



Tracébesluit / MER Blankenburgverbinding

Nota van Antwoord Zienswijzen

Bijlage J

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.





Nota van Antwoord

Blankenburgverbinding

Beantwoording ontvangen reacties Ontwerp Tracébesluit en ProjectMER

Datum	maart 2016
Status	definitief

Colofon

Uitgegeven door	Projectorganisatie Blankenburgverbinding
Datum	maart 2016
Status	definitief
Versienummer	-

Inhoud

1	Inleiding—8
1.1	Wat kunt u van deze nota verwachten?—8
1.2	Waar vindt u het antwoord op uw vraag?—8
2	Veel gestelde vragen en opmerkingen—9
2.1	Nut en noodzaak—9
2.2	Tol—10
2.3	Keuze voor de Blankenburgverbinding—11
2.4	Natuurwaarden—12
2.5	Landschap—14
2.6	Bouwmethode—15
2.7	Kanteldijk—15
2.8	Recreatieve functies—16
2.9	Fietsverbinding—18
2.10	Luchtkwaliteit / Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit—18
2.11	Alternatieven voor de Blankenburgverbinding—20
2.12	Grondwaterstandseffecten—21
2.13	Bouwkundige inspecties/(nul)metingen—22
2.14	Saldo 0 / Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding—22
3	Individuele beantwoording—24
3.1	Zienswijze 1—24
3.2	Zienswijze 2—25
3.3	Zienswijze 3—26
3.4	Zienswijze 4—27
3.5	Zienswijze 5—29
3.6	Zienswijze 6, FC Blankenburg—30
3.7	Zienswijze 7—31
3.8	Zienswijze 8—31
3.9	Zienswijze 9—32
3.10	Zienswijze 10—33
3.11	Zienswijze 11—33
3.12	Zienswijze 12—34
3.13	Zienswijze 13—35
3.14	Zienswijze 14, Vogel- Vleermuis- en Vlinderwerkgroep Noordrand—42
3.15	Zienswijze 15—44
3.16	Zienswijze 16, TLN—47
3.17	Zienswijze 17—51
3.18	Zienswijze 18—52
3.19	Zienswijze 19—54
3.20	Zienswijze 20—56
3.21	Zienswijze 21—57
3.22	Zienswijze 22, Provincie Zuid-Holland—58
3.23	Zienswijze 23, Regiegroep Voorne-Putten—64
3.24	Zienswijze 24, VVH Woonpark Boonervliet—65
3.25	Zienswijze 25, BP—69
3.26	Zienswijze 26, Fietzersbond Vlaardingen—71
3.27	Zienswijze 27—72

- 3.28 Zienswijze 28—73
- 3.29 Zienswijze 29, gemeente Midden-Delfland, College van Burgemeesters en Wethouders—74
- 3.30 Zienswijze 30—89
- 3.31 Zienswijze 31, Midden-Delfland BV—91
- 3.32 Zienswijze 32, gemeente Vlaardingen, College van Burgemeesters en Wethouders—92
- 3.33 Zienswijze 33—134
- 3.34 Zienswijze 34, TOTAL Nederland N.V.—137
- 3.35 Zienswijze 35—139
- 3.36 Zienswijze 36—140
- 3.37 Zienswijze 37—141
- 3.38 Zienswijze 38, gemeente Maassluis, College van Burgemeesters en Wethouders—142
- 3.39 Zienswijze 39—148
- 3.40 Zienswijze 40, Havenbedrijf Rotterdam—166
- 3.41 Zienswijze 41—173
- 3.42 Zienswijze 42—175
- 3.43 Zienswijze 43—176
- 3.44 Zienswijze 44, ANWB—178
- 3.45 Zienswijze 45—179
- 3.46 Zienswijze 46, Deltalinqs—179
- 3.47 Zienswijze 47—182
- 3.48 Zienswijze 48—184
- 3.49 Zienswijze 49 VV2000—187
- 3.50 Zienswijze 50, Staatsbosbeheer—190
- 3.51 Zienswijze 51—192
- 3.52 Zienswijze 52—194
- 3.53 Zienswijze 53—197
- 3.54 Zienswijze 54, Hoogheemraadschap van Delfland—201
- 3.55 Zienswijze 55, Lyondell Basell Industries N.V. en Lyondeel Chemie Nederland B.V.—210
- 3.56 Zienswijze 56—212
- 3.57 Zienswijze 57, Recreatieschap Midden-Delfland—223
- 3.58 Zienswijze 58—236
- 3.59 Zienswijze 59, Natuur en Milieu Federatie, Natuurmonumenten, Actiecomité Blankenburgverbinding Nee, Stichting Groeiend Verzet, Midden-Delfland Vereniging, KNNV Afdeling Delfland, KNNV Afdeling Waterweg-Noord, Vereniging van Huiseigenaren 'Woonpark Boonervliet',—236
- 3.60 Zienswijze 1982 C.RO Ports Nederland—236

- 4 Campagne Natuurmonumenten—238**
- 4.1 Zienswijze 60—238
- 4.1 Aanvullingen op de standaard zienswijze—242

1 Inleiding

Voor u ligt de Nota van Antwoord op de ontvangen reacties op het Ontwerp Tracébesluit en ProjectMER Blankenburgverbinding. Gedurende de periode van 2 oktober tot en met 11 november 2015 hebben het Ontwerp Tracébesluit en ProjectMER overeenkomstig de Algemene wet bestuursrecht ter inzage gelegen. Op 7 en 13 oktober 2015 hebben informatiebijeenkomsten plaatsgevonden om eenieder in de gelegenheid te stellen zich nader te laten informeren over het Ontwerp Tracébesluit en ProjectMER.

Gedurende de periode van 2 oktober tot en met 11 november 2015 kon worden gereageerd op de inhoud van het Ontwerp Tracébesluit en ProjectMER. In totaal zijn 1981 zienswijzen ingediend, waaronder 1921 standaardreacties van Natuurmonumenten en 60 individueel ingediende zienswijzen. Van de 60 individueel ingediende zienswijzen zijn er 37 afkomstig van particulieren, 10 van belangenorganisaties, 7 van bedrijven en 6 van regionale of lokale overheden.

1.1 Wat kunt u van deze nota verwachten?

In voorliggende Nota van Antwoord geeft de minister van Infrastructuur en Milieu antwoord op de zienswijzen. Deze nota wordt tegelijkertijd met het Tracébesluit Blankenburgverbinding ter inzage gelegd. Waar zienswijzen hebben geleid tot wijzigingen is dat in de Nota van Antwoord aangegeven. Ook zijn deze wijzigingen opgenomen in de Toelichting behorend bij het Tracébesluit.

1.2 Waar vindt u het antwoord op uw vraag?

Tijdens de termijn van de terinzagelegging van het Ontwerp Tracébesluit en ProjectMER zijn vele zienswijzen ontvangen. Iedere zienswijze heeft van de directie Participatie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu een uniek nummer gekregen.

Aangezien het voorkomt dat veel zienswijzen qua inhoud gelijkloend zijn of een algemener karakter hebben, is ervoor gekozen deze onder te brengen in een meer algemeen deel van de beantwoording dat u in hoofdstuk 2 kunt vinden. U moet dan bijvoorbeeld denken aan reacties met betrekking tot nut en noodzaak van de Blankenburgverbinding. Dit geldt ook voor het merendeel van de 1921 standaardreacties van Natuurmonumenten. Een aantal is wat specifiek van aard en worden apart beantwoord. Welke onderwerpen dit zijn wordt in paragraaf 4.1 toegelicht. De overige zienswijzen zijn zoveel mogelijk individueel beantwoord (hoofdstuk 3). Hierbij correspondeert het nummer verkregen van de directie Participatie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu met het nummer in de paragraaftitel.

2 Veel gestelde vragen en opmerkingen

2.1 Nut en noodzaak

Veel insprekers zijn van mening dat nut en noodzaak van de Blankenburgverbinding onvoldoende is aangetoond dan wel dat de aanleg ervan geen enkel knelpunt oplost. Enkele insprekers geven aan dat het verkeer sinds 2005 niet meer toeneemt. Ook is men van mening dat eerst moet worden gekeken naar het effect van de A4 Delft – Schiedam.

Reactie

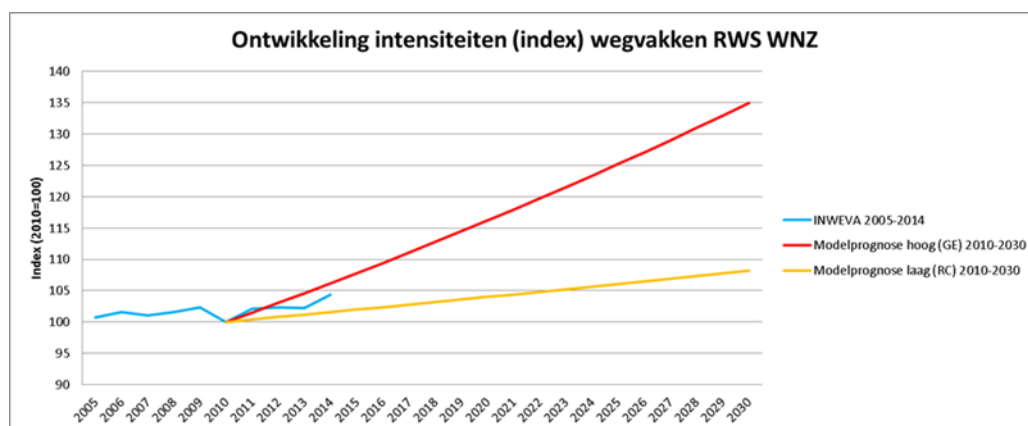
Bij het opstellen van het (Ontwerp) Tracébesluit is uitgegaan van de meest actuele gegevens. De gehanteerde uitgangspunten en gegevens zijn nader toegelicht in het Effectrapport Verkeer. Voor het genereren van de verkeersgegevens is ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit gebruik gemaakt van de op dat moment meest actuele versie van het Nederlands Regionaal Model (het NRM 2014). Dit verkeersmodel heeft ook ten grondslag gelegen aan de overige onderzoeken, zoals het akoestisch onderzoek.

Op grond van het NRM 2014 is opnieuw gekeken naar de probleemanalyse en is de conclusie nog steeds dat streefwaarden op het gebied van reistijden op diverse trajecten niet worden gehaald. Op de wegvakken waar nu al sprake is van hoge I/C-verhoudingen neemt dit in 2030 alleen maar toe. In 2030 doen problemen zich vooral voor op de A4 Beneluxcorridor (Beneluxtunnel) en de A20. De bereikbaarheid van de regio en haven blijft onder druk staan en in het geval van calamiteiten zijn er onvoldoende alternatieven voor een vlotte afwikkeling van het verkeer.

Ten aanzien van de prognoses gaat het NRM 2014 uit van het GE-scenario. Naar het oordeel van sommige insprekers zou dit geen representatief scenario zijn dan wel zou sprake zijn van het stagneren van de groei. Recente tellingen (2014) laten echter zien dat nog steeds sprake is van een aanzienlijke groei (met op de Beneluxcorridor groeipercentages van circa 1,5% per jaar), waarbij op een aantal wegvakken de RC-prognoses voor 2030 nu al zijn gehaald dan wel dicht worden genaderd.

Mede door de aanleg van spitsstroken en uitbreiding van nieuwe wegen zijn de files tussen 2007 en 2014 weliswaar met 50% afgenomen, maar landelijk neemt het totaal aantal afgelegde kilometers op het rijkswegennet op jaarbasis licht toe. Ook de filezwaarte en de extra reistijd voor alle snelweggebruikers tezamen zijn gestegen (Rijkswaterstaat, 2015) [bron: 2e Publieksrapportage rijkswegennet 2015, RWS].

Als gevolg van het herstel van de economie neemt sinds september 2014 het autoverkeer en ook het goederenvervoer in de Randstad verder toe (zie onderstaande figuur). Door de toegenomen drukte op de weg stijgt het aantal ongevallen, met ook weer files tot gevolg.



De verkeerscijfers zijn derhalve actueel en het GE-scenario is representatief.

Voor meer informatie omtrent nut en noodzaak wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van de Toelichting.

Samenvattend kan worden gesteld dat de Blankenburgverbinding niet alleen de doorstroming op de Beneluxcorridor verbetert, maar ook bijdraagt aan de verdere ontwikkeling van de A4 corridor als vitale bereikbaarheidsas van dit deel van de Randstad. Zo levert de Blankenburgverbinding een belangrijke bijdrage aan het functioneren van hoofdwegennet in en het economisch functioneren van de Rotterdamse regio. Daarbij zorgt een nieuwe oeververbinding in zowel het hoge als lage scenario voor een betere bereikbaarheid van het Haven Industrieel Complex en Greenport Westland. Het hoofdwegennet wordt robuuster en daarmee minder kwetsbaar voor calamiteiten. Hierdoor blijft de Rotterdamse haven ook bij calamiteiten beter bereikbaar en draagt de Blankenburgverbinding bij aan de veiligheid in het gebied.

Tot slot is in de verkeersberekeningen niet alleen rekening gehouden met het effect van de inmiddels in gebruik genomen A4 Delft-Schiedam en de A15 MaVa, maar ook met de nog te realiseren A16 Rotterdam (voorheen A13/A16). Met de openstelling van de A4 tussen Delft en Schiedam is het aantal files op de A13 weliswaar afgenomen, maar na verloop van tijd zal de verkeersdruk toenemen, ook op de A4 Beneluxcorridor, waardoor de noodzaak voor een Blankenburgverbinding blijft bestaan.

2.2 Tol

Veel insprekers zijn van mening dat tol leidt tot minder gebruik van de Blankenburgverbinding en dat derhalve niet wordt voldaan aan de projectdoelstellingen. Verder is het voor veel insprekers niet duidelijk wat er gebeurt in de situatie dat tol komt te vervallen. Wat betekent dit voor de milieueffecten en maatregelen?

Reactie

Insprekers hebben gelijk dat een deel van het verkeer in de situatie met tol kiest voor de bestaande verbindingen. We noemen dit effect de vraaguitval. Met dit effect is in het onderzoek rekening gehouden. De vraaguitval, dus het verkeer dat niet kiest voor gebruik van de Blankenburgtunnel, bedraagt circa 35.000

motorvoertuigen per etmaal. Dit betekent dat er nog altijd ruim 68.000 motorvoertuigen gebruik maken van de nieuwe verbinding. Op de Beneluxverbinding leidt dit voor het zichtjaar 2030 nog steeds tot een afname van de hoeveelheid verkeer van 11%, namelijk van 227.000 naar 202.000 motorvoertuigen per etmaal. Naar oordeel van de minister wordt nog steeds voldaan aan de projectdoelstellingen.

