio, ofwel de Oranjetunnel. Het Blankenburgtracé tast het kwetsbare Midden-Delflandgebied aan waar decennia lang alle inzet en investeringen juist erop gericht zijn geweest om het cultuurhistorisch waardevol gebied te koesteren (de Reconstructiewet Midden-Delfland en recentelijk de kwaliteitsbewaking binnen de Hof van Delfland). De aanleg van het Blankenburgtracé staat haaks op deze ambitie. Ook de leefkwaliteit in de Westwijk komt onder druk te staan. In de OSV staat dat parallel aan de planontwikkeling, de regio de regie neemt voor het opstellen van een inpassingsvisie waarvoor maximaal 25 miljoen euro is gereserveerd. Indiener interpreteert de motie Kuiken naar een opmaat voor een gebiedsgerichte aanpak waarvoor draagvlak is bij alle betrokken partijen t.w. de stadsregio, uw projectorganisatie, natuurorganisaties, het hoogheemraadschap Delfland, de provincie en aanliggende gemeenten. In deze gebiedsgerichte aanpak is inbegrepen o.a. verbetering van de waterkwaliteit van de

Krabbeplas, de transformatie naar een stadspark in een landelijke setting en verbetering van de infrastructuur van westelijk Vlaardingen.

Reactie 10

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. In juni 2013 heeft de Stadsregio Rotterdam in een brief aan de minister het voorstel voor de regionale inpassingsvisie gepresenteerd. De visie formuleert op hoofdlijnen hoe de regio de € 25 miljoen (inclusief btw) wil besteden. Onderwerpen zijn onder andere het beperken van geluidshinder voor Rozenburg en Vlaardingen en opwaarderen van de groene recreatiegebieden op beide oevers. Het betreft hier een voorstel op hoofdlijnen. De verdere uitwerking van de inpassingsvisie zal parallel aan de planuitwerking plaatsvinden.

11. *In vergelijking met de Oranjetunnel-varianten blijkt in de OSV dat alle Blankenburgtracévarianten een veel grotere negatieve impact hebben op het landschap. Indien er verwacht wordt dat het tracé zorgvuldig en met respect voor het eeuwenoude cultuurhistorisch landschap wordt ingepast. Het Midden-Delflandgebied is één van de provinciale landschappen en voorziet in de sterke recreatieve behoefte van de stedelingen in de metropoolregio Rotterdam-Den Haag. Indien er wordt gevonden dat de tunnel 1,0- 2,0 meter boven maaiveld komt te liggen waarmee de kernwaarde van dit landschap, namelijk openheid en de vergezichten over de polder, wordt aangetast. De consequentie is dat eeuwenoude structuren teniet worden gedaan. De toezegging van een landschappelijke inpassing, leidt ondanks de forse investering, niet tot positief resultaat. Indien er wordt gevonden dat de voorgestelde inpassing onvoldoende voldoet aan de gedane toezegging en verzoekt de Aalkeettunnel verder te laten zakken zodat de top daarvan niet hoger dan het maaiveld komt te liggen. In aanmerking moet worden genomen dat de komende honderd jaar het maaiveld door inklinking gemiddeld ca. 1 meter daalt.*

Reactie 11

Door de verdiepte ligging en de overkapping zal de openheid van het landschap minder worden aangetast. Er blijft wel sprake van een zekere aantasting van de openheid van het landschap, omdat de landtunnel als een glooiing in het landschap zichtbaar zal zijn. In de volgende fase (planuitwerkingsfase) wordt de voorkeursvariant nader uitgewerkt. Daarbij worden optimalisaties bezien, indien deze niet leiden tot meerkosten. Deze zienswijze wordt hierbij betrokken.

12. *De tunnelmond van de Blankenburgtunnel op de noordoever doorsnijdt het aangelegde Oeverbos. Verlenging van de Blankenburgtunnel op de noordoever behoort in relatie tot de afstand van de aan te leggen Aalkeettunnel niet tot de mogelijkheden. Indien er wordt gevonden oplossingen voor herstel van de bestaande fietsverbindingen en het wegverkeer van de Maassluis-sedijk die bijdragen aan het behoud c.q. verbetering van dit bos.*

Reactie 12

In de volgende fase (planuitwerking) wordt de voorkeursvariant nader uitgewerkt. Daarbij worden optimalisaties bezien, aansluitend bij de projectdoelstellingen en passend binnen de financiële kaders. De ingebrachte zienswijzen inzake het ontwerp van de Blankenburgverbinding worden hierbij betrokken. Hierbij wordt de inpassing van de tunnelmond in het Oeverbos gedetailleerd uitgewerkt. De bestaande verbindingen voor fiets en auto blijven in principe in stand, mogelijkerwijs op een andere locatie. Overleg hierover met indiener zal deel uitmaken van het vervolgproces.

13. *Het landelijke groengebied westelijk van de stedelijke bebouwing van Vlaardingen wordt geheel omsloten door wegen. Hierdoor wordt het open landelijk karakter van het gebied noordelijk van de spoorlijn Hoekse lijn aanzienlijk aangetast. Door het tracé transformeert het Krabbeplas-gebied naar een gebied met een meer stadsparkachtige sfeer met een landelijk karakter. Dit gebied kan daarbij in de toekomst een grotere regionale recreatieve waarde opleveren. Indien er wordt gevonden dat maatregelen welke bijdragen aan deze transformatie binnen de scope van het project moeten worden genomen c.q. onderdeel zijn van de synergie die in de brief van 18 januari jl. aan de stadsregio Rotterdam is aangegeven.*

Reactie 13

De toekomstige ontwikkeling van het gebied tussen de bebouwde kom van Vlaardingen en de Blankenburgverbinding is geen onderdeel van de scope van het project Nieuwe Westelijke Oeververbinding, maar valt onder het kwaliteitsprogramma van de Stadsregio Vlaardingen. De minister en de regionale partners werken samen op de raakvlakken van beide projecten.

14. *Aangegeven wordt dat het ontwerpbesluit voor de NWO in overeenstemming is met het regeerakkoord 2013. In het regeerakkoord is de volgende tekst opgenomen: "Projecten met een gunstige maatschappelijke baten/kostenverhouding voeren we volgens plan uit. Dit geldt onder meer voor de aanleg van de Blankenburgtunnel. Knelpunten in het aansluitende wegennet worden gelijktijdig aangepakt". 1) Maatschappelijke kosten-batenverhouding: in het ontwerpbesluit is aangegeven dat op de Blankenburgtunnel tol geheven gaat worden. In de MKBA is per scenario (GE en RC) onderzocht wat de maatschappelijke baten/kostenverhouding is, ook voor de varianten met tol. Daaruit blijkt dat in het RC-scenario de Blankenburgtunnel een baten/kostenverhouding heeft die tussen de 0,8 en 1,0 ligt. Indien er wordt gevonden dat absoluut geen gunstige maatschappelijke baten/kostenverhouding. 2) Knelpunten aansluitende wegennet: Voor het direct aansluitende wegvak op de A20 zijn de knelpunten op het aansluitende wegennet verwerkt in de OSV. Dat geldt niet voor de knelpunten in het onderliggend wegennet van de Greenport (Veilingroute) en de A20 tussen Kethelplein - Kleinpolderplein. Indien er wordt gevonden deze op te nemen. Zeker ook gezien de onderzoeken uit het Masterplan Rotterdam Vooruit,*

wat leidde tot een integrale opgave: de aanleg van de Blankenburgtunnel, inclusief de verbreding van de A20 en verbreding van de Veilingroute.

Reactie 14

Een aantal projecten wordt met tol bekostigd. Indien er geen tolopbrengsten zijn, kan het project niet worden gerealiseerd. In de planuitwerkingsfase zullen de effecten van de aanleg van de Blankenburgverbinding op het onderliggende wegennet inzichtelijk worden gemaakt.

15. De aanleg van het Blankenburgtracé gaat ten koste van gebieden die ecologische en recreatieve waarde hebben. Mitigerende maatregelen langs het Blankenburgtracé, en ook langs de A20 behoren uit te gaan van het principe dat de kernwaarden van het landschap worden gerespecteerd. Het landschap heeft een open karakter en biedt vergezichten over de polder. Geluidwerende voorzieningen mogen hier geen afbreuk aan doen. De negatieve effecten van het tracé op de industriële zuidoever zijn substantieel minder ingrijpend van aard dan de effecten op de cultuur- historische noordoever. Indiener vindt dat compenserende maatregelen vooral behoren te worden ingezet op het behoud van het cultuurhistorisch landschap met de authentieke waaivormige kavelstructuur, het lint van de Zuidbuurt en de oorspronkelijke waterstructuren.

Reactie 15

De mening van de indiener wordt ter kennisneming aangenomen. In de planuitwerkingsfase zal er verder worden ontworpen met in achtneming van de karakteristieken van de omgeving. Openheid van het landschap speelt hierbij een rol.

16. Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat tolheffing in de Blankenburgtunnel in het GE-scenario nauwelijks een positief effect op de Beneluxcorridor heeft: de I/C-verhouding is 1,0 en dat duidt op een overbelast wegvak met structurele file. Alleen in het RC-scenario treedt enige verbetering op de Beneluxcorridor op: de I/C-verhouding daalt naar 0,98, echter ook dat duidt nog op een grote kans op file en wachttijden door stilstand. Met tol op de Blankenburgtunnel zal het verkeer op de Beneluxcorridor minimaal afnemen. Dit heeft grote gevolgen voor het beoordelen van het doelbereik. En dit heeft uiteraard ook effect op andere delen van het wegennet en ook op andere beoordelingscriteria (luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid en gebiedsveiligheid, gezondheidseffectscreening, verkeersveiligheid, klimaat, baten). Indiener vindt het onbegrijpelijk dat de effecten van tolheffing niet integraal zijn doorgerekend in alle verrichte onderzoeken. Daarmee hadden de tolvarianten als volledige en gelijkwaardige varianten kunnen worden meegewogen. Tol hoeft niet voor altijd geheven te worden, wanneer uit de tol het ontbrekende bedrag van de begroting van de tunnel gefinancierd is, kan worden gekozen om de tolheffing te beëindigen, maar dit kan ook eerder al gebeuren. Omdat de verkeers- en milieueffecten van wel of geen tolheffing zeer uiteenlopend zijn, verzoekt indiener in de berekeningen voor de projectMER in het kader van het Ontwerp Tracé Besluit voor

ieder aspect afzonderlijk uit te gaan van een zogenaamde 'worst-case' (wel of geen tol).

Reactie 16

Ook met tolheffing zal de Blankenburgverbinding zorgen voor een forse afname van de verkeersdruk op de Beneluxverbinding. Deze wordt weliswaar drukker dan zonder tolheffing, maar de Beneluxverbinding voldoet hierdoor weer aan de streefwaarde (reistijdfactor gaat van 3,5 naar 1,8; de streefwaarde is onder de 2) en de voertuigverliestijd halveert. Gedurende de periode van tolheffing zal er minder verkeer rijden over de Blankenburgverbinding. Dit heeft gevolgen voor de effecten. In de verkenningsfase zijn deze onderzocht op onderscheidendheid voor de keuze tussen de alternatieven (vooral verkeerskundig/doelbereik). In de planuitwerking zullen deze effecten meer in detail worden onderzocht met tol.

17. Indien wordt vastgehouden aan tolheffing acht indiener het gewenst/noodzakelijk dat gelet op de in de toekomst te maken kosten voor instandhouding van de natuurgebieden, welke door het tracé van de Blankenburgtunnel worden doorkruist, een hogere tolheffing te realiseren. De extra inkomsten kunnen landen in een fonds voor realisatie van extra natuurvoorzieningen. Indiener verzoekt een dergelijke regeling uitdrukkelijk te bezien.

Reactie 17

De minister neemt kennis van het voorstel inzake fondsvorming door middel van tolheffing voor de instandhouding van natuurgebieden. Tolheffing is uitsluitend bedoeld als bekostiging van nieuw aan te leggen infrastructuur. De kosten van natuurcompensatie volgens het provinciaal natuurcompensatiebeginsel worden gedragen door het project Nieuwe Westelijke Oeververbinding. De kosten van instandhouding van bestaande of compensatienatuur worden gedragen door de (toekomstige) eigenaar/beheerder van die natuurgebieden.

18. Indiener vindt het onduidelijk welke (hoofd)wegen in welke vorm in het verkeersmodel voor 2030 zijn meegenomen in de verkeersberekeningen van de NWO. In het deelrapport D Verkeersnota staat hierover het volgende vermeld "Uitgangspunt is dat in het wegennet van 2030 alle na het basisjaar gerealiseerde uitbreidingen en projecten uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT 2011, categorie 0 en 1, de Spoedwet Wegverbreding, inclusief ZSM1+2), alsmede vastgestelde uitbreidingsplannen van het regionale wegennet zijn opgenomen. Tevens zijn de projecten opgenomen, waarover de minister bestuurlijke afspraken heeft gemaakt in het Bestuurlijk Overleg MIRT in het najaar 2010 en die uiterlijk eind 2030 volgens planning zijn afgerond. Projecten uit het MIRT zonder voorkeursbesluit zijn niet meegenomen." Een en ander lijkt elkaar tegen te spreken. Zo is in het Bestuurlijk Overleg MIRT in het najaar van 2010 de A13/A16 opgenomen, maar staat er ook dat projecten uit het MIRT zonder voorkeursbesluit niet zijn meegenomen. Van de A13/

A16 is nog geen voorkeursvariant gekozen. Indiener verzoekt om een duidelijk kaartje met toelichting op te nemen van alle (hoofd) wegen en hun verschijningsvorm zoals die in de referentiesituatie zijn opgenomen in de verkeersberekeningen. Indiener vindt dat het erop lijkt dat bij alle berekeningen (zowel voor referentie als voor Blankenburgtunnel en Oranjetunnel) de A13/A16 als uitgangspunt is genomen. Als dat zo is vindt i ndiener dat dan alle verkeersanalyses en alle aan de verkeerscijfers gerelateerde onderzoeken (milieuonderzoeken, MKBA, economische onderzoeken) opnieuw moeten worden uitgevoerd en een ieder zo spoedig mogelijk van deze uitkomsten op de hoogte moet worden gebracht en in staat te worden gesteld een zienswijze in te dienen. Op basis van deze nieuwe gegevens moet dan een nieuwe en zorgvuldige afweging worden gemaakt.

Reactie 18

Het door indiener genoemde uitgangspunt is de basis van de verkeersberekeningen. Inmiddels heeft de minister een standpunt ingenomen inzake de A13/16. In het verkeersmodel is de A13/16 als gerealiseerd beschouwd. Dat geldt ook voor de MIRT projecten in de directe omgeving: A4 Delft-Schiedam, A15 MaVa en de Rotterdamse Baan. Indiener kan het gevraagde kaartje ontvangen van Rijkswaterstaat.

19. In eerder informeel gepresenteerde plannen is aangegeven dat de A20 tussen aansluiting 7 en het knooppunt Blankenburgtunnel zal worden voorzien van een weefvak tussen de op/afrit van aansluiting 7 en de verbindingswegen van en naar de Blankenburgtunnel. Aansluiting 7 geeft op dit moment, door de korte in- en uitvoegstroken richting oost, in de spitsuren al filevorming en onveilige situaties. Indiener wil bevestigd zien dat de realisering van de genoemde weefvakken een onlosmakelijk deel uitmaken van de aanleg van de Blankenburgtunnel.

Reactie 19

In het vervolgproces (planuitwerkingsfase) zal een nadere detaillering van het wegontwerp tussen aansluiting 7 (Maassluis; A20) en de Blankenburgtunnel plaats vinden. De weefvakken zijn onderdeel van de projectscope.

20. De uitbreiding naar 2 x 3 rijstroken tussen het aansluitpunt van het Blankenburgtracé op de A20 tot aan de afslag Vlaardingen Centrum heeft een aanzienlijke impact op de direct aan dit deel van de A20 in Vlaardingen gelegen voorzieningen. Indiener wijst met name op de geluidstechnische en milieutechnische effecten door de toename van de verkeersintensiteit. Indiener doet een indringend beroep om de compenserende maatregelen binnen de scope van het project zodanig vorm te geven dat zij optimaal bijdragen aan het behoud van de leefbaarheid van het omliggende gebied. Het gaat daarbij niet alleen om de aanliggende woonwijken van Vlaardingen doch ook om de recreatieve-, natuur- en zorgvoorzieningen (verpleeghuis Het Zonnehuis, het Scoutingscentrum, het Volkstuincomplex en de sportcomplexen).

Reactie 20

Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), wat zorg draagt dat overal in Nederland tijdig en blijvend aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan. Voor geluid gelden de per 1 juli 2012 vastgestelde geluid-productieplafonds (GPP) die niet mogen worden overschreden. Bij overschrijdingen wordt bekeken of het extra geluid met doelmatige maatregelen weggenomen kan worden.

21. De A20 tussen de aansluiting van het Blankenburgtracé op de A20 en de aansluiting Vlaardingen (afrit 9) wordt verbreed met een extra rijstrook aan beide zijden. Waar komen de beide rijstroken te liggen, ieder aan hun eigen rijbaan?

Reactie 21

De precieze locatie van de verbrede A20 ter hoogte van Vlaardingen wordt nader bepaald in het vervolgproces (planuitwerkingsfase). Het wegontwerp zal te zijner tijd met de gemeente Vlaardingen worden besproken.

22. Er zijn nu een aantal geluidschermen tussen de aansluiting van het Blankenburgtracé op de A20 en de aansluiting Vlaardingen (afrit 9), dan wel in de planning. Indiener verzoekt de locaties van huidige en geplande geluidschermen langs de A20 als harde grens aan te houden waarbinnen de wegverbreding van de A20 plaats moet vinden. Indiener gaat ervan uit dat de kosten van de wegverbreding van de A20, inclusief de kosten van bijbehorende wettelijke maatregelen, in de projectkosten zijn meegenomen.

Reactie 22

Uitgangspunt is dat de wegverbreding A20 zoveel mogelijk binnen het bestaande wegprofiel wordt gerealiseerd. De kosten van wegverbreding en wettelijke maatregelen vallen binnen de projectkosten.

23. Indiener wijst erop dat de consequenties van verbreding van de A20 verder kunnen strekken dan het tracé. Verlegging van leidingen kan archeologische vraagstukken opleveren in het aanpalende gebied dat een hoge archeologische waarde heeft.

Reactie 23

Deze opmerking van indiener wordt meegenomen in de planuitwerking. Archeologisch onderzoek strekt zich uit naar alle gebieden waar de grond wordt geroerd als gevolg van het project.

24. Het fietsverkeer zal de komende jaren aanzienlijk toenemen, mede als gevolg van de opkomst van het gebruik van de elektrische fiets, niet alleen voor recreatieve doeleinden maar juist ook voor woon- werkverkeer. Indiener benadrukt de noodzaak van een onderzoek naar de mogelijkheid om voor het langzame verkeer eveneens een verbetering van de bereikbaarheid van de noord-zuid verbinding te realiseren. Indiener verzoekt dit onderzoek te doen en hem op de hoogte te stellen van de resultaten.

Reactie 24

De regio is primair verantwoordelijk voor het langzaam-verkeernetwerk. Het rijk zal hier dan ook geen zelfstandig onderzoek naar doen. Mocht de regio hiervoor een onderzoek uitvoeren, dan zal Rijkswaterstaat op verzoek van de regio bijdragen leveren aan dit onderzoek. Rijkswaterstaat kan daarbij helpen om de technische mogelijkheden en kosten hiervan in kaart te brengen, zodat bevoegde gezagen voor langzaam verkeer (zijnde provincie, stadsregio, gemeenten) de kosten kunnen afwegen tegen de behoefte aan een verbinding. De dekking van de meerkosten van een langzaamverkeersverbinding in de tunnel is een verantwoordelijkheid van deze bevoegde gezagen.

25. *Beoordelingskader plan MER NWO: In de zienswijze op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau gaf indiener aan dat een volledige en gelijkwaardige vergelijking tussen tunnel- en tracévarianten gebaseerd moet zijn op:*

- a. 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
- b. 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
- c. een evenwichtige afstemming en integratie van alle in het betreffende gebied 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. Indiener is nog steeds van mening, ondanks het antwoord in de Nota van Antwoord omtrent de onderlinge weegfactor van de criteria, dat voor een evenwichtige belangenafweging en een transparant beoordelingsproces conform Elferding ook de onderlinge weegfactor van de criteria vooraf bekend moet zijn. De nu voorliggende stukken laten alleen beoordelingscriteria zien; er wordt nergens iets vermeld over wegingsfactoren. Dit is volgens indiener een gemiste kans om voor een ieder het besluitvormingsproces transparant te kunnen weergeven.

Reactie 25

De wijze van beoordelen is aangegeven in hoofdstuk 3.6 Effectenonderzoek MER en hoofdstuk 3 van MKBA. Naast de uitkomsten van de onderzoeken is de voorkeursvariant mede tot stand gekomen op basis van het regionaal bestuurlijk advies.

26. *In de OSV en de bijbehorende Plan-MER-studie is de hoogte van de kanteldijk gesteld op 5,4 meter boven NAP, gelijk aan de hoogte van de bestaande waterkering. In een voetnoot is over de hoogte van de waterkering aangegeven dat "bij de uitwerking van het ontwerp in overleg met de beheerders zal worden aangesloten bij het dan vigerende beleid waarin wordt geanticipeerd op de verwachte*

klimaatveranderingen en de zeespiegelstijging". Dit geeft inspreker onvoldoende houvast ten aanzien van de hoogteligging van het tracé, zeker ook aangezien de wegconstructie (circa 60 cm) nog bovenop de kanteldijk komt te liggen. In maart 2011 is door het Hoogheemraadschap de nieuwste legger van onder andere de Delflandsedijk vastgesteld met daarin ook de dijktafelhoogte 100 jaar. De dijktafelhoogte 100 jaar van de Delflandsedijk is op het toekomstige tracé van de Blankenburgtunnel 5,9 dan wel 6,4 meter boven NAP, een en ander afhankelijk van de exacte ligging van het tracé. Dit houdt in dat de bovenkant van het wegdek op minimaal 6,5 dan wel 7,0 meter boven NAP komt te liggen bij keuze voor de kanteldijk.

Een wegdek op minimaal 6,5 meter boven NAP is voor indiener onacceptabel omdat dan sprake is van:

- extra toename geluidoverlast in het recreatiegebied;
- meer ruimtebeslag van de kanteldijken, zowel in de breedte als ook verder het land in;
- langere hellingen, met als mogelijke bedreiging dat het tracé niet meer onder het spoor door kan.

Indiener verzoekt de mogelijkheden van een coupurekering uitgebreid te onderzoeken en een ieder van de onderzoeksresultaten op de hoogte te stellen en vervolgens de keuze voor een kanteldijk te heroverwegen ten gunste van een coupurekering.

Reactie 26

De voetenoot beoogt aan te geven dat mogelijkwerwijs de effecten van lopende onderzoeken naar de waterkeringshoogte in het gebied tot een nieuw vast te stellen hoogte zullen leiden. De door indiener vermelde informatie van het Hoogheemraadschap is bekend. In het vervolgproces (planuitwerkingsfase) zal een nadere uitwerking van de hoogte en vormgeving van de kanteldijk plaats vinden. Bij het maken van een voorkeursvariant voor het definitief ontwerp, heeft de initiatiefnemer zich te houden aan wettelijke eisen. Het veiligheidsniveau van de primaire waterkering (Delflandse dijk) is wettelijk vastgesteld, waardoor ontwerpkeuzes vanuit veiligheid dominant zijn ten opzichte van wensen op basis van landschappelijke inpassing. Voorts wordt bij het ontwerp rekening gehouden met aspecten zoals faalkans van de constructie, belasting voor beheer en onderhoud en langetermijntoewijkingen als gevolg van klimaatverandering.

In de volgende fase (planuitwerking) wordt de voorkeursvariant nader uitgewerkt. Daarbij worden optimalisaties bezien, aansluitend bij de projectdoelstellingen en passend binnen de financiële kaders. De ingebrachte zienswijzen inzake het ontwerp van de Blankenburgverbinding worden hierbij betrokken.

27. *Het Blankenburgtracé brengt met zich mee dat beide Aalkeetpolders doorkruist worden met gevolgen voor de waterhuishouding. Indiener is van oordeel dat het gebruik van sifons niet moet worden voorgestaan en dat er minimaal 2 (ecologische) aquaducten moeten worden toegepast voor de migratie van flora en fauna tussen het oostelijk en westelijk deel van de 2 doorsneden polders. Het beheer*

van het oppervlaktewater van de Aalkeetpolders behoort tot de taken van het Hoogheemraadschap van Delfland. Indiener gaat ervan uit dat alle dempingen worden gecompenseerd. In het Waterplan Vlaardingen hebben de gemeente en het waterschap samen geconstateerd dat een watergang niet alleen een hydraulische functie heeft, maar ook een ecologische. In bijlage C (Natuureffecten) in paragraaf 2.2. staat dat in de variant Krabbeplass West "de functionaliteit van de kruisende watergang (t. h. v. de Zuidbuurt) behouden zal blijven". Gezien het onderwerp van het deelrapport wordt hier de ecologische functie en misschien in mindere mate de waterstaatkundige bedoeld. Dit is echter strijdig met wat in paragraaf 9.7 van deelrapport E staat, nl.: "In het ontwerp wordt ervan uitgegaan dat deze watergangen via een sifon zullen worden verbonden". Indiener gaat niet akkoord met de toepassing van sifons. De hydraulische problemen daargelaten heeft een sifon als nadeel dat deze niet passeerbaar is voor een groot deel van de in de polders aanwezige flora en fauna. Hoofdstuk 2 van het Effectrapport landtunnel geeft aan dat het wegdek op een diepte van 6 meter onder het maaiveld komt te liggen. Een sifon zal dus een vergelijkbare diepte moeten overbruggen.

Reactie 27

De keuze van maatregelen om de waterhuishouding te herstellen na de aanleg van de weg wordt besproken met de waterbeheerder, het Hoogheemraadschap van Delfland, in het kader van de watertoets op de project-MER en het Ontwerp-Tracébesluit van de NWO. De wijze waarop de watergangen verbonden worden zal nader worden onderzocht in de planuitwerkingsfase. Het voorschrijven van aquaducten als ontwerp is in de huidige fase (verkenning) niet aan de orde. Een maatregel moet voldoen aan functionele eisen (die een wettelijke basis hebben). Uit de effectstudie zal blijken welke effecten verwacht kunnen worden.

De opmerking in par. 9.7 in bijlage E is niet in strijd met par. 2.2 van de bijlage C. Een sifon als maatregel voldoet namelijk aan de functionele eis dat de functionaliteit van de kruisende watergang behouden blijft.

28. Voor de twee (ecologische) aquaducten ter wille van de migratie van flora en fauna tussen het oostelijke en westelijke deel van de twee doorsneden polders ligt volgens indiener het meest voor de hand de (historische) Wetering t. b. v. de Aalkeet-Buitenpolder en watergang langs de Zuidbuurt t. b. v. de Aalkeet-Binnenpolder. Hiermee wordt het waterstaatkundige belang gediend én kunnen ook veel ecologische bezwaren worden weggenomen. De gevolgen van de bodemdaling zullen in de hoogteligging moeten worden meegenomen. Bijkomend voordeel is dat de landtunnel lager moet worden aangelegd en bijgevolg de landschappelijke waarde behouden blijft doordat de maaiveldhoogte niet wijzigt. Zoals eerder aangegeven ontbreekt de verbreding van de Azo. Ook hier is oppervlaktewater in het geding. In de OTB-MER kan dit niet ontbreken.

Reactie 28

Er is onderzoek gedaan naar het dieper aanleggen van de Aalkeetunnel om daarmee het tunneldak van 2 meter boven maaiveld naar maaiveld te laten zakken. Om budgettaire redenen is daar voorshands niet voor gekozen. De suggestie voor aquaducten zal bezien worden bij de optimalisatie van het ontwerp en het bepalen van de voorkeursvariant.

Lange termijn ontwikkeling is een toetscriterium in het MER. Daar waar sprake is van toename van verhard oppervlak bij de verbreding van de Azo, zal deze in de planuitwerkingsfase ook meegenomen worden bij het bepalen van de totale compensatieopgave voor de waterberging.

29. Het doorkruisen van de Rietputten tast dit natuurgebied ernstig aan. Indiener vraagt of voldaan kan worden aan hetgeen wettelijk is vereist in het kader van de Flora- en Faunawet.

Reactie 29

Bij de planuitwerking zal er voor gezorgd worden dat voldaan wordt aan de Flora- en faunawet. Als blijkt dat verstoring van soorten onvermijdelijk is, dan zal daarvoor een ontheffing worden aangevraagd.

30. Het te doorkruisen gebied tussen de Blankenburgtunnel en de Azo is archeologisch gezien - ook vanuit nationaal oogpunt - van bijzondere waarde. De teksten die in de hoofdstukken 12, 13 en 14 van het Plan MER NWO, Deelrapport E: Effectenonderzoek (MER) zijn aangegeven geven naar oordeel van indiener hiervoor een onderbelicht beeld. Indiener verzoekt deze aan te vullen. In de bijlage behorende bij de zienswijze geeft indiener gedetailleerde tekstvoorstellen welke onderdeel zouden moeten worden van de (definitieve) structuurvisie. Indiener verzoekt deze tekstaanpassingen daarin op te nemen; de samenvatting van de effecten 12.6 en 12.7 daarop aan te passen en bij 13.9 samenvatting van effecten alle gewijzigde effecten in de paragrafen 13.5-13.8 in de tabellen door te voeren.

Reactie 30

Het bevoegd gezag is zich bewust van de archeologische waarde van het gebied. De door de inspreker gedane tekstvoorstellen gaan verder dan het detailniveau dat nodig is voor de besluitvorming over de Rijksstructuurvisie NWO. Deze tekstvoorstellen worden niet verwerkt in de Structuurvisie, maar zullen worden meegenomen in de planuitwerkingsfase. Rijkswaterstaat doet in samenwerking met inspreker en de Raad voor Cultureel Erfgoed in de vervolgfase (planuitwerkingsfase) nader onderzoek naar de effecten van de aanleg van de weg op archeologische waarden in het gebied van het voorkeustracé.

31. Indiener vindt het noodzakelijk dat er nader onderzoek plaatsvindt naar de aannamen met betrekking tot de te verwachten verkeersstromen en de hoeveelheid transportbewegingen met gevaarlijke

stoffen waarin ook ingegaan wordt op transporten van met bepaalde (toegelaten) categorieën gevaarlijke stoffen. Enkele zeer gevaarlijke stoffen mogen absoluut niet. Het laatste onderzoek dateert van 2009. In dit vroege stadium van planontwikkeling bepleit indiener de realisatie van een goed signaleringssysteem en opvolgingssysteem om niet-toegestane stoffen te alle tijde te vermijden in de tunnel. Daarbij is verdere planvorming vereist met betrekking tot ontsnappingsroutes, calamiteitenroutes en planvorming m.b.t. aanvoer van hulpdiensten en veiligheid in en rond de tunnel.

Reactie 31

Door Rijkswaterstaat is op basis van de huidige intensiteiten van het vervoer van gevaarlijke stoffen een prognose opgesteld van de toekomstige transportstromen over het netwerk. In de tunnelbuizen van de toekomstige Blankenburgtunnel zal categorie C van de Regeling vervoer van gevaarlijke stoffen (ADR) worden toegestaan. Het vervoer van gevaarlijke goederen die aanleiding kunnen geven tot een zeer grote explosie, een grote explosie of het vrijkomen van een grote hoeveelheid giftige stoffen is daardoor niet toegestaan. Middels kwantitatieve risicoanalyses (QRA's) zijn de risico's voor de weggebruikers en in de omgeving aanwezige personen inzichtelijk gemaakt en getoetst aan de normering. De tunnel zal niet worden voorzien van een signaleringssysteem en opvolgingssysteem. Dergelijke systemen (voor zover deze bestaan) zijn niet opgenomen in de standaard tunneluitrusting. Uit onderzoek blijkt dat tunnelverboden goed worden nageleefd. De handhaving van tunnelverboden is opgedragen aan de Inspectie Leefomgeving en Transport. Integrale Veiligheid van de Blankenburgtunnel zal in de vervolgfases worden besproken met de bevoegde gezagen van Vlaardingen en Rotterdam.

32. *De Blankenburgtunnel zal ongeveer leiden tot een verdubbeling van de geluidbelasting. Er zullen extra maatregelen moeten worden getroffen om de toegenomen geluidbelasting te beperken. De nu genoemde mitigerende maatregelen zullen op grotere afstand van de snelwegen onvoldoende uitwerking hebben. Indiener baseert deze conclusie op een door indiener ingewonnen advies van de DCMR van 23 april jl.*

Reactie 32

Het onderzoek t.b.v. Plan-MER fase had een globaal karakter als het gaat om de maatregelen. In de planuitwerkingsfase wordt een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd en wordt uitgebreid naar doelmatige maatregelen gekeken.

33. *De Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA), paragraaf 3.3 en 15 - NWO en Regionaal Economische effectenstudie (REES) geven aan dat er sprake is van tijdwinst en de winst die dat op de arbeidsmarkt brengt. In aantallen nieuwe arbeidsplaatsen is het effect gering ten opzichte van de totale werkgelegenheidsgroei in de metropoolregio. Bereikbaarheid is uiteraard ook een economische*

factor en die wordt regio-breed verbeterd. Indiener merkt op dat voor Vlaardingen zelf de bereikbaarheid (en ook reistijdwinst) echter gelijk blijft.

Reactie 33

De genoemde extra werkgelegenheid is een totale raming voor de hele regio. De REES en MKBA doen verder geen uitspraken over de verdeling hiervan over de gemeenten.

34. *OSV p14 Knooppunt A20: Er wordt in de beschrijving van het tracé aangegeven dat alle verbindingen op hetzelfde niveau liggen als de bestaande A20, behalve de verbindingsoog vanuit het zuiden van het Blankenburgtracé naar de A20-west ('dive-under'). Volgens indiener is dit niet correct. Indiener vraagt hoe het dan zit met de kruising tussen de rijbaan A20 van west naar oost en de rijbanen van/naar de BT naar/van de A20-Oost?*

Reactie 34

Indiener heeft gelijk. Er liggen in het ontwerp dat ten grondslag ligt aan de Ontwerp-Structuurvisie, meerdere onderdelen van de aansluiting van de Blankenburgtunnel op de A20 onder maaiveld. De tekst van de Rijksstructuurvisie is hier op aangepast.

35. *OSV p14: 'Watervoerende functie kruisende watergang' vindt indiener nogal vaag: biedt deze zekerheid voor een aquaduct of kan dit ook een 'eenvoudige' sifon betekenen? Er wordt hier slechts gesproken over één kruisende watergang, dit zijn er in werkelijkheid 3/4/5 (bij spoor: 1/2, bij Zuidbuurt 1/2 en Poeldijkse Wetering).*

Reactie 35

In de (ontwerp) structuurvisie worden geen oplossingsgerichte maatregelen genoemd. Alleen functionele randvoorwaarden worden in dit verband genoemd, om daarmee het kader voor de ontwerp oplossingen te duiden. Er is inderdaad sprake van meerdere watergangkruisingen.

36. *OSV p14: De maximumsnelheid op de A20 is nergens genoemd. Indiener gaat er van uit dat die 130 km/uur is tussen Vlaardingen-West en het Westland. Indiener pleit ervoor een maximum snelheid in te voeren van 80 km/uur tussen Kethelplein en het Westland.*

Reactie 36

Uitgangspunt is de huidige maximumsnelheid op de A20. Deze is overdag 120 km/uur en 's nachts 130 km/uur. Vooralnog is er geen aanleiding om deze te verlagen naar 80 km/uur.

37. *OSV pagina 14: Tussen de twee tunnelbuizen komt een vlucht-tunnel. Indiener vraagt hoe en voor wie en van waaruit is die vluchttunnel toegankelijk (alleen voor voetgangers de tunnel uit, of ook voor hulpverleningsvoertuigen de tunnel in etc.)?*

Reactie 37

De vluchtweg is vanuit de verkeerskokers toegankelijk voor

verkeersdeelnemers wanneer de tunnel bij een calamiteit ontruimd moet worden. Tevens is de vluchtweg toegankelijk voor hulpverleners om in geval van calamiteiten hulp te kunnen bieden. De breedte van het middentunnelkanaal is ongeveer 1,20 m. Dit is niet genoeg voor hulpverleningsvoertuigen. Deze kunnen wel vanuit de andere tunnelbuis tot vlakbij een ongevalslocatie komen, en dan via het middentunnelkanaal oversteken.

38. OSV pagina 15 Doelstelling ontlasting Beneluxcorridor:

In de toelichting op het tweede ontwerpbesluit is er sprake van een onderscheidend effect tussen de alternatieven op de doelstelling de Beneluxcorridor te ontlasten. Vervolgens staan er dalingen van de voertuigverliesuren op de Beneluxcorridor: bij een Oranjetunnel (2 x 2 rijstroken) nemen de voertuigverliesuren met 26 tot 43% af en bij een Blankenburgtunnel (2 x 3 rijstroken) nemen de voertuigverliesuren met 54 tot 69% af. Deze percentages zijn volgens indiener onjuist aangezien er bij de berekening van deze percentages géén rekening is gehouden met de tolheffing waartoe eind 2012 is besloten.

Reactie 38

In de OSV is het effect van tolheffing alleen als gevoeligheidsanalyse meegenomen. De percentages die indiener noemt zijn niet gebaseerd op de situatie met tol. Wel zal in de situatie met tol ook een duidelijk verschil zijn tussen de alternatieven op de doelstelling om de Beneluxcorridor te ontlasten. Ook met tol scoort de Blankenburgtunnel op dit punt aanzienlijk beter. Hiermee verandert de afweging tussen Blankenburgtunnel en Oranjetunnel niet. In de vervolgfase (planuitwerking) worden de effecten met tol nader in beeld gebracht.

39. Plan-MER MIRT-verkenning pagina 11 A24: *Er wordt (in de samenvatting van rapport 2) van een aantal verbindingen gezegd dat ze “zodanig negatieve effecten op de omgeving hebben dat deze waarschijnlijk niet zijn te mitigeren of te compenseren”. Indiener verzoekt te verduidelijken of deze verder zijn onderzocht of dat deze alternatieven al bij voorbaat zijn afgevalen.*

Reactie 39

Voor de nieuwe verbindingen Westflank, waaronder de A24 geldt dat ze op verschillende thema's op hoofdlijnen zijn beoordeeld. Voor wat betreft de A24 (doortrekking BBT naar A4 en A13/16) heeft de minister aangegeven dat deze verbinding niet gerealiseerd wordt.

40. Plan-MER MIRT-verkenning pagina 20, *Inspraakreacties notitie R&D: Indiener geeft aan dat hier de verkeerde Notitie R&D wordt aangehaald, namelijk over de NWO, terwijl dit stuk over Rotterdam Vooruit gaat.*

Reactie 40

Beide Reikwijdte & Detailnotities worden benoemd. Deze zijn in 2011 tegelijkertijd ter inzage gelegd.

41. Plan-MER MIRT-verkenning pagina 20, *A4 Vijfsluizen: In de notitie Reikwijdte en Detailniveau Rotterdam Vooruit staat als één van de knelpunten die zich bijna altijd voordoet: aansluiting A4 Vijfsluizen (onvoldoende capaciteit). In de verdere rapportages wordt hierop niet verder ingegaan. Indiener verzoekt dit alsnog te doen.*

Reactie 41

De effecten van de maatregel zijn beschreven en niet verder uitgewerkt binnen deze verkenning. Rijkswaterstaat en de Stadsregio Rotterdam hebben het knelpunt opgepakt en stimuleren een goede doorstroming door de afritten te verlengen.

42. Plan-MER MIRT-verkenning pagina 29, *World City: Indiener merkt op dat sociale emancipatie laag opgeleiden zich niet alleen in Rotterdam-Zuid voordoet, ook in rest van de regio!*

Reactie 42

Voor meer informatie over de relatie bereikbaarheid en werkgelegenheid verwijs ik u naar de Mobiliteitsbalans van het Kennisinstituut voor de Mobiliteit.

43. Plan-MER MIRT-verkenning pagina 29 *Ruit Rotterdam: Gesproken wordt over de Ruit Rotterdam waarbij de Brienoordcorridor en Beneluxcorridor wordt vermeld. Indiener vindt dat hier ook de A20 dient te worden vermeld aangezien daar ook de problemen gelden.*

Reactie 43

De maatregel voor de A20 is opgepakt in de kernkwesties “World City en Metropoolregio”. Het betreft inderdaad geen opgave binnen de kernkwestie “World Ports”.

44. Plan-MER MIRT-verkenning pagina 37, *Dubbel regionaal netwerk: Het streven naar ‘dubbel regionaal netwerk’ is lovenswaardig en past goed in de opgave voor de Metropoolregio Rotterdam - Den Haag waarbij de verschillende steden en economische knooppunten onderling goed met elkaar verbonden zijn (p.30). Slechts alleen de tweede uitgewerkte mogelijkheid (uitbreiding met Oranjetunnel, N54 en N16 Rotterdam - Zoetermeer - Leiden) kan dit streven verwezenlijken. Met de eerste uitgewerkte mogelijkheid (uitbreiding met een Welplaatverbinding, Blankenburgtunnel, N24 Maassluis - A13/A16 en N471/N14 Rotterdam - Nootdorp - Leidschendam) is dit niet haalbaar. Indiener vindt dat de verbindingen uit de eerste uitgewerkte mogelijkheid geen volwaardig alternatief vormen voor het verkeer tussen Rotterdam en Den Haag.*

Reactie 44

Beide maatregelen zijn onderzocht. Er bestaat hier een samenhang met andere projecten. Deze samenhang is inzichtelijk gemaakt in de Verkeersanalyse voor de Zuidvleugel.

45. Plan-MER MIRT-verkenning pagina 38: *Het visuele overzicht van maatregelen die binnen het programma “Nieuwe verbindingen Westflank (World Ports)” is beoordeeld. Er is geen ruimte voor een*

derde Beneluxtunnel, daarom moet er een NWO komen. Nu is er wel ruimte voor een 'Stadstunnel Vijfsluizen - Vondelingenweg'? Indiener vraagt hoe het zit met het eerder geconstateerde knelpunt op de aansluiting A4-Vijfsluizen? In het plaatje moet volgens indiener langs de A20 niet alleen 1b staan, maar ook 1a.

Reactie 45

De maatregelpakketten die op de kaarten op pagina 38 en 39 van het Plan-MER Rotterdam Vooruit zijn afgebeeld zijn in 2009 onderzocht. Dit onderzoek is de basis geweest voor de selectie van 5 prioritaire projecten die in de jaren daarna verder zijn uitgewerkt en waarvan de NWO er één is. In het onderzoek uit 2009 is ook een stadstunnel Vijfsluizen - Vondelingenweg opgenomen. Deze tunnel maakt geen deel uit van de A4 tussen de knooppunten Kethelplein en Beneluxplein. Voor een 3e Beneluxtunnel als onderdeel van A4 is onvoldoende ruimte om deze zodanig te verknopen met de genoemde twee knooppunten. Technisch kan dit wellicht wel, maar het levert geen betere doorstroming op. De onderzochte stadstunnel zou alleen aangesloten zijn op het stedelijk wegennet aan weerskanten van de Nieuwe Maas, niet op de A4. Zoals in het Plan-MER Rotterdam Vooruit aangegeven op pagina 88 is gebleken dat deze stadstunnel zeer weinig verkeer aantrekt. De stadstunnel draagt nagenoeg niet bij aan de oplossing van de problemen in de Beneluxcorridor. Daarom is deze maatregel in de vervolgfase van Rotterdam Vooruit niet verder onderzocht. De opmerking over de afbeelding op pagina 38 is terecht, langs de A20 moet ook 1a staan.

46. Plan-MER MIRT-verkenning pagina 37-39 Maatregelpakketten: Indiener vindt dat de tabel en de plaatjes op de volgende bladzijden nogal wat verwarring geven: zijn de pakketten 1, 2, 3a, 3b en 4 nu doorgerekend of zijn de programma's per stuk doorgerekend? Ze zijn namelijk verschillend van inhoud. Als het de pakketten zijn, dan in deze tabel graag meer uitschrijven welke maatregelen het daadwerkelijk betreft. Als het de plaatjes zijn, dan is in ieder geval het plaatje 'stedelijk en regionaal netwerk' te beperkt, in die doorrekening had dan juist ook de N54 en de OT moeten zitten (liever zelfs A54). Doordat er is gekozen voor het doorrekenen van maatregelpakketten waarin de afzonderlijke maatregelen afwijken van de maatregelen die in de verschillende programma's zijn opgenomen is het niet duidelijk welke afzonderlijke maatregelen per maatregelpakket zijn doorgerekend. Opname van de afzonderlijke maatregelen in de tabel op pagina 37 zou het kunnen verduidelijken.

Reactie 46

De maatregelen zijn beoordeeld op hun effecten. Dit is in hoofdstuk 6 en de factsheets beschreven. Het heeft uiteindelijk geleid tot een vijftal prioritaire projecten. Bestuurlijk is gekozen voor de aanleg van een nieuwe westelijke oeververbinding. Op de andere tracés is gekozen voor maatregelen als dynamisch verkeersmanagement en maatregelen in het kader van het programma Beter

Benutten, waarbij de capaciteit van de weg wordt geoptimaliseerd.

47. Plan-MER MIRT-verkenning pagina 72 Effecten op de ruimtelijke structuur: Indiener vindt dat de Oranjetunnel beter past bij de bredere ruimtelijke ambities. Juist de Oranjetunnel biedt een meer structurende werking dan de Blankenburgtunnel en is tevens beter in te passen in de omgeving. De Blankenburgtunnel past niet in de in dit document (2) neergelegde opgave voor de Metropoolregio, waar het 'voor de mobiliteit in het gebied tussen Rotterdam, Gouda en Den Haag belangrijk is dat de open gebieden tussen de steden zo veel mogelijk moeten open blijven en tegelijkertijd worden ontsloten; deze gebieden bieden ruimte voor functies zoals recreatie en waterberging'. De Blankenburgtunnel gaat namelijk door het natuur- en recreatiegebied Midden-Delfland. Het natuur- en recreatiegebied Midden-Delfland is bij uitstek 'vitaal groen', één van de ruimtelijke uitgangspunten. Er is dus in de tekst "Ze verschillen echter wel in functie, waarbij een Blankenburgtracé beter past bij de bredere ruimtelijke ambities. Op pagina 72 onder 'Effecten op de ruimtelijke structuur' van document 2 is een foutje geslopen; hier had Oranjetunnel moeten staan. Indiener gaat ervan uit dat dit wordt aangepast.

Reactie 47

De minister heeft kennis genomen van de opvatting van de indiener. In het plan-MER zijn de effecten beoordeeld en gewogen. Op basis daarvan is de voorkeur bepaald op de Blankenburgverbinding. Eventuele fouten in het document worden hersteld.

48. Plan-MER MIRT-verkenning pagina 72 Effecten op de ruimtelijke structuur:

Onder het kopje 'Effecten op de ruimtelijke structuur' staat "De A24 heeft geen duidelijke meerwaarde voor het ruimtelijk beleid en ...". Indiener vindt dit een understatement: de A24 voldoet aan geen enkel ruimtelijk uitgangspunt uit de linkerkolom van tabel 6.2. Indiener gaat er vanuit dat de tekst wordt gewijzigd in 'De A24 voldoet aan geen enkel ruimtelijk uitgangspunt van het ruimtelijk beleid en'

Reactie 48

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. De bestaande passage is voldoende helder. Een A24 is niet aan de orde.

49. De tunnel komt aan land in een van de minder stabiele delen van de Delflandsedijk. Naast de dijk gelegen sonderingen geven aan dat de bodem tot ca. NAP -20 m diepte bestaat uit slappe klei- en veenlagen. De binnendijkse zonering van het waterstaatswerk ligt mede door deze bodemopbouw op ca. 90 meter uit de buitenkruinlijn van de dijk. Omdat de dijkveiligheid onder de verantwoordelijkheid van het Hoogheemraadschap van Delfland valt, worden de dijkpassage, de kanteldijk en ophoging van de wegverbinding (Maassluisdijk) verder buiten beschouwing gelaten. Duidelijk is dat door voorbelastingen, ontgravingen en de daarmee

samenhangende gevolgen voor bodemdaling en ontwatering het lokale effect op de bodem van de rietputten groot zijn. De kanteldijk kan bijvoorbeeld vanwege de waterkerende functie niet in EPS worden uitgevoerd. Gezien de bodemopbouw en de kerende hoogte van ca. 7 meter verwacht indiener bij de toepassing van een traditionele dijk extreme zettingen en mogelijk instabiele situaties (zie recente gebeurtenissen bij het depot A4). In de OTB-MER dient dit aspect uitvoerig aan de orde te komen.