Het wetsvoorstel tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 is op 1 december 2015 aangenomen door de Eerste Kamer en 15 maart jl. is de wet in werking getreden. Op basis van deze wet is het Tolbesluit onderdeel uit van het Tracébesluit. Bij de onderzoeken ten behoeve van het Tracébesluit moet bovendien worden uitgegaan van de situatie dat er tol wordt geheven (artikel 3, tweede lid, Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15).

Indien in de toekomst wordt besloten om de tolheffing te beëindigen, zal een apart Tolbesluit worden vastgesteld. Het beëindigen van de tolheffing heeft effect op de verkeersstromen. Daarom zal bij het besluit tot intrekken of wijzigen van het tolbesluit een beschrijving worden gegeven van de te treffen voorzieningen, gericht op het ongedaan maken, beperken of compenseren van de negatieve gevolgen van de intrekking of wijziging. Een mogelijke voorziening is bijvoorbeeld het plaatsen of aanpassen van geluidschermen. Daarbij is van belang dat op grond van titel 11.2 van de Wet milieubeheer, geluidproductieplafonds gelden die de omgeving beschermen tegen de toename van geluidproductie vanuit de weg. Deze geluidproductieplafonds worden vastgesteld op basis van het Tracébesluit, waarin in deze projecten rekening is gehouden met de tolheffing. Indien deze geluidproductieplafonds worden overschreden door een toename van verkeer als gevolg van de beëindiging van tolheffing, zal een procedure op grond van de Wet milieubeheer moeten worden gevolgd om de geluidproductieplafonds te wijzigen. Daarbij worden verplicht voorzieningen (zoals geluidschermen) overwogen. Indien de verkeerstoename beperkt is, of wanneer de negatieve gevolgen kunnen worden voorkomen door geluidsmaatregelen, hoeft het geluidproductieplafond vanzelfsprekend niet te worden gewijzigd.

2.3 Keuze voor de Blankenburgverbinding

Veel insprekers zijn van mening dat de Oranjeverbinding een beter alternatief is dan de Blankenburgverbinding.

Reactie

De keuze voor de Blankenburgverbinding is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Dit proces en de afweging van de keuze Blankenburgverbinding versus Oranjeverbinding maakte onderdeel uit van de Verkenningsfase die heeft plaatsgevonden in de periode 2008 – 2013. De uitkomst van dit proces en de keuze van de minister, bijgevalen door een meerderheid van de regionale overheden, is beschreven in de Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding.

Beide alternatieven zijn vergeleken op hoeveel verkeer ze verwerken, leefbaarheids- en milieueffecten en kosten/baten. Van grote betekenis in de keuze voor de Blankenburgverbinding is het feit dat deze vanuit verkeerskundig oogpunt beter presteert dan de Oranjeverbinding en zo in hogere mate bijdraagt aan het doel van het project, namelijk het verbeteren van de verkeersknelpunten in de Beneluxtunnel

en het verbeteren van de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven. De Oranjeverbinding doet dit ook, maar in veel mindere mate, waardoor sprake is van een minder renderende oplossing. Naar oordeel van de minister rechtvaardigt dit ook de investering in de Blankenburgverbinding.

De minister is zich ervan bewust dat de Oranjeverbinding voor andere doelstellingen wellicht een goede verbinding is en dat deze ook kan rekenen op draagvlak bij derden. Een meerderheid van de regionale overheden heeft de minister echter geadviseerd te kiezen voor de Blankenburgverbinding, variant Krabbepas-West. Of en hoe sprake is van een toekomstige studie naar een Oranjeverbinding is sterk afhankelijk van de wijze waarop de Rotterdamse haven en de bereikbaarheid daarvan zich ontwikkelen. Op de korte en middellange termijn is hier naar oordeel van de minister echter geen aanleiding voor.

2.4 Natuurwaarden

Veel insprekers maken zich grote zorgen over de aantasting van natuurwaarden in het gebied Midden-Delfland, het laatste stuk groen in de regio.

Reactie

De minister realiseert zich dat met de aanleg van nieuwe wegen sprake is van aantasting van natuurwaarden. De minister draagt echter tevens zorg voor een goede bereikbaarheid van de regio en het oplossen van knelpunten. Dit niet eens zo zeer om economische groei te bevorderen, maar ook uit zorg voor het behoud van de economische positie van de voor Nederland unieke Rotterdamse haven. Hierin moet een goede balans worden gevonden. Voor de inpassing van alle genoemde snelwegen geldt derhalve dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop nadelige effecten gemitigeerd en/of moeten worden gecompenseerd.

Het klopt dat als gevolg van het plan natuurwaarden worden aangetast. Dit is helaas niet te voorkomen. Het betreft dan zowel fysieke aantasting als versnippering en verstoring van natuurwaarden door bijvoorbeeld geluid. Onderdeel van het plan zijn daarom diverse maatregelen om deze effecten te mitigeren en, waar dit niet kan, te compenseren.

In totaal gaat het om circa 11,7 hectare Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen Ecologische Hoofdstructuur) en 5,9 hectare weidevogelgebied dat moet worden gecompenseerd. Omdat natuurcompensatie ontwikkeltijd nodig heeft om volgroeid te raken, is voor de NNN een zogeheten kwaliteitstoeslag opgenomen zodat per saldo meer hectaren nieuwe natuur wordt aangelegd. Het gaat dan om een compensatieopgave van circa 15,7 hectare. Het betreft 14,7 hectare rietmoeras, 0,3 hectare kruiden- en faunarijk grasland, 0,5 hectare vochtig weidevogelgrasland en 0,2 hectare haagbeuken- en essenbos. Deze compensatie is in afstemming met de provincie verdeeld over een drietal locaties. 6 hectare rietmoeras wordt gerealiseerd aansluitend aan de bestaande Rietputten. Buiten de directe omgeving van het project wordt 9,7 hectare NNN gecompenseerd. Dit in de vorm van rietmoeras aansluitend bij het bestaande NNN de Vlietlanden nabij Leidschendam (5,3 hectare) en als kruiden- en faunarijk grasland / vochtig weidevogelgrasland / rietmoeras / haagbeuken- en essenbos nabij Stompwijk (4,4 hectare).

Mocht het zo zijn dat in de directe omgeving van het project geschikte kavels beschikbaar komen waarop de realisatie van dit NNN mogelijk is dan, dan wordt

deze optie in het Tracebesluit opengehouden. Deze situatie kan zich voordoen in het geval er sprake van de realisatie van de waterharmonica¹ (onderdeel van het regionaal Kwaliteitsprogramma). Op deze wijze kunnen mogelijk meer hectaren rietmoeras aansluitend de Rietputten worden gerealiseerd (circa 8 hectare in plaats van 6 hectare).

Voor de compensatie van het weidevogelgebied is het 'Oude land van Strijen' gekozen. Hier is reeds 18 ha. hectare grond in het bezit van het Rijk. In de directe omgeving van de Blankenburgverbinding zijn helaas onvoldoende locaties aanwezig om nieuwe weidevogelgebieden te creëren. Mocht het echter zo zijn dat tijdig nieuwe locaties worden gevonden, dan wordt deze mogelijkheid in het Tracébesluit opengehouden.

Ook ten aanzien van individuele soorten flora en fauna is sprake van aantasting en/of verstoring. In het plan zijn hiervoor diverse mitigerende en compenserende maatregelen getroffen, waardoor deze soorten ook zoveel mogelijk in het gebied zelf behouden kunnen blijven. Een mooi voorbeeld hiervan is de realisatie van tachtig nieuwe nestkasten voor de huismus.

In gevallen kan niet worden uitgesloten dat dieren het slachtoffer worden van passerend verkeer. Op de instandhouding van de soort heeft dit echter geen effect. Daarbij worden verkeersslachtoffers zoveel mogelijk voorkomen door allereerst de verdiepte ligging van de weg zelf (voorzien van een valbescherming) en door bovengrondse of open wegdelen waar nodig te voorzien van kleine zoogdierrasters. Op deze manier wordt aanrijden of vallen zoveel mogelijk voorkomen. Verder wordt de weg in de Rietputten voorzien van hoog opgaand riet dat zo dicht van opbouw is, dat het voorkomt dat overvliegende vogels door passerend verkeer worden geraakt. Door deze opgaande en dichte rietstructuren worden de vogels bij hun oversteek namelijk nog meer de hoogte in gedwongen.

Er is ook uitvoerig onderzoek gedaan naar de effecten van geluid. Het akoestisch effect van de nieuwe weg wordt tot een minimum beperkt. Zo wordt met de aanleg van tweelaags Zeer Open Asfaltbeton (ZOAB) op A20 zelfs bereikt dat de geluidbelasting op de EHS ten noorden van de A20 afneemt. Voor wat betreft het weidevogelgebied ten zuiden van de A20 ligt de geluidbelasting in de autonome ontwikkeling (dus zonder aanleg van de Blankenburgverbinding) al geheel binnen de 47 dB geluidscontour (gemiddelde drempelwaarde voor het berekenen van de geluidsbelasting). Met de aanleg van de Blankenburgverbinding en de bijhorende geluidsmaatregelen neemt dit niet toe. Dit geldt eveneens voor de geluidbelasting op de EHS Gors van Lickebaert. In de Rietputten neemt de geluidsverstoring wel toe. Deze toename wordt gecompenseerd.

Een overzicht van alle mitigerende en compenserende maatregelen is opgenomen in artikelen 10 en 11 van Deel I, Besluittekst. Op grond van al deze mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat, hoewel niet alle natuurwaarden in het gebied zelf worden teruggebracht, de instandhouding van de natuurwaarden en soorten flora en fauna wel voldoende is geborgd.

¹ Onderdeel van het Regionaal kwaliteitsprogramma is een plan om de waterkwaliteit van de surfplas te verbeteren. Om het water te zuiveren tot zwemwaterkwaliteit is de aanleg van een 'waterharmonica' nodig. In dat landschapselement stroomt het water door een lange doorgangsrouten bestaande uit rietmoeras, waardoor de waterkwaliteit sterk verbetert. Afhankelijk van de omvang van de benodigde watervlooienvijvers, die onderdeel zijn van de waterharmonica, kan de compensatie circa 6 tot 8 hectare bedragen.

2.5 Landschap

Uit veel reacties blijkt dat insprekers zich grote zorgen maken over de impact van de weg en vrezen ze dat van het gebied weinig overblijft.

Reactie

De minister begrijpt deze zorg en heeft derhalve met de regionale overheden in het gebied gestreefd naar een weg die zoveel mogelijk wegvalt in het landschap. Hiervoor is een aantal maatregelen genomen. Zo wordt de knoop van de A24 met de A20 onder maaiveld aangelegd (in open bakken) om zo de zichtlijnen in het open gebied te garanderen.

Het tracé is daarnaast bewust gekozen op de overgang van het veenweidegebied en het recreatiegebied de Krabbeplass. Daarbij volgt het tracé ook zoveel mogelijk het lengtepatroon van het historisch slagenlandschap. Alle andere in het kader van de Rijksstructuurvisie onderzochte varianten van de Blankenburgverbinding kenden een veel grotere aantasting van het landschap, soms dwars door de polder, dan wel dwars door het recreatiegebied. Deze varianten zijn ook tot stand gekomen op basis van intensieve werksessies met betrokkenen.

Juist vanwege de landschappelijke waarden van dit stuk van Midden-Delfland (TOP-gebied) is gekozen voor een zo veel mogelijk verdiepte ligging van de weg en wordt de weg over een lengte van 510 meter ter plaatse van de Zuidbuurt in een tunnel onder maaiveld aangelegd. Alleen bij de Maassluisdijk komt de weg boven maaiveld om de waterkering te kruisen. De weg komt hier op dezelfde hoogte te liggen als de bestaande Maassluisdijk om vervolgens weer naar beneden te duiken onder het Scheur door. Het Oeverbos wordt over de tunnel 'getrokken' om zo het recreatiegebied in stand te houden. Om de weg te kunnen kruisen zal het kunstwerk in de Maassluisdijk over de Blankenburgverbinding circa 3 meter hoger komen te liggen. Daar waar de weg niet in een tunnel ligt, wordt de overgang van weg naar omliggend landschap zoveel mogelijk verzacht door de weg in te passen in rietvelden. Voor deze rietvelden is gekozen omdat ze bij het karakter van het gebied passen en het zicht op de weg onttrekken.

Lichthinder kan niet worden voorkomen. Rijkswaterstaat heeft in het contract met de aannemer eisen opgenomen ter beperking van omgevingshinder door verlichting, waar mogelijk met behulp van innovatieve technieken zoals bij de A4 Delft-Schiedam.

Karakteristiek voor het gebied is ook het voorkomen van de riet- en moerasgebieden. Naast de landschappelijke waarde zijn de rietgebieden zeer waardevol als leefgebied van vele soorten vogels. De aanwezigheid van voldoende kwalitatief goed riet- en moerasgebied is dan ook een belangrijke opgave voor het project. In de compensatieopgave is die van (riet)moeras ook het grootst, namelijk afgerond 15 hectare.

Hieraan wordt vormgegeven door de overzone van de Krabbeplass te herstellen door middel van het terugplanten van rietzones langs de randen. De weg wordt ter hoogte van de Krabbeplass voorzien van brede rietkragen van circa 25 meter tot soms meer dan 100 meter breed. Deze rietkragen zorgen voor een gevoel van afstand tot de snelweg. De rietzones fungeren tevens als watercompensatie en als

waterzuivering en bevatten een slotenpatroon dat aansluit op die van het polderlandschap. De rietzone loopt mee met de weg aan de noord- en westzijde van de plas. Ook de binnenruimten van de A20-knoop worden als rietzone ingericht en voorzien van sloten in een patroon dat de bestaande typische verkavelingsstructuur van de Aalkeetpolder volgt. De hele knoop wordt daarmee ingebed in een, als doorgaand ervaren, rietlandschap. Ook de noordelijke toerit van de Aalkeettunnel wordt opgenomen in het rietlandschap.

De compensatie van de Rietputten zal bij voorkeur ook zoveel mogelijk worden gerealiseerd aansluitend aan de bestaande Rietputten. Zie verder ook het antwoord in paragraaf 2.4.

2.6 Bouwmethode

Veel insprekers vragen zich of een boortunnel een goed alternatief is voor de zinksleuf.

Reactie

Een alternatief voor de zinksleuf zou een boortunnel zijn. Deze is echter niet realiseerbaar. Een boortunnel ligt dieper dan een zinktunnel, waarbij eisen gelden ten aanzien van de toegestane hellingshoek. Omwille van veiligheid mag de helling niet te steil en niet te lang zijn. Is dit namelijk wel zo, dan bestaat het risico dat vrachtwagens stil komen te staan in de tunnel. Een andere beperkende factor van betekenis is de ligging van een grote kabel- en leidingstrook op de zuidoever. Deze strook vervult een cruciale rol in het distributienetwerk van het havenindustriële complex. Het verleggen van deze kabel- en leidingstrook is zeer complex en kostbaar. Niet op de laatste plaats omdat omzetting voor diverse plants op de Maasvlakte een uitermate kostbare onderbreking van het productieproces betekent. Uitgaande van dit gegeven moet de boortunnel ruim voor of ruim achter deze strook boven de grond komen om deze strook vervolgens 'ongelijkvloers' te kunnen passeren. Dit kan echter alleen achter de strook en dan alleen met zeer steile hellingen die in het kader van de verkeersveiligheid niet aanvaardbaar zijn.