Reactie 49

Overeenkomstig het verzoek van de indiener wordt de inhoud van zijn zienswijze bij de planuitwerkingsfase betrokken.

50. Indiener mist bij de beschrijving van de kabels en leidingen de zinker voor de drinkwatervoorziening van Maassluis. Deze zinker wordt gekruist door de tunnel in de twee Krabbeplassvarianten. Om de drinkwatervoorziening te waarborgen zullen de nodige maatregelen moeten worden getroffen. Eventueel in de vorm van een nieuwe zinker in de Nieuwe Waterweg. Ook de voormalige NPM-olieleiding, die nu in gebruik is als CO₂ leiding, wordt gekruist door de tunnel in de Krabbeplassvarianten. In de Variantennota (deelrapport B) heeft indiener geen verantwoording aangetroffen hoe wordt omgegaan met deze zinkers. Indiener verzoekt hierover duidelijkheid te geven.

Reactie 50

In de verkenningsfase is het ontwerp van het tracé en de zinktunnel nog niet bekend. De genoemde leidingen zijn wel bekend en hebben waarschijnlijk een raakvlak met het tracé. Afhankelijk van het ontwerp wordt bepaald welke verleggingen noodzakelijk zijn. Bij lange doorlooptijden van verleggingen worden de leidingen voorafgaand aan de realisatiefase verlegd.

51. Het Plan-MER gaat niet in op de verbreding van de A20. Hier liggen leidingen die moeten worden omgelegd. Indiener vindt dat in de OTB-MER onder meer dient te worden aangegeven op welke wijze maatregelen getroffen worden om een ongestoorde afvoer van een rioelgemaal naar de AWZI te waarborgen.

Reactie 51

In de verkenningsfase is het ontwerp van het tracé en de A20 nog niet bekend. De genoemde leiding is wel bekend en heeft waarschijnlijk geen raakvlak met het tracé. Afhankelijk van het ontwerp wordt definitief bepaald welke verleggingen noodzakelijk zijn. Bij verleggingen doen RWS en de leidingeigenaar er alles aan om zo min mogelijk overlast te veroorzaken voor de eindgebruikers.

52. In het rapport wordt terecht aangegeven dat de autonome bodemdaling in de Aalkeetpolder ca. 1 cm per jaar bedraagt. Dit wordt vooral veroorzaakt door een holocene daling door samendrukking en reductie van materiaal door ontwatering. De bodemdaling kan gevolgen hebben voor kruisende waterlopen.

Hierop wordt later teruggekomen. Alle werken, of het nu voorbelastingen zijn of (tijdelijke) ontgravingen, hebben een negatief effect op de bodem. De Aalkeetpolders hebben vooral in het zuidelijke deel een sterk venige opbouw en zijn doorsneden met kreekkruggen. Door ontwatering zal de bodem extra klinken en kunnen archeologische waarden verloren gaan (denk aan de klepduiker en boomstamkano). Ook de waardevolle bebouwing op de terpen loopt daarbij risico.

Indiener vindt dat in het OTB-MER het risico van ontwatering en het effect van maatregelen (bijvoorbeeld retourbemaling bij de tunnelbouw) goed in beeld moeten worden gebracht. Mitigerende maatregelen zoals in paragraaf 9.11 aangegeven, kunnen dan ook alleen maar gericht zijn op het voorkómen van grondwaterstands-effecten, niet op het beperken.

Reactie 52

Overeenkomstig het verzoek van de indiener wordt de inhoud van zijn zienswijze bij de planuitwerkingsfase betrokken.

53. Het grondwatersysteem wordt beheerst door een zoute kwelstroom vanuit het eerste watervoerende pakket, dat in verbinding staat met de Nieuwe Waterweg. Het potentiaalverschil tussen de 1e wvp en het freatische pakket bedraagt ca. 3 meter. Bij onderzoek van de Krabbeplass is gebleken dat de kwelstroom in hoge mate bijdraagt aan het algenprobleem. Indien verdiepingen niet als kunstwerk worden uitgevoerd moet terdege rekening worden gehouden met een toename van de kwelstroom door minder weerstand van de tussenliggende lagen. De landtunnel zal volgens indiener dan ook als kunstwerk (gesloten betonnen buis) moeten worden uitgevoerd. Een vorm van diepwanden, zoals ook bij de A4 is bedacht, is hier evenwel uitgesloten.

Eventuele bemaling zal negatieve gevolgen hebben voor het gebied rond het tracé (zie ook Effect op de zetting van de bodem). Indiener verzoekt over dit onderwerp, indien niet wordt gekozen voor een betonnen buisconstructie, al in de OTB-fase een variantenstudie uit te voeren. Vóór aanbesteding dient duidelijke te zijn welke constructie wordt toegepast. Indiener verwijst naar opgedane ervaringen bij het A4-tracé.

Reactie 53

Er worden diverse uitspraken gedaan die voortuitlopen op ontwerpkeuzes en die afhankelijk zijn van de uitkomsten van de effectstudie in de planuitwerkingsfase. Het definitief ontwerp dient te voldoen aan de topeis dat het waterhuishoudkundig systeem niet zal verslechteren. Negatieve effecten die mogelijk ontstaan, dienen gecompenseerd te worden conform de wettelijke of beleidsuitgangspunten die daar voor gelden. Deze aanpak borgt dat de zorgen van de indiener voorkomen zullen worden. Een grondwater(model)onderzoek is onderdeel van de effectstudie. Mogelijke effecten op grondwaterstanden, bijv. door een gewijzigde kwelsituatie, worden onderzocht. Zowel in de aanleg- als in de gebruiksfase, dient de Blankenburgverbinding te voldoen aan het uitgangspunt

dat de bestaande situatie van de waterhuishouding niet verslechtert. Bij het ontwerpen van de constructie geldt dit ook als uitgangspunt en zal getracht worden om structurele bemaling te voorkomen.

54. *Indiener heeft eerder aangegeven dat de verbreding van de A20 ontbreekt. Er is hier oppervlaktewater in het geding. Indiener vindt dat dit in het OTB-MER niet kan ontbreken.*

Reactie 54

Daar waar sprake is van toename van verhard oppervlak bij de verbreding van de A20, zal deze in de planuitwerkingsfase meegenomen worden bij het bepalen van de totale compensatieopgave voor de waterberging.

55. *Indiener deelt de opvatting dat verontreinigende stoffen niet via run off in het oppervlaktewater terecht mogen komen. Hiervoor moeten passende maatregelen worden ontworpen die indiener terug wil zien in planuitwerkingsfase. Zowel voor de boven als onder maaiveld gelegen wegdelen. Er moet rekening worden gehouden met het feit dat kwelwater in dit gebied zout is.*

Reactie 55

In het waterhuishoudkundig plan zullen de vereiste voorzieningen uitgewerkt worden, die nodig zijn om te zorgen dat de negatieve effecten binnen de wettelijke bandbreedte blijven. Indien sprake is van een restlozing op oppervlaktewater, zullen maatregelen worden getroffen om te bereiken dat wordt voldaan aan de eisen van het Lozingenbesluit Buiten Inrichtingen. Het knelpunt van zout kwelwater wordt meegenomen in het ontwerpen van de genoemde voorzieningen.

56. *Alle panden in de Aalkeetpolders zijn aangesloten op een drukrioleringsstelsel. Dit stelsel wordt op meerdere punten doorsneden. Indiener vraagt aan te geven op welke wijze een ongestoorde afvoer van rioolwater van deze panden wordt gewaarborgd.*

Reactie 56

In de verkenningfase is het ontwerp van het tracé en de landtunnel nog niet bekend. De genoemde leidingen zijn wel bekend en hebben waarschijnlijk een raakvlak met het tracé. Afhankelijk van het ontwerp wordt bepaald welke verleggingen noodzakelijk zijn. Bij verleggingen doen RWS en de leidingeigenaar er alles aan om zo min mogelijk overlast te veroorzaken voor de eindgebruikers.

57. *In de rapportage staat dat de waterkwaliteit van de KRW-waterlichaam Krabbepas op dit moment niet goed is. Dit is niet het geval. Alleen in de zomer zijn er perioden dat een negatief zwemadvies wordt gegeven vanwege het voorkomen van drijfslagen als gevolg van blauwalg. Wel is indiener het er mee eens dat de waterkwaliteit als gevolg van de werken niet mag verslechteren.*

Reactie 57

De Krabbepas is niet aangewezen als KRW-waterlichaam. Dit water is wel aangewezen als zwemwaterlocatie door Provincie. Slechte (zwem)waterkwaliteit is een autonome situatie, en zal door de NWO niet wezenlijk verbeteren of verslechteren. De run-off van wegwater zal conform de wet moeten voldoen aan kwaliteitseisen, voordat het op oppervlaktewater geloosd mag worden.

58. *Natuur: De eerste indruk van het rapport (Bijlage C) is dat er veel en gedetailleerd onderzoek is opgenomen omtrent het Voornes Duin en andere gebieden die raken aan het Oranjetracé en maar zeer weinig over het Blankenburgtracé. Ondanks dat is het opvallend dat de variant Krabbepas-West op basis van de minimale informatie als sterk negatief wordt beoordeeld waar het natuureffecten betreft. Inmiddels is er iets meer bekend over de Rietputten (Batenburg (2012) - Flora en Fauna van het Volksbos Lickebaert, de Rietputten en omgeving - Monitoringsverslag 2010-2012 (KNNV)). In de nota wordt nog gesproken over 11 rode lijst broedvogels, inmiddels zijn er 81 verschillende rode lijst soorten aangetroffen. Dit betreft naast vogels: planten, zoogdieren, amfibieën, vissen en insecten. Indiener vindt dat vanuit de natuurgedachte het steekt dat er met zoveel minpunten toch de voorkeur wordt gegeven aan de variant met de meest sterk negatieve beoordeling.*

Reactie 58

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur van alle varianten in beeld gebracht op een niveau dat past bij het karakter van een verkenning. Daarbij zijn ook de door de indiener genoemde belangen betrokken. De keuze van de minister voor de variant Blankenburgverbinding is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen (waaronder ook het doelbereik en de kosten en baten). In de volgende fase (planuitwerking) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgverbinding. Daarbij zal de door indiener aangegeven informatie worden betrokken. De nieuwe gegevens over verspreiding zijn inmiddels bij RWS bekend en worden al verwerkt in de veldinventarisaties die worden uitgevoerd tussen april en oktober 2013 voor de planuitwerking. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied en op landschapsniveau om effecten te voorkomen of te verminderen.

59. *Bij de beschrijving van de varianten wordt gesproken over de verbreding van de A20 van 2x2 naar 2x3 rijstroken (pagina 10). De effecten op de natuur hiervan zijn in het rapport niet onderzocht. Indiener gaat ervan uit dat deze in het OTB-MER nader worden beschouwd. Het Blankenburgtracé bestaat uit 2x3 rijstroken en het Oranjetracé 2x2. Hierdoor is in de aanleg en gebruiksfase meer ruimte benodigd.*

Reactie 59

In het vervolgproces (planuitwerkingsfase) worden de effecten van de verbreding van de A20 tussen de Blankenburgverbinding en afrit 9 op de A20 nader onderzocht, ook ten aanzien van natuur.

60. *Het uitgangspunt van de Flora- en faunawet is 'nee', tenzij (p.14). Dit betekent dat activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten in principe verboden zijn. Indiener verzoekt het 'tenzij' in de rapportage op ondubbelzinnige wijze duidelijk te maken. Er moet, gezien de kwetsbaarheid van de soorten in het gebied, een uiterst gedegen flora- en faunaonderzoek worden uitgevoerd. Eventueel moet aanvullend onderzoek, contra-expertise of second opinion uitkomst bieden bij geschillen. Dit alles op kosten van de opdrachtgever van de werken.*

Reactie 60

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur van alle varianten in beeld gebracht. In de volgende fase (planuitwerking) worden de effecten op de natuur van de variant Blankenburgverbinding gedetailleerder onderzocht. Het natuuronderzoek in de planuitwerkingsfase geschiedt uiteraard op kosten van het Rijk. Daarbij is het streven om nadelige effecten op flora en fauna zoveel mogelijk te voorkomen. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied. Als in de planuitwerkingsfase blijkt dat er toch een ontheffing moet worden aangevraagd vanwege verstoring van een beschermde soort, dan zal naar verwachting aan de "nee, tenzij" criteria voor een ontheffing worden voldaan. Er is sprake van een groot openbaar belang, waarbij er geen sprake is van een reëel alternatief. De ingreep is niet zodanig dat ontoelaatbare schade aan de gunstige staat van de instandhouding van soorten valt te verwachten.

61. *Voor 'tabel-2' soorten wordt getoetst aan 'doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort'. Voor 'tabel-3' soorten geldt een zwaardere toets, nl:*

- a. *Er dient sprake te zijn van 'dwingende redenen van groot openbaar belang'. Bij dit criterium moet sprake zijn van voor het milieu wezenlijk gunstige effecten;*
- b. *Er is geen alternatief;*
- c. *Het doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort.*

In de beleving van indiener wordt aan geen enkele voorwaarde voldaan. Aanleg van een weg is niet gunstig voor het milieu, er is een alternatief en van enkele soorten in de rietputten, o.a. de baardman, de roerdomp en de zomertaling kan worden gesteld dat (gedeeltelijke) vernietiging van de habitat wel degelijk afbreuk doet aan de gunstige staat van instandhouding van die soorten in dit gebied in relatie tot de wijde omgeving.

In het kader van het flora- en faunaonderzoek zal duidelijk moeten worden gemaakt welke dwingende redenen er zijn, van groot maatschappelijk belang, zonder alternatieven, die meer dan 80

rode lijst soorten in gevaar kunnen brengen. Dit mede met het oog op een welhaast zekere rechtsgang van natuurbeschermingsorganisaties. Tenslotte geldt in Vlaardingen niet alleen de Boswet (pagina 15), maar ook de Bomenverordening Vlaardingen. Het kappen van houtopstanden wordt hieraan getoetst.

Reactie 61

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur van alle varianten in beeld gebracht. In de volgende fase (planuitwerking) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgverbinding. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied. Een toetsing aan de drie criteria die indiener noemt is alleen aan de orde als een ontheffing daadwerkelijk nodig is, omdat overtreding van een verbod niet kan worden voorkomen. Naar verwachting van de minister zal aan de wettelijke toetsingscriteria voor een ontheffing worden voldaan. Bij dit project is sprake van een groot openbaar belang (zie SVIR), waarbij er geen sprake is van een reëel alternatief. Daarbij is de ingreep niet zodanig dat de gunstige staat van de instandhouding van soorten valt te verwachten. In de volgende fasen van het project zal worden gezien onder welk beschermingsregime eventueel te kappen bomen vallen: de Boswet of de gemeentelijke kapverordening. Indien gemeentelijke kapvergunningen vereist zijn, zullen deze worden aangevraagd.

62. *Het gaat hier niet alleen om verkleinen/veranderen van de habitat, maar ook om versnippering en verstoring. Vooral in de Rietputten vinden ernstige verstoringen plaats. Aanleg van een 7 meter hoog dijklichaam op een niet draagkrachtige ondergrond en de eisen die gesteld worden aan stabiliteit en restzettingen vergt een langjarig proces van voorbelasting, met steeds terugkerende werkzaamheden en gevolgen voor de grondwaterstand. Indiener wil de garantie dat de grondwaterstand nergens negatief wordt beïnvloed, zeker niet in een uiterst gevoelig moerasgebied als de Rietputten. Zowel in de aanlegfase alsook in de gebruiksfase. Ook de bouw van het spoorviaduct, de aanzet van de landtunnel en de ingang van de Blankenburgtunnel met de nodige werkerreinen zullen langdurig onrust veroorzaken.*

Reactie 62

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op grondwater van alle varianten in beeld gebracht. In de volgende fase (planuitwerking) wordt bij de effectbeoordeling toegespitst op de variant Blankenburgverbinding. De grond(water)belasting zal nauwgezet worden onderzocht, zowel vanuit constructieve belangen als vanuit de waterhuishouding. Het betreft zowel de aanlegfase als de gebruiksfase. Het effect van een zwaar grondlichaam op de Rietputten is onderdeel van het natuuronderzoek en (afhankelijk van de uitkomsten) de toepasselijkheid van het provinciaal compensatiebeginsel.

63. Door de bocht en de helling ter plaatse van de kanteldijk zal de lichtbelasting van de Rietputten groter zijn dan bij de andere delen van de weg. Dit geldt trouwens ook voor het deel ten noorden van de A20 door alle bogen op maaiveldniveau. Indiener vindt dat in de OTB-MER alle verstoringen in de aanlegfase en gebruiksfase tot in detail in beeld moeten worden gebracht. In tabel 4.2 (p.25) staat dat voor wat betreft de rode lijst soorten als parameter een kwalitatieve beschrijving. Indiener ziet hier graag als aanvulling een kwantitatieve beschrijving.

Reactie 63

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur van alle varianten in beeld gebracht. Voor de rode lijst soorten kan in deze fase volstaan worden met een kwalitatieve beschrijving. In de volgende fase (planuitwerking) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgverbinding. Daarbij zullen alle effecten ten aanzien van beschermde soorten en gebieden in beeld worden gebracht. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied.

64. In het hoofdstuk huidige situatie natuur wordt uitvoerig ingegaan op de (soorten)rijkdom van de goed onderzochte Natura 2000 gebieden, zoals Solleveld bij Den Haag, Voornes duin bij Oostvoorne en de duinen van Goeree. Het Blankenburgtracé ligt echter in Vlaardingen en gaat dwars door een hoogwaardig ecologisch gebied wat er in deze MER wel heel bekaaid en achterhaald vanaf komt (p.35). Op basis van het rapport van de KNNV wil indiener dat over het Blankenburgtracé op eenzelfde en eenduidige wijze wordt gerapporteerd, met actuele informatie.

Reactie 64

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten ten opzichte van gebieden en soorten van alle varianten in beeld gebracht en aan elke variant is evenveel aandacht besteed. De Natura 2000-gebieden hebben in het onderzoek een bijzondere status, mede in verband met het beleid inzake de depositie van stikstof. De KNNV informatie was toen niet bij RWS bekend. Aangezien in het Plan-MER NWO is onderkend dat de Blankenburgverbinding negatiever scoort op natuureffecten dan de Oranjeverbinding, leidt deze nieuwe informatie niet tot een andere afweging tussen de varianten. In de planuitwerkingsfase zullen alle effecten ten aanzien van beschermde soorten en gebieden van de voorkeursvariant (de Blankenburgtunnel) in beeld worden gebracht. De nieuwe gegevens over verspreiding worden al verwerkt in de veldinventarisatie die worden uitgevoerd tussen april en oktober 2013 plaatsvinden.

65. De situatie met betrekking tot de vleermuispopulatie (p.42) baart indiener zorgen. Er dient ook in Vlaardingen een kwantitatief onderzoek plaats te vinden. De vliegroutes worden op drie plaatsen verbroken door de twee Krabbeplasvarianten.

Indiener ziet graag in het onderzoek de mitigerende maatregelen betrokken.

Reactie 65

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur op alle varianten in beeld gebracht. In de volgende fase (planuitwerking) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgverbinding. Daarbij zal ook onderzoek plaatsvinden naar de effecten op vleermuizen. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen om effecten op deze soorten te voorkomen of te verminderen.

66. U gaat ervan uit dat voor wat betreft de autonome ontwikkeling van de Rietputten (p.49) het gebied als nat moeras in stand blijft. Dit klopt inderdaad. Vlaardingen wil dit zo houden en zal dat instandhouden of optimaliseren door het nemen van verantwoorde beheermaatregelen in nauw overleg met natuurbescherming.

Reactie 66

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze.

67. Bij de effectenbeschrijving alternatieven is ook hier weer grote aandacht voor de op verre afstand gelegen Natura 2000 gebieden. Gesteld wordt dat voor wat betreft het ruimtebeslag EHS de variant Krabbeplas-West een sterk negatief effect heeft (p.63). Ook voor wat betreft de versnippering heeft deze variant een sterk negatief effect (p.63). De hoge natuurwaarde ondergaat een sterke inboet. Dit alles in kwantitatieve zin. Indiener is ook sterk geïnteresseerd in een kwalitatieve beschrijving. Daarbij gaat het niet om verstoring door licht, geluid of N-depositie, maar eerder om de kwalitatieve gevolgen van het verlies aan ruimte en versnippering. Indiener vindt verder dat de waardering van o (nihil) voor de weidevogels in tabel 6.13 te hoog is (p.70). Omdat de weidevogels zich ook rond de Krabbeplas bevinden, dient deze waarde vanwege de doorsnijding bij de variant West sterk negatief (-) te zijn. De samenvattende tabel 6.8 geeft goed weer dat de variant Krabbeplas-West waar het de aantasting van de natuurwaarden betreft inderdaad funest is (p.67).

Reactie 67

Voor wat betreft de beoordeling van de natuurwaarden is er in het Plan-MER een methode gehanteerd die de waarde van een gebied combineert met de ernst van de ingreep. Bij de effecten op de natuurgebieden is gekeken naar verschillende manieren waarop een effect op de natuurwaarden kan ontstaan. Daarbij zijn niet alle mogelijke ingreep-effectrelaties relevant. De beoordelingssystematiek was hierbij kwantitatief, semi-kwantitatief of kwalitatief. In de planuitwerkingsfase zullen de natuurwaarden verder onderzocht worden.

68. De grootste vraag die indiener beantwoord zou willen zien is wat de instandhoudingsdoelen zijn bij een keuze voor de variant

Krabbeplas-West. Kwantitatieve natuurcompensatie in hectares is geen optie als er tientallen rode lijst soorten in een gebied worden aangetroffen. Dergelijke hoge natuurwaarden kunnen en mogen niet worden aangetast. In het Plan-MER NWO, deelrapport Natuureffecten wordt aangegeven dat er grote leemten zijn in kennis en dat er gebruik is gemaakt van algemeen beschikbare ecologische gegevens (p.78). Indiener vindt het terecht dat een verdiepingsslag moet worden uitgevoerd en daarna pas een keuze wordt gemaakt voor een tracé.

Reactie 68

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur op alle varianten in beeld gebracht. Het onderzoek is ondanks de door indiener genoemde leemten in kennis van voldoende diepgang om tot een verantwoorde afweging van de alternatieven te komen. In de volgende fase (planuitwerking) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant lankenburgverbinding, Krabbeplas-West. Daarmee wordt invulling gegeven aan de door indiener beoogde verdiepingsslag.

69. Deelrapport E: Effectenonderzoek (MER) Bijlage A Kaarten. Sommige van de in deze bijlage opgenomen kaarten zijn niet meer correct of onduidelijk. De kaarten die volgens indiener vervangen of gewijzigd moeten worden, zijn in de bijlage toegevoegd.

Reactie 69

In de planuitwerkingsfase zal het kaartmateriaal uit het Plan-MER NWO opnieuw worden beoordeeld op bruikbaarheid en actualiteit. Waar nodig worden deze aangepast.

70. In de REES, bijlage 1 wordt in tabel 0-3 aangegeven dat in Vlaardingen nog 30 hectare haventerrein is uit te geven. Indiener merkt op dat dit niet correct is. Het is niet meer dan 5 hectare welke in bezit zijn van private investeerders.

Reactie 70

De tekst zal worden aangepast, de uitkomsten van de modelberekeningen voor de REES worden echter niet door deze aanpassing beïnvloed.

Zienswijze 50

1. In de OSV wordt gesproken over de verbreding van de A20 van 2 x 2 rijstroken naar 2 x 3 rijstroken in beide richtingen tussen het knooppunt van de Blankenburgverbinding en de aansluiting Vlaardingen (nr. 9). Het is momenteel onduidelijk welke consequenties dit heeft voor het thans gevestigde motorbrandstoffenverkoop-punt op de locatie 'Rijskade'. Hierdoor wordt indiener beperkt om gefundeerde kanttekeningen te plaatsen. Indiener behoudt zich het recht voor aanvullende opmerkingen/bezwaren in te dienen, zodra deze onduidelijkheid is weggenomen. Indiener gaat er op basis van de thans beschikbare informatie van uit dat het motorbrandstoffen-verkoop-punt op de locatie "Rijskade" gehandhaafd blijft. Indien

de verbreding van de A20 onverhoopt alsnog aanleiding zou geven om het motorbrandstoffenverkoop-punt noodgedwongen te moeten verplaatsen, dan zal indiener hiertegen een zienswijze moeten kunnen indienen, mogelijk gevolgd door een bezwaarschrift.

Reactie 1

In de Planuitwerkingsfase wordt het ontwerp van de Blankenburgverbinding verder in detail uitgewerkt. In deze fase zal duidelijk worden welke consequenties het wegontwerp heeft voor het benzineverkoop-punt "Rijskade". Indiener wordt hierover tijdig door de minister geïnformeerd, zodat hij tijdig in de gelegenheid is zienswijzen op het Ontwerp-Tracébesluit in te dienen en eventueel beroep aan te tekenen op het Tracébesluit.

2. Mocht de bestaande locatie van het motorbrandstoffenverkoop-punt worden verplaatst, dan wil indiener gecompenseerd worden door het toekennen van een alternatieve concessie op een nabijgelegen locatie langs dezelfde rijksweg, tezamen met een schadeloosstelling (hieronder mede begrepen aangaande vermogens-, stagnatie en financieringsschade).

Reactie 2

Verplaatsing van de concessie naar een andere locatie wordt apart beoordeeld in het kader van het concessiebeleid van Rijkswaterstaat. Mocht er sprake zijn van bedrijfsschade als gevolg van het Tracébesluit dan kan de benadeelde een verzoek tot vergoeding van schade indienen op grond van de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999. Dit kan vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De minister kent een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de benadeelde behoort te blijven en voor zover de schade niet op een andere manier verzekerd is.

3. Door de aanleg van de Blankenburgtunnel zal een belangrijk deel van het verkeer dat normaal gesproken via de Beneluxtunnel en de A20 richting het Westland rijdt het motorbrandstoffenverkoop-punt niet meer passeren. Het is nu nog niet te zeggen of het verlies aan klanten en inkomsten gecompenseerd zal worden door het verkeer dat van de nieuwe verbinding A4 Delft - Schiedam via de A20 richting de A15 gebruik zal gaan maken. Indiener behoudt zich ter zake een mogelijk verlies aan inkomsten alle rechten voor.

Reactie 3

Mocht er sprake zijn van bedrijfsschade als gevolg van het Tracébesluit dan kan de benadeelde een verzoek tot vergoeding van schade indienen op grond van de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999. Dit kan vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De minister kent een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de benadeelde behoort te blijven en voor zover de schade niet op een andere manier verzekerd is.

4. Het motorbrandstoffenverkooppunt zal tijdens de aanleg van de Blankenburgtunnel en de daarmee gepaard gaande verbreding van de A20 tussen 2015 en 2021 verkeershinder ondervinden en daarmee inkomsten derven waarvoor indiener wil worden gecompenseerd (nadeelcompensatie).

Reactie 4

Mocht er sprake zijn van bedrijfsschade als gevolg van het Tracébesluit dan kan de benadeelde een verzoek tot vergoeding van schade indienen op grond van de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999. Dit kan vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De minister kent een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe voor zover de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de benadeelde behoort te blijven en voor zover de schade niet op een andere manier verzekerd is.

5. In de komende anderhalf jaar zal er meer duidelijkheid komen welke impact de wijziging van de infrastructuur heeft op het motorbrandstoffenverkooppunt. Indiener vindt dat hij door RWS op de hoogte dient te worden gehouden van alle ontwikkelingen hieromtrent.

Reactie 5

De minister zal in de indiener informeren over de ontwikkelingen van het project.

Zienswijze 51

1. Met deze Ontwerp-Structuurvisie wordt een grote stap gezet voor het verbeteren van de bereikbaarheid in de provincie Zuid-Holland en in het bijzonder van de mainport Rotterdam. Indiener is van mening dat het belangrijk is een beslissing over de NWO in te bedden in een integrale visie over regionale en bovenregionale ontwikkeling zoals vastgelegd in het Masterplan Rotterdam Vooruit en in de Provinciale Structuurvisie.

Reactie 1

De minister heeft met waardering van deze zienswijze kennisgenomen. Voor zover het de minister aangaat, stelt zij alles wat in haar vermogen ligt in het werk om de gevraagde integraliteit te bewerkstelligen.

2. Indiener onderschrijft de conclusies en prioriteiten uit de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit en de keuze om de NWO als eerste uit te werken. Deze verbinding sluit goed aan bij de visie van indiener over een concurrerend internationaal profiel van de provincie en kan de samenhang binnen het stedelijk netwerk versterken.

Reactie 2

De minister neemt kennis van deze zienswijze.

3. De voorkeur voor de Blankenburgtunnel (variant Krabbeplass-West) is verder ook in lijn met het regionaal advies van december 2011 dat door Gedeputeerde Staten is onderschreven (<http://tinurl.com/cfbk8p4>).

Reactie 3

De minister neemt kennis van deze zienswijze.

4. Indiener is verheugd over de extra financiële middelen die de minister heeft toegezegd voor een zorgvuldige inpassing van het tracé.

Reactie 4

De minister neemt kennis van deze zienswijze.

5. Bij de uitwerking van de plannen wordt onderscheid gemaakt tussen maatregelen die binnen de wettelijke scope vallen en maatregelen die buiten deze scope vallen. Uitgangspunt voor indiener is dat compensatie van natuur, water en bos wettelijk verplicht is door de veroorzaker (Rijk). Hetzelfde geldt voor de nu in de voorstellen opgenomen verdiepte ligging/overkluizing tussen de spoorlijn en de Zuidbuurt en de verdiepte aansluiting op de A20.

Reactie 5

De genoemde compensatie (natuur, water en bos) wordt in de planuitwerkingsfase verder uitgewerkt en zal onderdeel uitmaken van het Tracébesluit.

6. Voor de categorie maatregelen die buiten de wettelijke scope vallen, wordt door betrokken partijen (stadsregio, provincie, gemeenten, hoogheemraadschap en waterschappen) gewerkt aan een bestedingsvisie voor de € 25 miljoen die het Rijk beschikbaar stelt voor aanvullende maatregelen. Indiener is verheugd met de extra beschikbare € 25 miljoen voor inpassing. Daarbij stelt hij het zeer op prijs dat de regio de ruimte heeft gekregen om invulling te geven aan de besteding van deze middelen. De inzet van indiener is hierbij gericht op herstel van recreatieve waarden, ruimtelijke kwaliteit en het optimaliseren van natuurkwaliteit (naast de verplichte natuurcompensatie).

Reactie 6

De minister neemt kennis van de zienswijze van de indiener.

7. Op voorstel van de Tweede Kamer is gekozen voor een overkapping ten noorden van het spoor. Dit voorstel kwam voort uit het Regionaal Advies uit 2011 (<http://tinyurl.com/caq34hn>) waarin een verdiepte ligging met overkluizing tussen de Zuidbuurt en het spoor was opgenomen. Dit met als doel om de openheid van het landschap en de zichtlijnen naar het cultuurhistorisch waardevolle landschap in stand te houden (en de impact van de weg te minimaliseren). Indiener constateert dat de nu gepresenteerde uitwerking van de tunnel ten noorden van de spoorlijn (de gevraagde overkluizing) 2 meter boven maaiveld zal komen te liggen. Dit betekent dat deze overkapping als een brede dijk van twee meter hoog in het landschap komt te liggen. Het historische lint van de Zuidbuurt gaat ook enigszins omhoog en de watergangen kunnen niet worden doorgezet over het tracé. Het cultuurhistorisch hoog gewaardeerde lint van de Zuidbuurt wordt aldus aangetast. Deze uitwerking staat op gespannen voet met hetgeen beoogd werd met de gevraagde overkluizing.

Reactie 7

Door de verdiepte ligging en de overkapping zal de openheid van het landschap minder worden aangetast. Wel zal de landtunnel als een glooiing in het landschap zichtbaar zijn. In de volgende fase (planuitwerkingsfase) wordt de voorkeursvariant nader uitgewerkt. Daarbij worden optimalisaties gezien, indien deze niet leiden tot meerkosten. Deze zienswijze wordt hierbij betrokken.

8. *Indiener vraagt bij de planuitwerking te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor verlaging van de tunnel waarbij de zichtlijnen zoveel mogelijk worden hersteld, de cultuur-historische waarden van de Zuidbuurt meer worden gerespecteerd en de mogelijkheden voor een landschappelijke meer natuurlijke inpassing worden verbeterd.*

Reactie 8

Zie reactie 7 op deze zienswijze.

9. *Indiener blijft aandacht vragen voor de consequenties voor het onderliggend wegennetwerk door realisatie van de Blankenburg-tunnel. Door de toename van verkeersstromen op regionale en lokale wegen lijken er in deze fase van het project slechts enkele directe knelpunten te ontstaan, die binnen de projectscope worden opgelost. De toename van verkeersstromen heeft echter ook gevolgen voor de robuustheid van de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de omgeving. Bij de verdere detaillering in de planuitwerkingsfase dienen de verkeerskundige gevolgen nader beschouwd te worden.*

Reactie 9

Effecten op het onderliggend wegennet en op de bereikbaarheid en leefbaarheid van de omgeving worden in de planuitwerkingsfase nader in beeld gebracht. Het nemen van maatregelen op het onderliggend wegennet vallen buiten de scope van de planuitwerkingsfase. Hiervoor dienen nadere afspraken gemaakt te worden met de Stadsregio Rotterdam.

Zienswijze 52

1. *Indiener is van mening dat zowel het ontwerp-besluit met betrekking tot afspraken over oplossingen voor knelpunten binnen het netwerk van de regio Rotterdam (vastgelegd in BO-MIRT afspraken, periode 2009 - 2010) als de ontwerpvoorkeursbeslissing voor de eerste voorziene stap, de NWO (vastgelegd in MIRT afspraken, periode 2010-2011) niet op een zorgvuldige wijze tot stand zijn gekomen (zowel inhoudelijk als procesmatig). Indiener is er van overtuigd dat deze weg aantoonbaar nauwelijks iets oplost, maar wel veel kapot maakt en dat nut en noodzaak niet zijn aangetoond. In deze zienswijze onderbouwt indiener deze punten.*

Reactie 1

Het participatieproces en de besluitvorming voldoen aan de eisen van de Tracéwet, de Wet ruimtelijke ordening en de Wet milieubeheer. De effecten van de aanleg van de weg

zijn in een maatschappelijke kosten/baten analyse afgewogen tegen het algemeen belang van de ontsluiting van de Rotterdamse Haven en de bereikbaarheid van de regio. Deze afweging heeft geleid tot de voorkeursbeslissing die is opgenomen in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie.

2. *Indiener is het niet eens met de keuze voor de Blankenburgtunnel vanwege de aantasting van de groene long Midden-Delfland. De Blankenburgtunnel variant Krabbeplass-West is een zesbaansnelweg die niet in het kwetsbare Midden-Delfland gebied thuis hoort. Ook als een gedeelte van de weg wordt aangelegd in een landtunnel blijft de schade aan het gebied groot. De weg loopt door de beschermde natuur in de Rietputten, tast het eeuwenoude slagenlandschap aan, brengt verstoring voor weidevogels met zich mee en vermindert de belevingswaarde van het gebied sterk. Deze negatieve effecten van de weg (met landtunnel) worden in het effectenonderzoek (MER) onderschat.*

Reactie 2

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur van alle varianten in beeld gebracht. Daarbij zijn ook de door de indiener genoemde negatieve effecten op de Rietputten, het slagenlandschap, en de vogels betrokken. De keuze van de minister voor de variant Blankenburgverbinding is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen (waaronder ook het doelbereik, de kosten en baten). In de volgende fase (planuitwerking) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgtunnel. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied en op landschapsniveau om effecten te voorkomen of te verminderen.

3. *De keuze voor de Blankenburgtunnel is strijdig met de wet- en regelgeving die de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) beschermt. De gekozen variant doorsnijdt het EHS-gebied de Rietputten. Voor de EHS geldt het 'Nee, tenzij' regime. Dat betekent dat nieuwe plannen en projecten niet zijn toegestaan als deze een significant negatief effect hebben op de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied, tenzij daarmee een groot openbaar belang gediend is en er geen reële alternatieven voorhanden zijn. Voor de Blankenburgtunnel is echter wel een reëel alternatief dat geen EHS-gebieden doorsnijdt en ook aan de doelstellingen van de NWO voldoet, namelijk de Oranjetunnel. Indiener vindt de keuze voor de Blankenburgtunnel variant Krabbeplass-West onterecht en onrechtmatig omdat deze niet voldoet aan de wet- en regelgeving.*

Reactie 3

De indiener stelt terecht dat voor het EHS-gebied de Rietputten het zogenaamde "nee, tenzij" principe geldt. Ingevolge de Handreiking 'Spelregels EHS', welke nog is gebaseerd op het oude EHS-beleid als verwoord in de Nota Ruimte, zijn ingrepen met significante effecten voor de wezenlijke kenmerken en waarden van een EHS-gebied

verboden, tenzij er geen reële alternatieven zijn, en er sprake is van een groot openbaar belang. De minister wijst er op dat met de aanleg van de NWO een groot openbaar belang wordt gediend. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is de NWO als een opgave van nationaal belang opgenomen. Uit de beoordeling van de alternatieven in de Ontwerp Structuurvisie NWO blijkt dat de Oranjevverbinding niet als een reëel alternatief kan worden beschouwd. De negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS zullen worden beperkt en de overblijvende effecten zullen gelijkwaardig worden gecompenseerd.

4. *Indiener vindt dat de belangen van natuur, milieu, recreatie en landschap niet volwaardig zijn meegewogen in het uiteindelijke voorkeursbesluit. De Blankenburgtunnel heeft grote negatieve effecten op natuur, landschap en recreatie. Indiener vindt dat er haalbare alternatieven als oplossing voor de bereikbaarheidsproblemen in de Zuidvleugel (waar het groentekort al het grootst is van het hele land) zijn die minder negatieve effecten op de leefomgeving hebben.*

Reactie 4

De minister wijst er op dat de belangen van natuur, milieu, recreatie en landschap in beeld zijn gebracht in het Plan-MER NWO en volwaardig zijn meegewogen. Uit de beoordeling van de alternatieven in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie NWO blijkt dat er geen reëel alternatief is voor het gekozen tracé dat voldoet aan het doelbereik en een positieve kosten/batenverhouding van de NWO.

5. *In de OSV staat dat er een fileknelpunt in de Beneluxtunnel gaat ontstaan. Hierbij is echter uitgegaan van een hoge groei van verkeer en economie. Inmiddels is gebleken dat het autoverkeer al sinds 2005 niet meer groeit en dat de stagnatie van deze groei in Zuid-Holland zelfs nog sterker is dan elders in het land. Een fileknelpunt in de Beneluxtunnel zal dus niet gaan ontstaan en daarom is de keuze voor de Blankenburgtunnel als oplossing achterhaald. Indiener wil niet dat er gekozen wordt voor een dure oplossing voor de problemen van gisteren, maar dat er vooruit wordt gekeken naar de leefomgeving en bereikbaarheid van morgen. De Blankenburgtunnel lost niets op, maar maakt wel veel kapot.*

Reactie 5

Uit de verkeersprognoses voor de snelwegen rond Rotterdam blijkt, dat ondanks alle infrastructuurinvesteringen die al voorzien zijn tussen nu en 2040, de files tegen die tijd zeker niet tot het verleden behoren en de regio Rotterdam nog steeds slecht bereikbaar is. Op de verbindingen tussen de regio's Den Haag en Rotterdam blijven veelvuldig files voorkomen, de gewenste streefwaarden voor de reistijd worden niet gehaald. Vanaf 2020 ontstaan nieuwe knelpunten zoals de Beneluxcorridor, ook bij een lagere economische ontwikkeling. Uit een onderzoek van het CPB in 2012 (bron: Actualiteit WLO

scenario's, CPB Notitie, Den Haag, 8 mei 2012) is geconcludeerd dat de gehanteerde WLO-scenario's (RC en GE) nog steeds valide zijn. Een belangrijke oorzaak van de bereikbaarheidsproblemen is dat het verkeer blijft vastlopen op de stedelijke netwerken. De noodzaak van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding staat verder beschreven in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie.

6. *De Commissie Elverding heeft aangegeven dat de besluitvorming rondom grote infrastructuurprojecten sneller en beter verloopt als in een zo vroeg mogelijk stadium brede maatschappelijke participatie plaatsvindt en er met een gebiedsgerichte benadering wordt gewerkt. Indiener vindt dat bij de NWO belanghebbenden op een te laat moment actief bij de besluitvorming zijn betrokken, er was toen al voorgesorteerd op de Blankenburgtunnel als oplossingsrichting.*

Reactie 6

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. Dankzij participatiebijeenkomsten is een breed palet van ideeën ontwikkeld, die hebben bijgedragen aan de uiteindelijke keuze voor varianten van een NWO. Op de participatiebijeenkomsten is over alle varianten van zowel Oranjevverbinding als de Blankenburgverbinding gesproken.

7. *Indiener vindt dat de besluitvorming sectoraal op het oplossen van een bereikbaarheidsprobleem was gericht en de leefbaarheidsproblemen in het gebied vrijwel buiten beschouwing zijn gebleven. Natuur, landschap, leefomgeving en ruimtelijke kwaliteit zijn niet als doel van het project beschouwd, slechts de effecten van de weg op deze waarden en belangen zijn in beschouwing genomen. Voor belanghebbenden die waarde hechten aan een schone, gezonde, mooie en groene leefomgeving valt in dit proces alleen maar te verliezen en niets te winnen.*

Reactie 7

Het project Nieuwe Westelijke Oeververbinding is een infrastructuurproject dat volgens de regels van de Tracéwet en het MIRT-spelregelkader wordt uitgevoerd. Omgevingsfactoren zoals natuur, landschap, leefomgeving en ruimtelijke kwaliteit zijn daarbij afwegingscriteria om kansrijke alternatieven tegen elkaar af te wegen.

8. *Uitgaande van het meest realistische scenario van lage groei van verkeer en economie, zijn de kosten van de Blankenburgtunnel groter dan de baten. Als hierin ook de kwalitatieve effecten en het verlies aan waarde als gevolg van de aantasting van het landschap worden meegenomen, wordt de kosten-baten ratio zelfs nog ongunstiger. Bovendien laat de analyse van de kosten en baten zien dat uitstel van de aanleg van de weg economisch gunstiger is. Indiener vindt het raadzaam om de Blankenburgtunnel uit te stellen gezien de onzekerheid over de houdbaarheid van de gebruikte verkeersprognoses en om te bezien of stagnatie van de verkeersgroei aanhoudt.*

Reactie 8

De twee gehanteerde scenario's geven beide een plausibel beeld van de lange termijnontwikkelingen (2030 en verder) en zijn beide even realistisch. Uitstel van investeringsbeslissingen is in een kosten-batenanalyse vaak gunstig, omdat de baten verder weg en meer verspreid in de toekomst liggen en de kosten juist op de eerste jaren drukken. Daar staat tegenover dat door uitstel aan de weggebruiker de reistijdwinsten wordt ontnomen gedurende de jaren van uitstel en de maatschappij de baten niet kan incasseren. De minister heeft dat maatschappelijk effect in ogenschouw genomen en besloot om niet uit te stellen, maar de planuitwerking te vervolgen.

9. *Het onderzoek naar regionale economische effecten laat zien dat de Blankenburgtunnel slechts een heel klein effect heeft op de werkgelegenheid. Er worden nog geen 500 nieuwe banen gecreëerd. Investerings in andere wegen, spoorwegen, het onderwijs of de zorg levert vele malen meer nieuwe banen op. Indiener vindt dat het werkgelegenheidsargument dat politiek regelmatig wordt gebruikt om het belang van de aanleg van de weg te onderbouwen, niet wordt gestaafd door de feiten.*

Reactie 9

Een investering in de NWO levert een betere bereikbaarheid op, welke doorwerkt in de rest van de economie, waaronder de arbeidsmarkt. is meegenomen in de de MKBA die aangeeft dat de baten hoger zijn dan de kosten. Een vergelijking met andere sectoren is een politieke afweging.

10. *Indiener vindt de probleemanalyse die voor de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit is gemaakt, inmiddels is achterhaald. Bij het onderzoek is uitgegaan van het RVMK verkeersmodel en van het zogenaamde EC scenario. Indiener verwijst naar een aantal recentere onderzoeken:*

- de WLO scenario's (2006)
- de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2011
- het landelijke verkeersmodel LMS
- het regionale verkeersmodel NRM
- de WLO scenario's
- de Mobiliteitsbalans 2011 en 2012 van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM)
- gemeten cijfers van Rijkswaterstaat

In zijn zienswijze geeft indiener de conclusies en grafieken van deze onderzoeken weer.

Reactie 10

In 2010 is gekozen voor een verkenning naar een nieuwe westelijke oeververbinding. Het Plan-MER is opgesteld op grond van de indertijd vigerende modellen en methoden. Voor de NWO geldt dat de NMCA 2011 (gemaakt op basis van het LMS) en het Plan-MER NWO (gemaakt op basis van het NRM) in 2011 nut en noodzaak van een NWO bevestigen. Zowel in het LMS als het NRM zijn de thans vigerende WLO-scenario's gehanteerd. Uit een onderzoek van het CPB in 2012 (bron: Actualiteit WLO scenario's, CPB Notitie, Den Haag, 8 mei 2012) is geconcludeerd dat de gehanteerde WLO-scenario's (RC en GE) nog valide zijn. Een belangrijke oorzaak is dat het verkeer blijft vastlopen op de stedelijke netwerken. Mochten andere grote ingrepen als gevolg van de verkenning Rotterdam Vooruit gaan plaatsvinden dan zal eerst een verkenning worden gestart, waarbij de dan vigerende methoden en modellen zullen worden benut. In de planuitwerking zal van de meest recente modellen worden uitgegaan.

11. *Op basis van de pakketten met maatregelen die zijn doorberekend, zijn vijf prioritaire projecten aangewezen. Indiener vindt dat een inhoudelijke onderbouwing ontbreekt waarom deze vijf projecten tot prioriteit zijn benoemd. In de OSV staat alleen dat deze in bestuurlijke overleggen als prioriteit benoemd zijn, maar een inhoudelijke onderbouwing ontbreekt.*

Reactie 11

Op grond van de beoordeling van de effecten, de maatschappelijke kosten baten analyse hebben de bestuurders gekozen om eerst de nieuwe westelijke oeververbinding aan te leggen. De opgave aan deze kant van Rotterdam is het beste op te lossen met de aanleg van een nieuwe westelijke oeververbinding.

12. *Indiener vindt het discutabel of de gekozen prioriteiten daadwerkelijk de beste oplossing vormen. Een onderzoek van Milieudefensie heeft aangetoond dat een pakket aan maatregelen waarbij geen dure en ingrijpende infrastructuur wordt aangelegd en de leefomgeving wordt gespaard de bereikbaarheid net zo effectief kan verbeteren als het aanleggen van infrastructuur. Een onderzoek van de TU Delft in opdracht van het Havenbedrijf laat zien dat OV oplossingen het beste zijn om de sterke concurrentiepositie van het Rotterdamse Havengebied in de toekomst te waarborgen. Indiener vindt dat er genoeg bewijzen zijn die aantonen dat andere oplossingen dan de in de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit benoemde prioriteiten beter, haalbaar en betaalbaar zullen zijn.*

Reactie 12

Kleinere maatregelen in de Westflank hebben weinig effect als het gaat om het ontlasten van de A4 en het beter bereikbaar maken van de Rotterdamse haven en Greenport

Westland. Bij de problemen rondom de Brienenoord- en Algeracorridor of de OV-bereikbaarheid van Rotterdam Zuid ligt dit anders. De verwachting is dat deze problemen in de komende jaren al voor een deel kunnen worden aangepakt door middel van kleinere maatregelen alvorens er structurele ingrepen moeten plaats vinden.

13. *Indiener vindt het betreurenswaardig dat de Blankenburgtunnel is benoemd als één van de alternatieven van de prioriteit NWO aangezien het effectenonderzoek van de maatregelen juist laat zien dat deze maatregelen grote negatieve effecten op de leefomgeving hebben. Indiener mist een toelichting waarom voor deze maatregel is gekozen. Indiener vindt dat de negatieve effecten op de kwaliteit van de leefomgeving, alleen al reden zou moeten zijn om deze maatregelen af te laten vallen.*

Reactie 13

De door indiener genoemde effecten van de aanleg van de weg zijn in een maatschappelijke kosten/baten analyse afgewogen tegen het algemeen belang van de ontsluiting van de Rotterdamse Haven en de bereikbaarheid van de regio. Deze gemotiveerde afweging heeft geleid tot de voorkeursbeslissing die is opgenomen in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie.

14. *In het convenant omtrent de aanleg van Maasvlakte 2 tussen overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties is de Oranjetunnel als mogelijke oplossing genoemd voor toekomstige bereikbaarheidsvraagstukken. Indiener vindt het onterecht dat het NWO alternatief Blankenburgtunnel aan de orde was bij de in Rotterdam Vooruit benoemde prioriteiten.*

Reactie 14

Het Afsprakenkader Borging PMR ('Visie en Vertrouwen') kan niet worden gezien als een limitatieve lijst van te kiezen oplossingen. Het kader betreft alleen Maasvlakte 2, terwijl de Ontwerp-Rijksstructuurvisie ziet op de bereikbaarheid van de gehele regio.

15. *Indiener vindt nut en noodzaak van de NWO onvoldoende onderbouwd. Van de vijf prioritaire projecten die in Rotterdam Vooruit benoemd zijn, wordt de NWO aangewezen als eerst uit te voeren project. Dit is gebaseerd op de volgende argumenten:*

- Urgentie van de bereikbaarheidsproblematiek*
- Ruimtelijk-economische betekenis*
- Bijdrage aan een robuust netwerk*
- De faseerbaarheid door inzet van kleinere maatregelen*
- Draagvlak in de regio*

Indiener zet bij alle vijf argumenten grote vraagtekens, waardoor het aanwijzen van de NWO als eerste uit te voeren prioritair project als onlogisch moet worden bestempeld. Indiener gaat in zijn zienswijze in op de vijf argumenten.

Reactie 15

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. Zie ook de antwoorden van 52-16 t/m 52-23.

16. *De bereikbaarheidsproblematiek waarvoor de NWO een oplossing moet vormen, is onderbouwd met de probleemanalyse van Rotterdam Vooruit. Deze is gebaseerd op achterhaalde verkeersprognoses zoals indiener al eerder aangaf. De toekomstige fileproblemen in de Beneluxtunnel worden sterk overschat door uit te gaan van een aantoonbaar onrealistisch hoge verkeersgroei. Actuele gegevens over de verkeersontwikkeling laten zien dat de Beneluxtunnel geen fileknelpunt gaat vormen waardoor de urgentie van de bereikbaarheidsproblematiek waar de NWO een oplossing voor moet vormen ontbreekt.*

Reactie 16

Uit de verkeersprognoses voor de snelwegen rond Rotterdam blijkt, dat ondanks alle infrastructuurinvesteringen die al voorzien zijn tussen nu en 2040, de files tegen die tijd zeker niet tot het verleden behoren en de regio Rotterdam nog steeds slecht bereikbaar is. Op de verbindingen tussen de regio's Den Haag en Rotterdam blijven veelvuldig files voorkomen, de gewenste streefwaarden voor de reistijd worden niet gehaald. Vanaf 2020 ontstaan nieuwe knelpunten zoals de Beneluxcorridor, ook bij een lagere economische ontwikkeling. Uit een onderzoek van het CPB in 2012 (bron: Actualiteit WLO scenario's, CPB Notitie, Den Haag, 8 mei 2012) is geconcludeerd dat de gehanteerde WLO-scenario's (RC en GE) nog valide zijn.

17. *In de onderbouwing van de keuze voor de aanleg van de NWO, wordt veel belang toegeschreven aan de A4 als bereikbaarheidsas. Indiener vindt het niet vanzelfsprekend dat de A4 moet gaan functioneren als centrale bereikbaarheidsas. Juist het creëren van een ladderstructuur is essentieel om de robuustheid van een netwerk te borgen (zie ook de brief van het College van Rijksadviseurs). Het is daarom maar de vraag of een focus op één centrale as wel de grootste bijdrage levert aan ruimtelijk economische ontwikkelingen.*

Reactie 17

Doorstroming op de A4-corridor is een belangrijk doel het project Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Deze bereikbaarheidsas is een vitale noord-zuidverbinding in de Zuidvleugel. Deze as is één 'trede' in de ladderstructuur, tussen de trede Van Brienenoordburg en de (toekomstige) trede Nieuwe Westelijke Oeververbinding.

18. *Indiener mist het belang van leefbaarheid, natuur en landschap voor een gunstig woon- en vestigingsklimaat in de argumentatie. Deze aspecten werden nog expliciet benoemd in de ambities die ten grondslag lagen aan de MIRT verkenning Rotterdam Vooruit, maar zijn bij de keuze van daadwerkelijke maatregelen volledig uit beeld verdwenen.*

Reactie 18

In de uiteindelijke besluitvorming MIRT verkenning is besloten tot het realiseren van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Hierbij is rekening gehouden met leefbaarheid, natuur en landschap.

19. *Indiener vindt dat de focus sterk op de ruimtelijke economische betekenis van de NWO voor de Mainport en Greenport ligt, terwijl de ruimtelijk economische betekenis voor secundaire economische clusters (zoals de stedelijke centra langs de Nieuwe Waterweg) niet mee lijkt te wegen.*

Reactie 19

Secundaire economische clusters in de regio zijn onderdeel van of sterk verweven met de Mainport Rotterdam en de Greenport Westland. Het aan- en afvoeren van goederen van en naar deze clusters is gebaat bij verbeterde doorstroming in een robuust verkeersnetwerk door en rond de Rotterdamse regio.

20. *Indiener onderschrijft de kwetsbaarheid van de bereikbaarheid van het westelijk havengebied met de A15 als enige ontsluiting voor het wegverkeer. In het MER van Maasvlakte 2 kwam daarom al een Oranjetunnel als oplossing hiervoor aan de orde (hier was overigens sprake van een Oranjetunnel met één tunnelbuis die, met uitzondering van calamiteiten, alleen gebruikt zou worden voor vrachtverkeer en een OV sneldienst). Indiener vraagt waarom niet vastgehouden is aan de analyse dat een zo westelijk mogelijk gelegen verbinding de grootste bijdrage levert aan de robuustheid van het netwerk.*

Reactie 20

Eén van de alternatieven die in het Plan-MER is onderzocht, is de Oranjetunnel. De Oranjetunnel onderscheidt zich op het gebied van robuustheid niet ten opzichte van de Blankenburgtunnel. Op alle overige bereikbaarheidsdoelen scoort de Blankenburgverbinding vergelijkbaar of beter dan de Oranjeverbinding. Het verwerkt tweemaal zo veel verkeer, is veel goedkoper en heeft een fors betere kosten-batenverhouding. Daarnaast maken de leefbaarheidseffecten, kosten en het regioadvies onderdeel uit van de afweging. Dat alles afwegende heeft geresulteerd in het regionaal bestuurlijk advies en de bestuurlijke voorkeur van de minister van Infrastructuur en Milieu voor de Blankenburgverbinding, variant Krabbeplass-west.

21. *Er wordt aangegeven dat de NWO niet is te faseren. Indiener vindt dat dit de keuze voor het geven van de hoogste prioriteit aan de NWO opmerkelijk maakt. Juist gezien de geconstateerde trendbreuk in de verkeersontwikkeling (zoals indiener eerder aangaf), zou het aan te bevelen zijn om in te zetten op faseerbare no regret maatregelen op het gebied van bereikbaarheid zodat nu geen grote investeringen worden gedaan die zich baseren op verkeersaantallen die er waarschijnlijk nooit zullen komen. Het PBL waarschuwt inmiddels niet voor niks dat investeren in infrastructuur nu risicovol is gezien de onzekerheid over de ontwikkeling van de mobiliteit.*

Reactie 21

Uit de verkeersprognoses voor de snelwegen rond Rotterdam blijkt, dat ondanks alle infrastructuurinvestering die al voorzien zijn tussen nu en 2040, de files tegen die tijd zeker niet tot het verleden behoren en de regio Rotterdam nog steeds slecht bereikbaar is. Op de verbindingen tussen de regio's Den Haag en Rotterdam blijven veelvuldig files voorkomen, de gewenste streefwaarden voor de reistijd worden niet gehaald. Vanaf 2020 ontstaan nieuwe knelpunten zoals de Beneluxcorridor, ook bij een lagere economische ontwikkeling. Uit een onderzoek van het CPB in 2012 (bron: Actualiteit WLO scenario's, CPB Notitie, Den Haag, 8 mei 2012) is geconcludeerd dat de gehanteerde WLO-scenario's (RC en GE) nog valide zijn. Een belangrijke oorzaak is dat het verkeer blijft vastlopen op de stedelijke netwerken. De noodzaak van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding staat verder beschreven in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie.

22. *In de OSV wordt aangegeven dat een meerderheid van de regionale bestuurders vindt dat een NWO als eerste moet worden opgepakt. Zij hebben zich bij dit standpunt gebaseerd op de cijfers die beschikbaar waren, namelijk de probleemanalyse van Rotterdam Vooruit. Zoals indiener al eerder aangaf is deze analyse achterhaald en wordt hierin uitgegaan van een onrealistisch hoge verkeersgroei. Recente en realistische feiten laten echter zien dat het fileknelpunt in de Beneluxtunnel waarvoor de NWO een oplossing zou moeten vormen er niet zal komen. Indiener vraagt of bestuurders in de regio op basis van actuele cijfers nog steeds zouden vinden dat een NWO als eerste zou moeten worden opgepakt.*

Reactie 22

De minister deelt niet de mening dat de probleemanalyse van Rotterdam Vooruit achterhaald zou zijn, dat blijkt ook uit de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA). In de mobiliteitsbalans van het KIM van 2012 staat over personenautomobiliteit o.a. dat deze in 2009 en 2010 wat is gedaald, maar vanaf 2011 weer toeneemt. Dit beeld wordt bevestigd in de RWS kwartaalmonitor. De investeringsafweging voor grote infrastructurele projecten zoals de Blankenburgtunnel wordt echter gemaakt voor de lange termijn (2030). Daarmee wordt door periodieke conjunctuurschommelingen heen een gedegen afweging gemaakt. Met de ontwikkelingen en onzekerheden wordt omgegaan door gebruik te maken van scenario's die door de Planbureaus zijn opgesteld. Bij de Blankenburgtunnel is zowel met het lage (RC) scenario gerekend, als met het hoge (GE) scenario. Door het CPB is nagegaan of de huidige ontwikkelingen nog passen binnen de bandbreedte van deze scenario's. Het CPB heeft geconcludeerd dat dit het geval is. De regionale bestuurders hebben aan de minister een advies uitgebracht over de keuze voor een NWO. De minister heeft dit advies in haar afweging betrokken.

23. Bij het draagvlak in de regio wordt slechts gesproken over lokale overheidsbestuurders. Er zou pas echt sprake zijn van draagvlak als ook maatschappelijke organisaties en burgers achter het geven van prioriteit aan een NWO zouden staan. Zij zijn echter niet tot nauwelijks betrokken geweest bij de MIRT verkenning Rotterdam Vooruit en het benoemen van prioritaire projecten. Tegen de oplossingsrichting Blankenburgtunnel bestaat bovendien enorme weerstand van gemeenten en natuur- en bewonersorganisaties (er zijn tienduizenden handtekeningen tegen de weg verzameld en meerdere grootschalige protestacties geweest). Indiener vindt het discutabel of er draagvlak bestaat voor de NWO.

Reactie 23

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.

24. De NWO valt onder de Tracéwet waarin een werkwijze conform het advies van de Commissie Elverding, maatschappelijke participatie en gebiedsgerichte benadering, is voorgeschreven. Indiener vindt dat zowel bij de gebiedsgerichte benadering als de brede maatschappelijke participatie in de verkenningfase het doorlopen proces van de NWO tekort schiet. Indiener geeft een toelichting op het verloop van het proces.

- maatschappelijke participatie is pas ingezet nadat een oplossingsrichting bestuurlijk al was vastgesteld
- voor de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit vond tijdens het verkennen van knelpunten een beperkte publieksraadpleging plaats: er werd niet actief ingezet op stakeholders, slechts 26 willekeurige burgers hebben op uitnodiging deelgenomen aan burgerpanels
- op 23 juni 2010 nam de Tweede Kamer een motie aan: het proces van Rotterdam Vooruit dat leidde tot het aanwijzen van de NWO als prioritair project voldeed niet aan de vereiste brede participatie van relevante decentrale overheden en andere belanghebbenden. Het leidde niet tot een herziening van de prioriteitstelling op basis van een verbeterd participatieproces

- het participatieproces voor de keuze tussen de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel (in 2011) is gebrekkig verlopen. Essentiële informatie ontbrak op de meedenkavonden. Er is veel kritiek op dit proces gekomen van burgers, belangenorganisaties, gemeenten en deskundigen.
- Aan de gebiedsgewijze benadering is geen invulling gegeven. De doelstellingen zijn vanaf het begin sectoraal op bereikbaarheid gericht en niet op het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving.

Reactie 24

De Minister herkent zich niet in het beeld dat de indiener schetst van het participatieproces en verwijst naar hetgeen hierover in Deel 1 van deze Nota van Antwoord is uiteengezet.

25. In de analyse van het doelbereik in het verkeersrapport, wordt met name geconcludeerd dat zonder de aanleg van de NWO in 2020 niet voldaan wordt aan de eerste (oplossen van het capaciteitsprobleem in Beneluxcorridor) en de vierde doelstelling (het ondersteunen van de A4 corridor als bereikbaarheidsas). De focus voor de NWO ligt zeer sterk op het oplossen van het vermeende fileprobleem in de Beneluxcorridor. Zoals indiener eerder aangaf in deze zienswijze, is er sinds 2005 een trendbreuk waardoor de verkeersontwikkeling zelfs achterblijft op het lage groeiscenario. Indiener vindt het uiterst discutabel of er wel bereikbaarheidsproblemen ontstaan die door een NWO opgelost zouden moeten worden. De NMCA 2011 laat zien dat niet de Beneluxcorridor een groot knelpunt voor de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio gaat zijn, maar eerder de A15. Hier rijdt voornamelijk west-oost georiënteerd vrachtverkeer. Het goederentransport vertoont in tegenstelling tot het personenautoverkeer nog wel groei. Als er dan wordt ingezet op het verbeteren van de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio, dan zou een focus op het knelpunt op de A15 meer op zijn plaats zijn.

Reactie 25

Er is volgens het CPB geen reden aan te nemen dat de ontwikkeling van het verkeer op wat langere termijn (tot 2030) de bandbreedte van de WLO-scenario's zal over- of onderschrijden. De NMCA 2011 constateert inderdaad dat mede door de groei van het vrachtverkeer problemen op de A15 in het Havengebied ontstaan. Een Blankenburgtunnel draagt sterk bij aan het oplossen van deze problemen, omdat deze vooral het verkeer in Oost-West richting (en v.v.) bedient. Daarmee wordt zowel de bereikbaarheid van het Havengebied als van het Westland verbeterd, wordt tevens de Beneluxcorridor ontlast en het functioneren van de A4-corridor verbeterd.

26. De verkeersnota NWO geeft aan dat het verkeer in Beneluxtunnel jaarlijks 2,6% groeit op basis van de cijfers van de jaren 2000, 2005, 2009 en 2011. Daardoor lijkt er een stijgende trend te zijn. In de rapportage van RWS met verkeersmetingen worden ook de cijfers van de tussenliggende jaren van 2005 t/m 2011 weerge-

geven. Indiener constateert dat op basis van deze cijfers het verkeer in werkelijkheid geen jaarlijkse groei vertoont. De grafieken waaruit dit blijkt zijn aan de zienswijze toegevoegd.

Reactie 26

De totale groei van de verkeersintensiteit in de Beneluxtunnel over de periode 2005 - 2012 is inderdaad gering. Vanaf 2015 zal echter na het gereedkomen van de A4 Delft-Schiedam en de A15 MaVa de druk op de Beneluxcorridor fors toenemen, zowel bij hoge als lage economische en ruimtelijke groei. Daarbij moet de verwachte groei van het vrachtverkeer als gevolg van de uitbreidingen in het Havengebied nog worden opgeteld.

27. In het Plan-MER van de OSV worden de effecten op robuustheid in kwalitatieve zin beoordeeld. De mate van robuustheid van een nieuwe verbinding is echter ook kwantitatief aan te duiden, de methode hiervoor is beschreven door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). De robuustheid neemt niet automatisch toe door het toevoegen van extra doorsnijdingen doordat de verkeerssituatie complexer kan worden. Daardoor neemt de kans op incidenten toe en het netwerk wordt kwetsbaarder. Indiener vindt dat om een goed beeld te krijgen op de effecten op robuustheid, een kwantitatieve beoordeling moet plaatsvinden.

Reactie 27

Met de Ontwerp-Rijksstructuurvisie en de onderliggen de Plan-MER'en is inderdaad een kwalitatieve beschrijving gegeven van de effecten op de robuustheid. Om dit in beeld te brengen bestaan verschillende methoden. In dit geval is aangesloten bij de terminologie van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en is de robuustheid van het netwerk vanuit verschillende kanten belicht. Op grond van deze informatie is een keuze gemaakt voor de Blankenburgverbinding.

28. Indiener geeft de conclusie aan van wat er in de verkeersnota NWO over de geldigheid van de WLO scenario's is opgenomen op basis van CPB onderzoek: "De conclusie uit dit rapport is dat de prognoses voor het arbeidsaanbod, de arbeidsproductiviteit en het bruto binnenlands product zich binnen de marges van de scenario's ontwikkelen. Er is daarmee geen reden aan te nemen dat de verkeersontwikkeling dit niet doet". Indiener vindt deze conclusie veel te kort door de bocht. Zoals wordt aangegeven, heeft het CPB niet onderzocht of de WLO scenario's ook voor de mobiliteitsontwikkeling nog geldig zijn. Dus hun conclusies voor andere aspecten kunnen niet automatisch doorvertaald worden naar mobiliteit. Zoals elders in deze zienswijze is aangegeven is de groei van de mobiliteit gestagneerd. Ook in diverse andere Westerse landen is de verkeersgroei structureel gestagneerd. Cijfers van de provincie Zuid-Holland laten zien dat de ontwikkeling van het autoverkeer zich hier onder de bandbreedtes van de WLO scenario's bevindt. Gemeten cijfers van RWS tonen aan dat de ontwikkeling van het verkeer op vrijwel alle wegen rond Rotterdam, is afgenomen (met uitzondering van de A15).

Als de trend van de stagnatie van groei en de afname van verkeer aanhoudt, dan is het ook niet slechts een kwestie van meer tijd voordat de prognoses behaald gaan worden. Indiener vindt dat er alle reden is om te twijfelen aan de geldigheid van de WLO scenario's en om op zijn minst het scenario van lage groei als het meest realistische scenario te beschouwen.

Reactie 28

Uit een onderzoek van het CPB in 2012 (bron: Actualiteit WLO scenario's, CPB Notitie, Den Haag, 8 mei 2012) is geconcludeerd dat de gehanteerde WLO-scenario's (RC en GE) nog valide zijn. In de verkeersmodellen zijn vooral de sociaal economische gegevens zoals inwoners en arbeidsplaatsen van belang die de volumes van de verkeersstromen bepalen. Voor de toekomstige situatie in 2030 is voor de twee WLO-scenario's GE en RC hier invulling aan gegeven. Verkeersproblemen blijven in de verschillende scenario's bestaan. Aanpassing van de invulling van de WLO-scenario's zal de afweging tussen de twee alternatieven niet doen veranderen. Voor de OSV is de bandbreedte van de WLO-scenario's een gegeven.

29. Indiener valt op dat in het effectenonderzoek in het hoofdrapport Plan-MER en in het verkeersrapport NWO bij de bereikbaarheid van het Haven Industrieel Complex (HIC) wordt gesproken over een 'vlotte afwikkeling van het verkeer' op de A15 in 2030 in de autonome situatie. In de NMCA 2011 wordt echter aangegeven dat op de A15 zowel bij lage (RC) als hoge (GE) groei van de economie een knelpunt zal gaan vormen. Zowel in de NMCA als in het onderzoek van de NWO wordt hierbij uitgegaan van realisatie van het project A15 Maasvlakte-Vaanplein. De gegevens van beide analyses lijken strijdig. Dit is van belang in het kader van het stellen van prioriteiten, het heeft immers weinig zin om te focussen op het verbeteren van de doorstroming in de Beneluxcorridor om de haven beter bereikbaar te maken als de A15 de bottleneck voor de bereikbaarheid vormt. De NMCA geeft aan dat de A15 een groter knelpunt vormt dan de Beneluxcorridor.

Reactie 29

De NMCA 2011 constateert inderdaad dat mede door de groei van het vrachtverkeer problemen op de A15 in het Havengebied ontstaan. Een Blankenburgtunnel draagt sterk bij aan het oplossen van deze problemen, omdat deze vooral het verkeer in Oost-West richting (en v.v.) faciliteert. Daarmee wordt zowel de bereikbaarheid van het Havengebied als van het Westland verbeterd, wordt tevens de Beneluxcorridor ontlast en het functioneren van de A4-corridor verbeterd.

30. De verkeersanalyse in het hoofdrapport Plan-MER NWO laat zien dat door aanleg van de Blankenburgtunnel de reistijdnormen op de A20 (De Lier-Kethelplein) niet gehaald gaan worden. Er wordt aangegeven dat in de planuitwerkingsfase zal worden bezien of door een aanpassing van het wegontwerp alsnog voldaan kan worden aan de normen voor reistijd voor dit traject. Tevens wordt

aangegeven dat de A20 ten oosten van het Kethelplein in de autonome situatie in 2030 een 'druk bereden weg' is met kans op congestie. Door de Blankenburgtunnel wordt het hier nog drukker. Indiener constateert dat de Blankenburgtunnel een deel van het vermeende fileprobleem in de Beneluxcorridor zal gaan verplaatsen naar de A20 en dat hier nog geen oplossing voor bestaat. Dit vindt indiener een zorgelijk situatie omdat een oplossing die slechts een probleem verplaatst geen structurele oplossing kan worden genoemd. Indiener vreest dat als de voorspelde toename van drukte zich hier voor gaat doen, dat dan een verbinding tussen de Blankenburgtunnel en de A4 tussen Delft en Schiedam en de A13/A16 de enige oplossing zal blijken te zijn. Deze zogenaamde A24 dreigt de doodsklap te geven aan het waardevolle landschap van Midden-Delfland (zie elders in deze zienswijze). Indiener vindt het onacceptabel dat het ontstaan van dit probleem op de A20 door de Blankenburgtunnel bekend is, maar er toch voor de Blankenburgtunnel wordt gekozen.

Reactie 30

Door de aanleg van een Blankenburgtunnel wordt voldaan aan de streefwaarde die gesteld wordt op de NoMo-traject A4 Benelux-A20-Kleinpolderplein. Zonder Blankenburgtunnel is dat niet het geval. Bij de realisatie van de Blankenburgtunnel worden geen maatregelen getroffen op de A20 ten oosten van het Kethelplein. De streefwaarde op het traject A20 De Lier – Kethelplein wordt niet gehaald. In de planuitwerking zal worden bekeken of via optimalisatie van het wegontwerp de doorstroming dusdanig kan worden bevorderd dat op dit traject ook in het hoogste groeiscenario aan de streefwaarde kan blijven worden voldaan. De overschrijding in het hoogste groeiscenario op dit traject is gering waardoor dit een kansrijke optie is. Uit de verkeerskundige studie, behorende bij de OSV is gebleken dat de realisatie van een A24 (verbinding tussen de Blankenburgtunnel en de A4 Delft-Schiedam) niet doelmatig is voor het oplossen van de regionale verkeersproblematiek. Daarbij leidt een dergelijke verbinding met een aansluiting op de A4 tot meer druk op de A13 bij Overschie. Dit is een ongewenst effect. Een goed ingepaste aansluiting op de A4 Delft-Schiedam is naar verwachting technisch vrijwel onuitvoerbaar en zeer kostbaar. Voor wat betreft de A24 (doortrekking Blankenburgtunnel naar de A4 en A13/16) heeft de minister aangegeven dat deze verbinding niet gerealiseerd wordt.

31. *De verkeerseffecten van een NWO met tol zijn maar in zeer beperkte mate doorgerekend. De analyse van de verkeerseffecten met tolheffing is slechts gedaan voor het GE scenario en vervolgens zijn de effecten voor het RC scenario alleen met behulp van een vuistregel geschat. Juist omdat actuele cijfers over de verkeersontwikkeling laten zien dat de werkelijke verkeersontwikkeling het dichtst in de buurt komt van het RC scenario, vindt indiener een fatsoenlijke analyse van de effecten van tol in dit scenario nodig om te kunnen beoordelen of een NWO in dit geval nog wel een substantieel effect heeft.*

Reactie 31

Uit de verkenning blijkt dat de aanleg van de Blankenburgverbinding zowel in een GE- als in een RC scenario bijdraagt aan de bereikbaarheid in de regio. Tolheffing is bedoeld als bekostiging van het project. In de verkenning is gebleken dat de invoering van tolheffing bij een hoge economische groei leidt tot lagere maatschappelijke baten terwijl de kosten toenemen. Echter alle varianten blijven maatschappelijk rendabel. Uit een gevoeligheidsanalyse blijkt dit ook het geval te zijn bij een laag economisch scenario (RC scenario). Zonder tol zal het project niet worden gerealiseerd, waardoor de bereikbaarheid een knelpunt blijft. Dit zal leiden tot hoge maatschappelijke kosten.

32. *De verkeersnota NWO geeft aan dat de invloed van de Blankenburgtunnel op de verkeersontwikkeling in het Westland beperkt is. Dit vindt Indiener opmerkelijk omdat dit in strijd is met de analyse van Rotterdam Vooruit waarin staat: "De verschuiving van verkeer door realisatie van de Blankenburgtunnel leidt tot groei van verkeer op de A20 en de Veilingroute. Zonder maatregelen op de Veilingroute zal de reistijdswinst die de Blankenburgtunnel oplevert grotendeels verloren gaan op die verbinding. Dit verband is zo groot dat verbreding van de A20 en de Veilingroute als integraal onderdeel van deze oplossing beschouwd moet worden." Ook het College van Rijksadviseurs heeft in hun advies over de NWO gesteld dat bij de aanleg van de NWO het opwaarderen van de Veilingroute onvermijdelijk zal blijken te zijn voor een duurzame bereikbaarheid van de Zuidvleugel. Als de constatering juist is dat de aanleg van de Blankenburgtunnel hand in hand moet gaan met de opwaardering van de Veilingroute, dan vindt Indiener dat deze laatste maatregel ook meegenomen moet worden in het effectenonderzoek van de NWO. Het meenemen van een opwaardering van de Veilingroute in het onderzoek zal van grote invloed zijn op het effect van de Oranjetunnel, op reistijden, doordat de doorstroming in het Westland hiervoor van groot belang is.*

Reactie 32

Op basis van de zeer globale verkeersanalyses die in het Masterplan Rotterdam Vooruit zijn gemaakt was het vermoeden dat de aanleg van een Blankenburgtunnel ook tot groei zou leiden op de Veilingroute. In het Plan-MER NWO is dit nader onderzocht en hieruit is gebleken dat de invloed van de Blankenburgtunnel op de verkeersstromen in het Westland beperkt is. Tevens is in het Plan-MER een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd waarbij zowel in de situatie met Oranjetunnel als Blankenburgtunnel wordt versterkt met een verbinding tussen de A4 en de A20 via het Westland. De gevoeligheidsanalyse geeft aan dat de intensiteiten en I/C-verhoudingen op beide hoofdalternatieven en de omliggende hoofdwegen slechts zeer marginaal veranderen. Hieruit kan worden afgeleid dat ook de reistijden en de kosten en baten van de hoofdalternatieven niet of nauwelijks zullen wijzigen.

De conclusies ten aanzien van het doelbereik van beide hoofdalternatieven veranderen daarmee ook niet.

33. In het verkeersrapport NWO is in de bijlage een analyse opgenomen naar de effectiviteit van het open stellen van de al bestaande, maar nog nooit gebruikte tunnelbuis in de Beneluxtunnel. Daarbij wordt als uitgangspunt gehanteerd dat deze wisselstrook na de Beneluxtunnel direct weer invoegt op de bestaande rijstroken van de Beneluxcorridor. Er wordt niet gekeken naar een oplossing waarbij de wisselstrook pas invoegt op of voorbij het Beneluxplein en het Kethelplein. Als dit wel zou zijn gedaan, zou mogelijk duidelijk worden dat een volwaardige wisselstrook in de Beneluxcorridor effectiever is dan het Blankenburgtracé met tolheffing. Indiener vindt dat serieus moet worden gekeken naar benodigde aanpassingen op het Beneluxplein en het Kethelplein en de oplossingen voor de (tunnel)technische en beheersmatige redenen om de wisselstrook tot nu toe niet open te stellen.

Reactie 33

De mogelijkheden die er zijn om de wisselstrook als volwaardige strook in te zetten leiden niet tot een oplossing voor de capaciteitsproblemen op de Beneluxcorridor. Het doortrekken van de wisselstrook tot voorbij het Beneluxplein en het Kethelplein zou inderdaad meer capaciteit toevoegen, maar onvoldoende om de problemen in de Beneluxcorridor op te lossen. Bovendien is deze doortrekking technisch niet realistisch.

34. De Blankenburgtunnel Krabbeplass-West met tolheffing zorgt voor een afname van de hoeveelheid autoverkeer in de Beneluxcorridor met 10%. De kosten bedragen 1,1 miljard. De openstelling van de wisselstrook in de Beneluxtunnel leidt tot een vijfde rijstrook naast de vier reeds aanwezige rijstroken per rijrichting. Dit betekent een capaciteitstoename van +25% per rijrichting! Een volwaardige wisselstrook in de Beneluxcorridor is in de tunnel al aanwezig en betekent dus met name een aanpassing van het Beneluxplein en het Kethelplein. De kosten zullen waarschijnlijk beperkt kunnen blijven tot enkele tientallen miljoenen euro's.

Reactie 34

Uit berekeningen kan geconcludeerd worden dat met het openen van de wisselstrook in de Beneluxtunnel geen extra capaciteit wordt verwacht in de Beneluxcorridor. Dit geldt ook voor de permanente rijstrook in één van beide richtingen. Als gevolg van de extra rijstrook verbetert de doorstroming enigszins. Wanneer de extra rijstrook weer wordt samengevoegd met de hoofdrijbaan levert dit echter capaciteitsproblemen en congestie op. Hieruit volgt dat het openstellen van de vijfde tunnelbuis geen alternatief vormt voor een NWO.

35. In het verkeersonderzoek NWO is een analyse opgenomen van de gevolgen van de Blankenburgtunnel voor het Kethelplein. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat het Kethelplein voldoende capaciteit heeft om de toename van verkeer als gevolg van de aanleg van de Blankenburgtunnel op te vangen. Deze analyse is echter uitgevoerd met een statisch verkeersmodel waardoor terugslag-effecten niet worden meegenomen. Ook is hierin het scenario dat de volledige breedte van de A4 (2 x 3 rijstroken) in de toekomst mogelijk benut gaat worden niet doorgerekend. Het verkeersonderzoek NWO laat zien dat bij aanleg van de Blankenburgtunnel zich fileproblemen voordoen op de A20 (zie ook elders in deze zienswijze) en op de A4 tussen Delft en Schiedam. Verwacht mag worden dat de congestie van het verkeer op deze trajecten zal zorgen voor een terugslag-effect op het Kethelplein.

Om een fileprobleem op het Kethelplein op te lossen, ziet indiener weinig andere mogelijkheden dan het doortrekken van de Blankenburgtunnel richting de A4 en de A13/A16 (de zogenaamde A24). Indiener vindt de aanleg van die weg absoluut onacceptabel vanwege de desastreuze effecten op het Midden-Delfland gebied. Om uit te kunnen sluiten dat een toekomstig knelpunt op het Kethelplein gaat ontstaan, vindt indiener het nodig om de effecten van de aanleg van de Blankenburgtunnel op het Kethelplein nu al met een dynamisch verkeersmodel door te rekenen.

Reactie 35

In de vervolgfase (planuitwerking) wordt een dynamisch model gebouwd om de verkeersafwikkeling in beeld te brengen. Dit geldt ook voor het Kethelplein. Voor de nieuwe verbindingen Westflank, waaronder de A24 (verbinding tussen de Blankenburgverbinding en de A13) geldt dat ze op verschillende thema's op hoofdlijnen zijn beoordeeld. Uit de verkeerskundige studie, behorende bij de Ontwerp-Rijksstructuurvisie is gebleken dat de realisatie van een A24 niet doelmatig is voor het oplossen van de regionale verkeersproblematiek. Daarbij leidt een dergelijke verbinding tot meer druk op de A13 bij Overschie. Dit is een ongewenst effect. Dit is voor het project NWO een gegeven waar in de vormgeving vanuit wordt gegaan. Dit betekent bijvoorbeeld dat bij het ontwerpen van het knooppunt Blankenburg / verbinding A20 geen rekening wordt gehouden met een in de toekomst mogelijke A24.

36. Uit het effectenonderzoek blijkt dat zowel de Blankenburgtunnel als de Oranjetunnel voldoet aan de doelstellingen van de NWO. Het effectenonderzoek toont echter ook aan dat de effecten van de Blankenburgtunnel op geluid, bodem, water, natuur, landschap, archeologie, cultuurhistorie, ruimtelijke kwaliteit en gezondheid een stuk negatiever zijn dan van de Oranjetunnel. Indiener vindt het onterecht om de Blankenburgtunnel te verkiezen boven de Oranjetunnel. Het is eenzijdig gebaseerd op financiële en economische korte termijnbelangen. Het belang van de kwaliteit van de leefomgeving heeft in deze afweging klaarblijkelijk niet volwaardig meegewogen.

Reactie 36

De Blankenburgverbinding verwerkt meer verkeer, is goedkoper, en heeft een betere kosten-batenverhouding. Daarnaast maken de leefbaarheideffecten en het regioadvies onderdeel uit van de afweging. Dat alles afwegende heeft geresulteerd in het advies van de regio en de voorkeur voor de Blankenburgverbinding, variant Krabbeplas-West.

37. *Het Plan-MER NWO Deelrapport E: effectenonderzoek geeft aan dat momenteel er nog geen wettelijk kader is voor het beperken van de Co₂ emissies als gevolg van het transport. Indien er mist hierbij een verwijzing naar de Strategienota Transport van de Europese Commissie en een toelichting hoe de NWO bijdraagt aan deze strategie. Indien er toelichting op deze strategie toe. De effecten van dit voorgenomen Europese beleid zijn tot nu toe in de procedure op geen enkele wijze beschouwd. Nagelaten is in te zoomen op drie cruciale onderwerpen: 'modal shift'-voorstellen, prijsbeleid en het beleid om alternatieve brandstoffen te gaan toepassen in transport. Er zijn aanwijzingen dat de 'modal shift'-voorstellen in de White Paper een effectief middel lijken om in stedelijk gebied milieuwinst te behalen zonder extra investeringen in nieuwe autowegen. Ook het Havenbedrijf pleit voor een inzet op modal-shift maatregelen. Op nationaal niveau heeft klimaatbeleid in de transportsector de aandacht. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft aangekondigd dat haar ministerie medio 2013 met een 'Routekaart Duurzame Mobiliteit' komt, die moet helpen de uitstoot van Co₂ door de transportsector tot 2050 met 80% te verminderen. In de rapporten over de NWO staat nergens beschreven hoe de keuze voor de Blankenburgtunnel bijdraagt aan deze nationale doelstelling en aan de Europese doelen. Dit vindt Indiener een ernstige tekortkoming. Op nationaal niveau heeft klimaatbeleid in de transportsector de aandacht. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft aangekondigd dat haar ministerie medio 2013 met een 'Routekaart Duurzame Mobiliteit' komt, die moet helpen de uitstoot van Co₂ door de transportsector tot 2050 met 80% te verminderen. In de rapporten over de NWO staat nergens beschreven hoe de keuze voor de Blankenburgtunnel bijdraagt aan deze nationale doelstelling en aan de Europese doelen. Dit vindt indiener een ernstige tekortkoming.*

Reactie 37

Vermindering van CO₂-uitstoot vindt in Nederland plaats via een nationale aanpak en op projectniveau worden daarom geen eisen gesteld. Voor het aspect verkeer zijn enkel landelijke reductieverplichtingen opgesteld binnen het kader van de NEC-richtlijn. De klimaatdoelstellingen worden nationaal en per sector toegelicht in de "roadmap klimaat" die de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu najaar 2013 aan de Tweede Kamer stuurt. Hierin staan de klimaatdoelen voor de sector mobiliteit in 2030 en 2050 en worden maatregelen aangekondigd. Zo zet het ministerie in op verduurzaming van de brandstoffenmix. Het ministerie ondersteunt onder meer elektrificatie van aandrijflijnen (zowel gebruik accu's als waterstofbrandstofcel) en gebruik (bio-)LNG in de scheepvaart. Daarnaast werkt het

ministerie samen met betrokken partijen aan een visie voor alternatieve brandstoffen voor vervoer. Deze visie zal in 2014 verschijnen. Daarnaast wordt ingezet op bewuster en efficiënter mobiliteitsgedrag.

In de verkenning Rotterdam Vooruit is gekeken naar de bereikbaarheid in de regio Rotterdam waarbij de verschillende modaliteiten zijn beoordeeld. Een modal shift van het wegverkeer naar andere modaliteiten wordt gestimuleerd. Voor de bereikbaarheid van het gebied ten westen van Rotterdam is nu gekozen voor de aanleg van een nieuwe wegverbinding om de bereikbaarheid te verbeteren. Dit is verder uitgewerkt in de verkenning NWO. Het meenemen van prijsbeleid is niet aan de orde. Dit kabinet heeft er voor gekozen om prijsbeleid niet verder uit te werken en toe te passen in projecten. Wel is bepaald dat voor de bekostiging van nieuwe verbindingen zoals de NWO gebruik wordt gemaakt van tolopbrengsten. Bekend is dat het aantal voertuigkilometers in de regio Rotterdam bij realisatie van een NWO in 2030 ten opzichte van een situatie in 2030 zonder NWO slechts zeer marginaal verandert. De Blankenburgtunnel, variant Krabbeplas-west, leidt tot 0,01% minder voertuigkilometers, de Oranjetunnel tot 0,01% meer. Dit is te verwaarlozen. CO₂-uitstoot door verkeer is nagenoeg recht evenredig met het aantal voertuigkilometers en daarom kan redelijkerwijs worden gezegd dat de NWO de uitstoot niet verergert. Wetend dat de NWO wel leidt tot meer verplaatsingen (maar over gemiddeld iets kortere afstanden) kan worden gesteld dat er meer verkeer komt zonder dat de CO₂-uitstoot toeneemt.

38. *Uit het Plan-MER NWO Deelrapport E: effectenonderzoek blijkt dat door de aanleg van de Blankenburgtunnel de normen voor luchtkwaliteit op de A20 en bij de tunnelmonden worden overschreden. Omdat dit op de weg zelf is cq het publiek hier geen toegang toe heeft, wordt dit echter niet als probleem gezien en wordt geconcludeerd dat er geen overschrijding van de grenswaarden plaatsvindt. Indien er vindt dit een verkeerde conclusie. Er loopt een parallelweg direct langs de A20 waar fietsers en wandelaars gebruik van maken. Het lijkt indiener zeer aannemelijk dat als de normen voor luchtkwaliteit op de A20 niet worden behaald, dit ook voor de parallelweg zal gelden. Er is dus wel degelijk sprake van een knelpunt op het gebied van luchtkwaliteit bij aanleg van de Blankenburgtunnel.*

Reactie 38

In artikel 22 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl) staat dat de luchtkwaliteit wordt bepaald op plaatsen waar de bevolking 'kan worden blootgesteld gedurende een periode die in vergelijking met de middelingstijd van de betreffende luchtkwaliteitseis significant is'. De gemiddelde verblijfstijd van een fietser op de parallelweg is kort in vergelijking met de jaarnorm voor stikstofdioxide en de dagnorm voor fijn stof en daarom niet significant. Op de weg zelf behoeft niet getoetst te worden aan de normen en dat geldt ook voor de parallelweg.

39. Het Plan-MER NWO Deelrapport E: effectenonderzoek gaat in op de geluidseffecten van de alternatieven. Indiener vindt het zeer zorgelijk dat de geluidbelasting als gevolg van de Blankenburgtunnel zo groot is dat in Rozenburg de voorkeurswaarde van 50 dB niet gehaald wordt en dat ook in de Aalkeetpolder de geluidbelasting na het nemen van maatregelen nog tussen de 50 en 60 dB blijft. De Aalkeetpolder ontleent zijn kwaliteit juist aan het open en weidse karakter en de stilte die hierbij hoort. Deze stilte wordt al negatief beïnvloed door het verkeer op de A20 en de industrie langs de Nieuwe Waterweg. Een verdere toename van geluidsoverlast dient te worden voorkomen. Een dussdanige geluidbelasting dat de voorkeurswaarden voor woningen niet gehaald gaan worden is zeer schadelijk voor de kwaliteit van dit gebied en zal ook de weidevogels die hier broeden negatief beïnvloeden. Hierbij merkt indiener ook op dat het alternatief, de Oranjetunnel, juist zorgt voor een netto vermindering van de geluidsoverlast en ook aan de bereikbaarheidsdoelstellingen voldoet.

Reactie 39

Voor de bestaande wegen gelden als uitgangspunt de in juli 2012 wettelijk vastgestelde geluidsproductieplafonds en voor de nieuwe verbinding geldt de voorkeurswaarde van 50 dB en een maximumwaarde van 65 dB. Dit geldt alleen voor geluidgevoelige bestemmingen. De Aalkeetpolder is geen geluidgevoelige bestemming en hier gelden niet de normen uit de Wet Milieubeheer. De effecten van verstoring door geluid op weidevogelgebieden in de beide alternatieven Oranjeverbinding en Blankenburgverbinding is beschreven in het deelrapport E bijlage C, par 6.5.2. De Oranjeverbinding heeft geen effect op weidevogelgebied. Van de varianten van de Blankenburgverbinding heeft de variant Middendoor het grootste effect qua geluid. Dat betreft geluidseffecten op het weidevogelgebied Aalkeet-Buitenpolder. De variant Krabbeplas-West heeft van deze varianten het minste effect op dit gebied. Alle drie de varianten krijgen te maken met een geluidsniveau boven 47 dB. Alle varianten zijn in de vergelijkingstabel gescoord op 1 min (-).

40. Uit de MKBA van de NWO, blijkt dat de baten-kosten ratio van de Blankenburgtunnel gunstiger uitpakt dan die van de Oranjetunnel. Enerzijds komt dit doordat de investeringskosten van de Oranjetunnel groter zijn dan die van de Blankenburgtunnel en anderzijds zijn de baten van de Blankenburgtunnel groter dan die van de Oranjetunnel. Deze baten worden voornamelijk bepaald door de reistijdwinst. In het onderzoek naar ruimtelijke economische effecten van de NWO (REES) wordt meer inzicht gegeven in de effecten van beide alternatieven op reistijdwinst. De REES geeft de reistijdwinst aan voor de verkeersstromen per bestemmings- of vertreklocatie uitgesplitst in zakelijk, woon-werk en vrachtverkeer. Hieruit blijkt dat een groot deel van het verkeer Den Haag als bestemming heeft (en dus ook als herkomst). Wanneer in de REES wordt gekeken naar de effecten op reistijd van en naar deze bestemmingen van de NWO alternatieven, dan valt op dat hier geen grote verschillen in zitten. Voor de economische baten van

de NWO zijn zowel het effect op de gemiddelde reistijd van belang als het aantal ritten waarop dit effect van toepassing is. Dit in overweging nemende, blijkt dat de baten van de Oranjetunnel voornamelijk tegen vallen doordat deze een klein negatief effect heeft op verkeer met bestemming Den Haag. Doordat het hier om een enorme verkeersstroom gaat, is het verlies aan baten groot. De REES geeft geen inzicht in welk verkeer met bestemming Den Haag precies negatief wordt beïnvloed door de Oranjetunnel, maar logischerwijs betreft deze volgens indiener voornamelijk het verkeer tussen Westerlee en Ypenburg (via de Veilingroute). Het verkeersonderzoek laat zien dat de Oranjetunnel tot een grote toename in voertuigverliestijd op dit traject leidt. Het opwaarderen van de Veilingroute (A54) zou daarom bij een keuze voor de Oranjetunnel volgens indiener wellicht het negatieve effect van de Oranjetunnel op de reistijd van het verkeer met bestemming Den Haag te niet doen en zelfs doen kantelen richting een positief effect op de reistijd. Hiermee zouden de baten van de Oranjetunnel dus vele malen groter kunnen zijn.

Reactie 40

Een opwaardering van de Veilingroute zal de baten van een Oranjetunnel doen toenemen. In studies voorafgaand aan de MIRT Verkenning Rotterdam Vooruit en Nieuwe Westelijke Oeververbinding blijkt niet dat de baten van de Oranjetunnel in dat geval zo groot worden dat deze de baten van de Blankenburgtunnel zullen overtreffen. De potentiële reistijdwinsten per rit als gevolg van de routeverkorting bij een Oranjetunnel wijken niet heel veel af van die bij een Blankenburgtunnel. De verkeersstromen die de baten genieten bij een Oranjetunnel zijn echter diffuser dan die bij een Blankenburgtunnel. Aangezien een Blankenburgtunnel de Beneluxtunnel meer ontlast dan een Oranjetunnel, genereert de Blankenburgtunnel omvangrijkere baten dan een Oranjetunnel, ook bij een opgewaardeerde Veilingroute.

41. In het verkeersonderzoek van de NWO is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd naar het 'versterken van de verbinding A4-A20 via het Westland'. Hierin is onderzocht wat de effecten zijn van de NWO varianten in combinatie met een opwaardering van de capaciteit van de verbinding A4-A20 via het Westland. De effecten hiervan worden weergegeven in de vorm van verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling van een aantal wegvakken. Er wordt geconcludeerd dat een grotere capaciteit van de verbinding tussen de A4 en de A20 de conclusies t.a.v. het doelbereik niet verandert. Indiener trekt de conclusie dat er dus geen inzicht wordt gegeven in de effecten op reistijden (waar de normen voor bereikbaarheid uit het Rijksbeleid op zijn gebaseerd) en op de kosten en baten van de NWO varianten.

Reactie 41

De conclusie die indiener trekt is juist. De gevoeligheidsanalyse was bedoeld om na te gaan of een opwaardering van de capaciteit van de verbinding A4-A20 via het Westland tot een andere afweging zou leiden tussen de hoofd-

alternatieven Oranjetunnel en Blankenburgtunnel. De gevoeligheidsanalyse geeft aan dat de intensiteiten en I/C-verhoudingen op beide hoofdalternatieven en de omliggende hoofdwegen slechts zeer marginaal veranderen. Hieruit kan worden afgeleid dat ook de reistijden en de kosten en baten van de hoofdalternatieven niet of nauwelijks zullen wijzigen. De conclusies ten aanzien van het doelbereik van beide hoofdalternatieven veranderen daarmee ook niet.

42. De NWO-rapporten geven geen inzicht in de effecten van een NWO in combinatie met een A54 (opgevaardeerde Veilingroute) op reistijd. De beperkte baten van de Oranjetunnel worden voornamelijk veroorzaakt door een negatief effect op de grote verkeersstroom met bestemming Den Haag. Indiener vindt dat hier juist een opgevaardeerde Veilingroute een gunstig effect op zou kunnen hebben waardoor de baten van de Oranjetunnel dus groter worden. Het potentieel van een Oranjetunnel in combinatie met een A54 is daarmee onvolledig in beeld gebracht terwijl er duidelijk aanwijzingen zijn dat deze combinatie van wegen gunstige effect kan hebben op de bereikbaarheid van de hele regio. Een integraal onderzoek zou hier inzicht in moeten geven. Bovendien wordt in het kader van de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit aangegeven dat opwaardering van de Veilingroute hoe dan ook noodzakelijk zou zijn bij de aanleg van de NWO. Indiener acht een gedegen en volledige analyse van de effecten hiervan noodzakelijk.