2.7 Kanteldijk

Veel insprekers zijn van mening dat de kanteldijk niet nodig is. Er bestaan goede alternatieven en het laten vervallen van de kanteldijk zou veel schade aan de natuur voorkomen en vanuit landschappelijk oogpunt ook beter passen.

Reactie

Omdat voor de bouw alleen kan worden volstaan met een zinktunnel, betekent dit dat ter plaatse van de Rietputten een zinksleuf moet worden gegraven. Met andere woorden: ook de aanleg van een lange tunnel zal leiden tot vernietiging van natuurwaarden, de Rietputten. Deze natuurwaarden dienen voor aanvang van de werkzaamheden elders te worden gecompenseerd.

Tevens zal tijdens de aanleg een tijdelijke kanteldijk moeten worden aangelegd ten behoeve van de borging van de waterveiligheid tijdens de bouw. Deze kanteldijk blijft na realisatie gehandhaafd als permanente kanteldijk.

Voor wat betreft de gebruiksfase heeft de minister onderzoek gedaan naar het nut en de noodzaak van de kanteldijk. De conclusie van dit onderzoek is dat de

kanteldijk niet strikt noodzakelijk is om te kunnen voldoen aan de toekomstige waterveiligheidsnormen. Er zijn andere oplossingen mogelijk. Echter, het niet opnemen van een kanteldijk in het ontwerp leidt tot een substantiële verhoging van de kosten, waarbij ook sprake is van een stuk kapitaalvernietiging aangezien de tijdelijke dijk weer dient te worden afgegraven.

De opmerking dat het vervallen van de kanteldijk landschappelijk beter past wordt deels onderkend, maar geeft naar oordeel van de minister slechts een marginale meerwaarde omdat in de huidige situatie de bestaande Maassluisdijk, waar de weg overheen wordt gelegd, ook al een sterk beeldbepalend element is in het landschap.

Bij de inpassing van de weg en de kanteldijk is expliciet naar de omgeving gekeken. Alleen bij de Maassluisdijk komt de weg boven maaiveld om de waterkering te kruisen. De weg komt hier op dezelfde hoogte te liggen als de bestaande Maassluisdijk om vervolgens weer naar beneden te duiken onder het Scheur door. Het Oeverbos wordt over de tunnel 'getrokken' om zo het recreatiegebied in stand te houden. Om de weg te kunnen kruisen zal het kunstwerk in de Maassluisdijk over de Blankenburgverbinding circa 3 meter hoger komen te liggen. Daar waar de weg niet in een tunnel ligt, wordt de overgang van weg naar omliggend landschap zoveel mogelijk verzacht door de weg in te passen in rietvelden.

De wanden van de open toerit van de Blankenburgtunnel maken verder onderdeel uit van de waterkering en worden zo lang mogelijk doorgezet om een – letterlijk – brede impact van de weg te voorkomen en de nabijgelegen bebouwing zoveel mogelijk te kunnen handhaven. Vanuit de omgeving gezien is de tunneltoerit in de kanteldijk 'verzonken'. De kanteldijk sluit verder qua vorm en inrichting aan op de Maassluisdijk en het aangrenzende landschap van de Rietputten (de ligging wordt bijvoorbeeld ook niet benadrukt met beplanting). Zo wordt voorkomen dat de kanteldijk als een vreemd en contrasterend object in het landschap wordt ervaren.

2.8 Recreatieve functies

Gekoppeld aan de aantasting van het landschap maken veel insprekers zich ook zorgen over de negatieve effecten op recreatie.

Reactie

De recreatieve waarde van het gebied heeft een belangrijke rol gespeeld in de variantenafweging en de inpassing. Vergeleken met de andere varianten van de Blankenburgverbinding kent de gekozen variant Krabbeplas-West de minste impact. De andere varianten gingen uit van tracéliggingen dwars door de polder of het recreatiegebied ten oosten van de Krabbeplas.

Allereerst is het zo dat alle bestaande fietspaden worden hersteld. Soms op dezelfde locatie, soms is de route aangepast. Daarbij zal de regio ook nieuwe fiets- en wandelpaden realiseren. Onderdeel van het project is dat, in aanvulling op het bestaande netwerk van recreatieve routes met een overwegende oost-west oriëntatie, er ook een aantal nieuwe en verbeterde noord-zuid verbindingen komt. Eén van de nieuwe verbindingen vereist een kruising met de spoorlijn. Langs de Boonervliet is het mogelijk het recreatieve voet-/fietspad door te trekken via een bestaande onderdoorgang naar de Maassluisdijk. Rond de Krabbeplas ontstaat een knooppunt van recreatieve routes, met verbindingen naar alle windrichtingen.

Verder komt er een nieuwe fietsverbinding naar Westwijk en wordt de padenstructuur in het Oeverbos heringericht.

Niet alleen wat betreft de fietspaden heeft de regio de komst van de Blankenburgverbinding aangegrepen om de directe omgeving beter in te passen. Dit geldt ook voor de plas en het Oeverbos. De surfplas neemt door de aanleg van de weg inderdaad in omvang af en komt bovendien direct naast de weg te liggen. De surfplas krijgt het karakter van een natuurplas, met aan de kant van de weg lange, smalle akkers, ook wel 'legakkers' genoemd. De regio zal bovendien langs de rand van de rietoevers het onverharde ruiter-/mountainbikepad herstellen. De kleine plas, beter bekend als de zwemplas, kan verbonden worden met een waterharmonica (onderdeel van het regionaal Kwaliteitsprogramma). Een waterharmonica zuivert het water vanuit de Riolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) De Grootte Lucht. Door de aanvoer van dit water kan een waterharmonica ook zorgen voor voldoende doorspoeling van de Krabbepas, waarmee de waterkwaliteit sterk wordt bevorderd. De plas langs de Zuidbuurt krijgt in een waterharmonica dan een functie als waterplantenplas. Om het water van de Poeldijkse Wetering en dat van de waterplantenplas van elkaar te scheiden, komt er een kade in de plas. Het park bij de Krabbepas krijgt tenslotte door de aanleg van de Blankenburgverbinding een andere functie in de omgeving. Het transformeert van een park met een landelijk karakter naar een park met een stedelijker karakter, ingericht als groene stadsrand. Park en plas worden ook ruimtelijk meer aan elkaar gekoppeld. Door de koppeling van verschillende watergangen ontstaat de mogelijkheid een kano-rondje over de plas en door het bos te maken.

De rand van het Oeverbos langs de rivier transformeert tot een parkweide met losse boomgroepen. In deze zone kan men vanaf de grasvelden uitkijken over de rivier en de voorbij varende schepen. Aan het veelgebruikte fietspad langs de oever wordt een voetpad toegevoegd. In de bocht van de dijk, naast de tunnelmond, wordt de bestaande verhoging in het terrein uitgebreid tot een uitzichtheuvel; met zicht op de rivier en blik, door een open zone in het bos, naar de polder.

Langs het terugwijkende deel van de oever komt verder een luwe zone, dienend als paaiplaats voor vis (project Kaderrichtlijn Water). Ook het programma 'De rivier als getijddepark' van de gemeente Rotterdam heeft deze oever benoemd als kansrijke locatie voor de ontwikkeling van getijdennatuur. Dit wordt gedaan door, gelijktijdig met het aanbrengen van een nieuwe leeflaag en nieuwe drainage, de oever te verzachten en geleidelijk naar het water te laten aflopen. Het Oeverbos krijgt een natuurlijke oever langs het water, waar bezoekers de wisseling van eb en vloed kunnen ervaren.

Voor wat betreft geluidsoverlast is het zo dat het merendeel van de recreatieve voorzieningen in het gebied te maken heeft met een vergelijkbare geluidbelasting als in de situatie zonder de weg. Soms is zelfs sprake van een lichte verbetering. Dit komt met name door het feit dat de weg verdiept wordt aangelegd en grotendeels wordt voorzien van stil asfalt. Dat op sommige plaatsen zelfs sprake is van een lichte verbetering komt omdat de bestaande A20 iets ten westen van de aansluiting met de nieuwe weg tot aan het knooppunt Kethelplein ook wordt voorzien van stil asfalt. De geluidsverbeteringen zijn onder meer het geval ter plaatse van de golfbaan en de horeca aan de Zuidbuurt 85. De geluidbelasting ter plaatse van het strandje aan de Krabbepas blijft vrijwel ongewijzigd (51 dB). Uitzondering is het

restaurant 't Oeverbos aan de Maassluisdijk. Hier is sprake van een toename. De absolute waarden van de geluidbelastingen liggen, met uitzondering van het strandje aan de Krabbeplas, onder de 50 dB. Gezien deze waarden en de aard en functie van de voorzieningen ligt het niet voor de hand om nog verdere, aanvullende geluidmaatregelen te treffen.

2.9 Fietsverbinding

Veel insprekers pleiten voor het meenemen van een langzaam verkeersverbinding in de Blankenburgverbinding en, voor zover dit nodig is, hier (Europese) subsidie voor aan te vragen. Daarnaast zijn er ook veel zorgen rondom het voortbestaan van de bestaande veerpont.

Reactie

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft in het najaar van 2013 besloten dat geen fietstunnel wordt aangelegd in de Blankenburgtunnel. Motivering bij dit besluit is dat het langzaam verkeersnetwerk primair een regionale aangelegenheid is. In het voorjaar van 2014 heeft de Stadsregio Rotterdam (nu Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag) een onderzoek laten uitvoeren naar nut en noodzaak van een fietstunnel in de Blankenburgtunnel. Onderzocht is de potentie van het (toekomstige) gebruik van de fietstunnel in relatie tot de bestaande veerpont tussen Maassluis en Rozenburg. Uit het onderzoek blijkt dat de benodigde investering in een fietstunnel (circa 33 miljoen euro aanlegkosten, exclusief beheerkosten) niet opweegt tegen het aantal verwachte gebruikers (tussen circa 850 en 950 (brom)fietsers per etmaal), die bovendien in de huidige situatie al gebruik maken van de veerpont. De regionale bestuurders hebben op basis van de uitkomsten van het rapport besloten niet verder in te zetten op een fietstunnel. De suggestie van diverse insprekers om subsidie aan te vragen voor de fietstunnel wordt om deze reden dan ook niet overgenomen.

De provincie verzorgt via een overeenkomst met Connexxion Water het vervoer op de oeververbinding Maassluis – Rozenburg. Deze overeenkomst eindigt op 1 januari 2018. Over de toekomst van de veerverbinding vanaf 2018 worden gesprekken gevoerd tussen de provincie en onder andere de gemeenten Rotterdam en Maassluis. Het uitgangspunt van de gemeenten Rotterdam en Maassluis is om het veer te behouden. Zodra er meer informatie is over de situatie na 2018 zal dit ook door hen kenbaar worden gemaakt.

2.10 Luchtkwaliteit / Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit

Veel insprekers maken zich zorgen over de luchtkwaliteit. Ook zijn veel insprekers van mening dat naar aanleiding van de softwarefraude met dieselmotoren de onderzoeken niet langer actueel en betrouwbaar zijn.

Reactie

Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is op 1 augustus 2009 in werking getreden. In het NSL werken de Rijksoverheid en de decentrale overheden samen om overal in Nederland tijdig (binnen de verkregen derogatietermijn) te voldoen aan de Europese luchtkwaliteitseisen die zijn opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Het NSL bevat niet alleen maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren, maar ook alle ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele plannen die de luchtkwaliteit kunnen

verslechteren. Het NSL laat zien dat de effecten van de maatregelen voldoende groot zijn om de verslechtering als gevolg van deze ruimtelijke ontwikkelingen te compenseren. Projecten die in het NSL zijn opgenomen, kunnen doorgang vinden wanneer het betreffende project zoals het zal worden uitgevoerd past binnen het NSL of er in ieder geval niet strijdig mee is. Dit is bij de Blankenburgverbinding het geval.

In het NSL is de verplichting opgenomen om jaarlijks te controleren of grenswaarden niet worden overschreden. Deze monitoring, die van groot gewicht is binnen het programma, biedt daarmee een extra waarborg dat tijdig aan de grenswaarden wordt voldaan.

Voor meer informatie omtrent de concentraties in uw omgeving kunt u gebruik maken van de NSL-monitoring via <https://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>

Uit de berekeningen behorende bij het milieueffectrapport (MER) blijkt dat in 2030 langs de nieuwe wegverbindingen en de A20 nergens grenswaarden worden overschreden. Lokaal langs de nieuwe verbinding en de A20 is weliswaar sprake van berekende toenames van de concentraties, maar de concentraties liggen hier in alle gevallen ruimschoots onder de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}). In de tunnelmonden en net daarbuiten heersen echter wel concentraties hoger dan de grenswaarde van 40 µg/m³. Op deze plaatsen kunnen en mogen mensen echter niet verblijven en komt men dus ook niet aanraking met deze concentraties. We spreken hier ook van het zogenaamd toepasbaarheidsbeginsel. Dit beginsel wil zeggen dat de luchtkwaliteit niet hoeft te worden getoetst op de volgende plaatsen:

- a. plaatsen waar geen mensen mogen en kunnen komen;
- b. terreinen met één of meer inrichtingen, waar al regels gelden voor de gezondheid en veiligheid van werknemers;
- c. wegen (rijbanen en middenberm).

Langs de A15 op het traject tussen Rozenburg en Hoogvliet is sprake van een afname van de concentraties. Dit is het gevolg van minder verkeer op dit traject van de A15. Aan de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) wordt voldaan. Ten zuidwesten van Rozenburg, ter hoogte van de havens 4200-4400 bevindt zich echter wel een gebied waar PM₁₀-concentraties voorkomen hoger dan 31,2 µg PM₁₀/m³ als jaargemiddelde. Uit in de RBL2007 vastgestelde relaties blijkt dat boven deze jaargemiddelde concentratie overschrijding van het maximale aantal van 35 dagen met concentraties hoger dan 50 µg/m³ als 24-uurgemiddelde waarschijnlijk is. In dit gebied bevinden zich geen locaties of bestemmingen, anders dan werkplekken, waarbij de verblijfsduur significant is ten opzichte van de middelingstijd van 24 uur. Op grond van het blootstellingscriterium hoeft niet te worden getoetst aan de 24-uurgrenswaarde voor PM₁₀. Geconcludeerd wordt dat aan de luchtkwaliteitseisen voor PM_{2,5} en PM₁₀ wordt voldaan.