Reactie 42

Het in beeld brengen van de effecten van een NWO in combinatie met een A54 is voor het niveau van deze fase in voldoende mate in beeld gebracht. Met een N54/A54 kan met name het westelijk deel van de Zuidvleugel beter worden ontsloten. Het wegennet in het Westland wordt met een N54 ontlast (bij een A54 in mindere mate), er ontstaat een korte route met bijvoorbeeld Voorne-Putten en er worden mogelijk alternatieve ruimtelijke ontwikkelingen op gang gebracht. Deze ruimtelijke ontwikkelingen sluiten niet aan bij de ruimtelijke economische ambities van Voorne-Putten en de provincie Zuid-Holland. De N54/A54, en daarmee ook de combinatie met de Oranjeverbinding geeft een beperkte verbetering op de A4 Delft-Schiedam en de A13. Omdat een Oranjeverbinding maar een beperkt effect heeft op de Beneluxcorridor geldt dit ook voor de combinatie met een N54/A54.

Het knelpunt op de Beneluxcorridor blijft bestaan. Andere redenen waarom deze combinatie niet verder in studie is genomen zijn een negatief verkeerseffect op de A4 passage langs Den Haag, het effect van de doorsnijding met functieverlies van wonen en werken (o.a. glastuinbouw en landbouw) en de hoge aanlegkosten (zie verder de Integrale verkeersanalyse Zuidvleugel Randstad).

De NWO rapporten geven geen inzicht in de effecten van een NWO in combinatie met een A54 (opgevaardeerde

Veilingroute) op reistijd. De beperkte baten van de Oranjetunnel worden voornamelijk veroorzaakt door een negatief effect op de grote verkeersstroom met bestemming Den Haag. Indiener vindt dat hier juist een opgevaardeerde Veilingroute een gunstig effect op zou kunnen hebben waardoor de baten van de Oranjetunnel groter worden. Het potentieel van een Oranjetunnel in combinatie met een A54 is daarmee onvolledig in beeld gebracht terwijl er duidelijk aanwijzingen zijn dat deze combinatie van wegen gunstige effect kan hebben op de bereikbaarheid van de hele regio. Een integraal onderzoek zou hier inzicht in moeten geven. Bovendien wordt in het kader van de MIRT-Verkenning Rotterdam Vooruit aangegeven dat opwaardering van de Veilingroute hoe dan ook noodzakelijk zou zijn bij de aanleg van de NWO. Indiener acht een gedegen en volledige analyse van de effecten hiervan noodzakelijk. Het knelpunt op de Beneluxcorridor blijft bestaan. Andere redenen waarom deze combinatie niet verder in studie is genomen zijn een negatief verkeerseffect op de A4 passage langs Den Haag, het effect van de doorsnijding met functieverlies van wonen en werken (o.a. glastuinbouw en landbouw) en de hoge aanlegkosten (zie verder de Integrale verkeersanalyse Zuidvleugel Randstad).

43. In het MKBA rapport wordt aangegeven dat de variant van de Blankenburgtunnel Krabbeplass-West bij lage economische groei een baten-kosten ratio van precies 1 heeft. Deze neutrale uitkomst betreft echter alleen het kwantitatieve deel van de MKBA, op alle kwalitatieve onderdelen met betrekking tot omgevingseffecten scoort de variant Krabbeplass-West zeer negatief (veel negatiever dan in de planvorming werd gesuggereerd). Op het enige andere kwalitatieve onderdeel van de MKBA, de robuustheid van het wegennet, scoort de variant Krabbeplass-West (net als alle andere varianten van de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel) ++. Bij beschouwing van zowel het kwantitatieve als het kwalitatieve deel van de MKBA van de variant Krabbeplass-West bij lage economische groei, is er geen sprake van een gunstige verhouding tussen baten en kosten. Indiener vindt dit een reden om niet voor de aanleg van de Blankenburgtunnel Krabbeplass-West te kiezen.

Reactie 43

De MKBA geeft aan dat alternatief KrabbeplassWest met landtunnel in een hoog groeiscenario een baten/kostenratio heeft van 2,2 (met tol 1,9). Bij een lage economische groei is deze 0,9 (met tol 0,8). Het CPB heeft onlangs geconcludeerd dat deze 2 scenario's nog steeds valide zijn. Recente verkeersontwikkelingen in Rotterdamse regio geven aan dat de verkeersgroei in deze regio hoger is dan de geprognosticeerde groei in het RC-scenario. Bovendien is tolheffing een tijdelijke maatregel, ingezet voor (gedeeltelijke) bekostiging van de NWO. Een en ander resulteert in de conclusie dat de MKBA positief is. Bevoegd gezag deelt het beeld dat onder lage economische groei, de uitkomsten kritisch zijn en de kwalitatief beschreven effecten dan kunnen leiden tot een negatief

B/K saldo. De robuustheid moet echter niet worden onderschat: een zeer belangrijk economisch gebied is tijdens een calamiteit in de Botlektunnel niet bereikbaar met grote economische schade tot gevolg. Zie ook deelreactie 0052-08.

44. Een aantal kostenaspecten is niet meegenomen in de MKBA zoals de daling van huizenprijzen door de aanleg van de Blankenburgtunnel, het mislopen van inkomsten door ondernemers en de vernietiging van investeringen die eerder in de ontwikkeling van het gebied zijn gedaan. Uit onderzoek (in opdracht van Natuurmonumenten) is gebleken dat de daling van huizenprijzen als gevolg van aanleg van de Blankenburgtunnel 20 miljoen euro bedraagt en dat het effect heeft op de inkomsten van circa 50 bedrijven met een gezamenlijk omzet van 11,5 miljoen per jaar. Het gaat voornamelijk om ondernemingen die afhankelijk zijn voor hun inkomsten van natuur en recreatie in het Midden-Delflandgebied, zoals jachthavens en horeca. Als gevolg van de Blankenburgtunnel lopen deze ondernemers enkele tonnen per jaar mis. In de afgelopen decennia is in het kader van de Reconstructiewet Midden-Delfland veel geïnvesteerd in de kwaliteit van het gebied en de functie als Rijksbufferzone. Deze reconstructie heeft het Rijk alleen al zeker € 200 miljoen gekost. Door de aanleg van de Blankenburgtunnel zal een deel van deze investeringen letterlijk fysiek worden vernietigd en wordt de identiteit van het gehele gebied aangetast. Indiener vindt dat de ontbrekende aspecten moeten worden meegenomen in de MKBA om een volledig beeld van de maatschappelijke kosten en baten te krijgen.

Reactie 44

De minister heeft kennis genomen van het rapport dat in opdracht van Natuurmonumenten is gemaakt. Zij is tot het oordeel gekomen dat een groot deel van de beschreven effecten zogenaamde herverdelingen zijn: de omzetsdaling waarover indieneer schrijft zal wellicht een lokaal effect kunnen zijn, maar dit geldt zal niet uit de economie verdwijnen.

De MKBA doet zoals gebruikelijk uitspraken over de effecten op de nationale welvaart. Daarbij is ook ingegaan op effecten voor de regionaal-economische ontwikkeling en grondmarkt. De conclusie is, dat door de regionaal-economische ontwikkeling er effecten op de grondmarkt kunnen optreden. In bepaalde regio's neemt de vraag naar grond toe, terwijl bij gelijkblijvende nationale vraag, in andere gebieden (buiten de regio) de vraag af zal nemen. Op nationaal niveau is hierdoor geen welvaartseffect te verwachten.

45. In het MKBA rapport wordt aangegeven dat de welvaartseffecten reiskosten van de NWO grofweg tussen de 100 en 200 miljoen euro liggen (afhankelijk van het groeiscenario en het alternatief en de variant van de NWO). De welvaartseffecten reiskosten zijn als volgt gedefinieerd: "Naast reistijd baten ervaren het personenvervoer en vrachtvervoer ook baten in de vorm van lagere reiskosten. Omdat het totaal aantal gereden kilometers (vooral bij het vrachtverkeer)

afneemt, nemen ook de accijnsinkomsten van de overheid af. Per saldo is het welvaartseffect op de reiskosten positief voor beide alternatieven". De welvaartseffecten reiskosten hangen dus sterk samen met het totale netto brandstofverbruik. Indiener vindt het opmerkelijk dat het resultaat van de berekening zulke grote baten oplevert. Als het namelijk gaat om CO₂ uitstoot van het transport (dat ook sterk samenhangt met het brandstofverbruik) is het totale netto resultaat namelijk bijna neutraal. In het Plan-MER wordt hierover geschreven: "Het verschil in de totale emissie van CO₂ in 2030 tussen de referentiesituatie en de beide alternatieven is ongeveer 1%. Hoewel de verkeersprestatie in de situatie met NWO iets groter is dan in de referentiesituatie, neemt het aandeel vrachtverkeer af. Dit leidt er toe dat de CO₂-uitstoot in een situatie met een NWO niet hoger is dan in de referentiesituatie". Indiener twijfelt er sterk aan of het welvaartseffect reiskosten wel juist is berekend. Dit is lastig te controleren omdat een achterliggende berekening volledig ontbreekt in het MKBA rapport. Indiener twijfelt extra aan de juistheid van de berekening omdat de welvaartseffecten reiskosten in een concept MKBA rapport uit november 2011 nog resulteerden in vrijwel neutrale baten, namelijk - € 3 miljoen. Aan de overige getallen uit de MKBA is tussen dat conceptrapport en het nu voorliggende rapport vrijwel niets veranderd, terwijl op dit aspect een zeer grote verandering van meer dan € 100 miljoen is waar te nemen. Extra opvallend is dat door deze grote verandering de kosten-batenratio van Blankenburgtunnel Krabbeplass-West in het RC scenario (zonder tol) exact op 1,0 uitkomt, terwijl dit in het concept rapport van november 2011 nog op 0,8 uitkwam. Indiener vindt een onderbouwing van de berekening van het welvaartseffect reiskosten noodzakelijk omdat op dit aspect baten van € 100 tot € 200 miljoen erg onwaarschijnlijk lijken te zijn.

Reactie 45

De welvaartseffecten t.g.v. reiskosten hangt samen met gemiddelde afstanden: door de tunnel wordt de gemiddelde afstand tussen gebieden korter, hetgeen scheelt in reiskosten, zoals brandstof. De CO₂ uitstoot - alsmede andere emissies - worden berekend op basis van veranderingen in voertuigkilometers: deze zijn bijna neutraal, o.a. vanwege de verkeersaantrekkende werking.

De MKBA van de NWO is zoals gebruikelijk bij het ministerie van IenM getoetst door de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) van RWS. De MKBA is opgesteld volgens de leidraad OEI. Deze leidraad is specifiek gemaakt in 'het kader KBA bij MIRT-verkenningen.

De MKBA geeft aan dat alternatief Krabbeplass-West met landtunnel in een hoog groeiscenario een kosten-batenratio heeft van 2,2 (met tol 1,9). Bij een lage economische groei is deze 0,9 (met tol 0,8). Het CPB heeft onlangs geconcludeerd dat deze 2 scenario's nog steeds valide zijn. Recente verkeersontwikkelingen in Rotterdamse regio geven aan dat de verkeersgroei in deze regio hoger is dan de geprognosticeerde groei in het RC-scenario. Bovendien is tolheffing een tijdelijke maatregel, ingezet voor

(gedeeltelijke) bekostiging van de NWO. Een en ander resulteert in de conclusie dat de MKBA positief is.

46. *Indiener valt op dat in het MKBA rapport met lagere investeringskosten wordt gerekend dan elders in de rapporten (bijvoorbeeld het hoofdrapport Plan-MER). In het MKBA rapport wordt bijvoorbeeld uitgegaan van 856 miljoen euro voor de Blankenburgtunnel Krabbeplass-West, terwijl in het hoofdrapport Plan-MER wordt aangegeven dat de investeringskosten 1 miljard euro bedragen en in het effectrapport landtunnel wordt een kostenindicatie van 1,1 miljard euro aangegeven. In dit laatste rapport wordt aangegeven dat de baten-kostenratio bij lage economische groei met tolheffing 0,9 bedragen. Er is dus geen sprake van een positieve MKBA, terwijl er in het MKBA rapport wel wordt aangegeven dat Blankenburgtunnel Krabbeplass-West met tolheffing in het RC scenario een positieve MKBA score heeft. Indiener vindt dat er een onjuist en te positief beeld van de baten-kosten ratio wordt weergegeven in het MKBA rapport. In het MKBA rapport wordt weliswaar aangegeven dat de kosten hier afwijken van de kostenraming prijspeil 2011 omdat ze 'netto contant' zijn gemaakt voor de MKBA, maar indiener vindt een nadere toelichting zeker nodig aangaande de aannames die hier gedaan zijn omdat het verschil zeer groot is.*

Reactie 46

De MKBA presenteert de contante waarde van de kosten, zodat de kosten en de baten met elkaar kunnen worden vergeleken. De kostenraming is input geweest voor de MKBA. Uitgangspunten en aannames in de kostenraming en de MKBA zijn dan ook identiek. Zie reactie op zienswijze 23, deelreactie 9.

47. *Het PBL heeft onlangs gewaarschuwd dat investeren in infrastructuur risicovol is gezien de onzekerheid over de ontwikkeling van de mobiliteit. De MKBA van de NWO laat zien dat de baten/kosten ratio van de NWO gunstiger wordt bij vijf jaar uitstel van de investeringen. Als de NWO niet nodig blijkt te zijn kan ruim een miljard euro worden bespaard en als toch wordt geconcludeerd dat een NWO nodig en wenselijk zou zijn, dan vergroten de baten door uitstel volgens de rapporten van het ministerie. Uitstel lijkt dus geen economische nadelen te hebben. Volgens indiener zou er pas op de plaats moeten worden gemaakt waarmee hoe dan ook geld wordt gespaard.*

Reactie 47

De twee gehanteerde scenario's geven beide een plausibel beeld van de lange termijnontwikkelingen (2030 en verder) en zijn beide even realistisch. Uitstel van investeringsbeslissingen is in een kosten-batenanalyse vaak gunstig, omdat de baten verder weg en meer verspreid in de toekomst liggen en de kosten juist op de eerste jaren drukken. Daar staat tegenover dat door uitstel aan de weggebruiker de reistijdwinsten wordt ontnomen gedurende de jaren van uitstel en de maatschappij de baten niet kan incasseren. De minister heeft dat maatschappelijk

effect in ogenschouw genomen en besloot om niet uit te stellen, maar de planuitwerking te vervolgen. Uit een onderzoek van het CPB in 2012 (bron: Actualiteit WLO scenario's, CPB Notitie, Den Haag, 8 mei 2012) is geconcludeerd dat de gehanteerde WLO-scenario's (RC en GE) nog steeds valide zijn

48. *In de MKBA wordt aangegeven dat door de aanleg van de NWO in 2020 circa 20 banen worden gecreëerd en dat dit aantal in 2040 oploopt tot circa 45 banen. In de studie naar regionale economische effecten (REES) wordt aangegeven dat als gevolg van de regionale economische ontwikkeling 500 arbeidsplaatsen ontstaan (GE scenario). Het Economische Instituut voor de Bouw geeft aan dat voor infrastructuurprojecten in zijn algemeenheid geldt dat een investering van € 100 miljoen in bouwprojecten 600 manjaren oplevert. De NS berekent voor een investering van € 1 miljard in spoorinfrastructuur 10.000 banen (en in de zorg en in het onderwijs liggen de werkgelegenheidseffecten nog hoger). Op basis van deze informatie concludeert indiener dat de werkgelegenheidseffecten van de NWO (die meer dan een miljard euro kost) vele malen lager zijn dan die van een gemiddeld infrastructuurproject. Indiener vraagt om een toelichting waarom in tijden van grote en oplopende werkloosheid toch wordt gekozen voor een zeer groot infrastructuurproject dat zowel in relatieve als absolute zin slechts een zeer minimale bijdrage levert aan de werkgelegenheid.*

Reactie 48

De extra werkgelegenheid zoals becijferd in de REES is een structureel lange termijn-effect. De extra werkgelegenheid zoals becijferd door EIB en NS zijn tijdelijk van aard. Beide studies kunnen niet met elkaar vergeleken worden.

49. *In de Regionale Economische Effectenstudie (REES) wordt niet aangegeven in hoeverre de geanalyseerde regionale economische effecten veranderen bij tolheffing op de NWO. In de besluitvorming over de NWO is uitgegaan van een tologpave. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat tolheffing aanzienlijke invloed heeft op de hoeveelheid verkeer dat gebruik maakt van de NWO. Dit zal dus ook van invloed zijn op de regionale economische effecten wat volgens indiener een nadere analyse op dit punt van tolheffing op de NWO noodzakelijk maakt.*

Reactie 49

De effecten van tolheffing zijn in een gevoeligheidsanalyse onderzocht in de MER en de MKBA. Het is juist dat deze gevoeligheidsanalyse niet voor de REES heeft plaatsgevonden. In de REES wordt geconcludeerd dat de positieve effecten van de NWO worden bereikt door:

- de verbetering van de bereikbaarheid via de weg en de betrouwbaarheid van het vervoernetwerk (robuuster netwerk);
- een positief effect op de arbeidsmarkt bereik door een extra verbinding naar het noorden (extra Noord-Zuidverbinding);

- de kortere reistijden ontstaat een betere match op de arbeidsmarkt.

Deze positieve effecten zijn er ook bij tolheffing, zij het gereduceerd in de tolheffingsperiode. Voor de alternatievenafweging op dit aspect is tol niet onderscheidend.

50. De aantasting van de Blankenburgtunnel is met name groot waar de weg op de noordoever de Nieuwe Waterweg verlaat en bij de aansluiting op de A20. Maar ook op het deel van het tracé waar de weg in een landtunnel is gepland (dit deel betreft ongeveer 25% van het tracé op de noordoever), blijft de aantasting nog groot. De landtunnel tussen de spoorlijn en de Zuidbuurt komt een tot twee meter boven maaiveld te liggen. Indiener vindt dat er geen sprake is van een acceptabele inpassing, deze landtunnel past slecht in het open slagenlandschap. Indiener is van mening dat het ontwerp van de weg dusdanig moet worden aangepast dat de overkluizing op zijn minst op maaiveldhoogte uitkomt. Door gebruik te maken van een boortechneek blijft het landschap ook bij aanleg onaangeroerd en de aantasting van het hele Midden-Delflandgebied blijft dan zo klein mogelijk.

Reactie 50

Bij het boren van de tunnel zoals de indiener voorstelt blijft het landschap niet onaangeroerd zoals de indiener veronderstelt. Bovendien is een geboorde tunnel technisch niet uitvoerbaar, en vergt dit veel meer ruimtebeslag. Ten aanzien van de suggestie van de indiener om de landtunnel op maaiveldniveau te overkluizen: in de planuitwerkingsfase zal ook gekeken worden naar optimalisaties van het ontwerp die passen binnen het financiële kader van het project.

51. De effecten van de Blankenburgtunnel Krabbeplass-West met landtunnel op de landschapsstructuren, karakteristiek van het gebied en belevingswaarde worden in het effectrapport landtunnel beoordeeld met de score 'o/-'. Indiener is van mening dat deze score veel te positief is. Door de Rietputten zal een metershoog talud verrijzen tussen de spoorlijn en de Zuidbuurt en wordt er in de Krabbeplass en de Aalkeet-Buitenpolder een verkeersplein gecreëerd met vier verbindingbogen op maaiveld en twee verdiept. Naast deze fysieke effecten zal ook de geluidoverlast zijn impact hebben op het gebied. Indiener is van mening dat de Blankenburgtunnel ook met landtunnel nog steeds zeer grote negatieve effecten heeft op landschapsstructuren, de karakteristiek van het gebied en belevingswaarde en dus op deze aspecten een score van '- -' zou moeten krijgen. Het is niet voor niets dat gezaghebbende landschapsarchitecten zich vernietigend hebben uitgesproken over de Blankenburgtunnel.

Reactie 51

Het tracé heeft een effect op de kwaliteit van het gebied. Het gedeeltelijk verdiept aanleggen van het tracé en de aansluiting op de A20 zal dit effect verzachten. De nu al doorgevoerde verzachtende maatregelen in het ontwerp, een landtunnel in plaats van een open verdiepte ligging, leiden tot een score o/-.

52. Aan de MIRT verkenning Rotterdam Vooruit liggen een aantal ambities en visie ten grondslag. Indiener onderschrijft hierin in het bijzonder het belang van het verbeteren van de 'quality of life' in de stad door het creëren van een prettige leefomgeving en een goed voorzieningenniveau, het versterken en beschermen van het groen om de stad waarbij nieuwe ruimteclaims op het landschap moeten worden beperkt en duurzame ruimtelijke ontwikkeling waarbij wordt ingezet op de pijlers people, planet en profit. Indiener betreurt het echter dat in de verkenning weinig overblijft van de integraliteit van de benadering. De probleemanalyse Rotterdam Vooruit richt zich sectoraal op bereikbaarheid en van de ambities op het gebied van de kwaliteit van de leefomgeving is hierin niets meer terug te vinden.

Reactie 52

De minister neemt kennis van de zienswijze van de indiener.

53. Het studiegebied voor de MIRT Verkenning Rotterdam Vooruit omvat de gemeenten die deel uitmaken van de stadsregio Rotterdam, de Drechtsteden en de gemeenten Westland, Midden-Delfland, Pijnacker-Nootdorp, Zuidplas, Korendijk, Oud-Beijerland, Binnenmaas, Cromstrijen en Strijen. Indiener vindt dat deze scope beperkter is dan het gebied waarop twee van de drie benoemde kernkwesties betrekking hebben, namelijk World Ports en Metropoolregio Den Haag-Rotterdam. Indiener vindt de geografische scope te beperkt om tot een goede ruimtelijke en integrale bereikbaarheidsanalyse te kunnen komen.

Reactie 53

In de gebiedsagenda Zuidvleugel wordt in samenhang bekeken welke projecten worden opgepakt. Vervolgens wordt de scope per project gekozen. Binnen de projecten wordt de samenhang met de andere projecten inzichtelijk gemaakt. Voor de Zuidvleugel is in 2012 een separate notitie opgesteld waarin de verkeerseffecten in de gehele Zuidvleugel zijn beschreven.

54. In het Plan-MER MIRT Rotterdam Vooruit staat in het beoordelingskader dat voor het criterium 'Behoud groene omgeving (natuur, landschap en cultuurhistorie)' de methode 'toets op gevolgen Natura 2000' wordt gehanteerd. Indiener vindt deze methode te beperkt omdat hierin de effecten op landschappelijke en cultuurhistorische waarden en natuurwaarden die niet tot de internationale doelen behoren buiten de boot vallen.

Reactie 54

Wat betreft de methodes om effecten op landschappelijke en cultuurhistorische waarden en natuurwaarden te toetsen wordt aan de wettelijke vereisten voldaan.

55. In de probleemstelling wordt in het hoofdrapport Plan-MER NWO en de verkeersnota NWO deels op basis van (voorspelde) I/C verhoudingen aangegeven dat de Beneluxcorridor een fileknelpunt zal zijn. In het mobiliteitsbeleid van het Rijk is echter opgenomen dat knelpunten worden bepaald op basis van de reistijdfactor op

de trajecten uit de nota mobiliteit (NoMo). De I/C verhoudingen vormen dus geen goede onderbouwing van de probleemstelling. Wanneer alleen wordt gekeken naar de reistijdfactor op de NoMo trajecten, dan valt op dat in het lage groeiscenario (RC) dat het beste aansluit bij de werkelijke verkeersontwikkeling er geen probleem gaat ontstaan in de Beneluxcorridor. Als dit probleem zich niet voor gaat doen, dan zal een NWO dus ook niets oplossen. Indiener vindt het storend dat de situatie in het RC scenario slechts in de tabellen wordt vermeld en dat in de tekst waarin de probleemstelling beschreven wordt slechts wordt uitgegaan van het GE scenario. De tekst zou duidelijk moeten vermelden dat wanneer het verkeer niet sterk groeit er geen fileknelpunt in de Beneluxcorridor zal ontstaan.

Reactie 55

Voor de onderbouwing van de probleemstelling wordt naast IC-verhoudingen ook gekeken naar de NoMo-reistijdfactoren. Ook in het RC-scenario zijn er IC-knelpunten aanwezig die het rechtvaardigen om een NWO aan te leggen, o.a. de problematiek op de A15. Daarbij zorgt een NWO voor zowel in het GE-scenario als in het RC-scenario voor een betere bereikbaarheid van het HIC, Greenport Westland, en draagt de NWO naast de ontlasting van de Beneluxcorridor bij aan de verdere ontwikkeling van de A4 corridor als vitale bereikbaarheidsas van dit deel van de Randstad.

56. Ook valt indiener op dat de A13/A16 buiten beschouwing wordt gelaten in de probleemstelling van het Plan-MER NWO, terwijl deze weg van grote invloed is op de Ruit rond Rotterdam.

Reactie 56

De A13/16 heeft met name invloed op de oostflank op de Ruit van Rotterdam, tot aan het Kleinpolderplein. De A13/16 heeft nauwelijks invloed op de Ruit ten westen van het Kleinpolderplein, en nog minder op een NWO.

57. Bij de beschrijving van de effecten op het landschap in het hoofdrapport Plan-MER NWO mist indiener dat de Blankenburgtunnel varianten Middendoor en Krabbeplass-West het cultuurhistorische slagenlandschap aantasten. Hoewel wordt aangegeven dat deze varianten negatieve effecten op het open landschap hebben, is indiener van mening dat hier duidelijk aangegeven moet worden dat het om een (cultuurhistorisch) bijzonder slagenlandschap gaat.

Reactie 57

Het effect op cultuurhistorische structuren is uitgewerkt in de paragraaf Landschap (par 7.1). De effecten op landschap zijn kwalitatief geanalyseerd. Per variant is gekeken naar de aard en de omvang van de ingreep op:

- Landschapsstructuren zoals slagen, waterstructuren en dijken (dit zijn specifiek de lijnvormige elementen in het landschap);
- Landschapselementen (de puntvormige elementen

zoals de eendenkooi en molens);

- Karakteristiek van het gebied (waarbij vooral de openheid en ruimtebeleving van gebieden onderscheidend zijn). In het Plan-MER NWO wordt aangegeven dat als de zoekgebieden van de beide verbindingen met elkaar worden vergeleken, kan worden gesteld dat het zoekgebied van de Blankenburgverbinding een hogere landschappelijke waarde kent dan het zoekgebied van de Oranjevverbinding.

58. Indiener mist in het hoofdrapport Plan-MER NWO, een beschrijving van het effect van de Blankenburgtunnel op het Midden-Delflandgebied als geheel. Juist het gebied tussen Vlaardingen, Maassluis, de Azo en de Nieuwe Waterweg heeft een grote toegevoegde waarde voor het Midden-Delflandgebied als geheel doordat dit de enige locatie is waar Midden-Delfland doorloopt tot aan de Nieuwe Waterweg. Een aantasting van dit gebied heeft dus niet alleen een lokaal effect, maar heeft ook een negatieve invloed op het gehele Midden-Delfland gebied.

Reactie 58

In het Plan-MER voor de Nieuwe Westelijke Oeververbinding worden de varianten onderling vergeleken op effecten op het Landschap. Daarbij wordt ook naar het criterium 'Karakteristiek van het gebied' gekeken. In de beoordeling van dat criterium wordt primair gekeken naar het gebied waarin de effecten van de ingreep merkbaar zijn. Dit is aangegeven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (p. 15). Bij de vaststelling van de voorkeursvariant heeft de minister van Infrastructuur en Milieu mede op basis van deze beoordeling besloten de variant Middendoor (alternatief Blankenburgverbinding) af te laten vallen, ondanks de laagste aanlegkosten. Op pagina 79 en 80 van het Plan-MER NWO blijkt bij de effectbeoordeling dat alle drie varianten van de Blankenburgverbinding slecht scoren op het criterium 'Karakteristiek van het gebied'. Voor de onderlinge vergelijking tussen deze varianten is het Midden-Delflandgebied als geheel niet onderscheidend, maar juist de lokale verschillen binnen het gebied ten zuiden van de Azo.

59. Het verkeersrapport NWO geeft aan dat door de aanleg van de Blankenburgtunnel op het traject N57 Nieuweweg - Groene Kruisweg (N218) structurele files gaan ontstaan. Er wordt niet aangegeven hoe deze files opgelost gaan worden. Indiener vindt dit een tekortkoming in het onderzoek omdat nu onbekend blijft wat de effecten zullen zijn van een oplossing die hier mogelijk later voor wordt ontwikkeld.

Reactie 59

Hoe eventuele knelpunten op het onderliggend wegennet door de aanleg van een Blankenburgtunnel opgelost moeten worden is geen onderdeel van het Plan-MER NWO. Wel worden in overleg met verschillende regionale partners de gevolgen op het onderliggend wegennet beter in beeld gebracht.

60. In het Plan-MER NWO Deelrapport E: effectenonderzoek wordt aangegeven dat het 'studiegebied lucht van de Blankenburgverbinding', wat de A20 betreft loopt tot het Kethelplein. Indiener vindt dat dit op zijn minst tot en met het Kethelplein moet zijn. Op het Kethelplein zal door aanleg van de Blankenburgtunnel de hoeveelheid verkeer toenemen en juist hier kunnen problemen met de luchtkwaliteit worden verwacht vanwege de grote hoeveelheid verkeer en de woningen die dicht op het verkeersknooppunt staan.

Reactie 60

In het luchtonderzoek is een groter gebied beschouwd dan staat aangegeven. Het Kethelplein is hierin ook opgenomen. De totale hoeveelheid verkeer op het Kethelplein neemt met maximaal 5% toe. Door de realisatie van een Blankenburgverbinding neemt het verkeer op de A20 tussen Blankenburgverbinding en Kethelplein weliswaar fors toe, maar daarentegen neemt het verkeer op de A4 tussen Beneluxplein en Kethelplein fors af. Het project is opgenomen in het NSL en daarmee wordt tijdig en blijvend aan de normen voor luchtkwaliteit voldaan.

61. In het Plan-MER NWO deelrapport E bijlage C natuureffecten staat aangegeven dat voor Blankenburgtunnel Krabbepas-West de compensatieopgave EHS 5-1 ha bedraagt. Hier lijkt sprake te zijn van een typefout, want in het concept rapport over natuureffecten van maart 2012 was nog sprake van een compensatieopgave van 5-14 hectare bij de Blankenburgtunnel variant Krabbepas-West. Daarnaast gaat volgens indiener hoe dan ook meer EHS gebied verloren dan de 5 ha die als ondergrens voor de compensatieopgave wordt aangegeven. Doordat de Blankenburgtunnel variant Krabbepas-West EHS-gebied de Rietputten dwars doorsnijdt zal er sprake zijn van extra kwaliteitsverlies en moet de resterende Noord-Westhoek feitelijk als compleet verloren worden beschouwd. Daarbovenop komt dan nog de grote geluidverstoring die tot extra compensatie eisen leidt.

Reactie 61

De opmerking over de geconstateerde typefout in het aantal naar verwachting te compenseren hectares is juist. Het moet zijn 5-14 hectare. Dit wordt aangepast in de betreffende bijlage. In de volgende fase (planuitwerking) zal nader worden onderzocht in welke mate de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS worden aangetast. In overleg met de provincie zal worden gezien welke compenserende maatregelen vereist zijn. Daarbij wordt zowel naar vernietiging als verstoring gekeken.

62. Indiener vindt dat in het Plan-MER NWO deelrapport E bijlage C natuureffecten de verstoring door geluid op weidevogelgebied is onderschat doordat er niet uit is gegaan van het aanhouden van een zone van 500 meter waarin ten gevolge van extra geluidbelasting ecologisch effect optreedt op aangrenzend weidevogelgebied, in de vorm van lagere dichtheden aan broedparen weidevogels. Ook buiten de zone van 500 meter kunnen mogelijk nog effecten optreden. Het wel aanhouden van dit uitgangspunt zou leiden

tot een groter gebied dat significant door geluid wordt beïnvloed. In de conceptrapporten van het effectenonderzoek NWO van maart 2012 werd wel uitgegaan van deze grotere zone van significante beïnvloeding.

Reactie 62

In het kader van het Plan-MER NWO is de indicatieve effectafstand van wegen voor broedvogels afgeleid op grond van Reijnen et. al, (1992) Het bedraagt bij 50.000 motorvoertuigen per etmaal ca 1 km en bij 140.000 mvt/etmaal ca 1,5 km. Voor elke variant zijn de 42 dB(A) (bosvogels) en 47 dB(A) (weidevogels) geluidscontouren bepaald op 1,5 m hoogte. Deze geluidscontouren zijn gehanteerd als grenswaarden voor mogelijk ecologische effecten op broedvogels van open gebieden en bosgebieden, gebaseerd op bovengenoemd onderzoek.

63. In het Plan-MER NWO Deelrapport E: effectenonderzoek wordt aangegeven wat de relevante wetgeving en beleid is ten aanzien van de bodem. Hier wordt echter naar inmiddels niet meer vigerend provinciaal bodembeleid verwezen. In februari 2013 is in de provincie Zuid-Holland de beleidsvisie Bodem en Ondergrond vastgesteld. In de beschrijving van het bodembeleid zou volgens indiener dan ook naar deze beleidsvisie verwezen moeten worden.

Reactie 63

In de planuitwerkingsfase zal het geldend provinciale beleid worden betrokken.

64. In het Plan-MER NWO Deelrapport E: effectenonderzoek wordt aangegeven dat de watergangen in de Zuidbuurt na aanleg van de Blankenburgtunnel verbonden zullen worden via een sifon. Dit zal naast de Blankenburgtunnel zelf nog een extra negatief effect hebben op het landschap doordat de watergangen hier een belangrijk onderdeel van zijn en op de natuur vanwege de barrièrewerking voor aquatische soorten. Indiener vindt dat deze aspecten nadrukkelijker terug moeten komen bij de beschrijving van de effecten op het landschap en natuur en niet alleen bij het aspect water.

Reactie 64

De toetsing van effecten op landschappelijke inpassing vinden in de (ontwerp) structuurvisie niet plaats op object-detailniveau. In de MER voor het (O)TB worden uitgangspunten (gezamenlijk) met de regio opgesteld die gebruikt zullen worden als kader voor de inpassing van harde elementen in het landschap. Met andere woorden: wat de indiener van deze zienswijze aanvoert, komt in de planuitwerkingsfase als aandachtspunt terug.

65. In het Plan-MER NWO Deelrapport E: effectenonderzoek wordt aangegeven dat de stikstofdepositie op natuurgebied Vlietlanden toe zal gaan nemen: "Het EHS-gebied De Vlietlanden ligt ten noorden van de A20, in de omgeving van de Blankenburgverbinding. Hier ligt de achtergronddepositie rond de kritische

depositiewaarde van de meest gevoelige vegetatie. Dit gebied wordt beheerd met begrazing. Daarom zal de (zeer geringe) extra depositie niet leiden tot effecten". Indiener vindt deze conclusie onterecht. In de Vlietlanden komt een veenmosrietland vegetatie voor en deze heeft een lage kritische depositiewaarde. Deze veenmosrietland vegetatie wordt niet begraasd door schapen. Hierdoor kan niet uitgesloten worden dat een extra depositie niet leidt tot negatieve effecten op dit veenmosrietland. Indiener vindt nader onderzoek hiernaar noodzakelijk.

Reactie 65

In het Plan-MER is de stikstofdepositie op natuur op hoofdlijnen onderzocht, aansluitend bij de doelstelling van een verkenning. In de vervolgfase (planuitwerking) zal de stikstofdepositie op natuur ten gevolge van de Blankenburgverbinding gedetailleerder worden onderzocht. Daarbij zal ook het effect op veenmosrietlanden nader worden onderzocht.

66. *Langs de Zuidbuurt liggen boezemlandjes met bijzondere natuurwaarden. Indiener vindt het onterecht dat de effecten hierop niet worden beschreven in het effectenonderzoek. Om een volledig beeld te krijgen van de effecten van de NWO op natuur, moeten de effecten op de boezemlandjes bij de Zuidbuurt worden beschreven.*

Reactie 66

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur die in wettelijke kaders zijn beschermd, van alle varianten in beeld gebracht. De boezemlandjes zijn niet wettelijk beschermd. Daarom worden ze niet specifiek genoemd. Er is wel bekeken of er beschermde soorten in het kader van de Flora en faunawet aanwezig zijn op die locaties. In de volgende fase (planuitwerking) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgtunnel, Krabbepas-West en wordt een veldinventarisatie uitgevoerd.

67. *In het Plan-MER NWO deelrapport E bijlage A kaarten staat op de kaart met landschappelijke waarden in het tracégebied van de Blankenburgtunnel, het open slagenlandschap tussen de spoorlijn en de Azo niet aangeduid als een gebied met hoge landschappelijke waarden. Slechts de Zuidbuurt zelf staat aangeduid als landschappelijke waarde. Indiener vindt het noodzakelijk dat ook het slagenlandschap wordt aangeduid als hoge landschappelijke waarde.*

Reactie 67

De op de kaart aangegeven waarden zijn de waarden zoals die door de Provincie Zuid-Holland zijn benoemd. Het door de indiener genoemde gebied heeft geen formele landschappelijke status.

68. *In het Plan-MER NWO deelrapport E bijlage C natuureffecten, staat aangegeven dat de Blankenburgtunnel Krabbepas-West mogelijk leidt tot verlies aan groeiplaatsen hogere planten.*

Volgens indiener kan dit 'mogelijk' hier achterwege blijven, want het is zeker dat het geplande tracé de Maassluisse Dijk zal doorkruisen op een plek waar kievitsbloemen groeien.

Reactie 68

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur van alle varianten in beeld gebracht. De keuze van de minister voor de variant Blankenburgtunnel is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen (waaronder ook de kosten en baten). In de volgende fase (planuitwerking) wordt bij de effectbeoordeling gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgtunnel. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig alle vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied om effecten te voorkomen of te verminderen. Dit geldt ook voor eventuele effecten op groeiplaatsen van kievitsbloemen.

69. *In het Plan-MER NWO deelrapport E bijlage C natuureffecten, wordt aangegeven dat de NWO geen negatieve effecten zal hebben op de lepelaars die in de Voornes Duin broeden. Deze lepelaars foerageren echter in Midden-Delfland en gebruiken het tracégebied van de Blankenburgtunnel als corridor op hun route tussen Voorne en Midden-Delfland. Indiener vindt dat de effecten van de Blankenburgtunnel op de corridorfunctie van dit gebied voor de lepelaar in het effectenonderzoek ten onrechte buiten beschouwing zijn gebleven.*

Reactie 69

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur op alle varianten in beeld gebracht. Een mogelijke corridorfunctie van het gebied voor de lepelaar is in de effectenstudie buiten beschouwing gelaten. Gezien de grote actieradius van de lepelaar, de grote beschikbaarheid van voedselgebieden naast Midden-Delfland (zoals Voordelta, slikken van Voorne, de graslandgebieden van Voorne en Goeree en de platen langs het Haringvliet) verwachten wij geen negatieve effecten voor de instandhoudingsdoelstelling van de Lepelaar in Voornes Duin. In de volgende fase, (planuitwerking), wordt bij de effectbeoordeling gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgtunnel. Daarbij zal dan ook verdere aandacht worden besteed aan relevante soorten en habitats.

70. *In de Regionale Economische Effectenstudie (REES) wordt een overzicht gegeven van het aantal ritten en de gemiddelde triptijd met en zonder NWO van en naar bestemmingen in de regio. Deze cijfers lijken echter onjuist te zijn omdat deze volkomen identiek zijn aan de cijfers van het woon-werkverkeer. Indiener vindt dat deze fout moet worden hersteld omdat nu onduidelijk is of de conclusies die in deze studie over het vrachtverkeer worden getrokken wel correct zijn.*

Reactie 70

Indiener constateert terecht dat in het betreffende overzicht in de Regionale Economische Effectenstudie abusievelijk onjuiste getallen voor vrachtverkeer zijn opgenomen. Dit zal worden hersteld in de definitieve bijlage van de Rijksstructuurvisie. De conclusies veranderen niet, omdat in de analyse gebruik is gemaakt van de juiste cijfers.

71. *In de Regionale Economische Effectenstudie (REES) wordt in figuren aangegeven wat de relatieve verandering in reistijd naar bestemmingen is door de aanleg van de NWO voor het woon-werkverkeer en het vrachtverkeer. Het is onduidelijk waarom dit overzicht niet ook voor het zakelijk verkeer is weergegeven. Indiener is van mening dat dit een tekortkoming is en dat de relatieve verandering in reistijd naar bestemming voor het zakelijk verkeer alsnog opgenomen dient te worden.*

Reactie 71

Zakelijk verkeer maakt onderdeel uit van personenverkeer, dan wel vrachtverkeer en is op deze wijze meegenomen in de verkeersonderzoeken die ten grondslag liggen aan alle uitgevoerde onderzoeken.

72. *In het Plan-MER NWO deelrapport E bijlage C natuureffecten wordt gerefereerd aan de monitoringsverslagen flora en fauna die door de heer Batenburg zijn opgesteld van het Volksbos Lickebaert, de Rietputten en omgeving. Indiener ondersteunt het benutten van dit uitgebreide en degelijke monitoringsverslag omdat hierdoor een zo compleet mogelijk beeld ontstaat van de natuureffecten in dit gebied. In het rapport natuureffecten wordt nu echter niet verwezen naar de meest recente versie van dit monitoringsverslag (2010-2012) terwijl dit meest recente verslag volgens indiener wel betrokken zou moeten worden bij het effectenonderzoek.*

Reactie 72

Het monitoringsverslag waaraan de indiener refereert was nog niet beschikbaar ten tijde van het gereedkomen van deelrapport E natuureffecten. In de volgende fase (planuitwerking) wordt bij de effectbeoordeling gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgverbinding. Daarbij zal de door indiener aangegeven informatie worden betrokken. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied en op landschapniveau om effecten te voorkomen of te verminderen.

73. *Indiener is van mening dat zowel het ontwerp-besluit met betrekking tot afspraken over oplossingen voor knelpunten binnen het netwerk van de regio Rotterdam (vastgelegd in BO-MIRT afspraken, periode 2009 - 2010) als de ontwerpvoorkeursbeslissing voor de eerste voorziene stap, de NWO (vastgelegd in MIRT afspraken, periode 2010-2011) niet op een zorgvuldige wijze tot stand zijn gekomen (zowel inhoudelijk als procesmatig). Deze ontwerp-besluiten zouden dus heroverwogen moeten worden.*

In deze heroverweging zal gebruik moeten worden gemaakt van actuele gegevens en inzichten over de verkeersontwikkeling en zal een integrale doelstelling moeten worden geformuleerd waarin zowel het verbeteren van bereikbaarheid als het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving centraal staan.

Reactie 73

De minister neemt kennis van de zienswijze van de indiener. In het vervolgproces (Tracébesluit) zullen verkeersberekeningen met actuele cijfers plaats vinden. De doelstelling van het project wordt niet aangepast.

Zienswijze 53

1. *Indiener vindt dat de verbreding van de A15 en de extra capaciteit die dit genereert niet is meegenomen. Wellicht maakt de A15 de noodzaak op een extra verbinding overbodig.*

Reactie 1

In het verkeersonderzoek van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding is rekening gehouden met een volledige uitvoering van het project MAVA ter verbreding van de A15 tussen de Maasvlakte en het Vaanplein (zie Deelrapport D van de Ontwerp-Rijksstructuurvisie).

2. *Indiener vindt het onaanvaardbaar dat de aanleg van de Blankenburgtunnel het leefmilieu van Vlaardingen en het omringende gedeelte van Midden-Delfland aantast. De weg geeft extra luchtvervuiling en geluidsoverlast. Het specifiek aangelegde recreatiegebied en de naastgelegen natuurgebieden worden visueel en fysiek doorsneden en veranderen helemaal van karakter. Het Rijk investeerde in dit gebied om voor de stad een bufferzone te creëren om het gebied te compenseren voor de onder druk staande milieukwaliteit (door o.a. het nog altijd aanwezige industriegebied aan de overkant van de Waterweg). Het kan niet zo zijn dat dit niets meer waard is. Inmiddels krijgt Vlaardingen bovendien haar volgende snelweg aan de noordzijde, de A4 richting Delft erbij. Met de gekozen variant voor de NWO komt het tracé dicht bij de stad. Van een leefbare stad van 70.000 inwoners een verkeersplein maken gaat toch wel erg ver.*

Reactie 2

In de afweging van belangen voor dit project als wezenlijk voor de Rotterdamse Haven, Westland en A4 corridor is gekozen om de gevolgen voor de kwaliteit van leefomgeving zo goed mogelijk via maatregelen te ondervangen. In de planuitwerkingsfase worden de maatregelen voor geluid, luchtkwaliteit en natuur verder uitgewerkt.

3. *Indiener is bekend dat de A15 vanaf Maasvlakte tot Vaanplein verbreed gaat worden met 1 extra rijstrook wat een capaciteitsvergroting biedt van 33%. Hierdoor kan er meer verkeer over de A15 en over de vernieuwde Botlekbrug. Indiener vindt de meest logische procedure dat, nadat deze verbreding gerealiseerd is (planning eind 2015) na een half jaar (dus halverwege 2016)*

wordt geëvalueerd wat de verkeersintensiteit is en of deze extra capaciteit de fileproblemen op de A15 grotendeels hebben opgelost. In deze tijd van schaarse financiële middelen zou het niet meer dan logisch zijn dat op deze wijze wordt gewerkt. Het lijkt indier daarom niet nodig om, met de verbreding van de A15, op dit moment een beslissing te forceren om nog een extra tunnel aan te leggen.

Reactie 3

Uit de verkeersprognoses voor de snelwegen rond Rotterdam blijkt, dat ondanks alle infrastructuurinvestering die al voorzien zijn tussen nu en 2040 (zoals een A15 MaVa, A4 Delft-Schiedam en A13/16), de files tegen die tijd zeker niet tot het verleden behoren en de regio Rotterdam nog steeds slecht bereikbaar is. Op de verbindingen tussen de regio's Den Haag en Rotterdam blijven veelvuldig files voorkomen, de gewenste streefwaarden voor de reistijd worden niet gehaald. Vanaf 2020 ontstaan nieuwe knelpunten zoals de Beneluxcorridor en later ook de A15, ook bij een lagere economische ontwikkeling.

Zienswijze 54

1. *Indiener is het niet eens met de keuze voor de Blankenburgtunnel vanwege aantasting van de groene long Midden-Delfland en nut en noodzaak van de Blankenburgtunnel niet is aangetoond.*

Reactie 1

In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie zijn nut en noodzaak van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding onderbouwd.

2. *De Blankenburgtunnel is een zesbaansnelweg die volgens indier niet in het kwetsbare Midden-Delflandgebied (de groene long) thuis hoort:*

- *de weg loopt door beschermde natuur in de Rietputten;*
 - *tast het eeuwenoude slagenlandschap aan;*
 - *brengt een grote verstoring voor weidevogels met zich mee*
- In de Zuidvleugel van de Randstad is het groentekort al het grootst van het hele land en verdere aantasting dient dus te worden voorkomen. De onderzoeken die horen bij de structuurvisie (MER) tonen aan dat de negatieve effecten op natuur, landschap en recreatie groot zijn. Daarom vindt indier de Blankenburgtunnel een slechte keuze.*

Reactie 2

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur en landschap op alle varianten in beeld gebracht. Daarbij zijn ook de door de indier genoemde belangen betrokken waaronder het landschap Midden-Delfland, de natuur in de Rietputten, het slagenlandschap, en de verstoring van vogels. De keuze van de minister voor de variant Blankenburgtunnel is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen (waaronder ook de kosten en baten). In de volgende fase (planuitwerking) wordt bij de effectbeoordeling ingezoomd op de variant Blankenburgtunnel. Op basis van de aangetroffen

effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen

3. *In de OSV staat dat er een fileknelpunt in de Beneluxtunnel gaat ontstaan. Hierbij is echter uitgegaan van een hoge groei van verkeer en economie. Inmiddels is gebleken dat het autoverkeer al sinds 2005 niet meer groeit en dat de stagnatie van deze groei in Zuid-Holland zelfs nog sterker is dan elders in het land. Een fileknelpunt in de Beneluxtunnel zal dus niet gaan ontstaan en daarom is de keuze voor de Blankenburgtunnel als oplossing achterhaald. Indiener wil niet dat er gekozen wordt voor een dure oplossing voor de problemen van gisteren, maar dat er vooruit wordt gekeken naar de leefomgeving en bereikbaarheid van morgen. De Blankenburgtunnel lost niets op, maar maakt wel veel kapot.*

Reactie 3

Uit de verkeersprognoses voor de snelwegen rond Rotterdam blijkt, dat ondanks alle infrastructuurinvestering die al voorzien zijn tussen nu en 2040, de files tegen die tijd zeker niet tot het verleden behoren en de regio Rotterdam nog steeds slecht bereikbaar is. Op de verbindingen tussen de regio's Den Haag en Rotterdam blijven veelvuldig files voorkomen, de gewenste streefwaarden voor de reistijd worden niet gehaald. Vanaf 2020 ontstaan nieuwe knelpunten zoals de Beneluxcorridor, ook bij een lagere economische ontwikkeling. Uit een onderzoek van het CPB in 2012 (bron: Actualiteit WLO scenario's, CPB Notitie, Den Haag, 8 mei 2012) is geconcludeerd dat de gehanteerde WLO-scenario's (RC en GE) nog steeds valide zijn. Een belangrijke oorzaak van de bereikbaarheidsproblemen is dat het verkeer blijft vastlopen op de stedelijke netwerken. De noodzaak van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding staat verder beschreven in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie.

4. *Indiener vindt dat juist in een gebied met zo'n hoge bevolkingsconcentratie het behoud van natuurgebieden en mooie wandel- en fietsgebieden van heel groot belang.*

Reactie 4

De minister onderschrijft de belangen van natuur-, wandel- en fietsgebieden. In de volgende fase (planuitwerking) zal het project op basis van de aangetroffen effecten indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen.

Zienswijze 55

1. *De Blankenburgtunnel krijgt een veel grotere relevantie als fietsend of wandelend gemakkelijk het gebied aan de andere kant van de Nieuwe Waterweg kan worden bereikt. Ontsluiting door middel van een fietspad bevordert ook het zo gepropageerde zakelijker meer fietsen enorm. De aanleg van de Blankenburgtunnel benadeelt natuur- en recreatiemogelijkheden. De tunnel creëert echter een aaneenschakeling van natuur- en recreatiemogelijkheden aan beide*

oevergebieden. Hierdoor is voor indiener de Blankenburgtunnel acceptabeler.

Reactie 1

In de Rijksstructuurvisie is geen langzaamverkeerverbinding in de Blankenburgtunnel voorzien. Het handhaven van de veerverbinding tussen Rozenburg en Maassluis is één van de uitgangspunten bij het onderzoek in de verkenningfase.

Zienswijze 56

1. Op pagina 70 van de OSV staat bij de samenvatting dat de Oranjeverbinding een betere ontsluiting geeft voor het verkeer van en naar Maasvlakte 2. De Blankenburgverbinding zorgt ervoor dat de Botlek meer profiteert. Indiener vindt dat dit een zwaarwegend argument is dat pleit voor de Oranjeverbinding. De Maasvlakte is de toekomst op het gebied van de regionale, nationale en Europese economie (zoals staat in het Port Compass van het Havenbedrijf Rotterdam) en niet de bedrijven in de Botlek (raffinaderijen hebben niet de toekomst, zij zullen zich verplaatsen naar andere landen). De Maasvlakte is nu zeer slecht te bereiken. De A15 wordt verbreed maar tegen de tijd dat deze klaar is, is deze al bijna weer achterhaald. Wanneer vrachtkverkeer lang in de file moet staan, zullen bedrijven misschien uitwijken naar een andere, goed bereikbare haven en zal de Maasvlakte 2 niet aantrekkelijk zijn voor nieuwe bedrijven om zich te vestigen. Dit kan grote gevolgen hebben voor de haven van Rotterdam als marktleider. Het Havenbedrijf Rotterdam zegt ervan uit te gaan dat de Oranjeverbinding wordt aangelegd en zegt zelfs dat de Blankenburg niet zal voldoen. Dit is de belangrijkste reden om toch te kiezen voor de Oranjetunnel en niet voor de Blankenburgtunnel. Door de Oranjeverbinding zal de economie in de regio beter worden waardoor de tunnel uiteindelijk indirect meer zal gaan opleveren dan de Blankenburgvariant, ook al zullen in eerste instantie de kosten en baten minder zijn.

Reactie 1

Indiener wijst op één onderdeel van de beoordeling van de kansrijke alternatieven, te weten de regionaal-economische effecten. In de totaalafweging op doelbereik scoort de Blankenburgtunnel beter dan de Oranjetunnel.

2. Indiener vindt dat voor zowel de Blankenburg- als Oranjeverbinding geldt dat de A4 vanaf de Beneluxtunnel richting Steenberg tegelijkertijd moet worden aangelegd. Dan worden gelijk de knelpunten op de A29 en de A16 aangepakt. Dit is ook goed voor de ontsluiting van de Maasvlakte 2.

Reactie 2

De capaciteit en doorstroming wordt iedere 2 jaar gemonitord via de Nationale Markt en Capaciteits Analyse. Knelpunten worden geprioriteerd en bij knelpunten die worden opgelost, worden verschillende alternatieven bestudeerd. Op het door indiener genoemde traject wordt door Rijkswaterstaat (nagenoeg) tegelijkertijd een aantal maatregelen getroffen om de bereikbaarheid/doorstroming

te verbeteren. Bijvoorbeeld ten westen van Steenberg waar een nieuw stuk snelweg komt tussen Dinteloord en Halsteren.

3. Volgens indiener zal bij aanleg van de Blankenburgverbinding, de knooppunten Kethelplein en Kleinpolderplein overvol worden. Dit wordt ook gemeld op pagina 66 in de OSV, alleen de verbindingbogen van de nieuwe A4 zullen voldoende capaciteit hebben. Ook staat op pagina 66 dat bij het GE-scenario er dagelijks files zullen staan tussen Vlaardingen en Schiedam.

Reactie 3

Het gedeelte A20 tussen Kethelplein en Kleinpolderplein blijft zowel met als zonder Blankenburgtunnel een filegevoelig traject. In het Plan-MER NWO is gekeken of het knooppunt Kethelplein tot capaciteitsproblemen leidt door aanleg van een Blankenburgtunnel. Dit is niet het geval. In de vervolgfase (planuitwerking) zal dit met behulp van een dynamisch simulatiemodel nader bekeken worden.

4. Vlaardingen heeft al te kampen met fijnstof, CO₂ en andere stoffen. Door de Blankenburgverbinding wordt dit nog erger, daarbij gaat indiener uit van het GE-scenario, de meest ongunstige situatie, waarvan ook bij de kosten-baten analyse wordt uitgegaan.

Reactie 4

Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, wat zorg draagt dat overal in Nederland tijdig en blijvend aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan. Uit de berekeningen in het Plan-MER blijkt ter plaatse van Vlaardingen geen overschrijding van de norm. In de monitoringstool wordt voor het zichtjaar 2020 ook uitgegaan van het GE-scenario.

5. Voor alle nieuwe projecten moet natuurcompensatie plaatsvinden. Indiener leest daar niets over. Voor de Maasvlakte vindt er ook natuurcompensatie plaats. Onder het mom 'het is goed voor de economie' mag natuurcompensatie niet worden overgeslagen. Compensatie is nodig; het vogelweidegebied de Aalkeet wordt tijdens de bouw in ieder geval zeer ernstig verstoord en in een later stadium kan dit ook gebeuren.

Reactie 5

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur van alle varianten in beeld gebracht. In de volgende fase (planuitwerking) wordt bij de effectbeoordeling gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgtunnel, Krabbeplass-West. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied maar ook op landschapsniveau om effecten te voorkomen of te verminderen. In hoofdstuk 7 van Deelrapport E Effectenonderzoek (Bijlage C Natuureffecten) wordt nader op de mitigerende en compenserende maatregelen ingegaan.

6. Volgens indiener zal Vlaardingen nog meer een stinkstad worden dan het al is. De stad wordt omsloten door industrie (Pernis, Botlek) en snelwegen (A4, A20). De leefbaarheid van de stad wordt ernstig in gevaar gebracht. Bij de Oranjevariant is dit veel minder omdat het voornamelijk omgeven wordt door industrie.

Reactie 6

Naast kwaliteit van leefomgeving hebben ook bereikbaarheid, economische haalbaarheid en het regioadvies onderdeel uitgemaakt van de afweging tussen Blankenburgverbinding en Oranjeverbinding. De Blankenburgverbinding verwerkt meer verkeer, is goedkoper is en heeft betere baten-kostenverhouding. Daarnaast maken de leefbaarheidseffecten, kosten en het regioadvies onderdeel uit van de afweging. Dat alles afwegende heeft geresulteerd in het advies van de regio en de voorkeur voor de Blankenburgverbinding, variant Krabbeplas-West.

7. Wanneer toch de Blankenburgvariant wordt gekozen dan vindt indiener de West-variant het beste mits natuurcompensatie plaats vindt en de leefbaarheid van Vlaardingen en andere steden geen gevolgen ondervinden van de nieuwe tunnel.

Reactie 7

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. Natuurcompensatie is onderdeel van de projectscope. In de vervolgfase zal met betrokken belanghebbenden de inpassing en vormgeving van de tunnel nader worden uitgewerkt.

Zienswijze 57

1. Indiener is het niet eens met de keuze voor de Blankenburgtunnel vanwege aantasting van de groene long Midden-Delfland en nut en noodzaak van de Blankenburgtunnel niet is aangetoond.

Reactie 1

In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie zijn nut en noodzaak van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding onderbouwd.

2. De Blankenburgtunnel is een zesbaanssnelweg die volgens indiener niet in het kwetsbare Midden-Delflandgebied (de groene long) thuis hoort:

- de weg loopt door beschermde natuur in de Rietputten
- tast het eeuwenoude slagenlandschap aan
- brengt een grote verstoring voor weidevogels met zich mee
- zal een grote negatieve invloed hebben op de gezondheid van de mensen en hun leefomgeving, die hier wonen.

In de Zuidvleugel van de Randstad is het groentekort al het grootst van het hele land en verdere aantasting dient dus te worden voorkomen. De onderzoeken die horen bij de structuurvisie (MER) tonen aan dat de negatieve effecten op natuur, landschap en recreatie groot zijn. Daarom vindt indiener de Blankenburgtunnel een slechte keuze.

Reactie 2

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur en landschap op alle varianten in beeld gebracht. Daarbij zijn ook de door de indiener genoemde belangen betrokken waaronder het landschap Midden-Delfland, de natuur in de Rietputten, het slagenlandschap, en de verstoring van vogels. De keuze van de minister voor de variant Blankenburgtunnel is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen (waaronder ook de kosten en baten). In de volgende fase (planuitwerking) wordt bij de effectbeoordeling ingezoomd op de variant Blankenburgtunnel. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied, en op landschapsniveau om effecten te voorkomen of te verminderen.

3. In de OSV staat dat er een fileknelpunt in de Beneluxtunnel gaat ontstaan. Hierbij is echter uitgegaan van een hoge groei van verkeer en economie. Inmiddels is gebleken dat het autoverkeer al sinds 2005 niet meer groeit en dat de stagnatie van deze groei in Zuid-Holland zelfs nog sterker is dan elders in het land. Een fileknelpunt in de Beneluxtunnel zal dus niet gaan ontstaan en daarom is de keuze voor de Blankenburgtunnel als oplossing achterhaald. Indiener wil niet dat er gekozen wordt voor een dure oplossing voor de problemen van gisteren, maar dat er vooruit wordt gekeken naar de leefomgeving en bereikbaarheid van morgen. De Blankenburgtunnel lost niets op, maar maakt wel veel kapot.

Reactie 3

Uit de verkeersprognoses voor de snelwegen rond Rotterdam blijkt, dat ondanks alle infrastructuurinvestering die al voorzien zijn tussen nu en 2040, de files tegen die tijd zeker niet tot het verleden behoren en de regio Rotterdam nog steeds slecht bereikbaar is. Op de verbindingen tussen de regio's Den Haag en Rotterdam blijven veelvuldig files voorkomen, de gewenste streefwaarden voor de reistijd worden niet gehaald. Vanaf 2020 ontstaan nieuwe knelpunten zoals de Beneluxcorridor, ook bij een lagere economische ontwikkeling. Uit een onderzoek van het CPB in 2012 (bron: Actualiteit WLO scenario's, CPB Notitie, Den Haag, 8 mei 2012) is geconcludeerd dat de gehanteerde WLO-scenario's (RC en GE) nog steeds valide zijn. Een belangrijke oorzaak van de bereikbaarheidsproblemen is dat het verkeer blijft vastlopen op de stedelijke netwerken. De noodzaak van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding staat verder beschreven in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie.

4. Indiener maakt zich grote zorgen over de gezondheid van de bevolking, de luchtvervuiling en het verkeerslawaai, dat op grote afstand te horen zal zijn ondanks schermen en de rust en de schoonheid van de Broekpolder, de Ruigte e.o.. Die zijn met volle liefde door o.a. heel veel vrijwilligers de laatste 20/30 jaar tot een prachtig natuurgebied gemaakt (met de hieraan verbonden kosten).

Reactie 4

In de afweging van belangen voor dit project als wezenlijk voor de Rotterdamse Haven, Westland en A4 corridor is gekozen om de gevolgen voor de kwaliteit van leefomgeving zo goed mogelijk via maatregelen te ondervangen.

In de planuitwerkingsfase worden de maatregelen voor geluid, luchtkwaliteit en natuur verder uitgewerkt.

Zienswijze 58

1. *Indiener heeft zich van begin af aan uitgesproken voor de Oranjetunnel. Indiener betreurt dan ook het voorkeursbesluit om voor de Blankenburgtunnel te kiezen. Dat daar, naar aanleiding van de debatten in de Tweede Kamer, de landtunnel en extra € 25 miljoen voor het ontwikkelen en uitvoeren van een inpassingsvisie aan zijn toegevoegd maakt voor indiener het voorkeursbesluit niet acceptabeler.*

Reactie 1

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze.

2. *Het is indiener onduidelijk welke zaken tot de directe scope horen van het project omtrent de inpassing (de extra € 25 miljoen) van het Blankenburgtracé. Opgaven die direct voortvloeien uit de inpassing van het tracé zijn niet of onvoldoende uitgewerkt. Indiener verzoekt ruim voor de vaststelling van de OSV helderheid te geven over de voorzieningen en maatregelen die binnen de scope vallen.*

Reactie 2

In de Planuitwerkingsfase wordt het ontwerp van de Blankenburgverbinding in detail uitgewerkt. Daarbij zal duidelijk worden welke voorzieningen en maatregelen onderdeel zijn van de scope van het project. Tegelijkertijd zal onder leiding van de Stadsregio Rotterdam worden gewerkt aan de verdere detaillering van Regionale Inpassingsvisie. De minister zal in overleg met de regionale partijen invulling geven aan de beoogde synergie.

3. *Het Blankenburgtracé tast het kwetsbare Midden-Delflandgebied aan waar decennia lang alle inzet juist erop gericht is geweest om het landschap te koesteren. Ondermeer de Reconstructiewet Midden-Delfland en recentelijk de kwaliteitsbewaking binnen de Hof van Delfland hadden en hebben als doel het cultuurhistorisch waardevol gebied te beschermen en te behouden binnen de metropool Rotterdam-Den Haag. Indiener vindt dat de aanleg van het Blankenburgtracé haaks staat op deze ambitie en de gepleegde inzet van de afgelopen decennia.*

Reactie 3

Het standpunt van de indiener wordt ter kennisgeving aangenomen.

4. *In vergelijking met de Oranjetunnel-varianten blijkt in de OSV dat alle Blankenburgtracévarianten een veel grotere negatieve impact hebben op het landschap. Indiener verwacht dat het tracé zorgvuldig*

en met respect voor het eeuwenoude cultuurhistorisch landschap wordt ingepast. Het Midden-Delflandgebied is één van de provinciale landschappen en voorziet in de sterke recreatieve behoefte van de stedelingen in de metropoolregio Rotterdam-Den Haag. Indiener vindt het onacceptabel dat de tunnel 1,0- 2,0 meter boven maaiveld komt te liggen waarmee de kernwaarde van dit landschap, namelijk openheid en de vergezichten over de polder, wordt aangetast. De consequentie is dat eeuwenoude structuren teniet worden gedaan. De toezegging van een landschappelijke inpassing, leidt ondanks de forse investering, niet tot positief resultaat. Indiener vindt dat de voorgestelde inpassing onvoldoende voldoet aan de gedane toezegging en verzoekt de Aalkeettunnel verder te laten zakken zodat de top daarvan niet hoger dan het maaiveld komt te liggen. In aanmerking moet worden genomen dat de komende honderd jaar het maaiveld door inklinking gemiddeld ca. 1 meter daalt.

Reactie 4

Door de verdiepte ligging en de overkapping zal de openheid van het landschap minder worden aangetast. Wel zal de landtunnel als een glooiing in het landschap zichtbaar zijn. In de volgende fase (planuitwerkingsfase) wordt de voorkeursvariant nader uitgewerkt. Daarbij worden optimalisaties gezien, indien deze niet leiden tot meerkosten. Deze zienswijze wordt hierbij betrokken

5. *De tunnelmond van de Blankenburgtunnel op de noordoever doorsnijdt het aangelegde, recreatief aantrekkelijke, Oeverbos. Indiener verzoekt voor een inpassing te zorgen waarbij het gebied aantrekkelijk blijft als een recreatiegebied waarbij de langzaamverkeersroutes als vanzelfsprekend zijn verzekerd.*

Reactie 5

In de volgende fase (planuitwerking) wordt bij de effectbeoordeling gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgtunnel, Krabbeplass-West. Daarbij zullen onder meer de effecten op natuur en landschap, en ook de effecten op langzaamverkeersroutes in het Oeverbos nader worden onderzocht. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen om effecten te voorkomen of te verminderen.

6. *Het Blankenburgtracé, variant Krabbeplass-West, komt naar voren als de minst slechte variant. Indiener legt zich neer bij de keuze. Voor een goede inpassing behoren mitigerende maatregelen langs het Blankenburgtracé, en ook langs de A20 binnen de scope van het proces, uit te gaan van het principe dat de kernwaarden van het landschap worden gerespecteerd. Het landschap heeft een open karakter en biedt vergezichten over de polder. Indiener vindt dat geluidwerende voorzieningen hier geen afbreuk aan mogen doen.*

Reactie 6

In de Planuitwerkingsfase wordt het ontwerp van de

Blankenburgverbinding verder in detail uitgewerkt. Daarbij worden ook de eventuele maatregelen ter mitigatie van geluidshinder bepaald. Vormgeving en inpassing van deze maatregelen worden mede beoordeeld op basis van de ruimtelijke kwaliteit.

7. *De negatieve effecten van het tracé op de zuidoever zijn substantieel minder ingrijpend van aard dan de effecten op de noordoever. Gezien de waarde van het Midden-Delflandgebied voor de regio is indiener van mening dat de € 25 mln overwegend op de noordoever moet worden ingezet. Het Midden-Delflandgebied draagt in grote mate bij aan het vestigingsklimaat in Maassluis en Vlaardingen en de regio Rotterdam-Den Haag.*

Reactie 7

De minister neemt kennis van de zienswijze van de indiener. In juni 2013 heeft de Stadsregio Rotterdam in een brief aan de minister het voorstel voor de regionale inpassingsvisie gepresenteerd. De visie formuleert op hoofdlijnen hoe de regio de €25 miljoen (inclusief btw) wil besteden. Het betreft hier een voorstel op hoofdlijnen. De verdere uitwerking van de inpassingsvisie zal parallel aan de planuitwerking plaatsvinden.

8. *Compensatie moet primair worden gezocht in de directe omgeving van het Blankenburgtracé tussen Maassluis en Vlaardingen. Compenserende maatregelen behoren vooral ingezet te worden op het behoud en het in ere herstellen van het cultuurhistorisch landschap met de authentieke waaivormige kavelstructuur, het lint van de Zuidbuurt en de oorspronkelijke waterstructuren. De beleving- en de gebruikswaarde van het open landschap staat voorop. Indiener geeft ter overweging om hierbij aan te haken bij opgaven die al zijn onderbouwd in diverse vastgestelde (intergemeentelijke-) gebiedsvisies, zoals het opruimen van verspreid liggend glas en het versterken van langzaamverkeerverbindingen binnen en naar de Aalkeetpolders.*

Reactie 8

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur en op cultuurhistorisch landschap op alle varianten in beeld gebracht. In de volgende fase, (de planuitwerkingsfase), wordt bij de effectbeoordeling gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgtunnel. Op basis van de aangetroffen effecten, zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied maar ook op landschapsniveau om effecten te voorkomen of te verminderen. Het voorstel voor het instandhouden en het versterken van bestaande structuren wordt in de planuitwerking als uitgangspunt meegenomen. Het opruimen van verspreid liggend glas is geen onderdeel van het project NWO.

9. *Bij de voorkeursbeslissing voor de variant Blankenburg Krabbeplass-West is een afgezonken tunnel onder het Scheur volgens de OSV*

op grond van technische inzichten en financiële overwegingen de enige mogelijke oplossing voor het realiseren van de Blankenburgtunnel. De ruimtelijke impact van deze keuze op het nabijgelegen gebied wordt echter niet nader onderbouwd. Indiener verzoekt om een nadere toelichting met betrekking tot deze impact voor het grondgebied van indiener.

Reactie 9

De ruimtelijke impact op het gebied is uitgewerkt in de hoofdstukken Landschap, Cultuurhistorie, Archeologie en Ruimtelijke kwaliteit. De effecten op deze thema's zijn mee gewogen bij het komen tot het voorkeursalternatief.

10. *In de ontwerpvisie wordt geen aandacht besteed aan het veer Maassluis-Rozenburg. In de diverse verkeersprognoses voor de NWO komt tot uitdrukking dat bij de Blankenburgtunnel de functie van deze veerverbinding voor het autoverkeer marginaal wordt. De effecten van tolheffing in de tunnel zijn daar echter niet in verdisconteerd. Het veer vervult een belangrijke functie voor het langzaam- en landbouwverkeer tussen de beide oevers. Handhaven van deze verbinding blijft ook na realisering van de Blankenburgtunnel noodzakelijk. Indiener vindt dat in het OTB deze verbinding dan ook als te handhaven verbinding moet worden opgenomen.*

Reactie 10

Uitgangspunt voor het Plan-MER NWO en de Ontwerp-Structuurvisie is dat de huidige veerpont gehandhaafd blijft.

11. *In de ontwerpvisie komt duidelijk naar voren dat de N/A24 verbinding tussen de A20 en de A16 geen of onvoldoende oplossend vermogen heeft voor de bereikbaarheidsproblematiek in de regio. De nadelen van deze verbinding (forse inbreuk op/permanente beschadiging van het Midden-Delflandgebied) worden in de rapportage eveneens duidelijk omschreven. Indiener herhaalt hierbij zijn eerder geuite verzoek om de A/N24 geen deel meer uit te laten maken van andere ruimtelijke plannen.*

Reactie 11

In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie (p.38) wordt aangegeven dat de A24 als parallelle route ten noorden van de A20 niet doelmatig is.

12. *Uit de gevoeligheidsanalyse van de effecten van tolheffing in de Blankenburgtunnel blijkt dat tol in de Blankenburgtunnel een vergroting van de verkeersbelasting van de Beneluxcorridor van ca. 15% met zich meebrengt. Ook op andere delen van het wegennet zullen deze effecten zich laten gevoelen. Indiener vindt het dan ook onbegrijpelijk dat deze effecten niet zijn doorgerekend in de overige verrichte onderzoeken. Het inschatten van deze effecten is vrijwel ondoenlijk maar wel heeft indiener de verwachting dat deze zeker niet positief zullen zijn.*

Reactie 12

Ook met tol zal de Beneluxtunnel worden ontlast door

de aanleg van de NWO, zij het in mindere mate dan zonder tolnning. Deze ontlasting zorgt ervoor dat ook bij tolheffing aan de streefwaarde voor reistijd wordt voldaan. Zie ook antwoord op zienswijze 0049-16.

13. *Voor de verschillende prognoses is uitgegaan van twee economische scenario's, het Global Economy (GE) scenario, met een hoge bevolkingsgroei en werkgelegenheid en een Regional Communities (RC) scenario met een lagere bevolkingsgroei en werkgelegenheid. In de Ontwerpvisie wordt over de effecten van deze scenario's op de verkeersbelastingen het volgende gesteld: "Recente analyses en tellingen geven aan dat er nog steeds sprake is van een aanzienlijke groei (met op de Beneluxcorridor hoge groeipercentages van circa 2-2,5% per jaar), waarbij op een aantal wegvakken de RC-prognoses voor 2030 al zijn gehaald dan wel dicht worden genaderd. De conclusie is dat de in 2009 opgestelde probleem-analyses anno 2013 ook onverminderd gelden en dat de in het kader van het BO-MIRT gemaakte afspraken en voorgestelde maatregelen hard nodig zijn om de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio te verbeteren." Deze ontwikkelingen zijn uitermate zorgwekkend. Het is waarschijnlijk niet ondenkbaar dat het GE-scenario niet meer als het 'hoge' maar als het meest realistische scenario moet worden beschouwd waardoor eerder getrokken conclusies moeten worden bijgesteld. Indiener pleit ervoor in dit kader het meest realistische scenario te hanteren.*

Reactie 13

In verkenningen wordt op advies van het Centraal Planbureau gewerkt met het uitwerken van twee scenario's. Zodat inzichtelijk wordt gemaakt wat in een hoog en laag economisch groeiscenario de effecten zijn. In de planuitwerking wordt voor het nemen van mitigerende maatregelen om de externe effecten te beperken gewerkt met het hoge economische groeiscenario.

14. *Indiener uit zijn bezorgdheid over de onduidelijke verkeersprognoses en de daaruit volgende onduidelijkheid betreffende de te nemen geluidwerende maatregelen en daaruit volgende aantasting van het landschap.*

Reactie 14

Indiener geeft niet aan wat er onduidelijk is aan de verkeersprognoses. De verkeersprognoses zijn tot stand gekomen op basis van het verkeersmodel van Rijkswaterstaat: Het NRM West 2011. Deze zijn gepresenteerd in de Verkeersnota (deelrapport D van het Plan-MER NWO). De verkeerscijfers zijn tevens als input gebruikt voor de milieuonderzoeken natuur, geluid en lucht. In de planuitwerkingsfase (volgende fase van het project) worden op basis van het definitieve ontwerp de eventuele te nemen geluidwerende maatregelen en de gevolgen voor aantasting van het landschap nader in beeld gebracht.

15. *Indiener vraagt of de tunneltoegangen als hotspot niet leiden tot een onaanvaardbare aantasting van de luchtkwaliteit.*

Reactie 15

Door inrichting van de tunnelmonden wordt er zorg voor gedragen dat op plaatsen waar aan de norm moet worden getoetst geen overschrijding van die norm optreedt. Met de inrichting van de tunnelmond wordt beoogd dat personen geen toegang hebben tot een gebied rondom die tunnelmond of daar niet gedurende langere tijd mogen verblijven (significante blootstelling).

16. *Indiener is ongerust over de toegangswegen als nieuwe bron van lichthinder.*

Reactie 16

In deze fase van de verkenning kan de mate van lichthinder in de gebruiksfase nog niet worden bepaald. Dit zal pas blijken bij het uitwerken van het ontwerp en de bouwfasering. In het effectonderzoek van het Plan-MER is er van uitgegaan dat de lichtverstoring door aanlegwerkzaamheden vergelijkbaar is met de lichtverstoring in de gebruiksfase. In de effectbepaling is er van uit gegaan dat de lichtverstoring begint zodra de aanlegwerkzaamheden beginnen.

17. *Het Kethelplein blijft indiener grote zorgen baren. In bijlage F van het deelrapport D zijn de onderzoeksresultaten van de verkeersbelastingen van het Kethelplein beschreven. De conclusies van dit onderzoek luiden dat in het (lage) RC-scenario er geen ernstige problemen zijn te verwachten op de A20 en het Kethelplein. In dit onderzoek zijn echter de effecten van tol in de Blankenburg-tunnel (10 tot 15% hogere belasting Beneluxcorridor) niet meegetrekkend. In het onderzoek is het deel van de A20 West-Oost, tussen de afslag naar de A4-zuid (Beneluxtunnel) en de afslag naar de A4-noord, buiten beschouwing gelaten. De I/C-klasse van dit deel van het plein is in beide scenario's > 1 (donker rood), wat structurele filevorming oplevert. Deze effecten zullen nog sterker worden door het heffen van tol in de Blankenburgtunnel en de verwachting dat de verkeersbelastingen uit de RC-scenario's al in 2013 of kort daarna zullen worden gehaald. Indiener vraagt om een reactie.*

Reactie 17

In de vervolgfase (planuitwerking) wordt een dynamisch model gebouwd om de verkeersafwikkeling op oa het knooppunt Kethelplein in beeld te brengen. Hierin worden de verkeerscijfers geactualiseerd, inclusief de effecten van tol.

17a. *Zie zienswijze 49 onder 20*

Reactie 17a

Zie zienswijze 49 onder 20

18. *De beide verzorgingsplaatsen langs de A20 ter hoogte van Vlaardingen-West zullen mogelijk als gevolg van de realisering van het knooppunt A20-Blankenburgtunneltracé moeten worden verplaatst of worden opgeheven. Indiener wil in dit verband*

de aandacht vestigen op de ontwikkelingslocatie Dijkpolder in Maassluis. Deze woningbouwlocatie is direct aan het deel van de A20 tussen de aansluitingen 6 en 7 gelegen. Projectie van een verzorgingsplaats langs dit deel van de A20 ter hoogte van deze locatie zou de ontwikkelingsmogelijkheden ernstig verstoren en is voor indiener dan ook onaanvaardbaar. Indiener verzoekt met nadruk dit bij de verdere planvorming te betrekken.

Reactie 18

De minister neemt kennis van de zienswijze van de indiener. De minister zal de genoemde ontwikkeling bij de eventuele herlocatie van de beide verzorgingsplaatsen betrekken.

19. In het tracé van de Blankenburgtunnel zullen elementen als wegverlichting, bewegwijzering en bebording in verband met hun specifieke vormgevingseigenschappen bijzondere aandacht moeten krijgen. In het bijzonder op die delen van het tracé die niet overdekt maar wel verdiept zijn geprojecteerd. Indiener dringt er op aan om voor de inpassing van het ontwerp ook als eis te stellen dat buiten het tracé het wegmeubilair niet zichtbaar mag zijn.

Reactie 19

In de Planuitwerkingsfase wordt het ontwerp van de Blankenburgverbinding verder in detail uitgewerkt. Dit betreft ook de vormgeving van de weg. Afspraken hierover worden vastgelegd in een Vormgevings- en Inpassingsplan. Het Vormgevings- en Inpassingsplan beschrijft het kader en de daaruit volgende eisen ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit en vormgeving.

Zienswijze 59

1. Indiener is het niet eens met de keuze voor de Blankenburgtunnel vanwege aantasting van de groene long Midden-Delfland en nut en noodzaak van de Blankenburgtunnel niet is aangetoond.

Reactie 1

In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie zijn nut en noodzaak van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding onderbouwd.

2. De Blankenburgtunnel is een zesbaansnelweg die volgens indiener niet in het kwetsbare Midden-Delflandgebied (de groene long) thuis hoort:

- de weg loopt door beschermde natuur in de Rietputten*
- tast het middeleeuwse slagenlandschap aan*
- brengt een grote verstoring voor weidevogels met zich mee*
- het tracé veroorzaakt ernstige leefbaarheidsproblemen, in de vorm van luchtverontreiniging, geluidsoverlast en ruimtelijke insluiting door snelwegen van de bebouwde kom van Vlaardingen*
- het tracé heeft dito negatieve gevolgen voor het natuur-, sport- en recreatiegebied Broekpolder, dat nabij het traject is gelegen en aan de noordzijde grenst aan de A20, die in het kader van de aanleg van de Blankenburgtunnel plaatselijk verbreed en aangepast moet worden, ten koste van de gebruiks- en verblijfswaarde van dit gebied.*

In de Zuidvleugel van de Randstad is het groentekort al het grootst van het hele land en verdere aantasting dient dus te worden voorkomen. De onderzoeken die horen bij de structuurvisie (MER) tonen aan dat de negatieve effecten op natuur, landschap en recreatie groot zijn. Daarom vindt indiener de Blankenburgtunnel een slechte keuze.

Reactie 2

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur op alle varianten in beeld gebracht. In de volgende fase, (planuitwerkingsfase), wordt bij de effectbeoordeling gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgtunnel. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied maar ook op landschapsniveau om effecten te voorkomen of te verminderen.

3. In de OSV staat dat er een fileknelpunt in de Beneluxtunnel gaat ontstaan. Hierbij is echter uitgegaan van een hoge groei van verkeer en economie. Inmiddels is gebleken dat het autoverkeer al sinds 2005 niet meer groeit en dat de stagnatie van deze groei in Zuid-Holland zelfs nog sterker is dan elders in het land. Een fileknelpunt in de Beneluxtunnel zal dus niet gaan ontstaan en daarom is de keuze voor de Blankenburgtunnel als oplossing achterhaald. Indiener wil niet dat er gekozen wordt voor een dure oplossing voor de problemen van gisteren, maar dat er vooruit wordt gekeken naar de leefomgeving en bereikbaarheid van morgen. De Blankenburgtunnel lost niets op, maar maakt wel veel kapot.

Redactie 3

Uit de verkeersprognoses voor de snelwegen rond Rotterdam blijkt, dat ondanks alle infrastructuurinvestering die al voorzien zijn tussen nu en 2040, de files tegen die tijd zeker niet tot het verleden behoren en de regio Rotterdam nog steeds slecht bereikbaar is. Op de verbindingen tussen de regio's Den Haag en Rotterdam blijven veelvuldig files voorkomen, de gewenste streefwaarden voor de reistijd worden niet gehaald. Vanaf 2020 ontstaan nieuwe knelpunten zoals de Beneluxcorridor, ook bij een lagere economische ontwikkeling. Uit een onderzoek van het CPB in 2012 (bron: Actualiteit WLO scenario's, CPB Notitie, Den Haag, 8 mei 2012) is geconcludeerd dat de gehanteerde WLO-scenario's (RC en GE) nog steeds valide zijn. Een belangrijke oorzaak van de bereikbaarheidsproblemen is dat het verkeer blijft vastlopen op de stedelijke netwerken. De noodzaak van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding staat verder beschreven in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie.

4. Indiener geeft aan dat de aanleg van de Blankenburgtunnel ernstige gevolgen heeft voor de leefbaarheid in de Broekpolder (geluid, fijnstof en andere luchtverontreiniging, het fysiek insluiten van de Vlaardingse bevolking tussen snelwegen is hiermee een feit). Daarnaast zullen de aanpassingen van de A20 een zeer negatief effect hebben op de gebruikers van het natuur-, sport- en recreatie-

gebied Broekpolder. De Scoutingclubs en Volkstuinverenigingen aan de zuidrand van de Broekpolder komen hiermee pal naast de rijksweg te liggen (en mogelijk zelfs grond daaraan moeten prijsgeven). Bovendien zal de aanzuigende werking van de tunnel negatieve effecten hebben op de luchtkwaliteit voor de gehele Broekpolder, daar waar juist het natuurgebied De Ruijter en het struimbos Klauterwoud zijn gerealiseerd. Jaarlijks maken honderdduizenden mensen gebruik van de Broekpolder voor recreatie, sport en vermaak.

Reactie 4

In de afweging van belangen voor dit project als wezenlijk voor de Rotterdamse Haven, Westland en A4 corridor is gekozen om de gevolgen voor de kwaliteit van leefomgeving zo goed mogelijk via maatregelen te ondervangen. In de planuitwerkingsfase worden de maatregelen voor geluid, luchtkwaliteit en natuur verder uitgewerkt.

Zienswijze 60

1. *Indiener is het niet eens met de keuze voor de Blankenburgtunnel vanwege aantasting van de groene long Midden-Delfland en nut en noodzaak van de Blankenburgtunnel niet is aangetoond.*

Reactie 1

In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie zijn nut en noodzaak van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding onderbouwd.

2. *De Blankenburgtunnel is een zesbaanssnelweg die volgens indiener niet in het kwetsbare Midden-Delflandgebied (de groene long) thuis hoort:*
 - *de weg loopt door beschermde natuur in de Rietputten*
 - *tast het middeleeuwse slagenlandschap aan*
 - *brengt een grote verstoring voor weidevogels met zich mee*
 - *het tracé veroorzaakt ernstige leefbaarheidsproblemen, in de vorm van luchtverontreiniging, geluidsoverlast en ruimtelijke insluiting door snelwegen van de bebouwde kom van Vlaardingen*
 - *het tracé heeft dito negatieve gevolgen voor het natuur-, sport- en recreatiegebied Broekpolder, dat nabij het traject is gelegen en aan de noordzijde grenst aan de A20, die in het kader van de aanleg van de Blankenburgtunnel plaatselijk verbreed en aangepast moet worden, ten koste van de gebruiks- en verblijfswaarde van dit gebied.*

In de Zuidvleugel van de Randstad is het groentekort al het grootst van het hele land en verdere aantasting dient dus te worden voorkomen. De onderzoeken die horen bij de structuurvisie (MER) tonen aan dat de negatieve effecten op natuur, landschap en recreatie groot zijn. Daarom vindt indiener de Blankenburgtunnel een slechte keuze.

Reactie 2

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur en landschap op alle varianten in beeld gebracht. Daarbij zijn ook de door de indiener genoemde belangen betrokken waaronder het landschap Midden-Delfland,

de natuur in de Rietputten, het slagenlandschap, en de verstoring van vogels. De keuze van de minister voor de variant Blankenburgtunnel is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen (waaronder ook de kosten en baten). In de volgende fase (planuitwerking) wordt bij de effectbeoordeling ingezoomd op de variant Blankenburgtunnel. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied, en op landschapsniveau om effecten te voorkomen of te verminderen.

3. *In de OSV staat dat er een fileknelpunt in de Beneluxtunnel gaat ontstaan. Hierbij is echter uitgegaan van een hoge groei van verkeer en economie. Inmiddels is gebleken dat het autoverkeer al sinds 2005 niet meer groeit en dat de stagnatie van deze groei in Zuid-Holland zelfs nog sterker is dan elders in het land. Een fileknelpunt in de Beneluxtunnel zal dus niet gaan ontstaan en daarom is de keuze voor de Blankenburgtunnel als oplossing achterhaald. Indiener wil niet dat er gekozen wordt voor een dure oplossing voor de problemen van gisteren, maar dat er vooruit wordt gekeken naar de leefomgeving en bereikbaarheid van morgen. De Blankenburgtunnel lost niets op, maar maakt wel veel kapot.*

Reactie 3

Uit de verkeersprognoses voor de snelwegen rond Rotterdam blijkt, dat ondanks alle infrastructuurinvestering die al voorzien zijn tussen nu en 2040, de files tegen die tijd zeker niet tot het verleden behoren en de regio Rotterdam nog steeds slecht bereikbaar is. Op de verbindingen tussen de regio's Den Haag en Rotterdam blijven veelvuldig files voorkomen, de gewenste streefwaarden voor de reistijd worden niet gehaald. Vanaf 2020 ontstaan nieuwe knelpunten zoals de Beneluxcorridor, ook bij een lagere economische ontwikkeling. Uit een onderzoek van het CPB in 2012 (bron: Actualiteit WLO scenario's, CPB Notitie, Den Haag, 8 mei 2012) is geconcludeerd dat de gehanteerde WLO-scenario's (RC en GE) nog steeds valide zijn. Een belangrijke oorzaak van de bereikbaarheidsproblemen is dat het verkeer blijft vastlopen op de stedelijke netwerken. De noodzaak van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding staat verder beschreven in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie.

4. *Indiener is van mening dat een Beneluxtunnel alleen te kwetsbaar is voor forensen en logistiek in de regio. Ook al is de Benelux op zich geen fileknelpunt; als er daar problemen zijn, staat het vast op de gehele Rotterdamse Ruit. Dat geldt zowel voor het noord-zuidverkeer als andersom. De noodzaak tot een tweede oeververbinding onder de Nieuwe Waterweg onderschrijft indiener. Die moet dan in minder kwetsbaar gebied komen te liggen, bv tussen Hoek van Holland en Maassluis. De Oranjetunnel is daarom een goed alternatief.*

Reactie 4

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze.

De Oranjetunnel is als kansrijk alternatief betrokken in het onderzoek naar een Nieuwe Westelijke Oeververbinding. In de totaalafweging op doelbereik scoort de Blankenburgtunnel beter.

Zienswijze 61

1. *Indiener is van mening dat als de Blankenburgtunnel wordt aangelegd, de volgende stap de A24 is en dan de aanleg van de Oranjetunnel. De Blankenburgtunnel gaat verkeerstechnisch leiden tot een chaos bij het verkeersknooppunt Kethelplein en de A20 ter hoogte van Schiedam. Daar is het nu al druk. Door de A4 Midden-Delfland krijgen deze straks nog meer verkeer te verwerken. Dat gaat tot grote files leiden. Indiener voorziet dat vervolgens vanaf de Blankenburgtunnel een weg, de zogenaamde A24, wordt doorgetrokken naar de A4 en de A13/A16.*

Reactie 1

De minister heeft gekozen voor een Blankenburgverbinding en niet voor de Oranjeverbinding. Uit de verkeerskundige studie, behorende bij de Ontwerp-Rijksstructuurvisie is gebleken dat de realisatie van een A24 (verbinding tussen de Blankenburgverbinding en de A13) niet doelmatig is voor het oplossen van de regionale verkeersproblematiek. Daarbij leidt een dergelijke verbinding tot meer druk op de A13 bij Overschie. Dit is een ongewenst effect. Dit is voor het project NWO een gegeven waar in de vormgeving vanuit wordt gegaan. Dit betekent bijvoorbeeld dat bij het ontwerpen van het knooppunt Blankenburg / verbinding A20 geen rekening wordt gehouden met een in de toekomst mogelijke A24.

2. *Indiener voorziet dat de A24 er ook zal komen en dat deze (net als de A4 Delft-Schiedam, de Blankenburgtunnel en de A13 en de A12) ook weer dwars door het Midden-Delflandgebied komt te lopen. Dit betekent het definitieve einde van de kleinste groene long tussen de grote steden en dorpen in, waar 2 miljoen inwoners leven.*

Reactie 2

Uit de verkeerskundige studie, behorende bij de Ontwerp-Rijksstructuurvisie is gebleken dat de realisatie van een A24 (verbinding tussen de Blankenburgverbinding en de A13) niet doelmatig is voor het oplossen van de regionale verkeersproblematiek. Daarbij leidt een dergelijke verbinding tot meer druk op de A13 bij Overschie. Dit is een ongewenst effect. Dit is voor het project NWO een gegeven waar in de vormgeving vanuit wordt gegaan. Dit betekent bijvoorbeeld dat bij het ontwerpen van het knooppunt Blankenburg / verbinding A20 geen rekening wordt gehouden met een in de toekomst mogelijke A24.

3. *Indiener voorziet dat een kwart van het totale glasareaal van het Westland verdwijnt als het volledige project 3 in 1 van de provincie Zuid-Holland wordt gerealiseerd en daar vervolgens bij Westerlee, op de nu nog nieuw aan te leggen 'turbo' rotonde (onderdeel van*

het project 3 in 1), de Oranjetunnel wordt aangesloten. Daar verdwijnt dan de gehele Oranjepolder en weide omgeving als duurzaam glastuinbouwgebied en komt het dorp Maasdijk op een bedrijventerrein te liggen. De commissie Nijkamp stelt in haar rapportage (in opdracht van de regering) dat dan het Westland te klein is om als 'motor' van de Nederlandse glastuinbouw te kunnen blijven fungeren.

Reactie 3

De minister neemt dit standpunt voor kennisgeving aan. De minister heeft gekozen voor een Blankenburgverbinding en niet voor de Oranjeverbinding.

4. *Verder verwijst indiener naar de in de bijlage opgenomen zienswijze van Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland.*

Reactie 4

De minister neemt kennis van de zienswijze van de indiener, en verwijst naar de reactie op de zienswijze van de Milieufederatie Zuid-Holland.

Zienswijze 62

1. *Indiener stelt dat als het Kethelplein en de A20 te klein zijn, bij aanleg van de Blankenburgtunnel, de aanleg van de A24 onvermijdelijk is. Indiener onderbouwt dit door in te gaan op vier aspecten in zijn zienswijze.*
De A20 tussen Schiedam en Vlaardingen zal in het referentiejaar 2030 verkeerstechnisch geblokkeerd zijn door de aanleg van de A4 Delft-Schiedam, de Blankenburgtunnel en de A13/A16. Indiener verwijst hiervoor naar een antwoord van de minister aan de Tweede Kamer dd. 17-08-2012. Indiener gaat in op het antwoord van de minister over de I/C waarden en geeft aan dat de problematiek nog ernstiger is omdat:

- *de I/C waarde een gemiddelde over een jaar op werkdagen is. In de zomer en in vakantietijd is de I/C waarde lager terwijl deze juist in de winter hoger is.*
- *als de I/C waarde >1 is toch wordt aangegeven I/C = 1, bij I/C >1 zijn de verkeersproblemen nog groter.*
- *bij een I/C > 0,8 in de Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam wordt aangegeven dat de reistijd toeneemt en weggebruikers naar alternatieve routes uitwijken. Deze zijn er niet voor de A20 bij het Kethelplein.*

Reactie 1

Voor wat betreft de A24 (doortrekking Blankenburgtunnel naar de A4 en A13/16) heeft de minister aangegeven dat deze verbinding niet gerealiseerd wordt.

2. *Het Kethelplein sluit aan op de A4 Delft-Schiedam, de Beneluxtunnel en op de Blankenburgtunnel. Door het zogenaamd terugslag-effect staan stroomopwaarts de verbindingswegen in ernstige files. Voor deze berekening is het statische rekenmodel gebruikt. Uit deze informatie blijkt dat het Kethelplein en de A20 onvoldoende capaciteit hebben om het verkeer van de Blankenburgtunnel goed*

te verwerken. Bij zo belangrijke en al overbelaste knooppunten, zoals het Kethelplein, is het daarom noodzakelijk tevens met een dynamisch rekenmodel te werken om duidelijker en gedetailleerder inzicht te krijgen in de files en of deze oplosbaar zijn

Reactie 2

In de vervolgfase (planuitwerking) wordt een dynamisch model gebouwd om de verkeersafwikkeling op oa. het knooppunt Kethelplein in beeld te brengen. Hierin worden de verkeerscijfers geactualiseerd inclusief de effecten van tol.

3. *Indiener geeft aan dat het wegvak A4 Delft-Schiedam (richting Kethelplein) moet worden verbreed van twee naar drie rijstroken, omdat anders het verkeer op dit wegvak in onaanvaardbare files komt te staan (zie antwoord minister IenM op kamervraag 75 in Kamerstuk 33 400 A nr 9). Dit geldt ook voor 2030, voor de A4 Delft-Schiedam met Rotterdamsebaan, A4 Passage en Poorters en Inprikkers en A13/A16. Dit wegvak van de A4 richting Kethelplein is al bij aanleg geschikt gemaakt voor drie rijstroken, waarbij twee al rijklaar worden aangelegd. De derde rijstrook kan zeer snel en goedkoop ook rijklaar worden gemaakt. (N.B. Het verkeer op het A4 wegvak richting Delft beschikt al vanaf de opening van de A4 Delft-Schiedam over drie rijstroken).*

Reactie 3

Indiener wordt bedankt voor de suggestie. Een eventuele verbreding van de A4 richting Kethelplein is pas aan de orde als de monitoringgegevens van de NMCA daar aanleiding toe geven.