Softwarefraude dieselmotoren

Het NSL is mede gebaseerd op feitelijke metingen van de ontwikkeling van de luchtkwaliteit. De recent in het nieuws gekomen malversaties met software om de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden staan los van de milieucijfers zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het NSL. Het is wel zo dat vanuit de jaarlijkse monitoring is gebleken dat de ontwikkeling van milieucijfers

wat achter blijft bij de verwachtingen. De prognoses worden hier jaarlijks op bijgesteld. In de gehanteerde cijfers voor de Blankenburgverbinding is gerekend met de meest actuele inzichten.

Ondanks de recent ontdekte softwarefraude met dieselmotoren is nog altijd sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit naar de toekomst toe. De afname verloopt slechts minder snel dan eerder gedacht. De fraude heeft overigens slechts beperkt effect op de luchtkwaliteit. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen al meegenomen. De generieke emissiefactoren zijn namelijk gebaseerd op praktijkomstandigheden en deze worden jaarlijks door TNO, in samenwerking met het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Bureau voor de Statistiek, geactualiseerd. Zo wordt dus de in de praktijk, ten opzichte van de typegoedkeuringseisen, hogere uitstoot van voertuigen meegenomen.

Ook de achtergrondconcentratiekaarten (de GCN-kaarten) worden, mede op basis van deze geactualiseerde emissiefactoren, jaarlijks geactualiseerd. Daarbij worden ook meetgegevens uit het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit betrokken.

In de jaarlijkse monitoring van het NSL wordt steeds met deze geactualiseerde data gewerkt. Voor meer informatie wordt verwezen naar de antwoorden van de minister op Kamervragen over dit onderwerp, onder andere op 30 september 2015 (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2015/09/30/softwarefraude-dieselauto-s-volkswagen>).

2.11 Alternatieven voor de Blankenburgverbinding

Een groot aantal insprekers heeft aangegeven dat niet of onvoldoende is gekeken naar alternatieven voor de Blankenburgverbinding. Zo zou beter kunnen worden geïnvesteerd in het beter benutten van de bestaande wegen en het openbaar vervoer.

Reactie

In het kader van de Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport of MIRT-verkenning 'Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar' is uitgebreid onderzoek gedaan naar alternatieve oplossingen op zowel het vlak van beter benutten van de bestaande infrastructuur als ook uitbreiding van het openbaar vervoer. In totaal zijn 29 alternatieven / maatregelpakketten, waaronder ook de Nieuwe Westelijke Oeververbinding, onderzocht. Voor een overzicht van deze maatregelen wordt verwezen naar het rapport 'Plan-MER Rotterdam Vooruit Maatregelen en verkeersanalyse'. In het 'Plan-MER MIRT-verkenning Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar' zijn deze maatregelen geanalyseerd en ook beoordeeld op effecten - niet alleen verkeerskundig maar ook milieukundig.

In de Rijksstructuurvisie wordt in lijn met de Zevensprong van Verdaas aangegeven dat deze alternatieven onvoldoende oplossend vermogen hebben en dat (ondanks andere meer generieke sturingsmogelijkheden) de aanleg van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding c.q. de Blankenburgverbinding noodzakelijk is.

Dat is gekozen voor de Blankenburgverbinding wil niet zeggen dat niet wordt geïnvesteerd in het beter benutten en het openbaar vervoer. Integendeel, ook dit

blijft nodig. Dit uit zich ondermeer in het programma *Beter Benutten* dat investeert in verkeersmanagement en de relatie tussen diverse modaliteiten met als doel reizigers te laten reizen buiten de spits en alternatieve vervoerswijzen te stimuleren. Voor meer informatie omtrent dit programma wordt verwezen naar de site:

<http://www.verkeersonderneming.nl/home/informatie/1259>

Ten aanzien van het openbaar vervoer wordt verwezen naar het MIRT. In het MIRT zijn de visie, opgave en maatregelen opgenomen die gelden voor de Zuidvleugel Randstad, waar Rotterdam deel van uitmaakt. Voor een overzicht van de projecten wordt verwezen naar:

<http://mirt2016.mirtoverzicht.nl/mirtgebieden/zuidwestnederland/zuidvleugel/projectenkaart/>

2.12 Grondwaterstandseffecten

Een groot aantal insprekers geeft aan zich zorgen te maken over grondwaterstandseffecten. Deze zorg wordt met name ingegeven door de berichtgeving rondom de A4 Delft-Schiedam.

Reactie

Bij het bepalen van de grondwaterstandseffecten is gekeken naar zowel de eindsituatie als de situatie tijdens aanleg.

Ten aanzien van de eindsituatie geldt dat de Aalkeettunnel parallel aan de stromingsrichting van het grondwater wordt aangelegd. Hierdoor hindert / blokkeert de tunnel de grondwaterstromingen niet en zal ook geen sprake zijn van een "opstuwing" van het grondwater. De invloed van de tunnelbak op het grondwatersysteem is nader beschreven in hoofdstuk 7 van de effectstudie water (bijlage G bij het MER). Uit het Waterhuishoudingsplan (bijlage H bij het Tracébesluit) blijkt dat de huidige oppervlaktewaterpeilen gehandhaafd blijven en het functioneren van het watersysteem in stand blijft.

Ten aanzien van de aanlegfase zou sprake kunnen zijn van grondwaterstands dalingen als gevolg van bemaling, maar juist vanwege de gevoeligheid van de omgeving voor grondwaterstanddaling en inklinking is in het Tracébesluit gekozen voor het voorschrijven van een waterdichte constructie. Behoudens de afvoer van enig lekwater is hierbij het gebruik van een grondwateronttrekking niet aan de orde.

In het contract met de aannemer worden nadere eisen opgenomen ten aanzien van bijvoorbeeld het maximaal lekdebiet. Bij het specificeren van deze eisen wordt het waterschap nadrukkelijk betrokken. De specificaties die worden meegegeven aan de aannemer zijn van dien aard dat aan de voorkant meer sturing kan worden gegeven aan het type constructies dat de aannemer kan realiseren. In het geval van de Blankenburgverbinding zal dit binnen de gegeven plangrens snel neigen naar de toepassing van bijvoorbeeld onderwaterbeton. Deze aanpak moet leiden tot een wezenlijk andere oplossing dan bij de A4 Delft-Schiedam, waar de aannemer heeft gekozen voor het gebruik van een waterremmende laag in de ondergrond.

Zekerheidshalve is in overleg met het Hoogheemraadschap ter plaatse van de woningen rondom de Aalkeettunnel een meetnet met peilbuizen aangebracht. Deze peilbuizen worden momenteel bemeten om de huidige fluctuatie van de grondwaterstanden vast te kunnen stellen. Mochten er onvoorziene effecten

optreden tijdens de bouwfase, dan kunnen deze veranderingen van de grondwaterstand met behulp van deze peilbuizen worden vastgesteld.

2.13 Bouwkundige inspecties/(nul)metingen

Veel insprekers zijn van mening dat zij tijdens de uitvoering van het werk risico lopen op schade aan woning.

Reactie

Voorafgaand aan de bouw zal sprake zijn van een bouwkundige inspectie van woningen die binnen de risicocontour liggen. We noemen dit een zogenaamde nulmeting. Tijdens de bouw zal de staat van de woning frequent worden gemonitord zodat duidelijk wordt of en welke schade mogelijkwijs ontstaat. Afhankelijk van de aard en omvang van de schade wordt deze hersteld.

De omvang van dit onderzoek wordt mede bepaald op basis van een risicoanalyse en is onder andere afhankelijk van bijvoorbeeld de gesteldheid van de bodem (veenweide of zand) en de wijze van uitvoering (boren of heien van funderingen). Om te voorkomen dat sprake zal zijn van een onderschatting wordt bij deze risicoanalyse wel uitgegaan van worst-case aannames. Op voorhand is echter niet aan te geven of het resultaat van deze analyse een zone van twee kilometer zal zijn. In vergelijking met andere projecten wordt wel opgemerkt dat een zone van twee kilometer aan de ruime kant is.

2.14 Saldo 0 / Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding

Een groot aantal zienswijzen heeft betrekking op saldo 0 en het regionale Kwaliteitsprogramma. Zo worden in het Ontwerp Tracébesluit ondermeer maatregelen gemist en zijn insprekers van mening dat meer moet worden gedaan aan het terugdringen van hinder en overlast. Ook zijn insprekers van mening dat het gebied te veel wordt aangetast en dat onvoldoende rekenschap wordt gehouden met kwaliteitsverlies.

Reactie

Parallel aan de planuitwerking van de Blankenburgverbinding tot een Ontwerp Tracébesluit hebben de regionale overheden, onder leiding van de Vervoersautoriteit MRDH (voorheen Stadsregio Rotterdam), gewerkt aan het Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding.

Het Kwaliteitsprogramma is een pakket aan maatregelen boven op de wettelijk verplichte maatregelen die bij de aanleg van de Blankenburgverbinding gelden. Het gaat om extra maatregelen voor natuur, groen, water, recreatie en geluid. De door de minister toegezegde rijksbijdrage van 25 miljoen euro (naar aanleiding van de motie-Kuiken) werkt feitelijk als een hefboom om financiële middelen in te zetten voor dit Kwaliteitsprogramma.

Het Kwaliteitsprogramma behelst een groter gebied dan alleen het gebied direct grenzend aan de nieuwe rijksweg. Het doel van het programma is het gebied waarin straks de Blankenburgverbinding ligt te voorzien van een extra kwaliteitsimpuls. Onder meer door het recreatieaanbod te vergroten en nieuwe natuur te ontwikkelen. Ook is onderzocht of extra maatregelen nodig zijn om de geluidbelasting voor aangrenzende woon- of recreatiegebieden verder te beperken.

In dat laatste verband spreken we ook van saldo 0. Dit is de regionale ambitie om de geluidbelasting in het gebied na realisatie van de Blankenburgverbinding niet verder toe te laten nemen dan in de situatie in 2012.

De regionale samenwerking met betrekking tot het Kwaliteitsprogramma is op 24 september 2015 bekrachtigd door middel van een bestuurlijke overeenkomst. Bij deze overeenkomst hoort een bijlage waarin de maatregelen in het kader van het Kwaliteitsprogramma nader zijn gedefinieerd. Het betreft een pakket aan maatregelen dat bovenop de wettelijk verplichte maatregelen komt die de Rijksoverheid bij de aanleg van de Blankenburgverbinding treft. Het gaat om extra maatregelen die betrekking hebben op natuur, groen, water, recreatie en geluid. Dit document is via onderstaande link te downloaden:

<http://mrdh.nl/system/files/projectbestanden/0.%20Kwaliteitsprogramma%20BBV%20samenvattend%20document.%20%2810-9-2015%29.pdf>

Meer informatie over het Kwaliteitsprogramma is ook te vinden op de site:

<http://mrdh.nl/project/blankenburgverbinding>

3 Individuele beantwoording

3.1 Zienswijze 1

In het Ontwerp Tracébesluit (OTB) wordt ervan uitgegaan dat de spitsstroken op de A15 na de aanleg van de Blankenburgverbinding niet meer noodzakelijk zijn. Inspreker is van mening dat dit tegenvalt, aangezien een groot gedeelte van het doorgaande verkeer vooral afkomstig is vanaf de A15 en er door de tolheffing voor kiest toch de huidige verbindingen te gebruiken. In de toelichting is de argumentatie dat de hoofdreden met name het lastig inpassen van knooppunt A15 / A24 is. Inspreker draagt echter een alternatief aan. Tot ongeveer KW29 (kaartblad 15) zouden de spitsstroken nog kunnen passen, want daar liggen ze immers nu ook al. Inspreker stelt dat als men dan de spitsstrook links in een doorgaande rijstrook, samen met rijstrook 2 laat doorgaan (doorgaande A15 richting Maasvlakte), rijstrook 3 kan overgaan in de uitvoeger naar de A24. Voordeel is dat in de spits de capaciteit op het wegvak met de spitsstroken hoger is dan in de nu geplande nieuwe situatie. Omdat veel onnodige weefbewegingen op een kort stuk weg ongewenst zijn, zou de spitsstrook iets eerder kunnen ophouden, zodat er nog voldoende ruimte is om te weven bij gesloten toestand van de spitsstrook. Richting het oosten kan de invoeger overgaan in rijstrook 3 en kan rijstrook 1 overgaan in een spitsstrook. Ook hier is weer iets van weefruimte nodig, zodat verkeer kan opschuiven bij gesloten toestand van spitsstrook. Op deze manier kan de extra capaciteit op de A15 worden behouden en kan ook de A24 aankoppelen, waardoor er meer effectieve capaciteit is op het wegvak.

Reactie

Inspreker stelt terecht dat een deel van het verkeer in de situatie met tol kiest voor de bestaande verbindingen. We noemen dit effect de vraaguitval. Met dit effect is in het onderzoek rekening gehouden. De vraaguitval, dus het verkeer dat niet kiest voor gebruik van de Blankenburgtunnel, bedraagt circa 35.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit betekent dat er nog altijd ruim 68.000 motorvoertuigen gebruik maken van de nieuwe verbinding. Als gevolg hiervan ontstaat op de Ring Rotterdam een andere verkeersverdeling met als gevolg minder verkeer op de A15 tussen aansluiting 15 (Welplaatweg) en aansluiting 14 (Trentweg). Door deze afname is de plusstrook verkeerskundig ook niet meer nodig. De twee overgebleven rijstroken garanderen een vlotte afwikkeling van het verkeer.

Inspreker heeft wel een punt, want waarom bestaande capaciteit inleveren? Helaas is er geen mogelijkheid de plusstrook te handhaven. Binnen de beschikbare ruimte is het niet mogelijk de huidige plusstrook te handhaven. Op het gedeelte tussen aansluiting 15 en aansluiting 14 wordt de A15 aan beide zijden begrensd door een kistdam. Deze zorgt ervoor dat de A15 kan worden ingepast tussen de kabels- en leidingenstrook aan de oostzijde en het havenspoor aan de westzijde. Verdere uitbreiding van de A15 aan weerszijden vraagt het verleggen van de kabels- en leidingenstrook en/of van het havenspoor.

Het ruimtebeslag als gevolg van de aanleg van het knooppunt van de Blankenburgverbinding met de A15 is dusdanig groot dat dit niet binnen de begrenzing van de kistdam kan worden gerealiseerd als de plusstroken gehandhaafd

worden. In de richting Maasvlakte kan ter hoogte van de Trentweg worden uitgevoerd naar de Blankenburgtunnel. Halverwege deze richting kan worden uitgevoerd naar Rozenburg (Trentweg). Daarbij dient een hoogteverschil tussen de Trentweg en de A15 te worden overbrugd. Op basis van de toe te passen richtlijnen voor het aanleggen van twee opeenvolgende uitvoegstroken is onvoldoende lengte aanwezig om deze situatie buiten de ruimte van de kistdam te situeren. De beschikbare breedte tussen de wanden van de kistdam is onvoldoende om de plusstrook naast de nieuw aan te leggen uitvoegstrook te handhaven.