4. *Indiener vindt het noodzakelijk dat bij een berekening van 1/C waarden voor het Kethelplein in 2030, gerekend wordt met een dynamisch rekenmodel waarbij alle wegen inclusief hun toekomstige veranderingen, worden meegenomen; dus inclusief de aanleg A4 Delft-Schiedam (in beide richtingen met 3 rijstroken), de Blankenburg-tunnel, de A13/A16, de Rotterdamsebaan en de A4 Passage en Poorters en Inprikkers. De laatste twee zijn immers tegelijkertijd noodzakelijk volgens de minister om de problemen te verminderen, die de nieuwe A4 Delft-Schiedam veroorzaakt bij kruispunt Ypenburg en Prins Clausplein en op de A4 Delft-Prins Clausplein. (Zoals ook al in 2006 bekend was, zie bijlage 9123 en deel 2).*

Reactie 4

Om de effecten in beeld te brengen van nieuw te ontwikkelen wegen is een dynamisch model niet het geschikte instrument. Hiervoor dienen statische verkeersmodellen te worden gebruikt. Voor rijkswegen maakt Rijkswaterstaat gebruik van het NRM. Het NRM is vooral bedoeld voor de strategische en tactische afweging op regionaal niveau van verschillende beleidspakketten, zoals infrastructurele maatregelen. Dit betekent dat het model geschikt is voor de beantwoording van de vraag of de infrastructuur moet worden aangelegd (of algemener: of de maatregel genomen moet worden) en van de vraag waar de infrastructuur moet

worden aangelegd (of algemener: welke maatregel moet worden genomen). Wat het NRM hiervoor in beeld brengt, is de samenhangende invloed van algemeen maatschappelijke- en sociaaldemografische ontwikkelingen, beleid op het gebied van personenvervoer, en specifieke veranderingen in het vervoer zelf. Een dynamisch model wordt ingezet om het functioneren van het ontwerp te toetsen en indien nodig de effecten van optimalisaties te simuleren. In de vervolgfase (planuitwerking) wordt een dynamisch model gebouwd om het ontwerp van de Blankenburgtunnel te toetsen. Hierin worden de verkeerscijfers geactualiseerd inclusief de effecten van tol. In de planuitwerkingsfase wordt alleen van het GE-scenario uitgegaan (worst-case).

5. *De verkeersintensiteiten zijn nu lager dan volgens recente prognoses waren verwacht: door werkloosheid is er minder woon-werkverkeer; door minder productie zijn er minder vrachtwagens; door minder aankopen van bedrijven en burgers. Indiener vindt dat daarom op dit moment de aanleg van wegen gereserveerde bedragen op een andere wijze zinvoller kunnen worden besteed.*

Reactie 5

In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie zijn nut en noodzaak van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding onderbouwd op basis van recente onderzoeksresultaten, rekening houdend met een hoog en een laag ontwikkelscenario voor economische groei. In de vervolgfase (voorbereiding Tracébesluit) zullen berekeningen opnieuw worden uitgevoerd met de meest recente cijfers.

6. *Indiener vindt dat het gevaar dreigt dat de minister gedwongen zal worden te verkondigen dat door de geconstateerde vermindering van de verkeersintensiteiten er geen gevaar bestaat dat de A24 nodig zal zijn bij aanleg van de Blankenburgtunnel en dat daarom de tunnel gewoon wordt aangelegd én dat andere partijen dit zullen accepteren. Indiener vindt dit funest: het betreft een wegverbinding van meer dan € 1 miljard op een cruciale plaats en bestemd voor vele jaren. Hij verwijst naar een uitspraak van Winsemius: "bij Ruimtelijke Ordening probeer je honderd jaar, misschien wel tweehonderd jaar vooruit te kijken, bij de hoofdinfrastructuur! En dat is bijna bij geen enkel ander vak".*

Reactie 6

In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie zijn nut en noodzaak van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding onderbouwd op basis van recente onderzoeksresultaten, rekening houdend met een hoog en een laag ontwikkelscenario voor economische groei en verkeersintensiteiten. In de vervolgfase (voorbereiding Tracébesluit) zullen berekeningen opnieuw worden uitgevoerd met de meest recente cijfers. In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie (pagina 38) wordt aangegeven dat de A24 als parallelle route ten noorden van de A20 niet doelmatig is en daardoor niet wordt aangelegd.

7. *Indiener vindt een dynamische berekening gewenst zowel voor het GE- als het RC-scenario, niet alleen voor het Kethelplein maar tegelijkertijd ook voor de andere (nieuw te ontwikkelen) wegen. Tot nu toe zijn deze berekeningen niet gemaakt, terwijl hier herhaald naar gevraagd is en er geen enkele reden is waarom zij niet zijn gemaakt en bovendien al in 2006 bij twee ministers bekend was dat de Blankenburgtunnel zou moeten afvallen.*

Reactie 7

Om de effecten in beeld te brengen van nieuw te ontwikkelen wegen is een dynamisch model niet het geschikte instrument. Hiervoor dienen statische verkeersmodellen te worden gebruikt. Voor rijkswegen maakt Rijkswaterstaat gebruik van het NRM. Het NRM is vooral bedoeld voor de strategische en tactische afweging op regionaal niveau van verschillende beleidspakketten, zoals infrastructurele maatregelen. Dit betekent dat het model geschikt is voor de beantwoording van de vraag of de infrastructuur moet worden aangelegd (of algemener: of de maatregel genomen moet worden) en van de vraag waar de infrastructuur moet worden aangelegd (of algemener: welke maatregel moet worden genomen). Wat het NRM hiervoor in beeld brengt, is de samenhangende invloed van algemeen maatschappelijke- en sociaaldemografische ontwikkelingen, beleid op het gebied van personenvervoer en specifieke veranderingen in het vervoer zelf. Een dynamisch model wordt ingezet om het functioneren van het ontwerp te toetsen en indien nodig de effecten van optimalisaties te simuleren. In de vervolgfase (planuitwerking) wordt een dynamisch model gebouwd om het ontwerp van de Blankenburgtunnel te toetsen. Hierin worden de verkeerscijfers geactualiseerd inclusief de effecten van tol. In de planuitwerkingsfase wordt alleen van het GE-scenario uitgegaan (worst-case).

8. *Als uit de dynamische berekeningen blijkt dat de A24 nodig is, valt voor indiener de Blankenburgtunnel definitief af. De aanleg van de A24 is absoluut onacceptabel vanwege onder andere de desastreuze effecten op het Midden-Delflandgebied. Indiener vindt dat vervolgens nader kan worden besloten over het alternatief Oranjetunnel en de A54.*

Reactie 8

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. Er is geen plan voor de aanleg van een A24. Het alternatief Oranjetunnel, al dan niet met een A54, is afgefallen. Dit wordt onderbouwd in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie.

9. *Indiener wijst op de studie over de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel en de A54 van de ministeries VenW en VROM in 2006 en heeft in de bijlage een aantal artikelen van de heer Winsemius opgenomen. Indiener vindt dat deze studie onmiddellijk openbaar moet worden gemaakt temeer daar er in het Regeerakkoord de Blankenburgtunnel is opgenomen terwijl de PvdA tegen de aanleg is en bij de laatste stemming in de vorige Tweede Kamer een ruime meerderheid tegen was.*

Reactie 9

De door indiener bedoelde studie uit 2006 is reeds in het kader van het project A4 Delft - Schiedam openbaar gemaakt.

10. *In de studie NWO is niet aan de orde gekomen de studie uit 2006 over de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel en de A54 van de ministeries VenW en VROM met als conclusie dat de Blankenburgtunnel afvalt. Indiener vindt het in strijd met de regels voor goed bestuur dat met de studie uit 2006 geen rekening is gehouden in de studie NWO. Dit is ook in tegenspraak met hetgeen de commissie Elverding uitdrukkelijk heeft beoogd. Het lijkt aannemelijk dat de Raad van State dit t.z.t. als een onaanvaardbare omissie zal beschouwen.*

Reactie 10

De houtskoolschets uit 2006 is niet meer actueel. In de MIRT-Verkenning zijn de problemen met de bereikbaarheid in de regio Rotterdam opnieuw 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 is vastgelegd in de Rijksstructuurvisie.

11. *Als bij het chemisch-industrieel complex dat naast de A15 ligt, een calamiteit optreedt en de A15 naar het oosten daardoor wordt afgesloten dan kan deze route niet als vluchtroute noch als route voor hulpdiensten worden gebruikt. De Oranjetunnel geeft een extra vluchtroute over de A15 naar het westen. Die extra route is niet aanwezig bij aanleg van de Blankenburgtunnel.*

Reactie 11

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. De vluchtroutes voor calamiteiten op de zuidoever is geen doelstelling van het project Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Een extra oeververbinding biedt wel meer mogelijkheden voor evacuatie bij een calamiteit. Zowel de Oranjetunnel als de Blankenburgtunnel verbetert de bestaande situatie, de mate waarin hangt af van de locatie van de evacués.

12. *Indiener vindt de Oranjetunnel in verband met de veiligheid des te noodzakelijker dan de Blankenburgtunnel omdat op Maasvlakte 2 binnenkort een nieuwe raffinaderij met chemische fabrieken gereed komt. Zonder de Oranjetunnel moeten hulpdiensten daar via de Beneluxtunnel komen en eventueel via de Blankenburgtunnel. Beide liggen op grote afstand van Maasvlakte 2. Is dit aanvaardbaar?*

Reactie 12

Voor de bestrijding van calamiteiten op de Maasvlakte zijn voldoende faciliteiten beschikbaar.

13. *Indiener vindt bij de beoordeling van de robuustheid van de A15 t.o.v. de A20, de Oranjetunnel met of zonder A54 beter dan Blankenburgtunnel.*

Reactie 13

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze.

14. *Indiener verwijst voor de overige aspecten naar de gezamenlijke zienswijze van Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland en overige ondertekenaars.*

Reactie 14

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. Indiener wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijze van de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland.

Zienswijze 63

1. *In de publicaties rondom het voorkeustracé Blankenburg, Krabbeplass-West is aangegeven dat dit gebaseerd is op overleg met de regiobestuurders. Dit was een meerderheidsstandpunt. Indiener benadrukt deze keuze niet te onderschrijven. Eerder in het proces heeft indiener samen met andere gemeenten beargumenteerd dat de keuze voor de Blankenburgtunnel onjuist is. Indiener verzoekt in de vervolgpublishaties de gemeenten aan te geven die tegenstander zijn van dit tracé.*

Reactie 1

De stelling dat het voorkeustracé mede is gebaseerd op overleg met de regiobestuurders, is correct. Het bevoegde gezag heeft ook het minderheidsstandpunt van een deel van de betrokken bestuursorganen meegewogen bij de vaststelling van het voorkeursalternatief.

2. *Indiener blijft van mening dat op lange termijn de aanleg van de Oranjetunnel een beter alternatief is. Dit tracé is een oplossing voor de huidige problematiek en heeft als aanvullend voordeel dat dit een goede verkeerskundige oplossing biedt voor de westflank van de metropool Rotterdam-Den Haag. De aanleg van het Blankenburgtracé zorgt voor een ongewenste aantasting van het kwetsbare Midden-Delflandgebied. Dit gebied heeft een lange traditie van rijksbescherming via de Reconstructiewet Midden-Delfland en de Rijksbufferzones. Deze bescherming was en is noodzakelijk voor het in stand houden van de unieke cultuurhistorische aspecten van dit landschap en de natuur en leefbaarheid binnen de metropool Rotterdam-Den Haag. De aanleg van het Blankenburgtracé heeft als direct effect dat de investeringen uit het verleden gedeeltelijk teniet worden gedaan.*

Reactie 2

De minister neemt kennis van de ingediende zienswijze. In de eindafweging van de onderzochte alternatieven voor een Nieuwe Westelijke Oeververbinding gaat de voorkeur van De minister uit naar de Blankenburgtunnel.

3. *Indiener is van mening dat de huidige keuze voor het voorkeustracé voornamelijk gebaseerd is op financiële motieven voor de korte termijn. In deze economische tijd van bezuinigingen is dit begrijpelijk. Echter het effect op al gedane investeringen en oplossingen voor de lange termijn zijn niet meegerekend. Indiener verzoekt hiernaar een analyse uit te voeren en dit bij de definitieve besluitvorming te betrekken.*

Reactie 3

Een uitgebreide Maatschappelijke Kosten Batenanalyse (MKBA) die in het kader van het Plan-MER NWO heeft plaatsgevonden ligt mede ten grondslag aan de besluitvorming.

4. *Bij een analyse met het effect op al gedane investeringen en oplossingen voor de lange termijn, vindt indiener het belangrijk om uit te gaan van een verkeersstudie met vergelijkbare uitgangspunten. In de huidige rapportage wordt een vergelijking uitgevoerd tussen 2x3 rijstroken op de A20, voor het weggedeelte tussen het Blankenburgtracé en het Kethelplein, en het tracé voor de Oranjetunnel, waarbij geen aanpassingen worden uitgevoerd in het aanvoerend wegennet (N222 en N223). Hierdoor ontstaan uitkomsten die niet vergelijkbaar zijn, waardoor het ook niet mogelijk is om goed onderbouwde conclusies in het kader van de huidige procedures vast te stellen. Indien eveneens een opwaardering van de N222 naar 2x2 rijstroken wordt doorgevoerd, dan ontstaat een op lange termijn betere verkeerskundige oplossing voor de westflank van de metropool Rotterdam-Den Haag. Indiener vindt dat hierbij moet worden betrokken dat het zwaartepunt van de economische belangrijke havenactiviteiten steeds meer verschuift in westelijke richting. Het verkeerskundig effect van het Blankenburgtracé op de Rotterdamse Ruit is hierdoor beperkt. Zeker op de lange termijn draagt de Oranjetunnel beter bij aan de ontlasting van de verkeersdruk op de Rotterdamse Ruit. Een investering door het Rijk in de Oranjetunnel levert op langere termijn een hoger economisch rendement op dan een investering in het Blankenburgtracé.*

Reactie 4

Hoe de maatregelpakketten voor de alternatieven Blankenburgtunnel en Oranjetunnel tot stand zijn gekomen is omschreven in hoofdstuk 4 van het Plan-MER NWO. Onderdeel van het pakket Blankenburgtunnel is verbreding van de A20 tussen Blankenburgtunnel en Kethelplein. Die is noodzakelijk om de toename van verkeer die na realisatie van de Blankenburgtunnel ontstaat te verwerken. Bij een Oranjetunnel doen zich op de N222 en N223 geen toenames van verkeer voor die een uitbreiding van deze twee wegen nodig maken. De activiteiten in het Rotterdamse havengebied verschuiven inderdaad naar het westen. De grootste stromen verkeer van en naar het havengebied blijven echter die van oost naar west v.v. Die stromen maken altijd gebruik van de Ruit van Rotterdam. Daarnaast draagt een Blankenburgverbinding meer bij aan een betere bereikbaarheid van het Haven Industrieel

Complex, de Greenport Westland en de A4 als bereikbaarheidsas van de Randstad.

5. *Uit diverse documenten en berekeningen bij de OSV blijkt dat niet alle verkeerskundige consequenties als gevolg van de aanleg van de Blankenburgtunnel in de berekeningen betrokken zijn. Dit heeft directe consequenties voor de doorstroming op de A20. Indiener vindt dit onzorgvuldig en ongewenst, daar dit als consequentie heeft dat de oplossing voor de op dit moment al bekende problemen naar de toekomst wordt geschoven. Voor een goede en zorgvuldige afweging in het vervolg van het proces, is het volgens indiener noodzakelijk uit te gaan van de meest recente inzichten. Dit houdt in dat gebruik moet worden gemaakt van recente verkeerskundige prognoses en dat alle consequenties die de aanleg van de Blankenburgtunnel heeft in het proces betrokken moeten worden. Op voorhand stelt inpreker zich op het standpunt dat iedere verkeerskundige oplossing van de toekomstige problemen op de A20 op geen enkele wijze mag leiden tot een nog grotere aantasting van het provinciale landschap Midden-Delfland.*

Reactie 5

In het Plan-MER NWO is op hoofdlijnen aangegeven wat de consequenties zijn van de aanleg van een nieuwe westelijke oeververbinding om de alternatieven Oranjetunnel en Blankenburgtunnel te kunnen vergelijken. Hierbij is gebruik gemaakt van de meest recente verkeerskundige prognoses (NRM). In de vervolgfase (planuitwerkingsfase) wordt in overleg met regionale partners gekeken naar de effecten van de Blankenburgtunnel op het onderliggend wegennet. In het Plan-MER NWO is voorzien in het opvangen van alle mogelijke negatieve effecten die een Blankenburgtunnel op geluid, lucht, natuur, landschap, bodem, water en alle andere aspecten van milieu en leefomgeving kan hebben. De minister neemt kennis van de zienswijze ten aanzien van het landschap.

6. *De aanleg van het Blankenburgtracé heeft een grote impact op het onderliggend wegennet. Voor indiener betreft dit de N468. Indiener vindt dat in de berekeningen is uitgegaan van een te hoog abstractieniveau. De effecten zijn berekend op gebiedsniveau. Indiener vindt dat deze per weg moeten en zijn vast te stellen. Het Rijk moet in deze dan ook haar verantwoordelijkheid nemen en er voor zorgen dat die specifieke effecten met concrete maatregelen niet optreden.*

Reactie 6

De in beeld gebrachte effecten op het onderliggend wegennet voldoen aan het abstractieniveau dat voor een Plan-MER nodig wordt geacht. In de vervolgfase wordt in overleg met regionale partners gekeken naar de effecten van de Blankenburgtunnel op het onderliggend wegennet. Eventuele te nemen maatregelen zitten niet in de scope van het project Nieuwe Westelijke Oeververbinding.

7. *De aansluiting van de N468 op de A20 gaat dwars door het dorp Maasland. Voor de leefbaarheid in Maasland is een toename van het aantal voertuigbewegingen niet acceptabel. Indiener verwijst hierbij naar de Bestuurlijke Overeenkomst IODS van 2 september 2010, waarbij de minister, namens de Staat, zich heeft vastgelegd om bij de aanleg van de A4 de verkeersdruk op de N468 te verminderen en doorgaand verkeer tegen te gaan. De effecten van het voorkeurstracé tasten deze afspraken aan. Indiener verzoekt nadrukkelijk om hierover samen met de provincie Zuid-Holland, als wegbeheerder, te overleggen op welke wijze die afspraken kunnen worden nagekomen. Indiener hanteert hierbij voor de N468 als uitgangspunt een maximaal aantal voertuigbewegingen van 6.000 op het weggedeelte van de Oostgaag te Maasland. Hierbij dient de huidige aansluiting van N468 op de A20 ter hoogte van Maasland/Maassluis nadrukkelijk te worden betrokken. Het daarbij gelegen kruispunt 'De Oude Veiling' kent op dit moment al diverse verkeerskundige problemen, waaronder verkeersveiligheid. De aanleg van het Blankenburgtracé vergroot deze problemen nog verder. Indiener verwacht dan ook een financiële compensatie voor de noodzakelijke verkeerskundige aanpassingen aan het kruispunt De Oude Veiling in Maasland.*

Reactie 7

In de vervolgfase (planuitwerkingsfase) wordt in overleg met regionale partners gekeken naar de effecten van de Blankenburgtunnel op het onderliggend wegennet. Eventuele te nemen maatregelen zitten niet in de scope van het project Nieuwe Westelijke Oeververbinding. De provincie is als wegbeheerder primair aan zet bij de beoordeling van eventuele maatregelen op de N468.

8. *Indiener benadrukt dat de aanleg van de Blankenburgtunnel, ook met het voorkeurstracé Krabbeplass-West, het Midden-Delflandgebied aantast. In het centrum van het stedelijk gebied Rotterdam-Den Haag is het Midden-Delflandgebied het laatst overgebleven open stuk groen. Dit kwetsbare gebied bestrijkt meerdere gemeenten. Door haar ligging en functie voor de stedeling moet dit als één geheel worden beschouwd. Compensatie voor de aanleg van het Blankenburgtracé moet er dan ook zorg voor dragen dat de waardevolle bebouwing, de cultuurhistorische linten en verkavelingspatronen zoveel mogelijk in stand blijven en worden versterkt. Hiervoor kunnen de toegezegde financiële compensatiemiddelen worden ingezet. Indiener onderschrijft de oproep van de directeur van het Nationaal Groenfonds, de tolheffing te benutten voor een permanente bijdrage aan dit landschap en stelt voor een bijdrage van € 0,10 per passage beschikbaar te stellen aan een particulier fonds ter versterking van Midden-Delfland.*

Reactie 8

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur op alle varianten in beeld gebracht. In de volgende fase (planuitwerking) wordt bij de effectbeoordeling gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgtunnel, Krabbeplass-West. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de

vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied maar ook op landschapsniveau om effecten te voorkomen of te verminderen. Het voorstel voor het instandhouden van het versterken van bestaande structuren wordt in de planuitwerking als uitgangspunt meegenomen. De suggestie om een deel van de toelagen te zetten in te zetten voor een fonds ter versterking van Midden-Delfland kan niet worden overgenomen. Volgens de vigerende toelagenwetgeving kunnen de toelagen uitsluitend ingezet worden voor de bekostiging van de aanleg van de betreffende weg.

9. *Op 12 april 2013 is het onderzoeksrapport naar de historie en landschap van de Aalkeetbinnenpolder, Aalkeetbuitenpolder, Broekpolder, Foppenpolder en de Vlietlanden gepubliceerd. Deze studie biedt een uitstekend inzicht in de ontstaansgeschiedenis en historische verkavelingspatronen in de polders. Vanuit historisch oogpunt beschouwd is de Zuidbuurt een belangrijke verbinding tussen Vlaardingen en Maasland. Andere belangrijke elementen zijn de openheid van het polderlandschap, de aanwezige kaden en vlieten. Het beschermen van de openheid van het Midden-Delflandgebied is een belangrijke voorwaarde voor de inpassing. Het Blankenburgtracé is gepland in de Aalkeetbinnenpolder en de Aalkeetbuitenpolder. Indiener verzoekt om het bijgevoegde onderzoeksrapport nadrukkelijk te betrekken bij de inpassing van het wegtracé.*

Reactie 9

In de afgelopen jaren zijn voor zowel het gebied Midden-Delfland als het Havengebied visies ontwikkeld en beleidsuitgangspunten geformuleerd. De verschillende plannen en onderzoeken worden betrokken bij de verder uitwerking van de vormgeving en inpassing van de Blankenburgverbinding. Het onderzoek waar u naar verwijst draagt hier aan bij.

10. *Indiener gaat bij de inpassing van het nieuwe tracé uit van een geheel verdiepte ligging, waarbij de weg niet zichtbaar is en geen verstoring geeft van de zichtlijnen in het landschap.*

Reactie 10

Het tracé wordt zorgvuldig ingepast met respect voor de omgeving. Het tracé wordt daarom volgens het voorkeursalternatief gedeeltelijk verdiept aangelegd. Door de verdiepte ligging en de overkapping zal de openheid van het landschap minder worden aangetast. Wel zal de landtunnel als een glooiing in het landschap zichtbaar zijn. In de volgende fase (planuitwerkingsfase) wordt de voorkeursvariant verder uitgewerkt. Daarbij worden optimalisaties onderzocht. Er is ruimte voor optimalisaties mits passend binnen het budget. Deze zienswijze wordt hierbij betrokken.

11. *Indiener vindt dat bij aanleg van het nieuwe tracé rekening moet worden gehouden met de lichtuitstraling van de weg.*

Een mogelijkheid voor de Blankenburgtunnel en de Azo binnen het Midden-Delflandgebied is om de lichtmasten in de nachtelijke uren te dimmen of uit te laten. Dit heeft een positieve invloed op de inpassing in het landschap en zorgt tegelijkertijd voor energiebesparing. Daar waar de toepassing van verlichting, bebording en overige signaleringen wel noodzakelijk is, verzoekt indiener bij de realisatie vergelijkbare oplossingen te treffen dan die welke nu worden toegepast bij de aanleg van het gedeelte van de A4 tussen Delft en Schiedam.

Reactie 11

In het vervolgproces (planuitwerkingsfase) zal een nader onderzoek naar de gewenste voorzieningen op en rond de nieuwe weg plaats vinden. Daarbij worden de door indiener aangegeven zorgen en oplossingen betrokken. Hierover zal met indiener overleg worden gevoerd.

12. *Het Midden-Delflandgebied fungeert voor de omliggende steden als groene long. In stand houden en aanleggen van recreatieve verbindingen versterken deze functie. Een permanente vulling van een particulier fonds, zoals bedoeld door de directeur van het Nationaal Groenfonds, maakt het volgens indiener mogelijk om de economische functie van het gebied financieel te vertalen.*

Reactie 12

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur op alle varianten in beeld gebracht. In de volgende fase (planuitwerkingsfase), wordt bij de effectbeoordeling gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgtunnel. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied maar ook op landschapsniveau om effecten te voorkomen of te verminderen.

13. *De recreatieve verbindingen worden tegelijkertijd gebruikt als fietsverbinding voor het woon-werkverkeer in de regio. Om beide functies te versterken pleit indiener er voor om bij de aanleg van de tunnel direct een fietstunnel aan te brengen.*

Reactie 13

De regio is primair verantwoordelijk voor het langzaamverkeernetwerk. Het rijk zal hier dan ook geen zelfstandig onderzoek naar doen. Mocht de regio hiervoor een onderzoek uitvoeren, dan zal Rijkswaterstaat op verzoek van de regio bijdragen leveren aan dit onderzoek. Rijkswaterstaat kan daarbij helpen om de technische mogelijkheden en kosten hiervan in kaart te brengen. Op basis van een dergelijk onderzoek kunnen de verantwoordelijke overheden (provincie, stadregio en gemeenten) de kosten kunnen afwegen tegen de behoefte aan een verbinding. De dekking van de meerkosten van een langzaamverkeersverbinding in de tunnel is een verantwoordelijkheid van deze bevoegde gezagen.

14. In het advies van de Provinciale Adviescommissie Leefomgevingskwaliteit van 2 april 2013, kenmerk PAL-2013/6 (zie bijlage) wordt de kwetsbaarheid van het gebied benoemd en de voorkeur uitgesproken voor een gebiedsgerichte aanpak. Indiener onderschrijft dit advies en verzoekt om dit bij de besluitvorming te betrekken.

Reactie 14

De Provinciale Adviescommissie Leefomgevingskwaliteit is geen adviesorgaan van De minister. De kwaliteit van het gebied is onderdeel van het afwegingskader voor het voorkeursalternatief.

15. Het voorkeustracé heeft ook een directe invloed op het gedeelte van de Azo die is gelegen binnen de gemeente Midden-Delfland. In de publicaties merkt indiener dat dit niet als zodanig is ingevuld. Een voorbeeld hiervan is dat de processtukken niet zijn aangeboden voor ter visie legging in het gemeentehuis van Midden-Delfland. Indiener verzoekt nadrukkelijk om in het vervolg van de procedure de gemeente Midden-Delfland als grondgebiedgemeente in het proces te betrekken.

Reactie 15

In het ontwerp dat ten grondslag ligt aan het Plan-MER NWO wordt de aansluiting van de Blankenburgtunnel op de Azo in westelijke richting niet gerealiseerd op grondgebied van de gemeente Midden-Delfland. Omdat het ontwerp in de vervolgfase mogelijkserwijs toch op grondgebied van deze gemeente komt, wordt de gemeente in de vervolgfase aangemerkt als betrokken bestuursorgaan in de zin van de Tracéwet. Dat staat overigens los van de kwestie van de ter inzage legging van de stukken voor de Ontwerp-Rijksstructuurvisie. De Ontwerp-Rijksstructuurvisie heeft in 6 gemeenten, verspreid over de regio, ter inzage gelegen. De documenten waren verder te downloaden van de website van de Directie Participatie (www.centrumpp.nl). In landelijke, regionale en lokale media zijn aankondigingen gepubliceerd waar de documenten waren in te zien en vanaf welke website ze te downloaden waren. Daarmee is voldaan aan de wettelijke verplichting om de procedure op correcte wijze onder de aandacht te brengen van het algemene publiek.

16. Indiener benadrukt de door de gemeenten Maassluis en Vlaarding ingediende inspraakreacties op de structuurvisie te ondersteunen.

Reactie 16

De minister neemt kennis van de zienswijze van de indiener, en verwijst naar de reactie op zienswijze van de gemeenten Maassluis en Vlaarding.

Zienswijze 64

1. Indiener is het niet eens met de keuze voor de Blankenburgtunnel vanwege aantasting van de groene long Midden-Delfland en nut en noodzaak van de Blankenburgtunnel niet is aangetoond.

Reactie 1

In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie zijn nut en noodzaak van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding onderbouwd.

2. De Blankenburgtunnel is een zesbaanssnelweg die volgens indiener niet in het kwetsbare Midden-Delflandgebied (de groene long) thuis hoort:

- de weg loopt door beschermde natuur in de Rietputten;
- tast het eeuwenoude slagenlandschap aan;
- brengt een grote verstoring voor weidevogels met zich mee.

In de Zuidvleugel van de Randstad is het groentekort al het grootst van het hele land en verdere aantasting dient dus te worden voorkomen. De onderzoeken die horen bij de structuurvisie (MER) tonen aan dat de negatieve effecten op natuur, landschap en recreatie groot zijn. Daarom vindt indiener de Blankenburgtunnel een slechte keuze.

Reactie 2

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur en landschap op alle varianten in beeld gebracht. Daarbij zijn ook de door de indiener genoemde belangen betrokken waaronder het landschap Midden-Delfland, de natuur in de Rietputten, het slagenlandschap, en de verstoring van vogels. De keuze van de minister voor de variant Blankenburgtunnel is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen (waaronder ook de kosten en baten). In de volgende fase (planuitwerking) wordt bij de effectbeoordeling gedetailleerder onderzoek gedaan naar de variant Blankenburgtunnel. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied, en op landschapsniveau om effecten te voorkomen of te verminderen.

3. In de OSV staat dat er een fileknelpunt in de Beneluxtunnel gaat ontstaan. Hierbij is echter uitgegaan van een hoge groei van verkeer en economie. Inmiddels is gebleken dat het autoverkeer al sinds 2005 niet meer groeit en dat de stagnatie van deze groei in Zuid-Holland zelfs nog sterker is dan elders in het land. Een fileknelpunt in de Beneluxtunnel zal dus niet gaan ontstaan en daarom is de keuze voor de Blankenburgtunnel als oplossing achterhaald. Indiener wil niet dat er gekozen wordt voor een dure oplossing voor de problemen van gisteren, maar dat er vooruit wordt gekeken naar de leefomgeving en bereikbaarheid van morgen. De Blankenburgtunnel lost niets op, maar maakt wel veel kapot.

Reactie 3

Uit de verkeersprognoses voor de snelwegen rond Rotterdam blijkt, dat ondanks alle infrastructuurinvestering die al voorzien zijn tussen nu en 2040, de files tegen die tijd zeker niet tot het verleden behoren en de regio Rotterdam nog steeds slecht bereikbaar is. Op de verbindingen tussen de regio's Den Haag en Rotterdam blijven veelvuldig files voorkomen, de gewenste streefwaarden voor de reistijd worden niet gehaald. Vanaf 2020 ontstaan nieuwe knelpunten zoals de Beneluxcorridor, ook bij een lagere economische ontwikkeling. Uit een onderzoek van het CPB in 2012 (bron: Actualiteit WLO scenario's, CPB Notitie, Den Haag, 8 mei 2012) is geconcludeerd dat de gehanteerde WLO-scenario's (RC en GE) nog steeds valide zijn. Een belangrijke oorzaak van de bereikbaarheidsproblemen is dat het verkeer blijft vastlopen op de stedelijke netwerken. De noodzaak van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding staat verder beschreven in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie.

4. Nu de aanleg van de voormalige Rijksweg 19 is gestart en gestudeerd wordt op de verbindingsboog A16-A13, wordt de oude wens van Rijkswaterstaat voor een tweede ring rond Rotterdam steeds verder gerealiseerd. Indiener is van mening dat deze tactiek gestopt moet worden; de volgende stap zal zijn dat de verbinding tussen Blankenburgtunnel en A16-A13 boog de oplossing moet bieden voor de A20 die de hoeveelheid verkeer niet aankan, dan wordt het waardevolle gebied rond de Woudweg in Midden-Delfland nog verder aangetast. Iedere keer sneuvelt er weer een stuk natuur ten gunste van autoverkeer, de groei, de filebestrijding of de economische vooruitgang.

Reactie 4

Uit de verkeerskundige studie, behorende bij de Ontwerp-Rijksstructuurvisie is gebleken dat de realisatie van een A24 (verbinding tussen de Blankenburgverbinding en de A13) niet doelmatig is voor het oplossen van de regionale verkeersproblematiek. Daarbij leidt een dergelijke verbinding tot meer druk op de A13 bij Overschie. Dit is een ongewenst effect. Dit is voor het project NWO een gegeven waar in de vormgeving vanuit wordt gegaan. Dit betekent bijvoorbeeld dat bij het ontwerpen van het knooppunt Blankenburg / verbinding A20 geen rekening wordt gehouden met een in de toekomst mogelijke A24.

Zienswijze 65

1. Indiener is het niet eens met de keuze voor de Blankenburgtunnel vanwege aantasting van de groene long Midden-Delfland en nut en noodzaak van de Blankenburgtunnel niet is aangetoond.

Reactie 1

In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie zijn nut en noodzaak van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding onderbouwd.

2. De Blankenburgtunnel is een zesbaanssnelweg, die niet in het unieke, kwetsbare Midden-Delflandgebied thuis hoort en in het bijzonder niet in de unieke landschapsstructuur van de Zuidbuurt:

- de weg tast het eeuwenoude en nog gave landschap van de Aalkeet-Binnenpolder en Aalkeet-Buitenpolder aan
- de weg is een ernstige inbreuk op de zeer oude, unieke en gave boerderijstructuur van de Zuidbuurt, gelegen op een natuurlijke kreekrug
- de weg loopt door de beschermde natuur in de Rietputten
- brengt een grote verstoring voor weidevogels met zich mee
- In de Zuidvleugel van de Randstad is het groentekort al het grootst van het hele land en verdere aantasting dient dus voorkomen te worden. De onderzoeken die horen bij de structuurvisie (MER) tonen aan dat de negatieve effecten op cultuurhistorie, landschap, natuur en recreatie groot zijn. Daarom vindt indiener de Blankenburgtunnel een slechte keuze.

Reactie 2

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur en landschap op alle varianten in beeld gebracht. Daarbij zijn ook de door de indiener genoemde aspecten betrokken waaronder de landschapsstructuur van de Aalkeetbinnen- en buitenpolder, de boerderijstructuur van de Zuidbuurt, de natuur in de Rietputten, en de verstoring van vogels. De keuze van De minister voor de variant Blankenburgtunnel is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen (waaronder ook de kosten en baten). In de volgende fase (planuitwerking) wordt gedetailleerder onderzoek gedaan naar de effecten van de variant Blankenburgtunnel. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied, en op landschapsniveau om effecten te voorkomen of te verminderen.

3. Indiener verzoekt de onlangs verschenen publicatie 'Historie en Landschap van de Aalkeet-Binnenpolder, de Aalkeet-Buitenpolder, de Broekpolder, de Foppenpolderen de Vlietlanden' (april 2013) in het onderzoek en bij de afwegingen integraal te betrekken. De publicatie maakt duidelijk dat de Zuidbuurt de oudste boerderijen van Midden-Delfland telt en dat deze door hun ontstaansgeschiedenis, de onderlinge nabijheid en hun ligging in een sterk patroon dat terugvoert op een kreekrug, uniek voor Midden-Delfland en voor Nederland zijn. Daarnaast is de oostelijke omgeving van de Zuidbuurt zeer rijk aan archeologische vindplaatsen uit de IJzertijd.

Reactie 3

In de afgelopen jaren zijn voor zowel het gebied Midden-Delfland als het Havengebied visies ontwikkeld en beleidsuitgangspunten geformuleerd. De verschillende plannen en onderzoeken worden betrokken bij de verder uitwerking van de vormgeving en inpassing van de Blankenburgverbinding. Het onderzoek waar u naar verwijst draagt hieraan bij.

4. In de OSV staat dat er een fileknelpunt in de Beneluxtunnel gaat ontstaan. Hierbij is echter uitgegaan van een hoge groei van verkeer en economie. Inmiddels is gebleken dat het autoverkeer al sinds 2005 niet meer groeit en dat de stagnatie van deze groei in Zuid-Holland zelfs nog sterker is dan elders in het land. Een fileknelpunt in de Beneluxtunnel zal dus niet gaan ontstaan en daarom is de keuze voor de Blankenburgtunnel als oplossing achterhaald. Indiener wil niet dat er gekozen wordt voor een dure oplossing voor de problemen van gisteren, maar dat er vooruit wordt gekeken naar de leefomgeving en bereikbaarheid van morgen. De Blankenburgtunnel lost niets op, maar maakt wel veel kapot.

Reactie 4

Uit de verkeersprognoses voor de snelwegen rond Rotterdam blijkt, dat ondanks alle infrastructuurinvestering die al voorzien zijn tussen nu en 2040, de files tegen die tijd zeker niet tot het verleden behoren en de regio Rotterdam nog steeds slecht bereikbaar is. Op de verbindingen tussen de regio's Den Haag en Rotterdam blijven veelvuldig files voorkomen, de gewenste streefwaarden voor de reistijd worden niet gehaald. Vanaf 2020 ontstaan nieuwe knelpunten zoals de Beneluxcorridor, ook bij een lagere economische ontwikkeling. Uit een onderzoek van het CPB in 2012 (bron: Actualiteit WLO scenario's, CPB Notitie, Den Haag, 8 mei 2012) is geconcludeerd dat de gehanteerde WLO-scenario's (RC en GE) nog steeds valide zijn. Een belangrijke oorzaak van de bereikbaarheidsproblemen is dat het verkeer blijft vastlopen op de stedelijke netwerken. De noodzaak van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding staat verder beschreven in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie.

5. In de rapporten staat dat er met de aansluiting van het tracé van de Blankenburgtunnel op de A20 problemen ontstaan. Hiervoor wordt geen oplossing gegeven; alleen aangegeven dat in een latere fase wordt gezien of en hoe dit oplosbaar is. Indiener vindt dit standpunt onverantwoord en onacceptabel. Als mocht blijken, dat het verwachte probleem met aanpassingen van de huidige A20 niet afdoende opgelost kan worden, dan zijn er weinig andere oplossingen, dan de aanleg van de A24, dwars door de kwetsbare Aalkeetbuitenpolder, de Vlietlanden en de tweede en laatste recreatieve stadsrand zone van Vlaardingen. Dit zal zeer grote negatieve gevolgen hebben voor het hele Midden-Delflandgebied. Indiener is van mening dat de verwachte problemen op de A20 bij aanleg van de Blankenburgtunnel, éérs moeten zijn opgelost, vóór tot de aanleg wordt besloten.

Reactie 5

Uit de Verkeersstudie (Deelrapport D) blijkt dat onder bepaalde aannames sprake kan zijn van reistijdverlies op de A20 ten gevolge van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Het door indiener bedoelde causaal verband met de eventuele noodzaak van een A24 door Midden-Delfland is daarbij niet aan de orde. Uit het Masterplan Rotterdam Vooruit blijkt dat de aanleg van de A24 geen oplossing is voor de regionale verkeersproblematiek.

6. Indiener vindt dat bij de aanleg van de oeververbinding zo dicht bij de bestaande Beneluxtunnel geen rekening wordt gehouden met de naar het westen verschuivende economische activiteiten in het Rotterdamse havengebied.

Reactie 6

Uit de verkeersstudie (Deelrapport D) blijkt dat de Blankenburgtunnel verkeerskundig betere resultaten boekt dan de Oranjetunnel. Het effect van de westwaartse verschuiving is minder groot dan de indiener vermoedt.

7. Als er toch voor een Oranjetunnel wordt gekozen dan vindt indiener dat, net zoals bij de aanleg van de Blakenburgtunnel, éérs de verwachte problemen op de A20 moeten worden opgelost voordat tot aanleg wordt besloten.

Reactie 7

De minister neemt kennis van de zienswijze van de indiener.

8. Indiener stelt vast, dat de stukken rond de OSV niet in de grondgebiedgemeente Midden-Delfland ter visie hebben gelegen terwijl deze gemeente hoeder is van heel Midden-Delfland.

Reactie 8

De Ontwerp-Rijksstructuurvisie heeft in 6 gemeenten, verspreid over de regio, ter inzage gelegen. De documenten waren verder te downloaden van de website van de Directie Participatie (www.centrumpp.nl). In landelijke, regionale en lokale media zijn aankondigingen gepubliceerd waar de documenten waren in te zien en vanaf welke website ze te downloaden waren. Daarmee is voldaan aan de wettelijke verplichting om de procedure op correcte wijze onder de aandacht te brengen van het algemene publiek.

9. Indiener vermoedt dat tot nog toe met deze grondgebiedgemeente Midden-Delfland -hoeder van heel Midden-Delfland- nog geen overleg wordt gevoerd over de uw voornemens. Indiener vindt dit zeer laagbaar gezien de enorme gevolgen die de aansluiting van de Blankenburgtunnel heeft op de A20 en dientengevolge op heel Midden-Delfland. Dat laatste te meer omdat bij gebleken onoplosbaarheid van het aansluitprobleem op de A20, dit gevaarlijk preludeert op de mogelijke ontwikkeling van de A24.

Reactie 9

Anders dan indiener aangeeft in haar zienswijze is het gemeentebestuur van Midden-Delfland in de afgelopen jaren voortdurend betrokken bij het regionaal bestuurlijk overleg over de Nieuwe Westelijke Oeververbinding. In het ontwerp dat ten grondslag ligt aan het Plan-MER NWO wordt de aansluiting van de Blankenburgtunnel op de A20 in westelijke richting niet gerealiseerd op grondgebied van de gemeente Midden-Delfland. Omdat het ontwerp in de vervolgfase mogelijksterwijs toch op grondgebied van deze gemeente komt, wordt de gemeente in de vervolgfase aangemerkt als betrokken bestuursorgaan in de zin van de Tracéwet.

10. *Als de problemen op de A20 onoplosbaar zijn en de A24 wordt aangelegd dan betekent dit volgens indiener de doodsteek voor een kwalitatief zeer hoogwaardig en op Europees niveau uniek cultuur- en natuurhistorisch monument, de Midden-Delflandse Vlietlanden*

Reactie 10

De minister heeft besloten de A 24 niet aan te leggen. In het project is met de aanleg van deze weg dan ook geen rekening gehouden. De Vlietlanden worden niet geraakt door de Blankenburgverbinding en de aanpassing van de A20.

Zienswijze 66

1. *Indiener is zeer verheugd met de OSV en de bestuurlijke afspraken met de regio over de uitkomsten van de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit en de keuze voor de Blankenburgtunnel. Indiener stemt volledig in met de voorkeursvariant Krabbeplas-West en vindt dit de beste oplossing om de bereikbaarheid van het Rotterdamse Havengebied en Voorne-Putten te verbeteren na aanleg van Maasvlakte 2.*

Reactie 1

De minister neemt kennis van de zienswijze van de indiener.

2. *Indiener vraagt nogmaals aandacht voor de verkeerseffecten op het aanliggende en onderliggende wegennet, vooral wat betreft de aansluiting van de N57 op de A15 (Harmsenknoop) en de N57 tussen de A15 en Hellevoetsluis. Indiener vindt dat er tijdig maatregelen moeten worden genomen om te zorgen dat de doorstromingskwaliteit niet onder de geldende rijksnorm zakt. Voor het wegvak van de N57 tussen de N218 en Hellevoetsluis wordt daarbij nadrukkelijk gewezen op de wenselijkheid en wellicht noodzaak, van baanverdubbeling. In opdracht van de stadsregio Rotterdam wordt door RWS inmiddels onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling op de aansluiting N57-A15, waarbij ook de N57 wordt betrokken.*

Reactie 2

In de vervolgfase wordt in overleg met regionale partners gekeken naar de effecten van de Blankenburgtunnel op het onderliggend wegennet. Eventuele te nemen maatregelen rond de N57 zitten niet in de scope van het project Nieuwe Westelijke Oeververbinding.

Deel 3





Eendenkooi
Het Aalkeetbuiten

Wilt rechts van afsluiting op 1100 meter
gepland cultuur het veld van de kooi

Zoals in paragraaf 1.1 uiteen is gezet heeft Natuurmonumenten via haar website ruim 2.200 zienswijzen ontvangen. Deze indieners (zienswijzennummers 67-1.872) hebben een basisbrief van Natuurmonumenten gebruikt om hun zienswijze kenbaar te maken. Deze basisbrief gaf indieners de mogelijkheid om een individuele aanvulling te maken op de argumenten van Natuurmonumenten. Dat hebben de meeste individuele aanbieders gedaan door de laatste alinea van deze basisbrief die begint met “Bovendien wil ik u vertellen dat:” in te vullen.

In dit derde deel van de Nota van Antwoord worden deze zienswijzen per thema op de belangrijkste aspecten van een reactie voorzien. Hiervoor is gekozen gezien het grote aantal zienswijzen, en omdat veel vragen en opmerkingen van de indieners over dezelfde thema's gaan.

Basis brief Natuurmonumenten

Geachte meneer/mevrouw,

Hierbij wil ik gebruik maken van de gelegenheid om een zienswijze in te dienen op de Ontwerp-Rijksstructuurvisie 'Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding'. Ik ben het niet eens met de keuze voor de Blankenburgtunnel vanwege de volgende redenen:

1. Aantasting groene long Midden-Delfland

De Blankenburgtunnel is een zesbaanssnelweg die niet in het kwetsbare Midden-Delfland gebied thuis hoort:

- De weg loopt door de beschermde natuur in de Rietputten, tast het eeuwenoude slagenlandschap aan en brengt een grote verstoring voor weidevogels met zich mee.
- In de Zuidvleugel van de Randstad is het groentekort al het grootst van het hele land en verdere aantasting dient dus voorkomen te worden.
- De onderzoeken die horen bij de structuurvisie (MER) tonen aan dat de negatieve effecten op natuur, landschap en recreatie groot zijn. Daarom vind ik de Blankenburgtunnel een slechte keuze.

2. Nut en noodzaak van de Blankenburgtunnel niet aangetoond

De ontwerp-structuurvisie beweert dat er een fileknelpunt in de Beneluxtunnel gaat ontstaan. Hierbij is echter uitgegaan van een hoge groei van verkeer en economie. Inmiddels is gebleken dat het autoverkeer al sinds 2005 niet meer groeit en dat de stagnatie van deze groei in Zuid-Holland zelfs nog sterker is dan elders in het land. Een fileknelpunt in de Beneluxtunnel zal dus niet gaan ontstaan en daarom is de keuze voor de Blankenburgtunnel als oplossing achterhaald. Ik wil niet dat er gekozen wordt voor een dure oplossing voor de problemen van gisteren, maar dat er vooruit wordt gekeken naar de leefomgeving en bereikbaarheid van morgen.

Kortom: de Blankenburgtunnel lost niets op, maar maakt wel veel kapot.

Ik wil u vriendelijk verzoeken rekening te houden met deze zienswijze bij het opstellen van de definitieve structuurvisie.

Bovendien wil ik u vertellen dat: <<deze alinea is door de individuele indieners zelf ingevuld.>>

Hoogachtend,

Reactie op basisbrief Natuurmonumenten

In de basisbrief worden het nut en de noodzaak van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding ter discussie gesteld, omdat er volgens indieners is uitgegaan van een te hoge inschatting van de groei van verkeer en economie. Uit de verkeersprognoses voor de snelwegen rond Rotterdam blijkt, dat ondanks alle infrastructuurinvesteringen die al voorzien zijn tussen nu en 2040, de files tegen die tijd zeker niet tot het verleden behoren en de regio Rotterdam nog steeds slecht bereikbaar is. Op de verbindingen tussen de regio's Den Haag en Rotterdam blijven veelvuldig files voorkomen, de gewenste streefwaarden voor de reistijd worden niet gehaald. Vanaf 2020 ontstaan nieuwe knelpunten zoals de Beneluxcorridor, ook bij een lagere economische ontwikkeling. Uit een onderzoek van het CPB in 2012 (bron: Actualiteit WLO scenario's, CPB Notitie, Den Haag, 8 mei 2012) is geconcludeerd dat de gehanteerde WLO-scenario's (RC en GE) nog steeds valide zijn. Een belangrijke oorzaak van de bereikbaarheidsproblemen is dat het verkeer blijft vastlopen op de stedelijke netwerken. De noodzaak van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding staat uitvoeriger beschreven in de ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding en Hoofdrapport Plan-MER Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Zie hierover ook het onderdeel Nut en Noodzaak in Deel 1.

In de basisbrief wordt ook aangegeven dat de Blankenburgverbinding een slechte keuze is vanwege de negatieve effecten op natuur, landschap en recreatie in het Midden-Delfland gebied. In dat kader worden specifiek de aantasting van de Rietputten en de aantasting van het eeuwenoude slagenlandschap genoemd.

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur en landschap op alle varianten in beeld gebracht. Daarbij zijn ook de door de indieners genoemde belangen betrokken waaronder het landschap van Midden-Delfland, de natuur in de Rietputten en het slagenlandschap. De keuze van de minister voor de Blankenburgverbinding, variant Krabbeplass-West, is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen. Naast de belangen van natuur en landschap zijn dat onder meer ook de belangen van de verkeersafwikkeling, de effecten op het verkeersnetwerk, de effecten op de leefomgeving en de kosten en de baten. De natuurbelangen zijn daarin volwaardig meegewogen. Zie hierover ook het onderdeel natuur in Deel 1.

In de volgende fase (de planuitwerkingsfase) worden de effecten van de Blankenburgverbinding gedetailleerder in beeld gebracht. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project indien nodig de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen op natuurgebied, en op landschapsniveau om effecten te voorkomen of te verminderen.

Reactie op de individuele aanvullingen op de basisbrief

Natuur en Landschap

Indieners willen dat natuur en landschap in Midden-Delfland niet worden aangetast omdat:

- *er al zo weinig groen is in Zuid-Holland / Nederland een steenwoestijn wordt;*
- *de aantasting niet makkelijk/nooit meer te herstellen is, het is onomkeerbaar;*
- *Midden-Delfland het leefgebied is voor planten, dieren en mensen;*
- *mensen kunnen niet zonder natuur; voor het welzijn van mensen zijn de natuur en rust van groot belang;*
- *we zuinig moeten zijn op de aarde; het de hoogste tijd is voor een toekomstvisie die het natuurbehoud serieus neemt;*
- *een groene maatschappij belangrijker is dan een land vol asfalt;*
- *er al teveel groen wordt opgeofferd aan autowegen/asfalt;*
- *groen belangrijk is om fijnstof tegen te gaan; dat komt ook de gezondheid ten goede;*
- *het economisch belang steeds meer boven natuurbelang wordt gesteld; economische groei mag niet ten koste gaan van de natuur;*
- *de natuur veel waard is voor ons en onze (klein)kinderen; volgende generaties hebben ook recht op natuur;*
- *Midden-Delfland als voormalige bufferzone (vierde nota ruimtelijke ordening/Vinex) is aangewezen als open gebied tussen Westland, Delft en Vlaardingen/Schiedam;*
- *Dit unieke open veenweidegebied heeft als buffer gewerkt tussen stedelijke gebieden;*
- *Nu wordt met de ontwikkeling van de Blankenburgtunnel de deur open gezet naar verdergaande sluipende verstedelijking;*
- *het onbegrijpelijk is dat een belangrijk natuur- en recreatiegebied, dat lange tijd beschermd was door de speciaal voor dit gebied ingestelde Reconstructiewet, wordt verkwanseld. Het Rijk heeft altijd het belang van het gebied erkend, denk aan het Urgentie Programma voor de Randstad en Hof van Delfland. Het is zonde van de investeringen;*
- *het profiel van Vlaardingen als groenste gemeente van Nederland behouden moet blijven;*
- *het geld beter kan worden geïnvesteerd in de natuur, voor behoud en herstel; de ecologische hoofdstructuur kan dan echt worden uitgebouwd;*
- *kinderen/leerlingen hier kennis vandaan moeten kunnen halen over de natuur; hoe moet dat als dit gebied verdwijnt;*
- *zij de natuur belangrijker vinden dan een weg en desnoods liever omrijden of in de file staan.*

Reactie

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur, landschap en ruimtelijke kwaliteit van alle varianten in beeld gebracht. Daarbij zijn ook de door de indieners genoemde negatieve effecten betrokken. De keuze van de minister voor de Blankenburgverbinding is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen (waaronder ook

de kosten en baten). In de volgende fase (de planuitwerkingsfase) zullen de effecten van de Blankenburgverbinding gedetailleerder in beeld worden gebracht. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project de vereiste mitigerende en compenserende maatregelen nemen. In Deel 1 van deze Nota van Antwoord staat uitvoeriger beschreven hoe de effecten op de Natuur zijn meegewogen in het Plan-MER NWO.

Cultuurlandschap

Indieners wijzen naast de natuurwaarden op de cultuurhistorische waarde van dit unieke gebied dat niet door een Randstedelijk netwerk of bebouwing aan elkaar is gegroeid en pleiten voor het in stand houden van dit cultureel erfgoed. Het kwetsbare slagenlandschap vertoont nog vele hoogteverschillen die een prachtig beeld geven van de getijdegeulen die hier zo'n 500 jaar geleden een open verbinding met de zee onderhielden. De Vlietlanden is een van de weinige plekken in Nederland waar het landschap eruit ziet zoals ten tijde van de Romeinen. Het gebied is een van de oudst bekende bewoonde gebieden in Holland waar nog bijzondere archeologische sporen te vinden zijn.

De geplande weg doorsnijdt het eeuwenoude, op een kreekbrug gelegen, lint van historische boerderijen in de Zuidbuurt.

Ook de laatste volledig intacte monumentale herenboerderij van het voormalig eiland Rozenburg moet wijken.

Reactie

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op natuur, landschap en cultuurhistorische waarden van alle varianten in beeld gebracht. Bij de afweging van de alternatieven en varianten zijn ook de door de indieners genoemde karakteristieke cultuurlandschappelijke en -historische elementen betrokken.

In de volgende fase (de planuitwerkingsfase) wordt de Blankenburgverbinding verder uitgewerkt. Een van de ontwerpambities daarbij is herkenbaarheid: de nieuwe weg sluit aan bij het karakter van het gebied, rekening houdend met aanwezige waarden en kwaliteiten hiervan. Omdat het studiegebied van de NWO uit zeer uiteenlopende (deel)gebieden bestaat, met ieder een eigen historie en eigen landschappelijke karakteristieken, worden deze ambities nader gedifferentieerd zodat bij de inpassing en uitwerking ook zo goed mogelijk recht wordt gedaan aan deze verschillende gebieden.

Hierbij moet overigens opgemerkt worden dat de Vlietlanden geen onderdeel uitmaakt van het beoogde tracé en derhalve niet direct wordt aangetast. Mogelijke indirecte effecten van de ingreep op dit natuurgebied zullen aan bod komen in de planuitwerkingsfase.

De indieners wijzen er terecht op dat het tracé in de Zuidbuurt een lint van historische boerderijen doorsnijdt.

Bij het ontwikkelen van de variant Krabbepas-West is er naar gestreefd zo veel mogelijk de bestaande bebouwing te behouden. Op de noordoever is de ruimte dusdanig beperkt, dat dit helaas niet in alle gevallen voorkomen kan worden. Bij de nadere uitwerking zal aan de belangen van de nabije omwonenden nadrukkelijk aandacht worden gegeven.

Eén woning, een voormalige boerderij, in het zuidelijke deel van het tracé, nabij Rozenburg zal moeten wijken. Er is onvoldoende ruimte om het tracé hier zodanig op te schuiven dat deze boerderij kan worden gespaard. Dit heeft ertoe geleid dat deze boerderij, die eigendom is van de Staat der Nederlanden, zal moeten worden afgebroken. De boerderij heeft geen monumentale status en is door de gemeente niet als beeldbepalend aangemerkt. De minister begrijpt dat dit de bewoners zwaar valt. Het Rijk zal zich inspannen om met bewoners tot een passende oplossing te komen.

Natuurgebied

Indieners vragen om het behoud van de ecologische structuur, de flora, fauna (met name de vogels), verwachten een teruggang in biodiversiteit en/of noemen specifieke, te behouden natuurgebieden:

- *Het unieke beschermde natuurgebied de Rietputten met o.a. veel vogels;*
- *De Aalkeetbinnenpolder, de geplande weg richt daar veel schade aan het oeroude Nederlandse landschap;*
- *De Aalkeetbuitenpolder met de eendenkooi moet bewaard blijven;*
- *De Vlietlanden waar het bijzondere milieu van planten zoals bijvoorbeeld de orchideeën, wordt aangetast door meer fijnstof;*
- *Natuurgebied de Lickebaert en de Krabbepas.*

Reactie

In het kader van de Plan-MER NWO zijn de effecten op de genoemde gebieden in beeld gebracht. Van de natuurgebieden die de indieners noemen, worden de gebieden Vlietlanden, Lickebaert en Aalkeetbuitenpolder (met de eendenkooi) niet door het tracé geraakt. Er zijn wel directe effecten op de Krabbepas, de Aalkeetbinnenpolder, en op de Rietputten. De Krabbepas is een recreatiegebied en geen natuurgebied. De Aalkeetbinnenpolder is evenmin een beschermd natuurgebied. In het EHS-gebied de Rietputten is sprake van areaalverlies door aanleg van de weg.

In de volgende fase (de planuitwerkingsfase) worden de effecten van de Blankenburgverbinding gedetailleerder in beeld gebracht. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project wettelijk verplichte mitigerende en compenserende maatregelen nemen. Daarbij wordt bezien of en hoe kan worden aangesloten bij het provinciale compensatiebeleid voor natuurwaarden in weidevogelgebieden en EHS-gebieden.

Vogels

Indieners maken zich zorgen over de vogelpopulatie, de weidevogels die in het gebied broeden, de trekvogels (rustgebied) en de vogels in de Rietputten. Door aantasting van het landschap zijn er al vogels verdwenen zoals de Velduil. Nederland heeft bestuurlijk (en juridisch) gezien een zorgplicht om deze vogels, waarvan een groot aantal op de officiële Rode Lijst staan, te beschermen. Indieners noemen een groot aantal te beschermen / te behouden vogelsoorten:

Baardmannetje, Blauwborst, Geoorde Fuut, Grutto, Kievit, Lepelaar, Roerdomp, Rietgors, Rietzanger, Snor, Tureluur, Kleine Zwaan, Roodborsttapuit, Smient, Waterpieper, Watersnip, Woudaap, Wulp en Zomertaling.

Reactie

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur op alle varianten in beeld gebracht. Daarbij is ook gekeken naar de effecten op vogels die beschermd worden op grond van Flora- en faunawet en Rode Lijstsoorten. In de planuitwerkingsfase worden de effecten van de Blankenburgverbinding gedetailleerder in beeld gebracht. Op basis van de aangetroffen effecten zal het project wettelijk verplichte mitigerende en compenserende maatregelen nemen. Daarbij zal worden voldaan aan het beschermingsregime en de zorgplicht van de Flora- en faunawet.

Recreatie

Indieners geven het belang aan van het (enige) voor hen op loop- en fietsafstand bereikbare recreatiegebied. Het kan toch niet de bedoeling zijn dat bewoners van de omliggende steden eerst de auto moeten nemen om bij een recreatiegebied te komen. Het recreatiegebied draagt bij aan het welbevinden, de ruimte, de rust, stilte, frisse lucht en gezonde ontspanning in de natuur in een regio waar weinig natuur is en het al zo vol met mensen en bebouwing is. In een toch al hectisch tijd is ontspanning, onthaasten en het gezond kunnen bewegen/sporten van wezenlijk belang voor het welbevinden. Mensen hebben juist zo'n mooie plek hard nodig, waar je de natuur nog ziet, hoort en beleeft. Voor velen is het hun achtertuin. Van de zwem- en surfplas De Krabbeplas maken veel mensen gebruik. Laat dit stukje natuur ongemoeid, zodat kan worden gerecreëerd zonder uitzicht op een zesbaansweg.

De nieuwe weg gaat ten koste van de infrastructuur van fiets- en wandelpaden, zo ook wordt het nationale netwerk van lange afstand wandelpaden doorsneden, dat tot voor kort bescherming van het Rijk kreeg. Tijdens de aanleg van de weg zal er nog jarenlang extra overlast zijn omdat wandel- en fietspaden niet te gebruiken zijn.

Reactie

De Blankenburgverbinding zal in de planuitwerkingsfase verder worden uitgewerkt. Daarbij is "het functioneel behoud en versterken van de verbindende structuren en netwerken" als een van de topambities geformuleerd.

In deze fase zullen ook de effecten op recreatieve (fiets-) routes in beeld worden gebracht, en wordt er naar gestreefd om de verbindingen functioneel in stand te houden. Dit wil overigens niet zeggen dat alle verbindingen langs hun huidige route blijven lopen. Een deel van het tracé zal verdiept worden aangelegd, waardoor de weg meer in het landschap wordt ingepast. Hoewel een deel van de Krabbeplas verdwijnt, zal het zijn recreatiefunctie behouden.

Alternatieve inrichting landschap

Indieners vinden dat de recreatieve mogelijkheden moeten worden uitgebreid door er een groot gebied van te maken en te investeren in fietspaden, aanleg van bos, weiden en waterpartijen.

Meer ruimte voor natuur, rust en recreatie, waar een ieder gebruik van kan maken.

Reactie

In de planuitwerkingsfase wordt de Blankenburgverbinding verder uitgewerkt. Voor de verdere uitwerking van de Blankenburgverbinding is "het functioneel behoud en versterken verbindende structuren en netwerken" als een van de topambities geformuleerd. Daarnaast heeft de Stadsregio Rotterdam in juni 2013 in een brief aan de minister het voorstel voor de regionale inpassingsvisie gepresenteerd. De visie formuleert op hoofdlijnen hoe de regio de €25 miljoen (inclusief btw) toegezegde rijksbijdrage wil besteden. Onderwerpen zijn onder andere het beperken van geluidshinder voor Rozenburg en Vlaarding en het opwaarderen van de groene recreatiegebieden op beide oevers. Het betreft hier een voorstel op hoofdlijnen. De verdere uitwerking van de regionale inpassingsvisie zal parallel aan de planuitwerking plaatsvinden.

Natuurcompensatie

Indieners willen weten hoe de natuur die verloren gaat, wordt gecompenseerd als het plan voor de Blankenburgtunnel doorgaat. De compensatie dient in de nabije omgeving te gebeuren en niet, zoals vaak gebeurt, elders in het land. Hoe worden er in deze tijd genoeg middelen verkregen voor compensatie en mitigatie van lawaai, fijnstof, flora en fauna?

Reactie

De omvang van de benodigde compensatie is in dit stadium van de verkenning slechts globaal aan te geven. In de planuitwerkingsfase wordt het areaalverlies, en de daaruit voortkomende compensatieopgave bepaald. Uiteraard zal er naar gestreefd worden om het areaalverlies te beperken tot een noodzakelijk minimum. Ook de omvang van de compensatieopgave zoals die voortkomt uit verstoring zal dan nader bepaald worden. Daarbij zullen de negatieve gevolgen op natuur zo goed mogelijk worden gemitigeerd. De resterende effecten zullen worden gecompenseerd.

Specifiek voor EHS gebied zoals de Rietputten geldt het beginsel dat de fysieke compensatie plaats dient te vinden aansluitend of nabij het aangetaste gebied. Daarbij dient dezelfde ecologische kwaliteit gewaarborgd te worden. Voor de wettelijke boscompensatie wordt zoveel mogelijk gestreefd naar herbeplanting in hetzelfde gebied, rekening houdend met de landschappelijke aard van het gebied. Gezien het open middengebied moet gedacht worden aan boscompensatie tegen de randen van Maassluis en Vlaardingen. Andere opties voor boscompensatie zijn het Oeverbos, de groene krans om Rozenburg en de oevers langs Het Scheur.

Tweede Volksbos

Bewonersorganisatie Groeiend Verzet is begonnen met de verkoop van bomen om een tweede Volksbos aan te planten. Op 30 maart 2013 plantten 800 Vlaardingers hebben op de plek waar de Blankenburgtunnel moet komen een tweede Volksbos aangeplant met 1700 bomen. Indiëners hebben ook bomen geplant in het tweede Volksbos. Zij vinden als eigenaren van deze bomen dat deze niet zomaar kunnen worden weggehaald. Op 30 april heeft de organisatie Groeiend Verzet ter gelegenheid van de inhuldiging van Koning Willem Alexander een koningslinde aangeplant op het tracé.

Reactie

De grond waarin de bomen door de Stichting Groeiend Verzet zijn geplant, is eigendom van het Rijk en heeft een vigerende agrarische bestemming. Voor het planten van de bomen is geen toestemming door het Rijk verleend. Daarmee zijn de geplante bomen eigendom geworden van het Rijk. Desalniettemin is de Dienst Landelijk Gebied van het ministerie van Economische Zaken met de belangengroep Groeiend Verzet in gesprek over een passende oplossing voor de bomen. Gestreefd wordt naar een oplossing waarbij de bomen ook voor de toekomst behouden blijven.

Nut en Noodzaak

Indiëners zijn tegen de aanleg van de Blankenburgverbinding omdat nut en noodzaak onvoldoende is onderzocht en aangetoond.

- *Uit de cijfers blijkt dat er geen noodzaak meer is om een tunnel aan te leggen om files te bestrijden. De prognoses zijn niet overtuigend;*
- *Investeren in autovoorzieningen is een slechte investering en geen duurzame positieve maatregel voor de economie;*
- *Meer asfalt en meer economische groei gaan ten koste van natuur en milieu;*
- *Economie, geldelijke verrijking en eigen belang komen eerst en gaan ten koste van de natuur;*
- *Welzijn mag nooit ten koste gaan van welvaart;*
- *Het economische nut van de Blankenburgtunnel is discutabel;*
- *De Blankenburgtunnel is niet nodig voor een gezonde leefbare economie;*
- *Het is een achterhaald project; teruggeven aan de natuur*

lukt niet meer;

- *De Blankenburgtunnel lost niets op. De tunnel komt 2,2 km naast de Beneluxtunnel te liggen. Voor het verkeer geeft het geen oplossing omdat het onderliggend wegennet niet wordt cq kan worden aangepast;*
- *Als er minder hard wordt gereden zijn er geen extra wegen nodig;*
- *Als de nieuwe A4 klaar is, is de tunnel grotendeels overbodig;*
- *Er wordt teveel en te eenzijdig naar Rotterdamse Haven en de industrie geluisterd;*
- *Het verspillen van vruchtbare grond. Veel asfalt, geen eten;*
- *Kapitaalvernietiging van investeringen in de groene ruimte voor de leefbaarheid van de bevolking in een van de meest geïndustrialiseerde en verstedelijkte gebieden van ons land;*
- *Er wordt weer uitgegaan van groei, terwijl dit helemaal niet meer kan op deze manier. De (wereld) economie zal in de toekomst nooit meer zo hard groeien als de laatste 50 jaar;*
- *Verkeer naar het zuiden of noorden moet een alternatief zonder Rotterdam hebben. De Blankenburgtunnel heeft geen zin;*
- *Rozenburg wordt ingeklemd door twee tunnels: de Thomassentunnel en de Blankenburgtunnel, nog meer lawaai, nog meer file's;*
- *Eerst moeten de resultaten worden afgewacht van de aanleg van de A4 Delft-Schiedam en van het 3 in 1 project, de aanpassingen van de A15, de omvang van de bedrijvigheid op de Maasvlakte, vervoer over water;*
- *Modellen voorspellen wel wat maar niet voldoende de effecten van het doortrekken van de A4, verbreden en parallelstructuur van de A15 en de geplande extra verbinding van de A13 naar de A16;*
- *Niet onomstotelijk is bewezen dat er een fileknelpunt ontstaat en er geen andere passende opties zijn;*
- *De vergelijking tussen de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel is onvoldoende onderbouwd en niet objectief afgewogen (politieke motieven). De belangen van natuur, milieu, landschap en leefomgeving zijn onvoldoende meegenomen;*
- *De kosten en baten worden niet op een verantwoorde wijze tegen elkaar afgewogen. De aantasting van de natuur wordt niet/onvoldoende gekwantificeerd;*
- *Een heroriëntatie op economisch nut is nodig;*
- *Onduidelijk is of werkgelegenheid en logistiek werkelijk problemen zijn en of deze ook werkelijk door de tunnel worden opgelost;*
- *Eerst moet rekeningrijden worden toegepast; kijk dan of de weg echt nodig is;*
- *Eerst moet het programma 'Beter Benutten' met 'zachte' gedragsbeïnvloeding en innovatieve (ICT) maatregelen worden ingezet om te komen tot efficiënter gebruik van de bestaande infrastructuur;*
- *Eerst moet onderzoek bij automobilisten plaats vinden waarom zij zich op de weg bevinden, dat leidt (wellicht) tot andere conclusies.*

Reactie

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de bereikbaarheidsproblemen in de Rotterdamse regio onverminderd voortduren. De aanleg van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding draagt bij aan de oplossing van deze problemen. In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie zijn nut en noodzaak van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding onderbouwd op basis van de onderzoeksresultaten.

Voor verdere toelichting op het onderdeel Nut en Noodzaak wordt verwezen naar deel 1 van deze Nota van Antwoord.

Nut en noodzaak: economische crisis

Indieners zijn tegen de aanleg van de Blankenburgtunnel omdat deze ruim één miljard € kost. Dat is op zich al een groot bedrag, maar dat geldt vooral in een tijd waarin bezuinigd moet worden. De weg is niet rendabel bij het meest realistische groeiscenario. Zolang de crisis duurt, moeten dergelijke plannen worden uitgesteld. Uitstel levert geld op. Over een aantal jaren kan dan worden bekeken of de investering nog nodig is.

De overheidsuitgaven moeten verminderen. Dit plan is een bezuinigingspost. Er zijn andere doelen en prioriteiten, zoals zorg, ouderen, onderwijs, werkgelegenheid, investeren in duurzame energie, cultuur, ecologische hoofdstructuur, natuurbeheer, dijken.

Indieners noemen daarnaast als bijkomende argumenten dat al veel natuur, landschap en recreatiemogelijkheden verloren gaan, nut en noodzaak ontbreken; de Blankenburgtunnel naast de Beneluxtunnel ligt, het verkeer en files om diverse redenen zullen afnemen, het gaat om een prestigeproject, waarvoor de kosten niet in verhouding staan tot de baten en waarvoor onze (klein)kinderen de rente betalen. De tunnel biedt slechts tijdelijk werkgelegenheid en de economische waarde valt net als voor vele andere projecten (Betuwelijn, HSL, invoering 130 km/uur) tegen. Het zou beter zijn om te investeren in baanbrekend onderzoek voor de toekomst: verspreiding van industrie en werkgelegenheid, ontsluiting van het noorden, nieuwe verbindingen over de weg en per spoor etc.

Reactie

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de bereikbaarheidsproblemen in de Rotterdamse regio onverminderd voortduren. De aanleg van een nieuwe Westelijke Oeververbinding draagt bij aan de oplossing van deze problemen. In het geval van projecten met een duidelijke maatschappelijke meerwaarde geldt dat als er nu wordt geïnvesteerd, de maatschappij (weggebruikers, bedrijven, detailhandel) de welvaartwinst op korte termijn kan incasseren en het verlies door congestie in o.a. de Beneluxcorridor niet langer hoeft te worden gedragen. Nú investeren is belangrijk en voorkomt dat de bereikbaarheid nog verder achteruit gaat en de economische baten nog langer uitblijven.

Nut en noodzaak: meer verkeer/autogebruik

Indieners zijn tegen een nieuwe weg omdat een nieuwe weg leidt tot meer verkeer. Het autogebruik wordt gestimuleerd. Hierbij wordt door indieners opgemerkt dat:

- een extra weg meer verkeer aantrekt waardoor het verkeer op andere plekken weer dichtslibt;
- extra wegen hebben tot nu toe geleid tot filevermindering. Deskundigen hebben berekend dat de files alleen worden verplaatst.

Het brengt ook weer extra kosten met zich mee in de toekomst;

- *het plan leidt tot verplaatsing van files naar tweebaanswegen dichtbij of in de bebouwde kom;*
- *de weg een aanzuigende werking zal hebben waardoor het voordeel voor een kortere reistijd teniet wordt gedaan;*
- *de weg ten koste gaat van het gebruik van het OV;*
- *het mensen stimuleert verder van hun werk te gaan wonen;*
- *het een korte termijn visie is, er wordt niet constructief naar andere oplossingen gezocht;*
- *hoe meer auto's hoe ongezonder de lucht;*
- *wegen afbreken leidt er toe dat er minder auto's komen.*

Reactie

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de bereikbaarheidsproblemen in de Rotterdamse regio onverminderd voortduren. De aanleg van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding draagt bij aan de oplossing van deze problemen. Hoe eventuele knelpunten op het onderliggend wegennet door de aanleg van een Blankenburgverbinding opgelost moeten worden, zit niet in de scope van het project NWO. Wel wordt in overleg met verschillende regionale partners de gevolgen op het onderliggend wegennet beter in beeld gebracht. In de verkenning is gekeken naar de kwaliteit van het OV-systeem in de regio en mogelijkheden voor verdere verbetering. Spoorinvesteringen zijn daarbij niet als kansrijk naar voren gekomen. 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.

Nut en noodzaak: afname verkeer/files

De aanleg van de weg is niet nodig omdat de files al afnemen/wel meevallen en de verwachting is dat deze verder afnemen.

De prognoses zijn achterhaald, de mobiliteit neemt af.

Wetenschappelijke studies spreken over een trendbreuk in de groei van het autoverkeer. Indieners geven als redenen voor krimp van het verkeer/afname van files aan: de vergrijzing, bevolkingskrimp, toename thuiswerken/het Nieuwe Werken, flexwerken, toename brandstofkosten en dreigende tekorten, dalende economische groei, toename eenoudergezinnen/eenverdienersgezinnen, toename werkloosheid en met de nieuwe generatie neemt het autoverkeer af.

Reactie

Uit de verkeersprognoses voor de snelwegen rond Rotterdam blijkt, dat ondanks alle infrastructuurinvesteringen die al voorzien zijn tussen nu en 2040, de files tegen die tijd zeker niet tot het verleden behoren en de regio Rotterdam nog steeds slecht bereikbaar is. Op de verbindingen tussen de regio's Den Haag en Rotterdam blijven veelvuldig files voorkomen, de gewenste streefwaarden voor de reistijd worden niet gehaald. Vanaf 2020 ontstaan nieuwe knelpunten zoals de Beneluxcorridor, ook bij een lagere economische ontwikkeling. Uit een

onderzoek van het CPB in 2012 (bron: Actualiteit WLO scenario's, CPB Notitie, Den Haag, 8 mei 2012) is geconcludeerd dat de gehanteerde WLO-scenario's (Regional Communities and Global Economy) nog valide zijn. Een belangrijke oorzaak van de bereikbaarheidsproblemen is dat het verkeer blijft vastlopen op de stedelijke netwerken. De noodzaak van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding staat verder beschreven in het document: Ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding, Hoofdrapport Plan-MER Nieuwe Westelijke Oeververbinding d.d. maart 2012.

Voor uitleg over het toepassen van groeiscenario's (WLO-scenario's) zie deel 1 van deze Nota van Antwoord.

Voor aanleg Blankenburgverbinding

Indieners zijn voor de aanleg van de weg:

- *Het is een investering voor de toekomstige generatie, maar dit mag niet ten koste gaan van de natuur;*
- *Meer dan 50 jaar toezeggingen en besprekingen; de snelweg heeft al genoeg gekost voordat deze er ligt.*

Reactie

De Minister neemt kennis van de ingediende zienswijzen. Voor de effecten op natuur wordt verwezen naar de reactie op het onderdeel Natuur in deel 1 van deze Nota van Antwoord.

Geluid

Indieners geven aan dat lawaai-overlast aanzienlijk is, deze al toeneemt door de aanleg van de A4 en nog meer zal toenemen door de aanleg van de Blankenburgverbinding. Meer specifieke opmerkingen:

- *Indieners maken zich ongerust over de geluidsoverlast van het verkeer in de regio Delft; ze krijgen geen rust en horen geen vogelgeluiden meer;*
- *Indiener in Maasland heeft al teveel geluidsoverlast van de Azo;*
- *Wonen en werken in Maassluis geeft dag en nacht een achtergrondruis. Met de nieuwe snelweg wordt dit erger;*
- *In Schiedam wordt de geluidsoverlast nog groter, nu al moet om 5 uur het slaapkamerraam dicht voor het verkeerslawaai van de Azo ondanks het geluidscherm;*
- *De geluidsoverlast in Vlaardingen is al aanzienlijk en zal alleen maar toenemen. De gemeente wordt ingesloten door drie snelwegen en het industriellawaai langs de Nieuwe Waterweg. De toch al onder druk staande leefbaarheid in woonwijken langs de Azo zal verslechteren;*
- *Geluidsdempende schermen -ook langs de Azo- zijn noodzakelijk, dat brengt extra kosten en landschapsvervuiling met zich mee. Deze schermen helpen echter niet tegen het toenemend lawaai van vliegverkeer;*
- *Voor de wijken Vlaardinger Ambacht en Babberspolder geldt een saneringsverplichting waaraan tot op heden niet is voldaan;*

- *Bij uitbreiding van de Azo wordt de overlast onacceptabel, mede doordat de woningen in delen van deze vooroorlogse wijken niet optimaal zijn te isoleren. Slapen met een raam open is geen optie, evenmin rustig zitten in de tuin;*
- *Het Scoutingcentrum (en de Volkstuinjes) naast de snelweg heeft nu al last van verkeerslawaai. Dat wordt alleen maar erger met de nieuwe afrit. Het is nog niet zeker of de Scoutinggroep een nieuwe plek krijgt;*
- *Indiener meldt dat uit onderzoek blijkt dat de geluidsoverlast van de Azo al boven de norm zit;*
- *Rozenburg krijgt nog meer lawaai-overlast dan nu al bestaat van industrie, verkeer, vliegtuigen en trein.*

Reactie

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten van geluid op alle varianten in beeld gebracht om een afweging te kunnen maken tussen de alternatieven en varianten. In de volgende fase (de planuitwerkingsfase) wordt bij de effectbeoordeling ingezoomd op de Blankenburgverbinding. Daarbij zijn de geluidproductieplafonds op grond van de Wet milieubeheer de basis voor de beoordeling van de geluidbelasting op gevels van woonhuizen. Voor verdere toelichting op het onderdeel Geluid wordt verwezen naar deel 1 van deze Nota van Antwoord.

Lucht

Indieners maken zich ongerust over de luchtvervuiling, stank en fijnstof en de gevolgen voor de volksgezondheid. Door de aanleg van de A4 is de luchtkwaliteit toch al verder onder druk komen te staan, terwijl in de regio Rijmond de luchtkwaliteit toch al slecht is.

Reactie

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op luchtkwaliteit op alle varianten in beeld gebracht. In de volgende fase (planuitwerkingsfase) wordt bij de effectbeoordeling ingezoomd op de Blankenburgverbinding. Daarbij is de normering op grond van de Wet milieubeheer (inclusief het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) maatgevend voor de beoordeling van de luchtkwaliteit. Voor verdere toelichting op het onderdeel Lucht wordt verwezen naar deel 1 van deze Nota van Antwoord.

Leefomgeving en gezondheid

Indieners wijzen op de consequenties van de aanleg van de Blankenburgverbinding op de leefomgeving in het gebied zelf en voor omwonenden. Het woon- en leefgenot nemen af door afname van rust en ruimte in een toch al hectische omgeving, door afname van natuur, landschap, uitloop- en recreatiemogelijkheden, door toename van luchtverontreiniging en geluidsoverlast met alle gevolgen van dien voor de gezondheid. Leefbaarheid en welzijn worden aangetast. Verder wijzen de indieners op de consequenties voor de volksgezondheid van nog meer wegen, nog meer (vracht)

verkeer, meer geluidsoverlast en slechtere lucht. Minder natuur/groen, minder ontspanningsmogelijkheden, minder ruimte voor bewegen/sporten en rust gaat ten koste van de geestelijke gezondheid en levert meer stress. Indieners wijzen op een toename van gezondheidsklachten (chronische ademhalingsproblemen, bronchitis en astma, hypertensie, COPD, hartinfarcten), op de extra zorgkosten die dit met zich meebrengt en de toename van ziekmeldingen op het werk, een kostenpost voor bedrijven en overheid.

Reactie

In het kader van het Plan-MER NWO zijn de effecten op de natuur, recreatie en landschap in beeld gebracht. Daarnaast is er onder andere onderzoek gedaan naar de aspecten luchtkwaliteit en geluid. Deze aspecten zijn indicatoren voor gezondheid en zijn samengevat in de gezondheidseffectscreening (GES), zie het Plan-MER NWO Hoofdstuk 7, deelrapport E. In de GES wordt niet alleen gekeken naar een overschrijding van de wettelijke milieunormen, maar ook naar de situatie onder de normen. Dit onderzoek geeft inzicht in de toe- en afname van het aantal blootgestelde bewoners per omliggende gemeente voor deze aspecten. De GES geeft geen inzicht in de absolute fysieke of geestelijke gezondheidssituatie van de omwonenden, noch over eventuele zorgkosten. Bij de beoordeling van de gezondheidssituatie van mensen in een zeer verstedelijkt gebied spelen namelijk vele factoren een rol. Infrastructuur is er daar slechts één van.

Meer informatie over leefomgeving en milieuaspecten kunt u vinden onder de thema's natuur, landschap en ruimtelijke kwaliteit, recreatie, luchtkwaliteit en geluid, in deel 1 van deze Nota van Antwoord. Daarin wordt ook aangegeven hoe met deze aspecten in de planuitwerkingsfase wordt omgegaan.

Milieu en duurzame ontwikkeling

Dit plan belast het milieu onnodig zwaar. Opmerkingen die indieners hierbij maken zijn:

- *er wordt niet over milieu gesproken, maar alleen over geld;*
- *het wordt hoog tijd dat natuur en milieu op de eerste plaats komen;*
- *de groene ruimte waar de tunnel wordt geprojecteerd, is van groot belang voor de klimaatbestendigheid van de zuidvleugel van de Randstad;*
- *Vlaardingen wordt al omgeven door de A4, de A20 en het Botlekgebied met o.a. Shell en Vopak. De hierdoor geproduceerde luchtvervuiling maar vooral ook geluid en horizonvervuiling, alsmede de door de industrie veroorzaakte nachtelijke lichtvervuiling, zijn aan hun maximum;*
- *Voor files in de spits is een tunnel ongeveer het slechtste wat bedacht kan worden voor natuur en milieu;*
- *Het kabinet moet in alle zaken die het milieu raken het mondiale, of tenminste het Europese perspectief meewegen; deze tunnel draagt bij aan het verlies aan biodiversiteit en toename van de risico's op gezondheidsschade bij mensen;*

- *Alle milieuverbeterende maatregelen die tot nu toe zijn gerealiseerd voor de Vlaardingse bevolking, worden weer teniet gedaan.*

Kies voor duurzaamheid, ontwikkel een visie waarbij economie en natuur hand in hand gaan en die bijdraagt aan een duurzame kwaliteit van de leefomgeving. Opmerkingen daarbij zijn:

- *Stel duurzaamheid en kwaliteit boven economische groei, meer asfalt, meer CO₂-uitstoot. Verklein de CO₂ footprint;*
- *Terugdringen van het wegverkeer is een duurzame oplossing;*
- *Met het investeren op korte termijn, zoals in infrastructuur, raakt Nederland steeds verder achterop. Neem een voorbeeld aan Duitsland en investeer in duurzame energie; zonne- en windenergie, schone energie zoals waterstof;*
- *Investeer in energiezuinig en milieuvriendelijk gemotoriseerd verkeer;*
- *Investeer in duurzame, innovatieve aanpak van knelpunten in economie en verkeer;*
- *Investeer in projecten gericht op transitie naar een duurzame, groene economie en schep daar werkgelegenheid;*
- *Kies voor duurzaamheid en een gezonde toekomst voor onze kinderen;*
- *Kies voor duurzaamheid en kwaliteit van leven boven economische groei, meer asfalt, CO₂-uitstoot etc. Met het geld dat deze tunnel gaat kosten kan de hele ecologische hoofdstructuur echt worden uitgebouwd;*
- *Stel een visie op om klimaatopwarming en vervuiling tegen te gaan;*
- *Werk aan duurzaamheid, waardoor het beslag op schaarse grondstoffen en de aarde verkleind wordt en het ecosysteem zoveel mogelijk intact wordt gelaten. Het levert ook meer banen op dan een handjevol wegenbouwers.*

Reactie

In het Plan-MER is er onderzoek gedaan naar diverse milieuthema's zoals luchtkwaliteit, geluid en natuur. Voor deze thema's bestaan er eenduidige normen waaraan infrastructurele projecten getoetst moeten worden. Voor andere thema's zoals klimaat en duurzaamheid zijn op projectniveau geen normen of eisen gesteld. Voor dergelijke veelomvattende en overkoepelde thema's worden op (inter) nationaal en regionaal niveau doelstellingen geformuleerd die hun doorwerking hebben op projectniveau. Zo worden er geen eisen gesteld aan de CO₂ uitstoot van het project, de aanpak van klimaatveranderende emissies vindt namelijk plaats op landelijk niveau. Voor het aspect verkeer zijn landelijke reductieverplichtingen opgesteld binnen de NEC-richtlijn. In het najaar van 2013 zal de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de "roadmap klimaat" aanbieden aan de Tweede Kamer. Hierin worden de nationale klimaatdoelstellingen per sector uitgewerkt. De klimaatdoelen en maatregelen voor de sector mobiliteit in 2030 en 2050 worden hierin aangekondigd. Daarnaast werkt het ministerie samen met betrokken partijen aan een visie voor alternatieve brandstoffen voor vervoer. Deze visie zal in 2014 verschijnen. Ook zal bewuster en efficiënter mobiliteitsgedrag gestimuleerd worden.

De internationale gemeenschap heeft afspraken gemaakt om biodiversiteit te behouden. In de Europese Unie resulteert dat bijvoorbeeld in de bescherming van Natura 2000-gebieden. Via wet- en regelgeving werken deze afspraken weer door op projectniveau.

Verkeer: A4 Zuid

Indiëners vinden dat eerst de A4 moet worden doorgetrokken van de Beneluxtunnel naar Bergen op Zoom, dat geeft lucht rondom de Beneluxtunnel. Als er nu een file ontstaat in de Beneluxtunnel is dat een gevolg van file op de rondweg noord (A20) en zuid (A15) en niet door een te beperkte oeververbinding. Indiëners zijn voor het behoud van het nationale landschap de Hoekse Waard en daarom tegen het doortrekken van de A4. Als de A4 doorgetrokken wordt tot aan de A29 dan zal dit zeker leiden tot een grotere verkeersbelasting op de A29.

Reactie

Uit het onderzoek voor de Ontwerp-Rijksstructuurvisie, deel 1: Rotterdam Vooruit is gebleken dat realisatie van een A4-Zuid de problematiek bij de Beneluxtunnel verergert. Deze problematiek moet eerst worden opgelost. Een A4-Zuid is dus op dit moment niet aan de orde. Wel zijn de alternatieven voor een Nieuwe Westelijke Oeververbinding getoetst op hun kansen voor een mogelijke toekomstige aanleg van de A4-Zuid.

Verkeer: 'oortjes'

Indiëner is geen voorstander van de Blankenburgtunnel, maar als deze er komt dan zullen er aan de westkant van Vlaardingen extra op- en afritten moeten komen, de zogenaamde 'oortjes'. Hiermee wordt het binnenstedelijk verkeer in Vlaardingen ontlast. Dit betreft vooral de Marathonweg, de verbinding tussen de bedrijventerreinen aan de westkant van Vlaardingen en de A20.

Reactie

Op 17 december 2012 heeft de minister de Tweede Kamer per brief gemeld met de aanleg van de landtunnel (i.c. de Aalkeettunnel) af te zien van een aansluiting voor Vlaardingen op het tracé van de Blankenburgverbinding, de zogeheten oortjes. Bij een viaduct was de aansluiting mogelijk verkeersveilig in te passen, maar nu er sprake is van een landtunnel gelden de eisen voor tunnelveiligheid. Het hoogteverschil in dit tracédeel, samen met de korte afstand voor in- en uitvoegen tussen de landtunnel en de tunnel onder Het Scheur door, maken een verkeersveilige oplossing niet goed mogelijk. Bovendien zou de aansluiting met behulp van de zogenaamde "oortjes" een grotere aantasting betekenen van onder meer de natuur in de Rietputten.

Uitbreiden bestaande wegen

Indiëners vinden het beter om de capaciteit van bestaande wegen uit te breiden.

- *Het echte probleem is gelegen in de onvoldoende capaciteit van de aan- en afvoerwegen, de Beneluxtunnel is zelden of nooit een knelpunt.*
- *De één miljard kan beter worden besteed aan de noord- en noordoostzijde van de Ruit rond Rotterdam. Daar groeien nu files tijdens de piekuren, specifiek op de breivakken in de A16 en de A20 aan de drie zijden rond het Terbregseplein. In die files loopt veel vrachtverkeer vertraging op.*
- *Het verkeersprobleem rondom Rotterdam wordt voornamelijk veroorzaakt door de beperkte capaciteit van de A20. Zolang de A20 (tussen Vlaardingen en Gouda) niet substantieel wordt vergroot, heeft elke andere investering geen zin.*
- *Snelheidsregulering heeft een positieve invloed op de verkeersdruk.*

Reactie

Door de aanleg van een Blankenburgverbinding wordt voldaan aan de streefwaarde die gesteld wordt op het NoMo-traject A4 Benelux-A20 Kleinpolderplein. Zonder Blankenburgverbinding is dat niet het geval. Met een Blankenburgverbinding worden geen maatregelen getroffen op de A20 ten oosten van het Kethelplein. Wel worden met een Blankenburgverbinding de capaciteitsproblemen op de Beneluxcorridor aangepakt, wordt ook bijgedragen aan een betere ontsluiting van het Haven Industrieel Complex, de Greenport Westland en wordt de verdere ontwikkeling van de A4 corridor als vitale bereikbaarheidsas van de Zuidvleugel ondersteund. In de vervolgfase van het project zal in overleg met regionale partners gekeken worden naar de effecten van de Blankenburgverbinding op het onderliggend wegennet. Eventuele te nemen maatregelen op het onderliggend wegennet zitten niet in de scope van het project NWO.

Bestaande wegen zijn voldoende

Indiëners vinden dat er genoeg wegen zijn als alternatief in de Randstad.

- *Zet in op het behoud en onderhoud van de bestaande wegen en beter gebruik van die wegen, spreiding van gebruik;*
- *Nu de A4 Delft - Schiedam wordt gerealiseerd is een extra tunnel overbodig. De files zullen nagenoeg weg zijn omdat het Kleinpolderplein veel minder wordt belast;*
- *De Beneluxtunnel is met een heleboel extra rijbanen een aantal jaren geleden al aangepast en staat niet vaak meer vast.*

Reactie

Uit de verkeersprognoses voor de snelwegen rond Rotterdam blijkt, dat ondanks alle infrastructuur-investeringen die al voorzien zijn tussen nu en 2040, de files tegen die tijd zeker niet tot het verleden behoren en de regio Rotterdam nog steeds slecht bereikbaar is.

Op de verbindingen tussen de regio's Den Haag en Rotterdam blijven veelvuldig files voorkomen, de gewenste streefwaarden voor de reistijd worden niet gehaald. Vanaf 2020 ontstaan nieuwe knelpunten zoals de Beneluxcorridor, ook bij een lagere economische ontwikkeling. Uit een onderzoek van het CPB in 2012 (bron: Actualiteit WLO scenario's, CPB Notitie, Den Haag, 8 mei 2012) is geconcludeerd dat de gehanteerde WLO-scenario's (Regional Communities en Global Economy) nog valide zijn. Een belangrijke oorzaak van de bereikbaarheidsproblemen is dat het verkeer blijft vastlopen op de stedelijke netwerken. De noodzaak van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding staat verder beschreven in het document: Ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding, Hoofdrapport Plan-MER Nieuwe Westelijke Oeververbinding d.d. maart 2012.

Voor uitleg over het toepassen van groeiscenario's (WLO-scenario's) zie deel 1 van deze Nota van Antwoord.

Verkeer A15

De stagnatie in de Beneluxtunnel en Botlektunnel wordt veroorzaakt door een slechte doorstroming van het verkeer bij de afslagen van de A15. Als de knelpunten op de A15 worden opgelost maakt dit een tunnel overbodig.

- Verkeer uit de Blankenburgtunnel zal bij Rozenburg rechtstreeks vastlopen voor de Botlektunnel richting Rotterdam-Zuid of de Thomassentunnel;
- De afslag Spijkenisse via het Hartelkruis geeft onvoldoende doorstroom door het ontbreken van voldoende rijbanen van en naar Spijkenisse (wisselstrook);
- De afslag Welplaatweg geeft onvoldoende doorstroom naar de Moezelweg, de Welplaatweg en de Clydeweg waaraan vele bedrijven zijn gevestigd;
- De afslag richting Brielle - Hellevoetsluis met de daarop aansluitende tweebaansweg (Dammeweg) heeft onvoldoende capaciteit voor een normale doorstroming richting de steden. Hierdoor ontstaan opstoppingen in de Thomassentunnel richting Europort en Maasvlakte;.
- De A15 én de N15 staan vast door het knelpunt Vaanplein. Vrachtverkeer gaat veelal van west naar oost en niet van zuid naar noord; daardoor ontstaan er files omdat Rijkswaterstaat het Vaanplein niet structureel aanpakt. Verbreding is geen oplossing maar een verschuiving van de verkeersstroom. Pas als de op- en afritten worden aangepakt komt men tot de bron;
- De nieuwe weg geeft een extra belasting over een grotere lengte van het westelijk gedeelte van de A15.

Reactie

Door het realiseren van een Blankenburgverbinding zal minder verkeer gaan rijden op de A15 (hoofdontsluitingsroute voor de haven) tussen de Blankenburgverbinding en het knooppunt Benelux, omdat met name het verkeer

tussen Voorne-Putten en het stedelijk gebied van Rotterdam en Schiedam gebruik gaat maken van de Blankenburgverbinding en de A20 i.p.v. de Beneluxcorridor (A4) via de A15. Hierdoor verbetert de reistijd op de A15 tussen de Maasvlakte en het knooppunt Benelux, maar ook op de al bestaande oeverkruisende relaties.

A13/A16

Indiener vindt dat het verkeer vanaf de zuidoever zo min mogelijk over de ring noord (Rotterdam) moet worden geleid. Met meer verkeer zal de belasting nog erger worden. Bovendien rijdt nu veel verkeer vanaf de A16 uit de richting Dordrecht/Breda richting Den Haag om via de Beneluxtunnel. Als de verbinding A13/A16 wordt aangelegd volgens planning, zal dit de Beneluxtunnel ontlasten en maakt het de Blankenburgtunnel overbodig. Het doorgaand verkeer naar de A13 zal naar alle waarschijnlijkheid meer hinder ondervinden door aanleg van deze tunnel.

Reactie

De A13/16 heeft met name invloed op de oostflank van de Ruit van Rotterdam, tot aan het Kleinpolderplein. De A13/16 heeft nauwelijks invloed op de Ruit ten westen van het Kleinpolderplein.

Beneluxtunnel

Indiener gaat in op de files in de Beneluxtunnel:

- Als de verbreding van de A15 klaar is, zal deze de Beneluxtunnel ook ontlasten, omdat daarmee de verbinding over de ring-zuid minder filegevoelig wordt en het meeste verkeer uit de Botlek nu al richting Duitsland en het zuiden gaat. Daarmee is de verbreding van de A15 een beter alternatief voor de ontsluiting van Rotterdam;
- Files bij de Beneluxtunnel worden veroorzaakt door opstoppingen op de A15 en/of A20.

Reactie

Door het realiseren van een Blankenburgtunnel zal minder verkeer gaan rijden op de A15 (hoofdontsluitingsroute voor de haven) tussen de Blankenburgtunnel en het knooppunt Benelux, omdat met name het verkeer tussen Voorne-Putten en het stedelijk gebied van Rotterdam en Schiedam gebruik gaat maken van de Blankenburgtunnel en de A20 i.p.v. de Beneluxcorridor (A4) via de A15. Hierdoor verbetert de reistijd op de A15 tussen de Maasvlakte en het knooppunt Benelux, maar ook op de andere oeverkruisende relaties.