Voor de richting vanaf de Maasvlakte naar het oosten geldt hetzelfde. Ook daar ontstaat door aanleg van de aansluiting onvoldoende ruimte tussen de wanden van de kistdam om de plusstrook te handhaven.

Het verleggen van het havenspoor en/of van de kabels- en leidingstrook en het verwijderen van de kistdam is een onevenredig grote investering om een rijstrook te handhaven die niet noodzakelijk is.

Alhoewel het voorstel van inspreker getuigt van goede inzichten kan het voorstel gegeven bovenstaande beperkingen niet worden overgenomen.

3.2 Zienswijze 2

Inspreker acht het ontbreken van een verbinding voor fietsers een ernstig zaak. Immers, veel forensen en recreanten per tweewieler in de stadsregio Rotterdam Haaglanden kunnen geen vlot doorgaand gebruik maken van deze nieuwe oeververbinding. Van Hoek van Holland tot Schiedam is er geen vaste mogelijkheid om als al dan niet recreatief tweewielergebruiker vanuit de Noordelijke metropoolregio naar Voorne Putte te komen, buiten het veer Maasvluis-Rozenburg. Het contract van dit veer (Connexxion) met de provincie Zuid-Holland loopt in 2017 af en het is volgens inspreker nog maar de vraag of dit veer blijft bestaan gezien de verouderde staat van de twee veerponten en de rendabiliteit van dit veer. Een fietstunnel in de Blankenburgtunnel is niet alleen van belang uit veiligheidsoogpunt bij calamiteiten, maar ook met betrekking tot de ontsluiting van en de vlotte bereikbaarheid van de recreatiegebieden Delfland en Voorne Putten. Inspreker is van mening dat het een schandaal is dat men geen fietstunnel heeft voorzien. De Blankenburgtunnel kost 1,3 miljard euro, de fietstunnel 30 miljoen euro. De stelling dat daar geen geld voor is, acht inspreker een leugen. Men kan hiervoor immers subsidie aanvragen bij de Europese Unie (EU) te Brussel, die een potje hebben voor dit soort zaken. Tot nu toe zijn de lokale, regionale en nationale overheden en organisaties hierin in gebreke gebleven, aldus inspreker. Inspreker maakt hiertegen ernstig bezwaar.

Inspreker verzoekt alles te doen om te komen tot de aanleg van een fietstracé in de Blankenburgtunnel. Het ontbreken van een fietsverbinding is een gemiste kans, ook voor volgende generaties die gebruik willen maken van de tunnel.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt inspreker verwezen naar paragraaf 2.9 'Fietsverbinding'.

3.3 Zienswijze 3

Inspreker geeft aan dat de omgeving naar de klote gaat als er meer asfalt wordt neergelegd. Er is al voldoende overlast (stank) in de omgeving en dat wordt niet opgelost met een tunnel die niemand wil. Beter is het te kiezen voor de Oranjetunnel. Daarbij gaat het heffen van tol alleen maar meer problemen geven wat betreft de verkeersdoorstroming. Het plan is schadelijk voor de natuur, geeft overlast tijdens de bouw en getuigt van financieel wanbeleid.

Reactie

De aanleg van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. Dit is ook niet verwonderlijk gezien de impact van deze plannen op de omgeving. De keuze voor de Blankenburgverbinding is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Dit proces en de afweging van de keuze Blankenburgverbinding versus Oranjeverbinding maakte onderdeel uit van de Verkenningsfase die heeft plaatsgevonden in de periode 2008 – 2013. De uitkomst van dit proces en de keuze van de minister, bijgevallen door een meerderheid van de regionale overheden, is beschreven in de Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding.

In de Verkenningsfase zijn twee alternatieven onderzocht: de Blankenburgverbinding en de Oranjeverbinding. Beide alternatieven zijn vergeleken op hoeveel verkeer ze verwerken, leefbaarheids- en milieueffecten en kosten/baten. Van grote betekenis in de keuze voor de Blankenburgverbinding is het feit dat deze vanuit verkeerskundig oogpunt beter presteert dan de Oranjeverbinding en zo in hogere mate bijdraagt aan het doel van het project, namelijk het verbeteren van de verkeersknelpunten in de Beneluxtunnel en het verbeteren van de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven. De Oranjeverbinding doet dit ook, maar in veel mindere mate, waardoor sprake is van een minder renderende oplossing. Naar oordeel van de minister rechtvaardigt dit ook de investering in de Blankenburgverbinding en is ook geen sprake van financieel wanbeleid.

Voor het bekostigen van de Blankenburgverbinding is inderdaad tolheffing nodig. In de verkeersberekeningen en in de berekeningen van de milieueffecten is hier ook rekening mee gehouden. In de keuze tussen de Blankenburgverbinding en de Oranjeverbinding is ten tijde van de verkenning (Rijksstructuurvisie) reeds rekening gehouden met de effecten van tol. Wat doet dit bijvoorbeeld verkeerskundig met de beide alternatieven? Uit deze berekeningen blijkt dat tol tot meer vraaguitval leidt bij de Oranjeverbinding dan de Blankenburgverbinding. In de Rijksstructuurvisie is dit effect ook beschreven.

In de onderzoeken voor het Tracébesluit is rekening gehouden met de effecten van tolheffing. De vraaguitval is beperkt tot 35.000 voertuigen per etmaal (2030). Op de Beneluxverbinding leidt dit voor het zichtjaar 2030 nog steeds tot een afname van de hoeveelheid verkeer van 11%, namelijk van 227.000 naar 202.000 motorvoertuigen. De door inspreker aan tol gerelateerde gesuggereerde problemen met de verkeersdoorstroming zijn in het kader van het verkeerskundig onderzoek niet aangetroffen.

Stankoverlast kan worden ervaren door de stank van uitlaatgassen. Van deze regio is echter bekend dat het merendeel van de ervaren geuroverlast wordt veroorzaakt door de industrie. Voor stank geldt geen specifiek Rijksbeleid. Wel kan een relatie worden gelegd met de emissies van fijnstof en stikstofdioxide (NO₂). Ten aanzien van verkeer geldt dat sprake is van een afname van geurhinder. Dit is vooral een gevolg van het gevoerde luchtbeleid, waarbij de emissies van fijnstof en NO₂ door verschillende maatregelen zijn teruggedrongen. In het kader van het project Blankenburgverbinding is ook uitvoerig onderzoek gedaan naar de emissie van fijnstof en NO₂. Uit deze onderzoeken is gebleken dat ter plaatse van de tunnelmonden en langs de A20 tussen de aansluiting van de Blankenburgverbinding en het Kethelplein sprake is van een lichte verslechtering, maar dat de waarden nog ruimschoots beneden de toegestane grenswaarden liggen waardoor er geen indicatie is dat dit zou leiden tot stankoverlast. Goed om te vermelden is dat de luchtkwaliteit langs de A15 tussen Rozenburg en Hoogvliet en langs de A4 ten zuiden van het Kethelplein zelfs wat verbetert. Dit is het gevolg van het feit dat hier minder verkeer zal rijden na aanleg van de Blankenburgverbinding.

Voor wat betreft de zienswijze van inspreker dat het plan schadelijk is voor de natuur, klopt het dat als gevolg van het plan natuurwaarden worden aangetast. Het betreft dan zowel fysieke aantasting als versnippering en verstoring van natuurwaarden door bijvoorbeeld geluid. Deze waarden worden echter volledig gemitigeerd en gecompenseerd. Voor meer informatie wordt verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.4 'Natuurwaarden'.

Tot slot maakt inspreker zich zorgen over de overlast tijdens de bouw. Rijkswaterstaat is zich bewust van deze zorg en zal samen met de toekomstige aannemer plannen ontwikkelen om overlast tot een minimum te beperken. Naast het feit dat de aannemer gehouden is aan wettelijke normen, zal Rijkswaterstaat in de keuze voor een aannemer de wijze waarop de aannemer de bouwoverlast tot een minimum weet te beperken ook sterk laten meewegen in haar besluit. Helaas kan hinder niet volledig worden uitgesloten. Wel kan worden gewerkt aan het zo beperkt mogelijk houden van deze hinder. Daarnaast geldt ten aanzien van flora en fauna dat tijdelijke effecten tijdens de bouw ook tot een minimum moeten worden beperkt. Zo moet de aannemer vaste rust- of verblijfplaatsen waar mogelijk sparen en, indien dit niet mogelijk is, buiten de kwetsbare periode (vaak voortplantings- of winterperiode) moeten werken. De wijze waarop de aannemer dit borgt wordt vooraf vastgelegd in een plan, vaak het ecologisch protocol geheten.

3.4 Zienswijze 4

Inspreker uit zijn twijfels over het verwijderen van de plusstrook op de A15 tussen afrit 14 en 15. Met de A15 Maasvlakte-Vaanplein (MaVa) is de broodnodige extra capaciteit gerealiseerd, samen met de plusstrook. Dit heeft ervoor gezorgd dat de doorstroming op de belangrijke corridor voor de Rotterdamse haven en de omliggende woongebieden sterk is verbeterd. Inspreker stelt voor deze extra capaciteit niet direct weer weg te halen bij het realiseren van de A24, maar deze te behouden om – samen met de nieuwe snelweg – te zorgen voor een flink verbeterde bereikbaarheid in deze hoek van Rotterdam.

De motivatie dat met de opening van de A24 het verkeersaanbod zal afnemen, acht inspreker geen reden om de plusstrook op de A15 te verwijderen. Inspreker verwacht dat het heffen van tol en het creëren van een nieuwe situatie niet direct zullen leiden tot een andere routekeuze. Bovendien zal de groei van het verkeer dusdanig groot zijn, zeker in het gebied van de sterk groeiende haven, dat de plusstrook in de toekomst weer nodig is.

Verder ziet inspreker het nut van de plusstrook in het geval van calamiteiten op de A24. Het verleden heeft al diverse keren aangetoond hoe kwetsbaar de regio is als er een incident plaatsvindt op een belangrijke oeververbinding. Inspreker acht het niet ondenkbaar dat dit ook vroeg of laat zal plaatsvinden in of bij de Blankenburgtunnel.

Inspreker is tot slot van mening dat de verkeersveiligheid op de smallere stroken in combinatie met de lagere maximumsnelheid zoals nu gerealiseerd (geopende plusstrook = v_{\max} 80 km/u) binnen acceptabele risico's valt.

Reactie

Inspreker stelt terecht dat een deel van het verkeer in de situatie met tol kiest voor de bestaande verbindingen. We noemen dit effect de vraaguitval. Zie verder ook het antwoord in paragraaf 2.2. Als gevolg hiervan ontstaat op de Ring Rotterdam een andere verkeersverdeling met als gevolg minder verkeer op de A15 tussen aansluiting 15 (Welplaatweg) en aansluiting 14 (Trentweg). Door deze afname is de plusstrook verkeerskundig niet meer nodig. De twee overgebleven rijstroken garanderen een vlotte afwikkeling van het verkeer.

Inspreker heeft een punt, want waarom bestaande capaciteit inleveren? Helaas is er geen mogelijkheid de plusstrook te handhaven. Binnen de beschikbare ruimte is het niet mogelijk de huidige plusstrook te handhaven. Op het gedeelte tussen aansluiting 15 en aansluiting 14 wordt de A15 aan beide zijden begrensd door een kistdam. Deze zorgt ervoor dat de A15 kan worden ingepast tussen de kabels- en leidingenstrook aan de oostzijde en het havenspoor aan de westzijde. Verdere uitbreiding van de A15 aan weerszijden vraagt het verleggen van de kabels- en leidingenstrook en/of van het havenspoor. Het ruimtebeslag als gevolg van de aanleg van het knooppunt van de Blankenburgverbinding met de A15 is dusdanig groot dat dit niet binnen de begrenzing van de kistdam kan worden gerealiseerd als de plusstroken gehandhaafd worden.

In de richting Maasvlakte kan ter hoogte van de Trentweg worden uitgevoegd naar de Blankenburgtunnel. Halverwege deze richting kan worden uitgevoegd naar Rozenburg (Trentweg). Daarbij dient een hoogteverschil tussen de Trentweg en de A15 te worden overbrugd. Op basis van de toe te passen richtlijnen voor het aanleggen van twee opeenvolgende uitvoegstroken is er onvoldoende lengte aanwezig om deze situatie buiten de ruimte van de kistdam te situeren. De beschikbare breedte tussen de wanden van de kistdam is onvoldoende om de plusstrook naast de nieuw aan te leggen uitvoegstrook te handhaven.

Voor de richting vanaf de Maasvlakte naar het oosten geldt hetzelfde. Ook daar ontstaat door aanleg van de aansluiting onvoldoende ruimte tussen de wanden van de kistdam om de plusstrook te handhaven.

Het verleggen van het havenspoor en/of van de kabels- en leidingenstrook en het verwijderen van de kistdam is een onevenredig grote investering om een rijstrook te handhaven die niet noodzakelijk is.

Op de lange termijn vervalt de tolheffing en zal meer verkeer gebruik gaan maken van de Blankenburgverbinding, waardoor de intensiteiten op de A15 verder afnemen.

3.5 Zienswijze 5

Inspreker is van mening dat de weg fors duurder wordt dan noodzakelijk. Dit is te wijten aan de overbodige inpassingsmaatregelen. Inspreker ziet dit in de eerste plaats als verspilling van infrastructuurgelden en (gevoelsmatig) van de door inspreker betaalde wegenbelasting. Ernstiger acht inspreker het echter dat van deze luxe inpassing een precedentwerking kan uitgaan. Als politieke entiteiten en zogenaamde milieugroeperingen, die volgens inspreker vaak maar een marginale groep fanatiekelingen tegenover een zwijgende meerderheid vertegenwoordigen, hier een bovenwettelijke inpassing 'voor elkaar gekregen hebben', zullen ze dit ook bij andere projecten gaan doen. Op die manier wordt met het infrastructuurfonds op termijn steeds minder mogelijk, omdat de kosten van individuele projecten worden opgedreven.

Volgens inspreker wordt dit project voor 316 miljoen met tolheffing gefinancierd. De bovenwettelijke maatregelen bedragen ruim 255 miljoen. Als inspreker daarbij de kosten inschat voor het op poten zetten en in bedrijf houden van het tolheffingssysteem, dan zorgt het volledig schrappen van de bovenwettelijke maatregelen én de tolheffing ervoor dat de tolheffing als zodanig overbodig is. Daarnaast is het beter voor het milieu om te zorgen dat de weg tolvrij is. Door tolheffing zullen weggebruikers minder geneigd zijn via de Blankenburgtunnel te rijden, zodat de Beneluxtunnel minder wordt ontlast, waardoor congestie ontstaat.