A20

Indiener vindt dat Schiedam al genoeg gedupeerd is door het afsluiten van de op-/afrit vanuit Noord met de A20 dankzij de aanleg van de A4. Het verkeer vanuit de Beneluxtunnel richting Rotterdam, kan niet doorstromen omdat de afslagen van de A20 onvoldoende verkeer doorlaten. Alles loopt vast tegen de stoplichten aan het einde van de afslagen Rotterdam, die bewust kleine hoeveelheden verkeer

doorlaten omdat de aansluitende wegen onvoldoende capaciteit voor de hoeveelheid verkeer hebben.

Reactie

Het gedeelte A20 tussen Kethelplein en Kleinpolderplein blijft zowel met als zonder Blankenburgtunnel een filegevoelig traject. In het Plan-MER is gekeken of het knooppunt Kethelplein niet tot capaciteitsproblemen leidt door aanleg van een Blankenburgtunnel. Dit is niet het geval. In de vervolgfase (planuitwerking) zal dit met behulp van een dynamisch simulatiemodel nader worden bekeken.

Blankenburgverbinding verschuift files

Aanleg van de Blankenburgtunnel leidt alleen tot een verplaatsing van files en niet tot het oplossen daarvan.

- Het Prins Clausplein in Den Haag kan nu al de verkeersstroom vanaf de A13 niet aan. Een snellere toestroom van verkeer vanuit het Rijnmondgebied naar het Prins Clausplein via de Blankenburgtunnel en de verlengde A4 zal bij dit verkeersplein tot nog langere files leiden. Er zijn geen mogelijkheden de capaciteit van dit verkeersplein te vergroten;
- Dezelfde fout als bij de verdubbeling van de Beneluxtunnel wordt nu weer gemaakt: zowel aan de Noordzijde als Zuidzijde kan het verkeer niet rechtdoor rijden en moet afbuigen naar Rotterdam of naar de Maasvlakte/Maassluis;
- De auto's komen in een trechter terecht.

Indieners zijn van mening dat het Blankenburgtracé extra verkeer geeft op de A20 en de nieuwe A4. De files worden verplaatst naar Vlaardingen/Schiedam en Maassluis. Indieners geven hierbij aan dat:

- De A20 al iedere dag vaststaat. De A20 zal moeten worden verbreed. Dat geeft extra kosten;
- Met het ontwerp van de verlengde A4 is niet met het extra verkeer rekening gehouden;
- De knooppunten zo kort op elkaar liggen dat er een verkeersinfarct kan ontstaan;
- De Blankenburgtunnel vlak naast de Beneluxtunnel komt te liggen, waardoor er slechts een verschuiving van het probleem plaatsvindt;
- De Blankenburgtunnel alleen voor verplaatsing van het 'Beneluxplein-probleem' naar het Kethelplein zorgt;
- De verkeersdruk rond de Beneluxtunnel niet zal veranderen;
- Er geen doorgaande verbinding naar het noorden is; het verkeer moet eerst naar het oosten of westen;
- Door meer verkeer richting Schiedam woonstraten vol lopen;
- De aanleg van de Blankenburgtunnel betekent dat de A20, dwars door Vlaardingen, verandert in een zesbaansnelweg waarvan voornamelijk het vrachtverkeer dag én nacht intensief gebruik zal gaan maken;
- De groei van het zware verkeer via de Blankenburgtunnel naar Rotterdam en Den Haag gaat via de A20 en A4, dat is onacceptabel;
- Ter hoogte van De Lier stopt de A20 en wordt het een provinciale weg; richting Rotterdam gaan twee banen over op één rijbaan richting Zierikzee, waardoor de hele A20 wordt geblokkeerd;

- Op de A20 komt er meteen een file omdat de brug bij het Kleinpolderplein over de Schie ieder (half)uur open gaat;
- Als eerste zou deze oeververbinding moeten worden vervangen;
- De Blankenburgtunnel zorgt voor nog meer verkeerscongestie op de noordelijke ring van Rotterdam omdat deze het verkeer van de verbrede en gemoderniseerde A15 afvoert naar de A20 die nu al overbelast is.

Reactie

Door de aanleg van een Blankenburgtunnel wordt voldaan aan de streefwaarde die gesteld wordt op het NoMo-traject A4 Benelux-A20-Kleinpolderplein. Zonder Blankenburgtunnel is dat niet het geval. Met een Blankenburgtunnel worden geen maatregelen getroffen op de A20 ten oosten van het Kethelplein. Wel worden met een Blankenburgtunnel de capaciteitsproblemen op de Beneluxcorridor aangepakt, wordt ook bijgedragen aan een betere ontsluiting van het HIC, de Greenport Westland en wordt de verdere ontwikkeling van de A4 corridor als vitale bereikbaarheidsas van de Zuidvleugel ondersteund. In de vervolgfase (planuitwerking) wordt een dynamisch model gebouwd om de verkeersafwikkeling in beeld te brengen.

Openbaar vervoer (OV)

Indieners vinden dat er genoeg wegen zijn en dat er geïnvesteerd moet worden in beter, toegankelijker, betrouwbaar en betaalbaar openbaar vervoer zodat er een goed alternatief voor de auto komt. Suggesties zijn:

- meer treinen en meer stations;
- OV dat beter op elkaar aansluit;
- stimuleer mensen uit de auto te komen;
- door uitbreiding van het wegennet wordt het OV niet bevorderd;
- aanleg van nieuwe spoorlijnen: Utrecht - Breda of het doortrekken van de spoorlijn Utrecht - Rhenen naar de Betuwe via Wageningen;
- openbaar vervoer is stukken duurzamer;
- betere bereikbaarheid door trein, boot, bus;
- interstedelijke trams en de spoorweg Breda – Utrecht;
- gratis openbaar vervoer;
- meer reismogelijkheden voor OV en de fiets;
- maak de rit met het OV véél goedkoper dan de benzinekosten voor de auto;
- goed openbaar vervoer, niet met concurrerende organisaties, maar een goed georganiseerd staatsbedrijf;
- betere trein-traminfrastructuur;
- een treinverbinding, metro of sneltram naar industriegebieden (woon-werkverkeer) die zo regelmatig rijdt dat er ook zinnig gebruik van kan worden gemaakt, ook 's nachts in verband met onregelmatige diensten;
- mogelijk willen bedrijven en werknemers daar aan bijdragen. Ook een veerdienst vanuit een aantal punten om mensen naar de bedrijven te brengen is mogelijk, bijvoorbeeld zoals in Hamburg;
- investeer in goede grote poolplaatsen met instapmogelijkheid voor het openbaarvervoer; nu zijn er te weinig parkeerplaatsen in de Randstad.

Reactie

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. 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. Al deze maatregelen tezamen bieden onvoldoende verbetering van de bereikbaarheid van de regio Rotterdam, waardoor verbeteringen ten behoeve van mobiliteit noodzakelijk zijn.

Fiets

Indieners wijzen op de fietsvoorzieningen en het stimuleren van de (elektrische) fiets voor dagelijks vervoer:

- stimuleren van de fiets ook voor transport;
- betere fietsvoorzieningen;
- bouw een fietstunnel;
- het aantal fietsmogelijkheden wordt door de weg ernstig verminderd;
- er is onvoldoende rekening gehouden met de ongekende groei van het fietsverkeer dankzij de opkomst van de elektrische fiets. Onderzoek wat de groeipotentie is van de elektrische fiets in het oplossen van de dagelijkse woon-werkfiles;
- niet wordt voldaan aan de eisen die de regering in de Nota Mobiliteit stelt om nieuwe barrièrevorming en verhoging van de ruimte te voorkomen in het bijzonder voor wandelaars, fietsers en andere vormen van langzaam verkeer.

Reactie

De regio is primair verantwoordelijk voor het langzaam-verkeernetwerk. Het Rijk zal hier dan ook geen zelfstandig onderzoek naar doen. Mocht de regio hiervoor een onderzoek uitvoeren, dan kan Rijkswaterstaat op verzoek van de regio bijdragen leveren aan dit onderzoek. Rijkswaterstaat kan daarbij bijvoorbeeld helpen om de technische mogelijkheden en kosten hiervan in kaart te brengen.

Op basis van een dergelijk onderzoek kunnen de verantwoordelijke overheden (provincie, stadsregio en gemeenten) de kosten afwegen tegen de behoefte aan een verbinding. De dekking van de meerkosten van een eventuele langzaamverkeerverbinding in de tunnel is een

verantwoordelijkheid van deze bevoegde gezagen. Het voorstel voor het in stand houden en het versterken van bestaande structuren wordt in de planuitwerking als uitgangspunt meegenomen.

Veiligheid

Indieners hebben opmerkingen over de veiligheid:

- De Blankenburgtunnel biedt geen enkele oplossing bij calamiteiten op Voorne-Putten. Als een van de chemische fabrieken in brand staat, is vluchten richting Nieuwe Waterweg, juist naar het rampgebied toe, de minst logische optie. In geval van overstromingsgevaar, moeten de hogere delen worden opgezocht (de duinen of het havengebied) en nooit een (laaggelegen) tunnel;
- Er wordt onvoldoende gedacht aan de veiligheid voor mensen met de drukte op de wegen en industrie in de Botlek en Europoort;
- De Blankenburgtunnel is geen goede vluchtweg, want het loopt spaak op het verkeersplein bij de Beneluxtunnel;
- De tunnel is niet te gebruiken als vluchtroute: gassen die bij een calamiteit vrijkomen zijn zwaarder dan lucht en zullen zich in de tunnel ophopen;
- 99% van het jaar is de wind zuidwest, daardoor is de Blankenburgtunnel geen vluchtroute voor Rozenburg en Spijkenisse;
- Voor calamiteiten is een ontsluiting van het Europoortgebied zuidwaarts meer relevant;
- De aanrijtijd vanuit Maasland naar het Vlietland ziekenhuis is te lang door de drukte en het vervallen van afslag 7.

Reactie

Een extra vluchtroute voor Voorne-Putten is geen doelstelling van het project Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Een extra oeververbinding biedt wel meer mogelijkheden voor evacuatie bij een calamiteit. Zowel bij de Oranjeverbinding als de Blankenburgverbinding verbetert de bestaande situatie, de mate waarin hangt af van de locatie van de evacuée. Voor de bestrijding van calamiteiten op de Maasvlakte, Europoort en Botlek zijn voldoende faciliteiten beschikbaar. Afslag 7 van de A20 vervalt niet in het kader van de aanleg van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding.

Mobiliteitsprobleem

Indieners willen dat er naar andere/creatieve oplossingen voor mobiliteit wordt gezocht. Het verder uitbreiden van het wegennet ontmoedigt de drang om werkelijk te zoeken naar innovatieve/duurzame oplossingen. Zij geven een aantal suggesties/aanbevelingen:

- Stimuleer autobezitters zo veel mogelijk te gaan carpoolen, met het openbaar vervoer te gaan en te gaan fietsen. Ondernemers kunnen werknemers hierin stimuleren;
- Investeer in maatregelen om te carpoolen;
- Investeer in schone vervoersmiddelen en stimuleer deze;
- De huidige regering richt zich teveel op het promoten van de auto (bv 130 km/h). Dring het autogebruik terug.

Beloon mensen die de eigen auto wegdoen. Belast woon-werkverkeer met de auto, stel hogere accijns in op verkeersgebruik, maak OV universeel toegankelijk;

- *Beperk woon-werkverkeer: beloon thuiswerk en werk dichterbij huis, bouw kantoren/bedrijven bij openbaar vervoer. Promoot flexibele werktijden. Door het Nieuwe Werken neemt de mobiliteitsbehoefte af. Spreid werkgelegenheid, verspreid overheidsdiensten over het hele land;*
- *Een alternatief voor de auto is het ophalen van personeel met een touringcar (zoals vroeger);*
- *Maak een regeling zodat autowegen alleen voor strikt noodzakelijk verkeer worden gebruikt;*
- *Gebruik bestaande wegen efficiënter door werk te maken van voertuiggeleiding, toeritdoserend;*
- *80 km zones en invoering van de kilometer heffing en spitsheffingen;*
- *De mobiliteitsmix in het westen van het land wordt ernstig in gevaar gebracht door het uithollen van OV en uitbreiding van gemotoriseerd verkeer;*
- *Voorkom nutteloos heen en weer vervoeren van producten en van overbodige verkeersbewegingen, bv bouwvakkers die vanwege openbare aanbestedingen door heel Nederland rijden (aanbesteding per regio/provincie) of goederen die heen en weer worden gebracht voor (goedkopere) bewerking;*
- *Investeer in alternatieve energiebronnen. NS wil vanaf 2015 100% duurzame energie gebruiken, dat moedigt mensen aan om zuinig met natuur om te gaan;*
- *Prikkel burgers om na te denken over hun mobiliteit;*
- *Meer voorzieningen in plaats van concentratie op enkele plekken;*
- *Investeren in infrastructuur betekent investeren in glasvezelnetwerken;*
- *Door een betere planning gekoppeld aan een 24-uurs strategie kan het verkeer over de hele 24 uur beter worden verdeeld en zijn er geen nieuwe wegen in Nederland nodig;*
- *Wat zijn de invloeden van telewerken, flexwerken en autonoom bestuurde auto's die dichterbij elkaar kunnen rijden op het wegverkeer na 2020;*
- *Er zou geen sprake zijn van een knelpunt als het verkeer beter wordt gespreid over de dag, als het verkeer beter wordt gemanaged en de verkeersregels beter worden nageleefd;*
- *Nieuwe technologieën zullen het verkeer en de afhandeling daarvan binnen enkele decennia drastisch veranderen;*
- *Neem maatregelen om het brengen en halen van containers over de weg in een 24/7 structuur te organiseren. Dit zorgt voor een betere spreiding van het verkeer in de Rotterdamse haven, waardoor er geen behoefte meer is aan de tunnel.*

Reactie

De door de indieners genoemde suggesties vallen ofwel buiten de reikwijdte van de Ontwerp-Rijksstructuurvisie of hebben hierin als oplossing geen prioriteit gekregen.

Alternatief voor verkeersoplossing

Indieners doen suggesties voor alternatieve verkeersoplossingen.

- *Leg nieuwe rijbanen boven de al bestaande rijbanen aan.*

Laat daarbij het zwaardere verkeer gebruik blijven maken van de al bestaande lagere rijbanen. Het snellere en lichtere personenverkeer kan bovenlangs gaan over de hoger gelegen rijbanen.

- *Maak een snelweg vanaf Maasvlakte 2 langs of onder Den Haag naar de A44.*
- *Als er daadwerkelijk een oeververbinding noodzakelijk is, dient deze zo westelijk mogelijk aangelegd te worden en dan geen tunnel maar een brug van dusdanige hoogte dat deze het scheepvaartverkeer niet hindert. Een brug naar voorbeeld van elders in de wereld 'Panama City' met een hoogte van 120 meter. Een brug van deze hoogte zou geen enkele belemmering hebben daar er onder de aanlopen naar de brug voldoende ruimte is voor recreatieve doeleinden en industrie.*
- *Neem maatregelen om het brengen en halen van containers over de weg in een 24/7 structuur te organiseren. Dit zorgt voor een betere spreiding van het verkeer in de Rotterdamse haven, waardoor er geen behoefte meer is aan de tunnel.*
- *Als de noodzaak van een extra noord-zuidverbinding onder de Nieuwe Waterweg 100% is aangetoond, dan zijn er betere alternatieven namelijk ter hoogte van Maassluis (eventueel een lange tunnel onder Maassluis-West) of meer naar het westen, aansluitend op de A15 en N57 (Dammenweg).*
- *Aanleg van de Westfrisiaweg. Daar is de natuurschade veel minder aan de orde en het belang op termijn groter.*
- *De tunnel moet veel westelijker bij Maasdijk komen. En de N223 langs De Lier en Naaldwijk moet worden geüpgrade naar een snelweg.*
- *Het doortrekken van de A4 lijkt een betere oplossing.*
- *1 miljard euro kan beter worden aangewend voor de problematiek in Noord-Brabant en meer specifiek rond Eindhoven en voor de A27 tussen Utrecht en Breda.*
- *De te behalen tijdswinst is maximaal 6 minuten. Dit kan beter worden gerealiseerd door één rijstrook van de bestaande weg te reserveren voor vrachtverkeer.*
- *Het zou vele malen beter zijn als er een veel betere oost-west verbinding komt. De verbreding van de A15 had al gerealiseerd moeten zijn voordat Maasvlakte 2 werd aangelegd.*
- *Geef de Botlektunnel eventueel extra rijbanen of maak een extra brug voor het gevaarlijke vrachtverkeer over de Botlek.*
- *Zorg voor een betere doorstroming op het Kleinpolderplein naar Den Haag. Door die vreemde bocht moet het verkeer afremmen waardoor een hoop van de vertraging ontstaat.*

Reactie

In de verkeersberekening zitten de doelstellingen modal split/verdeling naar vervoersmodaliteit verwerkt. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de bereikbaarheidsproblemen in de Rotterdamse regio onverminderd voortduren. De aanleg van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding draagt bij aan de oplossing van deze problemen.

De door de indieners genoemde suggesties vallen ofwel buiten de reikwijdte van de OSV of hebben hierin als oplossing geen prioriteit gekregen. Specifiek over de

verbreding van de A15 Maasvlakte-Vaanplein kan nog worden opgemerkt dat dit één van de uitgangspunten voor de MIRT-Verkenning was. Uit de analyses van Rotterdam Vooruit blijkt de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (anders dan de zienswijzen betogen) juist noodzakelijk om de ontsluiting van de Rotterdamse Haven en de bereikbaarheid van de regio op te vangen. Daarbij is rekening gehouden met de verwachte ontwikkelingen in de ingebruikname van Maasvlakte 2 en in het goederenvervoer per binnenvaart en per spoor.

Alternatief vervoer

Indieners vinden dat meer gebruik moet worden gemaakt van het spoor, de Betuwelijn en de waterwegen voor goederenvervoer en dat dit moet worden gestimuleerd. Meer specifieke opmerkingen zijn:

- Ook personen kunnen met openbaar watertransport vervoerd worden naar hun werk;
- De Betuwelijn moet beter benut worden, de investering staat niet in verhouding tot het gebruik;
- Het ladingaanbod uit Europoort inclusief Maasvlakte 2, moet volgens afspraak voornamelijk over het water en per trein worden vervoerd;
- Er moet meer en intensiever gebruik worden gemaakt van vervoer per binnenschip via de Rijn-Donau verbinding die er al vanaf de 70er jaren ligt en waarvan weinig gebruik wordt gemaakt. Ook kan er gebruik worden gemaakt van het spoor, de Beneluxlijn en de IJzeren Rijn vanaf Antwerpen naar Duisburg;
- Investerings in andere vervoersmodaliteiten verdienen de voorkeur, zelfs als de initiële kosten-batenverhouding hiervoor slechter uitvalt.

Reactie

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. Spoorinvesteringen zijn daarbij niet als kansrijk naar voren gekomen. De dichtheid van arbeidsplaatsen (per km²) is zo laag in de haven dat een rail-gebonden 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. Het goederenverkeer van en naar de Maasvlakte verloopt voor 65% via het spoor, de binnenvaart en pijpleidingen en hooguit voor 35% via de weg.

A24

Indieners voorzien dat het niet zal blijven bij de aanleg van de Blankenburgtunnel maar dat de A20 zal worden aangesloten op de verlengde A4 dwars door de Broekpolder. Ten koste van het allerlaatste stuk groen. De schade wordt dan nog groter.

- Anders gaat iedereen weer de sluiproute over Maasland en Schipluiden nemen.
- De volgende stap naar een nieuwe rondweg rond Rotterdam.
- Daarna wordt de A4 met de A13 verbonden.

Reactie

Uit de verkeerskundige studie, behorende bij de Ontwerp-Rijksstructuurvisie is gebleken dat de realisatie van een A24 (verbinding tussen de Blankenburgverbinding en de A13) niet doelmatig is voor het oplossen van de regionale verkeersproblematiek. Daarbij leidt een dergelijke verbinding tot meer druk op de A13 bij Overschie. Dit is een ongewenst effect. Dit is voor het project NWO een gegeven waar in de vormgeving vanuit wordt gegaan. Dit betekent bijvoorbeeld dat bij het ontwerpen van het knooppunt Blankenburg verbinding - A20 geen rekening wordt gehouden met een toekomstige A24.

Beneluxtunnel extra tunnelbuis

Indieners stellen voor de extra tunnelbuis van de Beneluxtunnel in te zetten als Tidal flow (twee richtingen, afhankelijk van verkeersbehoefte).

- Er is een mogelijkheid om de Beneluxtunnel uit te breiden. Daarvoor zal een deel van de Shell raffinaderijen (tijdelijk) en een aantal bedrijven moeten wijken. De Maasvlakte 2 zou een uitwijkmogelijkheid kunnen bieden. De multinationals die vele miljarden verdienen, kunnen daar ook in investeren. Voor hun eigen belang kunnen ze ook naar elders vertrekken; geen goedkope optie. Een goed argument is ook de veiligheid van de dichtbevolkte omgeving. Het Botlekgebied zou op termijn voor een deel verplaatst moeten worden naar de Maasvlakte 2 om plaats te maken voor minder gevaarlijke industrie dicht bij drukke woonkernen.
- Het is een zot idee om 2,2 km naast de Beneluxtunnel, waar nog één ongebruikte tunnelbuis in ligt, de Blankenburgtunnel neer te leggen.
- Gebruik de tunnelbuis desnoods exclusief voor vrachtverkeer. Daar heeft niemand er last van en wordt het economisch belang gediend zonder dat de leefomstandigheden van tienduizenden mensen worden verziekt.

Reactie

De mogelijkheden die er zijn om de wisselstrook als volwaardige strook in te zetten leiden niet tot een oplossing voor de capaciteitsproblemen op de Beneluxcorridor. Het doortrekken van de wisselstrook tot voorbij het Beneluxplein en het Kethelplein zou inderdaad meer capaciteit toevoegen, maar onvoldoende om de problemen in de Beneluxcorridor op te lossen. Bovendien is deze doortrekking technisch niet realistisch.

Met de NWO wordt niet alleen de capaciteitsproblemen op de Beneluxcorridor aangepakt, maar wordt ook bijgedragen aan een betere ontsluiting van het Haven Industrieel Complex, de Greenport Westland en wordt de verdere ontwikkeling van de A4 corridor als vitale bereikbaarheidsas van de Zuidvleugel ondersteund.

Technisch ontwerp

Indieners maken opmerkingen bij het technisch ontwerp:

- De op- en afritten voor de Blankenburgtunnel voldoen niet aan de richtlijnen m.b.t. de lengte van de in- en uitvoegstroken. Dit in tegenstelling tot het ontwerp voor de Oranjetunnel.
- Het weghalen van op- en afritten vraagt veel extra tijd en dus geld.
- Er worden te weinig inpassingsmaatregelen genomen.
- Onlangs is langs de Azo in Vlaardingen een geluidsschermbouwwerk geplaatst om de bewoners te ontlasten. Dit scherm zal moeten worden gesloopt, want de weg zal moeten worden verbreed om de verkeersstroom te kunnen verwerken.

Reactie

In het vervolgproces (planuitwerkingsfase) zal een nadere detaillering van het wegontwerp en van de vormgeving en inpassing van de Blankenburgverbinding plaats vinden. Daarbij zijn de wettelijke eisen aan inpassing maatgevend en worden de regels en richtlijnen die gelden voor het wegontwerp gevolgd. Dit geldt ook voor de op- en afritten. De precieze locatie van de verbrede Azo ter hoogte van Vlaardingen wordt nader bepaald in het vervolgproces (planuitwerkingsfase). Het wegontwerp en de eventuele extra geluidmaatregelen zullen ter zijner tijd met de gemeente Vlaardingen worden besproken.

Extra tunnel onder Rietputten

Indiener vindt een weg door de Rietlandenputten een onacceptabele aanslag op het landschap en verzoekt deze te ondertunnelen.

Reactie

De door indiener beoogde ondertunneling is om technische redenen niet mogelijk. Omdat aantasting van de Rietputten helaas niet kan worden voorkomen, zullen de negatieve gevolgen van de ingreep zo goed mogelijk worden gemitigeerd. De resterende effecten, waaronder het areaalverlies, zullen worden gecompenseerd.

Landtunnel uitbreiden onder maaiveld

Indieners willen dat, als de tunnel er toch moet komen, de tunnelbak (tussen het spoor tot in de rietkraag) zakt tot onder maaiveld niveau, zodat er geen talud van 2 meter boven het maaiveld zichtbaar is in het landschap. De 2 meter hoge overkapping in de Zuidbuurt is een aanslag op het eeuwenoude gebied en tast het open weidelandschap aan. Voor de beleving van het landschap en voor het in standhouden van de waterstructuur (hetgeen de

bedoeling is), is een diepere ligging van de landtunnel vereist. Het dure tunneldak kan worden vervangen door gras, zoals het nu ook al is.

Indieners vinden dat, als er een weg moet komen, dit dan een ondergrondse weg moet zijn waarvan de bovenkant van de tunnel geheel onder het maaiveld moet liggen. Daarbij vragen zij om:

- een geboorde tunnel vanaf de Azo en ook onder het natuurgebied de Rietputten door;
- uitlaatgassen op te vangen of minimaal het plaatsen van een roetfilter;
- ter plaatse een kanteldijk aan te leggen om bij een calamiteit overstroming van de polder te voorkomen. Is het niet mogelijk om met de nieuwe inzichten in 'meerlaagsveiligheid' in plaats van een kanteldijk op volledige hoogte te kiezen voor bijvoorbeeld het dijklichaam van de Azo als een aanvullende noodkering. Dan worden aan het eind van de tunnel ten noorden van de Zuidbuurt aan weerszijden van de bovengrondse wegen waterkeringen aangelegd, die samen met de (eventueel iets verhoogde) Azo een extra 'dijkring' vormen. Deze waterkeringen vervullen daar tevens een geluidwerende functie. Met deze oplossing wordt geen 100% veiligheidsgarantie ingebouwd, maar met enkele aanvullende maatregelen voor extreme omstandigheden, zou wellicht toch een aanvaardbaar risicoprofiel kunnen worden bereikt;
- voor de beleving van het landschap en voor het in standhouden van de waterstructuur (hetgeen de bedoeling is), is een diepere ligging van de landtunnel vereist;
- een tunnel die 300 meter doorloopt ten noorden van de Zuidbuurt met handhaving van de voorgestelde aansluitingen op de Azo als onderdoorgangen ('dive under').

Reactie

Het tracé wordt zorgvuldig ingepast met respect voor de omgeving. Het tracé wordt daarom volgens het voorkeursalternatief gedeeltelijk verdiept aangelegd. Door de verdiepte ligging en de overkapping zal de openheid van het landschap minder worden aangetast. Wel zal de landtunnel als een glooiing in het landschap zichtbaar zijn. In de volgende fase (planuitwerkingsfase) wordt de voorkeursvariant nader uitgewerkt. Daarbij wordt onderzocht of, binnen het beschikbare budget, de inpassing verder geoptimaliseerd kan worden. Ook de hoogteligging zal daarbij nader worden onderzocht. Deze zienswijzen worden hierbij betrokken.

Waterhuishouding

Indiener vindt dat de waterhuishouding door de aanleg van de tunnel en toevoertracés bovenmatig wordt verstoord.

Reactie

Alle waterhuishoudkundige effecten van de Blankenburgverbinding zullen worden uitgewerkt in de planuitwerkingsfase. Indien door een toename van verhard oppervlakte negatieve effecten ontstaan op het

waterhuishoudingssysteem, zullen deze meegenomen worden in de watercompensatieopgave. Het Tracébesluit voor de Blankenburgverbinding zal moeten voldoen aan de watertoets van de betrokken waterschappen en Rijkswaterstaat.

Alternatieven beter onderzoeken

Indieners vinden dat alternatieven en/of andere locaties, die minder schade aan het landschap en de leefomgeving berokkenen, beter moeten worden onderzocht.

Reactie

De keuze van de minister voor de variant Blankenburgverbinding is gebaseerd op een afweging van alle relevante belangen. Naast de belangen van landschap en leefomgeving zijn dat onder meer ook de belangen van de verkeersafwikkeling, de effecten op het verkeersnetwerk, en de kosten en de baten. De belangen van landschap en leefomgeving zijn daarin volwaardig meegewogen. Uit de beoordeling van de alternatieven in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie deel 2 blijkt dat de Oranjeverbinding geen reëel alternatief is voor het gekozen tracé, aangezien dit alternatief geen afdoende oplossing biedt voor de zich aandienende verkeersproblematiek op de ruit rond Rotterdam, en de Beneluxcorridor in het bijzonder.

Oranjeverbinding

Indieners vinden -als er een tunnel nodig is- de Oranjetunnel een beter alternatief.

- De Oranjetunnel ontsluit de Maasvlakte beter, omdat deze halverwege de Europoort een ontsluiting geeft en het verkeer meer spreidt. Er ontstaan echt twee toegangswegen via de A15 en via de A20;
- De Oranjetunnel geeft minder schade aan natuur en landschap en is gepland op een afstand van 8 km van de Blankenburgtunnel. De Blankenburgtunnel ligt zeer dichtbij de Beneluxtunnel. Drie verbindingstunnels op zo'n korte afstand van elkaar is ook niet nodig;
- De Blankenburgtunnel heeft geen nut voor het verkeer dat vanaf Den Haag naar de Maasvlakte gaat. Het verkeer moet dan 2 x 12 km omrijden door de Blankenburgtunnel. Dat geeft onnodig filedruk, jaagt bedrijven op extra kosten (benzinegeld, extra tijd) en het levert ook nog eens extra luchtverontreiniging op;
- Het Westland heeft meer aan een Oranjetunnel. Deze biedt meer (economische) mogelijkheden dan de Blankenburgtunnel door de verbinding van gemeente Westland met het westelijke Rotterdams Havengebied, wat extra werkgelegenheid biedt voor de regio Westland; mogelijkheden voor nieuwe initiatieven vanuit de agrarische sector met het havengebied en een snelle noordelijke verbinding;
- De Oranjetunnel is een betere verbinding tussen de Maasvlakte en Den Haag en het noorden en ontlast de Beneluxtunnel, de Rotterdamse Ruit en A15;

- Bij de Blankenburgtunnel moet er zeer veel geld worden gespendeerd aan het weer op peil brengen van natuur en landschap. De Oranjetunnel is minder belastend voor de natuur;
- De Blankenburgtunnel geeft 10 jaar een enorme bouwput in een natuurgebied;
- De Oranjetunnel biedt een betere en duurzamere oplossing. Zie ook het advies van de Commissie van Rijksadviseurs en de Rijksbouwmeester;
- De Oranjetunnel is uit logistiek oogpunt beter;
- De aanleg van een snelweg zorgt voor uitbreiding van kantoorpanden en industriële zones. In Midden-Delfland is dit ongewenst. Het Oranjetunneltracé ligt in een geïndustrialiseerd, op opslag en expeditie gericht, gebied. Daar heeft men meteen baat bij de nieuwe weg;
- Beter is een tunnel veel westelijker die, langs De Lier (bijvoorbeeld) kan gaan aansluiten op de A4/E19;
- De Oranjetunnel biedt een filevrije toegangspoort naar de Zuid-Hollandse eilanden.

Reactie

De Oranjeverbinding is als kansrijk alternatief betrokken in het onderzoek naar een Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Uit de verkeersstudie (Deelrapport D) blijkt dat de Blankenburgverbinding verkeerskundig beter functioneert dan de Oranjeverbinding. In de totaalfweging op doelbereik scoort de Blankenburgverbinding beter.

Oranjeverbinding en Veilingroute

Indieners geven aan dat als er een tunnel moet komen de Oranjetunnel in combinatie met de Veilingroute een beter alternatief is om verkeer van het noorden helemaal buiten Rotterdam om naar het zuiden te leiden. Dit biedt een perfecte oplossing voor het Westland en Den Haag-West in één keer. Tegelijkertijd is het een mooie alternatieve route voor de A13 om, naast het nieuwe stukje A4, ook via deze route op de A20 te kunnen komen. De mainport Europoort-Maasvlakte wordt minder afhankelijk van één enkele achterlandverbinding, de A15. Ook de Zuid-Hollandse eilanden krijgen met de Oranjetunnel een directere verbinding met het Westland, Den Haag en Amsterdam.

Reactie

Een van de bereikbaarheidsdoelstellingen in het Plan-MER is de bereikbaarheid van Greenport Westland. Conclusie is dat in beide alternatieven de bereikbaarheid van het Westland verbeterd wordt (blz. 89 Verkeersnota, Bijlage D van het Plan-MER NWO). Voor het wegennet in Westland zelf is aangegeven dat een Blankenburgverbinding een marginale invloed heeft op de wegen in het Westland, terwijl bij de aanleg van een Oranjeverbinding het verkeer toeneemt op de Veilingroute en de N223. Het uitgebreid in beeld brengen van de knelpunten op het Westlandse wegennet is voor deze fase van het project niet nodig en primair een verantwoordelijkheid van de regionale en lokale overheden.

Oranjeverbinding veiligheid

Indiëners vinden dat de Oranjetunnel meer veiligheid biedt in geval van calamiteiten bij de chemische industrie. Bij een calamiteit nu of in de toekomst zal bij een Blankenburgverbinding al het verkeer aan de 'Rotterdamse kant' blijven. Door een ontsluiting met de Oranjeverbinding, die veel westelijker ligt, zal het verkeer zich veel sneller kunnen verdelen (richting de A15 en A20 of de veerpont van Rozenburg naar Maassluis). Vanuit de westelijke kant kan sneller hulp worden geboden. De Oranjetunnel spaart bovendien het historische natuur- en recreatiegebied Midden-Delfland.

Reactie

Een extra vluchtroute voor Voorne-Putten is geen doelstelling van het project Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Een extra oeververbinding biedt wel meer mogelijkheden voor evacuatie bij een calamiteit. Zowel de Oranjeverbinding als de Blankenburgverbinding verbeteren de bestaande situatie, de mate waarin hangt af van de locatie van de evacuatie. Voor de bestrijding van calamiteiten op de Maasvlakte zijn voldoende faciliteiten beschikbaar.

Oranjeverbinding: het volgende project

Indiëner vindt het de hoogste tijd dat de almachtige bouw- en havenlobby's niet meer de dienst uitmaken in het mooie Midden-Delflandgebied. Hij vreest dat de messen al worden geslepen voor het volgende project: de Oranjetunnel. Wat een verspilling in alle opzichten! Verplaatsen de files zich alleen naar de A15 (bij Spijkenisse staan er 's morgens files) bij aanleg van de Blankenburgtunnel en blijkt dan dat de Oranjetunnel ook moet worden aangelegd?

Reactie

De Oranjeverbinding is als kansrijk alternatief betrokken in het onderzoek naar een Nieuwe Westelijke Oeververbinding. In de totaalafweging op doelbereik scoort de Blankenburgverbinding beter. Er zijn geen Rijksplannen voor nog een nieuwe oeververbinding.

Oranjeverbinding onderzoeken

Indiëners merken bij het onderzoek naar de Oranjeverbinding het volgende op:

- Bij het vaststellen van de keuze voor het tracé van de NWO, is geen rekening gehouden met het feit dat de Oranjetunnel-variant een heel andere werking heeft dan de Blankenburgtunnel-variant;
- Jaren terug zijn studies van het Blankenburgtracé vergeleken met het Oranjetunneltracé (zie het Financieel Dagblad). Daarbij bleek de Oranjetunnelvariant verreweg het beste te zijn. Alleen al wat betreft de verkeerstechnische kant. De (uitkomsten uit deze) rapporten zijn consequent genegeerd, zoals indiëner begrepen heeft uit uitlatingen van oud-minister P. Winsemius in genoemde krant. Met de tot dusverre genegeerde onderzoeksfeiten moet nu voluit rekening worden gehouden, omdat deze nog steeds geldig zijn. Dit is een reden temeer om de Blankenburgtunnel niet aan te leggen;

- Wat is uw verweer wat betreft de huidige stand van zaken in verkeersgroei en stagnatie in de Beneluxtunnel en waarom is de bouw van de Blankenburgtunnel op dit moment nog steeds relevant terwijl er geen goede reden is om de Oranjetunnel niet aan te leggen;
- De onderzoeken naar de ideale verkeerssituatie in de regio zijn onvolledig uitgevoerd. Bij de beoordeling van de aanleg van de Oranjetunnel is een toekomstige aansluiting op de verbeterde veiligroute onvoldoende meegenomen.

Reactie

De Oranjeverbinding is als kansrijk alternatief betrokken in het onderzoek naar een Nieuwe Westelijke Oeververbinding. In de totaalafweging op doelbereik scoort de Blankenburgtunnel beter.

Blankenburgverbinding, variant Krabbeplass-West

Als de Blankenburgverbinding toch wordt aangelegd, dan berokkent de variant Krabbeplass-West aan het gebied de minste schade, mits de overlast van de weg verder wordt beperkt.

Reactie

De Minister neemt kennis van de ingediende zienswijze.

Alternatief/minder schadelijk

Indiëners vinden dat er gezocht moet worden naar alternatieven die minder schadelijk zijn en die wel rekening houden met de natuur en cultuurgood. Zonder behoorlijke motivering mogen alternatieven niet van tafel worden geveegd. In eerdere pleidooien van verschillende natuurorganisaties is een ruime keuze aan alternatieven aangegeven. Zoek naar alternatieven (die minder kosten).

Reactie

Er is een brede participatie geweest in een intensief traject met zowel burgers als andere belanghebbenden zoals regionale overheden, in de omgeving van beide alternatieven. De participatiebijeenkomsten 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 kansrijke varianten van een NWO.

Inspraak

Indiëners waren teleurgesteld over de werkwijze van de overheid bij de inspraaktraject. Vooringenomen rapporten met weinig objectieve studies en rammelende cijfers waardoor de uitkomst van te voren al vast staat. Op informatieavonden werd alleen over de Blankenburgverbinding gesproken. Op de zogeheten 'meedenksessies' werd al snel duidelijk dat het een farce is om echte participatie te pretenderen. Het feit dat de mening van het overgrote en overweldigende

merendeel van de directe bewoners en gebruikers van het betreffende gebied zo gemakkelijk opzij wordt gelegd is een schandvlek voor de democratie. De bevolking, omwonenden en belanghebbenden worden niet werkelijk gehoord.

Met het besluit wordt geen rekening gehouden met de inwoners van de plaatsen rondom dit gebied. Minister en Tweede Kamer: neem de kiezers serieus. De geloofwaardigheid van de overheid loopt opnieuw een deuk op: waarom wordt niet op zoveel gefundeerde weerstand gereageerd? De overheid moet zich aanpassen aan de vraag van haar burgers en moet peilen of er wel een meerderheid achter het besluit staat. De regering heeft het over draagvlak en acceptatie, maar in deze kwestie wordt hier geheel aan voorbijgegaan; aan de reacties uit de samenleving wordt voorbijgegaan.

Er is niet met open vizier naar de problemen van deze regio gekeken, maar gepreoccupeerd vastgesteld dat er een Blankenburgverbinding moet komen om de fileproblemen op te lossen voor de korte termijn zonder een echt waardevolle, toekomstgerichte visie aan de dag te leggen. Op informatievonden werd het gevoel gegeven dat de beslissing is genomen, er is geen sprake van een echte en onafhankelijke afweging. De bewindslieden en ambtenaren laten zich meestal niets gelegen liggen aan (groepen) burgers en drammen hun eigen zienswijze (zin) door. Een indiener hoopt dat er veel mensen blijven demonstreren. Openheid van zaken is zo simpel, dat is ieders recht, al is het soms wel even slikken maar misschien kan je dan vervolgens met elkaar tot een oplossing komen. Er wordt voorbij gegaan aan de wens van vele mensen om dit stuk natuur met rust te laten, getuige de ruim 33.000 handtekeningen en de 13.000 duimen omlaag. Onderzoek wat de mensen willen. Laat de mensen die in de omgeving wonen een oplossing zoeken. Gegronde tegenargumenten van alle natuurorganisaties worden door de politiek rücksichtslos ter zijde geschoven.

Reactie

De minister vindt het erg belangrijk om een houdbaar besluit te nemen met draagvlak. Er is een brede participatie geweest in een intensief traject met zowel burgers als andere belanghebbenden (zoals regionale overheden) in de omgeving van beide alternatieven. De regionale bestuurders hebben aan de Minister een advies uitgebracht over de keuze voor een NWO. De Minister heeft dit advies in haar afweging betrokken. De minister betreurt het dat sommige indianers de participatiebijeenkomsten als negatief hebben ervaren. Deze bijeenkomsten hebben wel degelijk bijgedragen aan het completeren van de inventarisatie van gebiedswaarden en het verduidelijken van beleving van de ruimtelijke kwaliteit van de tracé-gebieden. Dankzij de participatiebijeenkomsten is een breed palet van ideeën ontwikkeld, die hebben bijgedragen aan de uiteindelijke keuze voor varianten van een NWO. Op de participatiebijeenkomsten is over alle varianten van zowel Oranjeverbinding als de Blankenburgverbinding gesproken. De afweging van alternatieve tracés heeft plaatsgevonden tussen kansrijke alternatieven voor het bereiken van de projectdoelstelling. Daarbij zijn ook de belangen van de mensen die in de omgeving wonen en

de aanwezige natuurwaarden meegewogen. Er zijn geen wetenschappelijke rapporten zomaar terzijde geschoven zoals sommige indianers aangeven. Ook is er geen sprake van dat er al contracten met ontwikkelaars zijn gesloten voor de realisatie van de Blankenburgverbinding zoals door andere indianers wordt gesuggereerd. De minister heeft zich persoonlijk op de hoogte gesteld van de bezwaren die leven bij de bewoners en de meeste betrokken organisaties. De minister herkent zich daarom niet in het beeld dat er sprake was van vooringenomenheid.

Proces

Het besluitproces wordt door diverse indianers aan de orde gesteld.

- *Kortzichtigheid nu kan ernstige gevolgen hebben voor generaties in de toekomst;*
- *Dit voorstel heeft niet het vereiste draagvlak van de betrokken bevolking, slechts van de bewindvoerders en hun financiële adviseurs;*
- *In het politieke systeem kunnen er treinen ontstaan die niet meer te stoppen zijn. Als een plan eenmaal geopperd is door de minister wordt het nagenoeg onmogelijk de trein te stoppen omdat zich daarin de vele mensen en mechanismen bevinden die dit plan beginnen uit te werken, op de rails te zetten, ervoor te lobbyen, kosten te maken. Burgers en instanties zien wel, wat de minister als onderdeel van het systeem niet ziet, het besluit moet worden herroepen. Dat zou van moed getuigen;*
- *Het is van het allergrootste belang dat de politiek rekening houdt met de wensen en belangen van bewoners en daar naar gaat handelen;*
- *De geloofwaardigheid van de politiek wordt steeds verder aangetast door dit soort besluiten (ook de Betuwelijn, HSL enz.). Waarom wordt er niet gekozen voor het goedkopere alternatief? Is dit project soms al uitbesteed aan ontwikkelaars?*
- *De Blankenburgtunnel is een asociaal akkoord. Er moet objectief worden gekeken naar het heden (en de toekomst);*
- *Steeds blijkt dat politici het nooit eens zijn met de visie van deskundigen, tenzij het in hun kraam te pas komt. Indiener wenst dat daar nou eens overheen wordt gestapt en goed wordt nagedacht over de zienswijze van Natuurmonumenten;*
- *Ooit is de beslissing genomen de noordoever van de Waterweg van havenactiviteiten vrij te houden. Zie de tragische geschiedenis van de Rijnpoorthaven. De nieuwe tunnel maakt hier grofinbreuk op. De aanleg wordt met niets ontziend geweld door gevestigde havenbelangen doorgedramd ten koste van de bewoners van de noordoever;*
- *Indiener verbaast zich hoe gemakkelijk alle bezwaren en wetenschappelijke rapporten, die aangeven dat dit geen oplossing is voor de fileproblematiek, terzijde worden geschoven en alleen wordt geluisterd naar de werkgeverslobby;*
- *Al jaren is er geen besluit genomen over dit traject. Het niet nemen van een besluit grijpt de minister nu aan om snel een besluit te nemen. Indiener vindt dat de redenen waarom er al die jaren geen besluit is genomen, volledig aan de minister voorbij gaat;*
- *Indiener vindt het héél bijzonder en ongeloofwaardig dat de Haven*

Rotterdam nu voor een Blankenburgtunnel gaat;

- Een paar jaar geleden wilden ze absoluut de Oranjetunnel want de infrastructuur ligt er al en ze wilden een zo westelijk mogelijke tunnel. Hoe westelijker hoe beter. Zie: <http://bit.ly/vLTiLa>;
- Indiener wil graag vernemen wat er waar is van de hardnekkig aanhoudende informatie als zou de bouw van de Blankenburgtunnel al lang en breed afgesproken zijn met bestuur, bouwbedrijven e.d.;
- Er zouden al contracten zijn getekend, zodat er al geen weg terug meer is;
- Het gebied staat onder grote druk en gemeentebesturen hebben in het IODS en andere lokale projecten zoals de A4 en bovengrondse Hoogspanningskabels aangetoond, niet daadkrachtig en kundig te zijn. Provincie en Rijksoverheid maken misbruik van deze situatie. Het is bestuurlijk laakbaar als de Blankenburgtunnel wordt gerealiseerd.

Reactie

De Minister vindt het erg belangrijk om een houdbaar besluit te nemen met draagvlak. Er is een brede participatie geweest in een intensief traject met zowel burgers als andere belanghebbenden (zoals regionale overheden) in de omgeving van beide alternatieven. De afweging van alternatieve tracés heeft plaatsgevonden tussen kansrijke alternatieven voor het bereiken van de projectdoelstelling. De regionale bestuurders hebben aan de minister een advies uitgebracht over de keuze voor een NWO. De minister heeft dit advies in haar afweging betrokken.

Kosten

Indieners verwachten/hopen niet dat in dit project, net als in andere grote projecten (Betuwelijn, HSL), de begroting wordt overschreden en/of ze stellen vraagtekens bij het rendement van de investering. Ze merken daarbij op:

- Aangezien er geen nulmeting is geweest, zal er geen juiste vergelijking zijn;
- Het economische rendement zal net weer wat lager zijn dan de 'rooskleurige berekeningen';
- Wanneer natuurcompensatie serieus wordt genomen, gaan de kosten drastisch omhoog. Door geringer verkeersaanbod, is de opbrengst voor het verkeer veel lager dan gepland. Hier dreigt een visuele cirkel: naarmate het tekort groter is moet het toltarief omhoog, waardoor er minder aanbod komt etc. Dit resulteert in een onverantwoorde uitgave;
- Betaalt deze investering van overheidsgeld zich op de lange termijn wel uit, aangezien dit geld ook op andere wellicht rendabelere manieren kan worden besteed. Economie draait immers om een optimale besteding van schaarse, alternatief aanwendbare middelen;
- De investering van ongeveer één miljard euro staat niet in verhouding tot de te verwachten opbrengsten. Bezie de investering kritisch en overweeg een economisch meer rendabele en ook natuur- en milieuvriendelijkere variant.

Reactie

Rijksbijdrage aan dit project is €900 miljoen. Daarnaast wordt een deel van het project bekostigd met tolopbrengsten (€300 miljoen), prijspeil 2011. Binnen dit budget dient de Blankenburgverbinding gerealiseerd te worden.

Tol

Indieners zijn van mening dat tolheffing voor de Blankenburgverbinding het gebruik negatief beïnvloedt:

- Niemand zit te wachten op tolheffing noch het vrachtverkeer noch dagelijkse rijders; Iedereen gaat dan weer door de gratis en dichtbij gelegen Beneluxtunnel;
- Door de tolheffing zal het sluipverkeer door Maasland blijven bestaan.

Reactie

Conform de huidige wetgeving is de tolbijdrage bestemd voor de bekostiging van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding. De toltarieven worden ter zijner tijd formeel vastgesteld in het Betaalpuntbesluit. In de Verkenningsfase is het effect van tolheffing als gevoeligheidsanalyse meegenomen. In de vervolgfase (planuitwerking) worden de effecten met tol nader in beeld gebracht.

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienm

Oktober 2013