Reactie

De minister acht een zorgvuldige inpassing van de weg in een kwetsbaar gebied van groot belang en tolheffing blijft daarom noodzakelijk om het project te kunnen bekostigen.

Het gebied waarin de weg komt te liggen is door de Provincie aangewezen als een zogenaamd TOP-gebied. Dat wil zeggen een gebied waar bij de inpassing specifieke aandacht moet uitgaan naar het waar mogelijk behouden van de cultuurhistorische en landschappelijke waarden. Op basis van intensieve werksessies met betrokkenen zijn in de verkenning verschillende varianten gedefinieerd. Bij de keuze voor het tracé Krabbeplass West zijn de waarden in het gebied leidend geweest. Alle andere in het kader van de Rijksstructuurvisie onderzochte varianten kenden een grotere aantasting van het landschap, soms dwars door de polder, dan wel dwars door het recreatiegebied.

Verdere aantasting van het gebied is zoveel mogelijk voorkomen door middel van een verdiepte ligging en een tracéligging op de overgang van het veenweidegebied en de Krabbeplass.

Daarnaast heeft de politiek invloed uitgeoefend op de wijze van inpassing. Zo is er in 2012 op verzoek van de Tweede Kamer nog een overkapping van de verdiepte ligging bijgekomen en is middels de motie Kuiken een rijksbijdrage van 25,8 miljoen euro (prijspeil 2015) beschikbaar gesteld voor extra (bovenwettelijke) inpassingsmaatregelen.

In de planuitwerkingsfase heeft de minister samen met de omgeving en binnen het taakstellend budget een zo optimaal mogelijk ontwerp gemaakt. Daaronder vallen ook de maatregelen die in ieder geval nodig zijn om de wettelijk voorgeschreven normen (zoals lucht, geluid en natuur) te behalen.

Inspreker stelt terecht dat een deel van het verkeer in de situatie met tol kiest voor de bestaande verbindingen. We noemen dit effect de vraaguitval. Met dit effect is in het onderzoek rekening gehouden. De vraaguitval, dus het verkeer dat niet kiest voor gebruik van de Blankenburgtunnel, bedraagt circa 35.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit betekent dat nog altijd ruim 68.000 motorvoertuigen gebruik maken van de nieuwe verbinding. Op de Beneluxverbinding leidt dit voor het zichtjaar 2030 nog steeds tot een afname van de hoeveelheid verkeer met 11%, van 227.000 naar 202.000 motorvoertuigen per etmaal.

3.6 Zienswijze 6, FC Blankenburg

Inspreker maakt zich zorgen over de gevolgen van de aanleg van de Blankenburgverbinding voor de bereikbaarheid en bruikbaarheid van het Bovenveld, waar nu wordt getraind door FC Blankenburg.

Met het verdwijnen van het trainingsveld op het Bovenveld is geen ruimte ingebracht voor een alternatieve locatie van een tweede veld. Inspreker benadrukt het belang van het behoud van het huidige veld en de aanleg van een tweede zoals vermeld op een bijgevoegde tekening. Inspreker gebruikt het desbetreffende veld als trainingsveld, bij bekerwedstrijden of inhaalwedstrijden doordeweeks. De vereniging wil een goede basis voor de toekomst leggen, met mogelijkheden voor doorgroei van jeugd naar senioren. Dit betekent dat de vereniging het aantal seniorenteams binnen drie jaar wil uitbreiden. Op basis van de KNVB-richtlijnen is één veld dan niet voldoende.

Inspreker geeft aan open te staan voor een constructieve discussie voor de beslissingsdatum teneinde tot een gezamenlijke eindoplossing te komen.

Reactie

De minister begrijpt uw zorg omtrent het voortbestaan en de uitbreidingsmogelijkheden van uw vereniging. Rijkswaterstaat is eigenaar van desbetreffende het deel van het perceel. Dit deel is lange tijd, als voetbalvelden, verhuurd aan de gemeente Rotterdam. De huurovereenkomst met de gemeente is per 8 oktober 2014 opgezegd. De opleverdatum was 1 januari 2015 met een mogelijkheid tot uitstel tot 1 juli 2015. Aangezien Rijkswaterstaat formeel geen relatie heeft met u als gebruiker van het terrein, is de gemeente Rotterdam gevraagd met u in overleg te treden inzake een passende oplossing. Voornamelijk is er sprake van dat uw vereniging op deze locatie kan blijven gedurende het voetbalseizoen 2016-2017 (aug/sept 2016 –mei/juni 2017).

3.7 Zienswijze 7

Inspreker spreekt namens verschillende maatschappelijke organisaties en betrokken bewoners uit de gemeente Maassluis. Insprekers willen met deze zienswijze hun ernstige bezwaar kenbaar maken met betrekking tot het ontbreken van een fietstracé in de Blankenburgtunnel. De tunnel kost 1,3 miljard euro, een fietstracé kost 30 miljoen euro. Insprekers vinden het stupide dat gemeente en provincie deze 30 miljoen euro niet willen opbrengen. Een fietsverbinding zorgt ervoor dat er een fatsoenlijke recreatieve, maar ook forensenverbinding, is tussen Voorne-Putten en de waterwegsteden c.q. Midden-Delfland.

De beleidsmakers, maar ook politici die zijn betrokken bij de Blankenburgtunnel, zijn tekortgeschoten. Zij hebben verzuimd subsidie aan te vragen bij de Europese Unie te Brussel voor dit 30 miljoen euro kostende fietstracé in de Blankenburgtunnel. De EU heeft een potje voor dit soort zaken, zo stellen insprekers.

Insprekers willen dat er een fietstracé komt en dat men daarvoor subsidie aanvraagt in Brussel, temeer omdat zij weten dat het contract van de provinciale veerverbinding Maassluis-Rozenburg, dat de huidige oeververbinding in stand houdt, in 2017 afloopt. Het is nog maar de vraag of het contract tussen de provincie en Connexxion wordt verlengd na 2017. Sowieso is de huidige veerverbinding nu al onrendabel, omdat het veer bestaat uit twee oude veerponten van bijna vijftig jaar oud die regelmatig stil- en uitvallen. Insprekers weten zeker dat als de Blankenburgtunnel is aangelegd, het veer Maassluis-Rozenburg in het geheel niet meer financieel rendabel is. Immers, er komen dan geen auto's meer met het veer, alleen maar een paar fietsers. De lijn is dan absoluut niet rendabel meer en zal worden opgeheven. Het is dus logisch dat er een fietstracé komt in de Blankenburgtunnel.

Ook een punt ter overweging voor de bewoners van Voorne-Putten is dat men bij eventuele calamiteiten gemakkelijker via het fietstracé binnen de Blankenburgtunnel kan ontsnappen. Een eventueel fietstracé in de Blankenburgtunnel zorgt tot slot ook voor een betere verbinding van de recreatieve gebieden in Voorne-Putten en Midden-Delfland.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt inspreker verwezen naar paragraaf 2.9 'Fietsverbinding'.

3.8 Zienswijze 8

Insprekers maken zich grote zorgen over de effecten van de bouw op hun woning. Zij vragen zich af welke veiligheidsmarge is ingebouwd bij de aanleg van het Blankenburgtracé om te voorkomen dat de oude, omliggende, niet gefundeerde boerderijen schade oplopen zoals scheuren, kraken en verzakken. Bij de bouw van de boerderijen in de directe omgeving van het Blankenburgtracé in de Zuidbuurt, zijn de boerderijen niet onderheid. De fundering van de bouwwerken is derhalve zeer minimaal en soms bijna niets, aldus insprekers. Het is van essentieel belang

dat het grondwater- en slootwaterniveau op peil blijven tijdens de aanleg van het Blankenburgtracé in de Zuidbuurt.

De oude boerderijen zijn heel gevoelig voor scheuren, kraken en verzakken als het waterniveau ook maar even te laag is. Insprekers willen daarom een keiharde garantie dat het grond- en slootwaterpeil gegarandeerd op niveau blijven tijdens de gehele uitvoering van het werk en erna. De nieuwe tunnelbak van de Ketheltunnel als onderdeel van de A4 Delft-Schiedam is lek en er moet elke dag een veel grotere hoeveelheid water weg worden gepompt dan waarvoor het Hoogheemraadschap van Delfland een vergunning heeft afgegeven. Hierdoor kan inklinken van de bodem/bodemdaling in de polder ontstaan. Dit is funest voor de monumentale boerderijen en dit verdient volgens inspreker de nodige aandacht, zodat bij de aanleg van het Blankenburgtracé niet dezelfde fout wordt gemaakt als bij de A4 en ter hoogte van de Zuidbuurt ook een lekke tunnel ontstaat. Eenzelfde tunnelbak zonder betonnen bodem zoals bij de A4 is volgens insprekers geen goed plan. De oude monumentale boerderijen zijn pareltjes waarop een goed rentmeesterschap van toepassing is. Dit baart insprekers zorgen.

Reactie

Geheel in lijn met de stelling van insprekers dat de oude monumentale boerderijen pareltjes zijn, is de minister ook van mening dat effecten als gevolg van inklinking en zetting tot een minimum moet worden beperkt zodat schade aan deze panden kan worden voorkomen. Zie verder ook het antwoord in paragraaf 2.13 'Bouwkundige inspecties / (nul)metingen'.

Anders dan bij de A4, waar de aannemer heeft gekozen voor het gebruik van een waterremmende laag in de ondergrond, wordt bij de aanleg van de Blankenburgverbinding gekozen voor het voorschrijven van een waterdichte constructie. Zie verder ook het antwoord in paragraaf 2.12 'Grondwaterstandseffecten'.

3.9 Zienswijze 9

Inspreker is van mening dat het stuk tracé vanaf de kanteldijk (langs de Rietputten) in de richting van Aalkeettunnel, dat verhoogd wordt aangelegd, moet worden voorzien van ecologische, verhoogde wanden. Hiermee wil inspreker bewerkstelligen dat de wand hoger is dan het op de weg rijdende vrachtverkeer. Dit om verkeersslachtoffers onder overvliegende vogels te voorkomen. De natuurlijke trek van de vogels is in gevaar door deze locatie omdat de weg daar omhoog loopt, aldus inspreker. Ecologische wanden kunnen bijvoorbeeld zijn oeverwanden met natuurlijke begroeiing.

Reactie

Het voorstel van de inspreker om ecologische wanden toe te passen is een goed idee, maar leidt wel tot extra ruimtebeslag in de Rietputten. Hierdoor zou sprake zijn van meer vernietiging en verdere versnippering van het EHS gebied. Tevens heeft de omgeving aangegeven tegen het plaatsen van wanden te zijn. Dit alles overwegende heeft de minister besloten het plan op dit onderdeel niet aan te passen.

In het natuuronderzoek is al een maatregel voorgesteld om het risico op aanrijdingen met vogels op het talud in de Rietputten te minimaliseren. Vanaf de plek waar de weg van hoog naar maaiveld loopt in de Rietputten, worden de taluds voorzien van hoog opgaand riet in combinatie met dicht struweel of lage bossages direct langs de weg. Door deze opgaande en dichte structuren worden trekkende vogels de hoogte in gedwongen, waardoor de kans dat zij geraakt worden door passerend verkeer zoveel mogelijk wordt voorkomen. Deze maatregel is in het deelrapport Natuur reeds beschreven, maar is meer benadrukt. Dit struweel of de bossages zijn ook in het Vormgevings- en Inpassingsplan (VIP) verwerkt (bossages waren eerder niet ingetekend).

3.10 Zienswijze 10

Inspreker pleit voor de aanleg van een fietstunnel. Hij vindt instandhouding van het veer Maassluis-Rozenburg een slecht argument voor het niet aanleggen van een fietstunnel. Hij is van mening dat veel minder autoverkeer gebruik zal maken van het veer Maassluis-Rozenburg na de aanleg van de Blankenburgtunnel. En fietsers en langzaam verkeer worden gedwongen gebruik te maken van dit veer. Inspreker doet de suggestie een deel van de opbrengsten uit tolheffing te gebruiken om het veer in bedrijf te houden of een kleiner veer te laten varen.

Het is inspreker duidelijk dat er meerkosten aan de bouw van de tunnel zullen zijn indien een langzaam verkeersverbinding daar onderdeel van uitmaakt. Het is volgens inspreker echter niet ondenkbaar dat meer mensen per fiets naar het werk zullen gaan. Dit is gezonder en veel beter voor het milieu.

Inspreker vindt het een gemiste kans om geen voorziening voor fietsers en langzaam verkeer te realiseren.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt verwezen inspreker naar paragraaf 2.9 'Fietsverbinding'. Aangezien de regio verantwoordelijk is voor de exploitatie van het veer, zal van de suggestie van inspreker om een deel van de tolopbrengst te gebruiken voor het in bedrijf houden van het veer geen gebruik worden gemaakt.

3.11 Zienswijze 11

Inspreker is van mening dat de weg er niet hoort te komen. Het mooie natuurgebied in de regio Rijnmond wordt hierdoor beschadigd. Dit terwijl de regio deze natuur juist nodig heeft, voor mens en dier. Het Rijk moet zich wat inspreker betreft eens realiseren dat al die snelwegen er teveel worden in deze regio. De schadelijke gevolgen zijn dat gebieden ingesloten worden tussen A13, A20 en de A4. Alleen voor groei van de economie, zo lijkt het inspreker. Er wordt hier al teveel voor ingeleverd, zoals het bouwen van huizen. Ook is inspreker bang dat er al wordt gedacht aan een derde Maasvlakte.

Reactie

De minister realiseert zich dat groen en natuur een belangrijke voorwaarde is voor een leefbare woonomgeving. Tevens draagt de minister zorg voor een goede bereikbaarheid van de regio en het oplossen van knelpunten. Dit niet eens zo zeer om economische groei te bevorderen, maar ook uit zorg voor het behoud van de

economische positie van de voor Nederland unieke Rotterdamse haven. Hierin moet een goede balans worden gevonden. Voor de inpassing van snelwegprojecten geldt derhalve dat zorgvuldig wordt gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. Voor meer informatie wordt verwezen naar de reactie in paragraaf 2.4 'Natuurwaarden'.

Ten aanzien van de inpassing geldt dat de Blankenburgverbinding zo goed mogelijk in het landschap is opgenomen door de weg grotendeels verdiept aan te leggen en zelfs te voorzien van een ruim 500 meter lange tunnel. Dit om het groene karakter van het gebied zoveel mogelijk intact te laten. Zie verder ook de beantwoording in paragraaf 2.5 'Landschap'.

Tot slot maakt inspreker melding van de zorg omtrent een derde Maasvlakte. Alhoewel dit buiten de scope van het project Blankenburgverbinding valt, is van een derde Maasvlakte nu geen sprake. De mogelijk initiatiefnemer, het Havenbedrijf Rotterdam, heeft hier in haar Toekomstvisie 2030, het volgende over opgenomen: "Naar verwachting is een derde Maasvlakte in 2030 niet nodig. Het komende decennium zal gemonitord worden of dat inderdaad het geval is".

3.12 Zienswijze 12

Inspreker is van mening dat er al zoveel natuur verdwijnt voor asfalt. Inspreker pleit ervoor nu eens een stuk natuur dat uniek is voor vele vogelsoorten te bewaren. In haar ogen is dit belangrijker dan nog meer tunnels of wat dan ook.

Reactie

De minister realiseert zich dat met de aanleg van nieuwe wegen sprake is van aantasting van natuurwaarden. Tevens heeft de minister zorg voor een goede bereikbaarheid van de regio en het oplossen van knelpunten. Voor de inpassing van de snelweg geldt derhalve dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop nadelige effecten moet worden gemitigeerd en/of gecompenseerd. Zie voor meer informatie ook het antwoord in paragraaf 2.4 'Natuurwaarden'.

Ook ten aanzien van individuele vogelsoorten is sprake van aantasting en/of verstoring. In totaal zijn er meer dan 108 soorten vogels aangetroffen. In veel gevallen gaat het om sporadische waarnemingen van foeragerende en pleisterende vogels. In tabel 3.2. van de Natuurtoets (bijlage H) is een uitgebreid overzicht opgenomen van de waargenomen vogelsoorten. In de directe nabijheid van de weg zijn drie soorten met jaarrond beschermde nesten aangetroffen, te weten van de huismus, boomvalk en buizerd. Ten aanzien van de boomvalk wordt geconcludeerd dat het jaarronde nest tijdens de aanlegfase kan worden verstoord. Wanneer de boomvalken wel op het nest aanwezig zijn, mogen de bouwwerkzaamheden in deze periode niet leiden tot een hogere geluidbelasting ter plaatse van het jaarrond beschermde nest dan in de huidige situatie het geval is, dat wil zeggen 60 dB(A). Dit kan worden bereikt door stillere machines of technieken te gebruiken, of door afscherming.

Ter plaatse van het jaarrond beschermde nest van de buizerd treedt geen geluidsverstoring op. Dit nest ligt op ruim 400 meter van de weg en de huidige geluidbelasting wordt met name bepaald door de naastgelegen spoorlijn. Ten

aanzien van het foerageergebied blijft er voldoende onverstoord foerageergebied over, waardoor de functionaliteit van de nestplaats niet wordt aangetast. Voor het verlies van vaste rust- en verblijfplaatsen van de huismus worden minimaal 80 (twee per te verwijderen nest) nieuwe nestlocaties gezocht. Dit zijn nestlocaties in de vorm nestkasten, neststenen, vogelvides of vergelijkbaar. Deze maatregelen staan nader omschreven in de Natuurtoets (bijlage H).

Een overzicht van alle mitigerende en compenserende maatregelen is ook opgenomen in artikelen 10 en 11 van Deel I, Besluittekst. Op grond van al deze mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat alhoewel niet alle natuurwaarden in het gebied zelf worden teruggebracht, de instandhouding van de natuurwaarden wel voldoende is geborgd.

De minister is van mening dat met deze maatregelen veel van de voorkomende soorten in het gebied kunnen worden behouden. Voor de compensatie van het verlies van belangrijk weidevogelgebied (ten zuiden van de A20) wordt elders in het 'Oude land van Strijen' nieuw weidevogelgebied gecreëerd.

3.13 Zienswijze 13

Inspreker is van mening dat de Blankenburgtunnel niet in positieve zin zal bijdragen aan de doorstroming van het beroepsgoederenvervoer. Het verkeer vanaf de Maasvlakte en vv (plus Europoort, Botlek en het verdere Havengebied) zou juist niet via een Blankenburgtunnel via de A20 naar de A12, A13, A4, en het Westland moeten worden geleid. Op de A20 bevinden zich tussen Vlaardingen en Rotterdam immers knelpunten die niet kunnen worden opgelost. Inspreker verwijst daarbij naar de Rijksstructuurvisie en de mobiliteitsbalans van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De A20 staat op de eerste plaats in de landelijke file top tien. Inspreker is dan ook van mening dat dit deel van de A20 zou moeten worden ontlast en dat de Blankenburgtunnel slechts tot meer file zal leiden. Men zou ernaar moeten streven dat het verkeer dat daar niet noodzakelijk hoeft te rijden er ook niet zál komen. Een Blankenburgtunnel zou juist méér verkeer aantrekken. En niet zoals gesteld werd voornamelijk het beroepsgoederenvervoer, maar juist personenauto's uit de regio Voorne-Putten en verder. Het betreft volgens inspreker personenverkeer dat in oostelijke richting de A20 op zal gaan en vervolgens naar Rotterdam en omstreken, of de A13 (later ook A4) Delft, Den Haag, Leiden, Schiphol, Amsterdam, of A20-A12 Utrecht, Arnhem, Duitsland. Voor de bereikbaarheid van het Rotterdamse havengebied zal deze tunnel volgens inspreker nauwelijks nut hebben. Inspreker acht het bovendien een feit dat, nu de minister heeft besloten dat het een toltunnel moet worden, er dan maar ongeveer de helft van de in de prognoses te verwachten aantallen voertuigen gebruik zullen maken van de nieuwe tunnel.

Reactie

Met het realiseren van een Blankenburgtunnel wordt niet alleen voor het beroepsgoederenvervoer een extra alternatief geboden om van de Maasvlakte naar het noordoosten van Rotterdam te rijden, maar zoals inspreker zelf ook al aangeeft ook voor het personenverkeer vanuit Voorne-Putten.

Een deel van het verkeer in de situatie met tol kiest voor de bestaande verbindingen. We noemen dit effect de vraaguitval. Met dit effect is in het onderzoek rekening gehouden. De vraaguitval, dus het verkeer dat niet kiest voor gebruik van de Blankenburgtunnel, bedraagt circa 35.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit betekent dat nog altijd ruim 68.000 motorvoertuigen gebruik maken van de nieuwe verbinding. Er is dus geen sprake van een halvering van het verkeersaanbod.

De constatering van inspreker dat meer verkeer zal worden afgewikkeld via de A20 klopt. De A20 wordt echter ook verbreed tussen de aansluiting Vlaardingen en de Blankenburgverbinding. Hoewel de filekans op de A20 enigszins toeneemt, is als gevolg van de aanleg van de verbinding sprake van een vermindering van het aantal voertuigverliesuren op het hoofdwegennet met 20%. De reistijdverhouding op het Nota Mobiliteit of NoMo-traject A20 De Lier – Kethelplein wijzigt ten opzichte van de referentiesituatie (situatie 2030 zonder Blankenburgverbinding) niet en ten opzichte van de huidige situatie nauwelijks en blijft in beide richtingen onder de streefwaarde van 1,5.

Doordat een deel van het (vracht)verkeer de Blankenburgverbinding zal gebruiken wordt de A15 tussen Rozenburg en het knooppunt Beneluxplein rustiger. Hierdoor zal minder vertraging optreden op de A15. Hier profiteert het doorgaande (vracht)verkeer vanaf de Maasvlakte richting Botlek en verder ook van. Anders dan inspreker stelt zal geen sprake zijn van een vermeerdering van het aantal files. Wel is het zo dat de A20 tussen Vlaardingen en het knooppunt Kethelplein druk is en druk blijft. Dit motiveert ook de verbreding van de A20 op dit traject met een extra rijstrook (onderdeel van het project Blankenburgverbinding). Met de aanleg van de A16 Rotterdam (voorheen A13/A16) zal de verkeersdruk op het traject na het knooppunt Kethelplein minder worden.

Inspreker is van mening dat de Blankenburgtunnel de problemen rond de Beneluxtunnel niet zal verminderen. De capaciteit van de Beneluxtunnel zélf is voldoende voor vele decennia (zie o.a. de Mobiliteitsbalans), maar het gaat mis door de aan- en afvoerwegen naar en van de tunnel. Aan de noordzijde refereert inspreker aan het Kethelplein. Dat knooppunt is vernieuwd en aangepast ten behoeve van de aansluiting van het nieuwe gedeelte A4. Insiders menen nu al dat de capaciteit van dit knooppunt niet voldoende zal zijn, en als ook nog extra verkeer uit een Blankenburgtunnel gebruik zal moeten maken van dit plein zullen nog meer problemen ontstaan. Aan de zuidkant van de Beneluxtunnel vormen de aanvoerwegen naar het knooppunt Beneluxplein een probleem; dat zou volgens inspreker, samen met de nog in uitvoering zijnde verbreding en verbetering van de A15, moeten worden verbeterd.

Reactie

Uit het verkeersonderzoek blijkt op grond van het GE-scenario in 2030 weliswaar een hoge I/C waarde maar de gemiddelde rijnsnelheid is redelijk goed. Dit houdt in dat het wegvak wel volbelast is maar het verkeer nog voldoende doorstroomt. Dit leidt dan ook niet tot hoge NoMo-reistijdfactoren.

De stelling van inspreker dat de capaciteit van de Beneluxtunnel voor decennia voldoende is en dat met name de problemen aan de aanvoerende wegen aan de zuidkant moeten worden opgepakt worden deels onderschreven. Het gaat echter

niet zozeer om de capaciteit, maar om het aantal motorvoertuigen (intensiteit) dat van deze verbindingen gebruik maakt in relatie tot de capaciteit van die wegen. Met de aanleg van de Blankenburgverbinding wordt de intensiteit op de A15 naar het knooppunt Beneluxplein verminderd en daarmee ook de verkeersdruk in de Beneluxtunnel zelf. De verkeerseffecten staan beschreven in het effectrapport Verkeer, bijlage A behorende bij het Ontwerp Tracébesluit/MER Blankenburgverbinding.

Insprekerster is het niet eens met de stelling dat de Blankenburgverbinding een vluchtroute is in het geval van calamiteiten in het havengebied. Haar stelling is dat, als er ernstige dingen gebeuren in het havengebied, bewoners en bedrijven ten noorden van de Waterweg naar het oosten en noorden moeten vluchten en de mensen in het havengebied naar het zuiden. Zij pleit derhalve ook voor een doortrekking van de A4 in zuidelijke richting en een goede verbinding vanaf de Maasvlakte naar Goeree-Overflakkee en Zeeland.

Reactie

Insprekerster heeft gelijk wanneer zij zegt dat het noorden en zuiden de meest voor de hand liggende vluchtroutes zijn. Echter, in het geval van Rozenburg geldt dat veel van de bewoners zich niet veilig voelen omdat in het geval van een evacuatie nu maar één vluchtroute beschikbaar is (de A15). Een route die ook nog zwaar belast is. In het geval van een calamiteit neemt de verkeersdruk alleen maar toe en zal de A15 haar werking als vluchtroute grotendeels niet aankunnen. Met de komst van een Blankenburgverbinding komt er niet alleen een nieuwe vluchtroute bij, maar neemt de verkeersdruk op de andere vluchtroute (A15) tevens af omdat het verkeer beter kan worden gespreid. Alhoewel een begrijpelijk voorstel, zal een doortrekking van een A4 en/of een verbinding vanaf de Maasvlakte het gevoel van onveiligheid voor Rozenburg niet oplossen.

Insprekerster stelt dat een Oranjetunnel tunnel zeer wordt gewenst door het Rotterdamse Havenbedrijf, de ondernemers uit het Westland en Hoek van Holland en de Stenalijn. Ook politiek gezien kan deze verbinding op steun rekenen. Met deze tunnel is eveneens direct een goede verbinding te realiseren vanaf de A4 bij Rijswijk-Wateringen-Delft.

De A15 wordt momenteel uitgebreid en aangepast tot op de Maasvlakte. 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 route naar de boot richting Hull en het verdere vervoer per spoor naar de Betuwelijn zijn zo handiger en sneller bereikbaar voor het beroepsgoederenvervoer, zonder dat de ruit van Rotterdam door hen wordt belast. Vanaf de Maasvlakte en het verdere Havengebied en vanaf Voorne-Putten wordt door de aanpassing en uitbreiding van de A15 een goede doorstroming gerealiseerd richting Oost-Nederland en Duitsland. Dit verkeer zal niet de noordzijde van de Rotterdamse ruit belasten en hoeft dus ook geen gebruik te maken van een oeververbinding. Verkeer vanuit Voorne-Putten en het Havengebied Rotterdam dat als bestemming het Westland, Den Haag Leiden, Schiphol en Amsterdam heeft, zal een enorme tijdsbesparing (en dus brandstofbesparing) boeken door een goede Oranjetunnel-Westland verbinding. Tevens kan de druk op de Rotterdamse Ruit zo worden verminderd.

Reactie

De minister is zich ervan bewust dat de Oranjeverbinding voor andere doelstellingen wellicht een goede verbinding is en dat deze ook kan rekenen op draagvlak bij derden. Een meerderheid van de regionale overheden heeft de minister echter geadviseerd te kiezen voor de Blankenburgverbinding, variant Krabbeplas-West. Ten aanzien van de keuze voor de Blankenburgverbinding geldt dat deze beter scoort op de doelstellingen, namelijk het verbeteren van de verkeersknelpunten in de Beneluxtunnel en het verbeteren van de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven. De Oranjeverbinding doet dit ook, maar in veel mindere mate, waardoor sprake is van een minder renderende oplossing. De afweging van de keuze Blankenburgverbinding versus Oranjeverbinding maakte onderdeel uit van de Verkenningsfase die heeft plaatsgevonden in de periode 2008 – 2013. De uitkomst van dit proces en de keuze van de minister, bijgevalen door een meerderheid van de regionale overheden, is beschreven in de Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding.

Inspreekster stelt dat de keuze tussen de Blankenburgverbinding en de Oranjetunnel geen echte keuze is, omdat al plannen bestaan voor de aanleg van de Oranjetunnel. Zij is van mening dat het heel goed mogelijk is de aanleg van de Blankenburgtunnel uit het regeerakkoord te schrappen. Volgens inspreker zit niemand te wachten op twee tunnels en, aangezien zij ervan is overtuigd dat de Oranjetunnel op termijn zal worden aangelegd, kan wat haar betreft de Blankenburgverbinding worden geschrapt.

Reactie

Of en hoe sprake is van een toekomstige studie naar de Oranjeverbinding is sterk afhankelijk van de wijze waarop de Rotterdamse haven en de bereikbaarheid daarvan zich ontwikkelt. Op de korte en middellange termijn is hier naar oordeel van de minister echter geen aanleiding voor.

Inspreekster stelt dat bij het bepalen van de kosten van de Blankenburgverbinding ten onrechte geen rekening is gehouden met de verbreding van de A20 naar Schiedam. Het argument van de minister dat deze variant goedkoper is dan een Oranjetunnel zou daardoor volgens inspreker zomaar niet correct kunnen zijn. Ook de inpassingsmaatregelen die door de gemeentes, omwonenden en natuurbeschermingsorganisaties worden geëist zullen voor meer kosten zorgen.

Reactie

Onderdeel van het project is een uitbreiding van de A20 naar tot aan aansluiting 9 van 2x2 naar 2x3 rijstroken. Deze uitbreiding is nodig aangezien de aanleg van de Blankenburgverbinding hier leidt tot een toename van het wegverkeer op de A20. De kosten van deze uitbreiding maken deel uit van de kosten van het totale project. Anders dan inspreker dus veronderstelt, is hier wel degelijk rekening mee gehouden. Er is geen sprake van verbreding van de A20 tot in Schiedam.

Inspreekster is van mening dat een onjuiste afweging is gemaakt tussen de Blankenburgverbinding en de Oranjetunnel. Er is immers geen sprake van een keuze, aangezien beide tunnels zullen worden aangelegd. Het ministerie verzwijgt dit echter. Tevens verzwijgt het ministerie dat de problemen op de A20 niet kunnen worden opgelost.

Reactie

De minister neemt kennis van deze zienswijze. Zij herkent zich niet in de stelling van inspreker dat zaken bewust worden verzwegen.

Inspreker is van mening dat de Crisis- en Herstelwet in het geval van het besluit voor aanleg van een Blankenburgtunnel misbruikt wordt om de Natuurbeschermingswetten te omzeilen, het lokale bestuur monddood te maken en hen te verplichten medewerking te verlenen aan de voorbereidingsplannen voor de Blankenburgtunnel. De Crisis- en Herstelwet was bedoeld om onder andere besluitvorming te versnellen en te vereenvoudigen om zo de werkgelegenheid in de woningbouw te stimuleren en niet om de wegenbouw een duwtje in de rug te geven, aldus inspreker. In de wegenbouw is werk genoeg. De actuele situatie in Nederland is dat er beter betaalbare huizen kunnen worden gebouwd in plaats van een tunnel die geen nut heeft maar wel veel onherstelbaar kapot maakt.

Reactie

Blijkens de Memorie van Toelichting bij de Crisis- en Herstelwet is het idee achter de wet het volgende: "Teneinde de economische crisis en zijn gevolgen te bestrijden en een goed en duurzaam herstel van de economische structuur van Nederland te bevorderen, is dit wetsvoorstel gericht op de versnelling van infrastructurele projecten en andere grote bouwprojecten en op projecten op het gebied van duurzaamheid, energie en innovatie. Alle voorgestelde maatregelen beogen bij te dragen aan versterking van de economische structuur op de langere termijn".

De Blankenburgverbinding draagt bij aan de versterking van de economische structuur op langere termijn. Zij verbetert immers de bereikbaarheid van de regio Rotterdam en zorgt voor een robuuste ontsluiting van de Rotterdamse haven.

Het is de minister niet duidelijk welke Natuurbeschermingswetten zouden zijn omzeild. Aan de eisen die worden gesteld aan natuuronderzoeken is zorgvuldig uitvoering gegeven.

Inspreker is van mening dat ontstellend veel natuur- en cultuurgebied (TOP-gebied) zal worden vernietigd. Dit onder meer door lawaai, licht en uitlaatgassen. Ook worden haar zorgen over de Wijnboerderij gebagatelliseerd. De gemeenten hebben daarnaast fors geïnvesteerd in het gebied door onder meer de aanleg van vele fietspaden. Als de weg er komt, dan zijn deze investeringen volgens inspreker voor niets geweest. De functie van het surf- en recreatiewater zal geheel komen te vervallen. Ditzelfde geldt voor het Oeverbos, waarvan een substantieel deel wordt vernietigd.

Reactie

Inspreker verwijst terecht naar het gebied zijnde een TOP-gebied. In de beleidsvisie cultureel erfgoed 2013 – 2016 uit 2011 is het gebied door de provincie Zuid-Holland aangewezen als een zogenaamd TOP-gebied. Voor TOP-gebieden streeft de provincie naar behoud en versterking van het karakter door handhaving van hun structuur. Voor de TOP-gebieden geldt overigens niet dat gebieden 'op slot' moeten. De provincie biedt derhalve ook ruimte aan nieuwe ontwikkelingen. Binnen dit kader

past ook de aanleg van de Blankenburgverbinding. Voor meer informatie wordt verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.5 'Landschap'.

Voor wat betreft de geluidseffecten, kan worden gesteld dat hier uitvoerig onderzoek naar is gedaan. Het akoestisch effect van de nieuwe weg wordt tot een minimum beperkt. Zo wordt met de aanleg van tweelaags Zeer Open Asfaltbeton (ZOAB) op A20 zelfs bereikt dat de geluidbelasting op de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) ten noorden van de A20 afneemt. Voor wat betreft het weidevogelgebied ten zuiden van de A20, geldt dat dit in de autonome ontwikkeling (dat wil zeggen zonder aanleg van de Blankenburgverbinding) al geheel ligt binnen de 47 dB contour. Met de aanleg van de Blankenburgverbinding en de bijhorende geluidsmaatregelen neemt dit niet toe. Dit geldt eveneens voor de geluidbelasting op de EHS Gors van Lickebaert. In de Rietputten neemt de geluidsverstoring wel toe. Voor deze toename wordt gecompenseerd.

Binnen het totale studiegebied neemt het aantal geluidbelaste woningen met een geluidbelasting van meer dan 50 dB af. Ook neemt het aantal ernstig geluidgehinderden af (tot circa 11% indien rekening wordt gehouden met cumulatie). Ook het totale oppervlak met een geluidbelasting van meer dan 50 dB neemt af (globaal circa 12% en als rekening wordt gehouden met cumulatie circa 3%). Dit komt niet alleen door de verregaande inpassingsmaatregelen (bijvoorbeeld een verdiepte ligging en overkapping, waaronder ter plaatse van de door inspreker genoemde woonboerderij), maar ook door de aanleg van stiller asfalt en geluidschermen.

Lokaal is in het gebied waar de nieuwe weg komt te liggen wel sprake van een geluidstoename. Dit is onder ander het geval bij een elftal woningen aan de Zuidbuurt. Dit is met name het gevolg van de verregaande inpassingsmaatregelen in combinatie met de aanleg van tweelaags ZOAB.

Voor wat betreft het merendeel van de niet geluidgevoelige bestemmingen, de veelal recreatieve voorzieningen, is in het gebied eveneens sprake van een verbetering van de geluidbelasting. Dit is onder meer het geval ter plaatse van de golfbaan en de horeca aan de Zuidbuurt 85. De geluidbelasting ter plaatse van het strandje aan de Krabbeplas blijft vrijwel ongewijzigd (51 dB). Uitzondering is restaurant 't Oeverbos aan de Maassluisdijk. Hier is sprake van een toename. De absolute waarden van de geluidbelastingen liggen, met uitzondering van het strandje aan de Krabbeplas, onder de 50 dB. Gezien deze waarden en de aard en functie van de voorzieningen ligt het niet voor de hand nog verdere, aanvullende geluidsmaatregelen te treffen.

Voor wat betreft de luchtkwaliteit geldt dat lokaal sprake is van een toename van de concentraties, maar dat de concentraties in alle gevallen ruimschoots onder de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) liggen. Zie ook paragraaf 2.10 'Luchtkwaliteit / NSL'.

Voor wat betreft de investeringen van de gemeenten in de fietspaden is het zo dat alle bestaande fietspaden worden hersteld. Soms op dezelfde locatie, soms met een aangepaste route. Daarbij zal de regio ook nieuwe fiets- en wandelpaden realiseren. En niet alleen voor wat betreft de fietspaden wordt de komst van de Blankenburgverbinding door de regio aangegrepen om de directe omgeving beter in

te passen. Dit geldt ook voor de plas en het Oeverbos. Voor meer informatie wordt verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.8 'Recreatieve functies'.

Inspreekster voelt zich als burgerparticipaat niet serieus genomen. Zij stelt dat niet iedereen die dat wilde zijn of haar inbreng kon leveren. Zij heeft sterk de indruk dat voor de projectleiders ongewenste opmerkingen en ideeën in de kiem werden gesmoord. Inspreekster is van mening dat participanten ten onrechte is voorgehouden dat geen contacten bestaan tussen de projectleiding c.q. het ministerie en het Havenbedrijf Rotterdam. Tot slot is zij ervan overtuigd dat de doortrekking van de Blankenburgverbinding in noordelijke richting een volgende stap zal zijn. Inspreekster ervaart de burgerparticipatie als een wassen neus.

Reactie

De minister herkent zich niet in het beeld dat de indiener schetst van het participatieproces en vindt het spijtig dat de indiener de participatie-activiteiten als negatief heeft ervaren.

Het doel van de participatie is dat de omgeving invloed heeft op de ontwikkeling van de Blankenburgverbinding. Rijkswaterstaat heeft stakeholders en omgevingspartijen die een direct belang hebben bij de Blankenburgverbinding zo goed mogelijk geïnformeerd en betrokken. Dit door hen mee te laten denken over de uitwerking van het ontwerp, de vormgeving en inpassing van de Blankenburgverbinding en in het door de regionale overheden ontwikkelde Kwaliteitsprogramma.

Al sinds de Verkenningsfase Rotterdam Vooruit en Nieuwe Westelijke Oeververbinding vindt met de regionale partners intensieve samenwerking plaats. In de Planuitwerkingsfase voor de Blankenburgverbinding is deze lijn doorgezet. In onder meer ambtelijke begeleidingsgroepen, klankbordgroepen, door middel van online consultatie en tijdens informatieavonden zijn het ontwerp van de weg, de landschappelijke inpassing en de milieueffecten onderwerp geweest van nadere uitwerking, bespreking en discussie. De samenwerking tussen de diverse partijen en consultatie van betrokkenen is van grote meerwaarde gebleken voor het tot stand komen van het Ontwerp Tracébesluit (OTB). Het heeft geleid tot optimalisaties in het ontwerp en de resultaten van de milieuonderzoeken en brengt daarmee de kwaliteit van het OTB en het Kwaliteitsprogramma naar een hoger niveau. De doortrekking van de A24 is niet opgenomen in de programmering (MIRT-overzicht) en daartoe bestaat nu ook geen aanleiding.

Inspreekster besluit met: "stop met de plannen voor een Blankenburgverbinding zonder nut, luister naar de burgerparticipanten (waaronder ook veel mensen uit het bedrijfsleven) en ga voortvarend verder met het verbeteren van bestaande wegen en de aanleg van een Oranjetunnel + aansluiting in Noordelijke richting".

Reactie

De aanleg van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. Dit is ook niet verwonderlijk gezien de impact van deze plannen op de omgeving. De keuze voor de Blankenburgverbinding is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Dit proces en de afweging van de keuze Blankenburgverbinding versus Oranjeverbinding maakte onderdeel uit van de Verkenningsfase die heeft plaatsgevonden in de periode 2008 – 2013. De uitkomst van dit proces en de keuze van de minister, bijgevalen door

een meerderheid van de regionale overheden, is beschreven in de Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding.

3.14 Zienswijze 14, Vogel- Vleermuis- en Vlinderwerkgroep Noordrand

Inspreker is van mening dat als gevolg van de aanleg van de Blankenburgverbinding schadelijke gevolgen ontstaan voor natuur, milieu en landschap. Inspreker noemt in dat kader de afname van weidevogelgebied, kwalitatief goed riet- en moerasgebied en natuurlijke verbindingen.

Eveneens noemt inspreker een forse toename van onder andere geluidhinder, lichthinder, uitstoot van fijnstof, verkeersslachtoffers in de natuur en stankoverlast. Ook zal de WVO volgens inspreker moeten worden aangescherpt in verband met zaken als grondwatervervuiling en bodemverontreiniging. Landschappelijk wordt het er volgens inspreker niet fraaier op. Het landschap wordt minder aantrekkelijk om te zien of om er te verblijven. De natuurbeleving neemt af. Inspreker stelt dat derhalve ook schade ontstaat aan onder andere recreatieve mogelijkheden en horeca in het gebied.

Inspreker is tegen de komst van de Blankenburgverbinding. Wanneer de Blankenburgverbinding er dan toch moet komen, dan pleiten inspreker ten zeerste voor een volledig ondertunneld deel vanaf de rijksweg A20 tot in Rozenburg. Dit kost ongetwijfeld meer geld maar deze investering zal zich uitbetalen in de toekomst, onder meer door het behoud van de Rietputten, een deel van de Aalkeet Buitenpolder en het Oeverbos. Het weidevogelgebied zal slechts tijdens de aanleg van de tunnel worden verstoord en kan daarna in volle glorie weer opbloeien.

Daarnaast pleit de inspreker voor compensatie voor de aanleg van een tunnel, waaronder ruime gebiedscompensatie met herplant van bomen en struiken, herstel van vleermuisverbindingroutes en foerageergebieden, waar mogelijk plaatsing van zonne-energiepanelen en het gebruik van milieuvriendelijke, duurzame materialen.

Reactie

Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur zijn veel van de door inspreker genoemde schadelijke gevolgen niet te vermijden. Wel is het zo dat de effecten zo goed mogelijk worden gemitigeerd en, als dat niet lukt, gecompenseerd. Voor meer informatie over de wijze waarop natuurwaarden en de effecten op het landschap worden gemitigeerd en gecompenseerd wordt verwezen naar de paragrafen 2.3 'Natuurwaarden' en 2.4 'Landschap'.

Voor wat betreft het verzoek van inspreker om de nieuwe verbinding vanaf de A20 tot aan Rozenburg geheel ondertunneld aan te leggen, worden een aantal mogelijke complicaties en technische beperkingen opgemerkt.

Allereerst is het niet mogelijk de tunnel door te trekken voorbij de noordelijke tunnelmond van de Aalkeettunnel. Dit komt door het op (te) korte afstand gelegen knooppunt met de A20. Als gevolg van eisen uit de Europese tunnelwetgeving is het derhalve niet mogelijk een veilige tunnel te realiseren. Weliswaar was dit (deels) mogelijk geweest wanneer het knooppunt op grotere afstand had gelegen, maar dit

zou betekenen dat het knooppunt in noordelijke richting zou worden verschoven, daarmee het meer kwetsbare gebied Midden-Delfland in. Het standpunt van inspreker dat weidevogelgebied na aanleg van een lange tunnel in dezelfde staat terug zal kunnen keren is derhalve niet realiseerbaar.

Richting Rozenburg vormt de kanteldijk een complicerende factor. Voor een goed begrip hiervan is het nodig te benadrukken dat een boortunnel niet realiseerbaar is. Dit komt door de diepteligging en het feit dat de tunnel op de zuidoever over een korte lengte weer hoogte moet maken om op de A15 aan te sluiten. Voor de bouw kan dus alleen worden volstaan met een zinktunnel. Dit betekent dat ter plaatse van de Rietputten een zinksleuf moet worden gegraven. Met andere woorden, ook de aanleg van een lange tunnel zal leiden tot vernietiging van de Rietputten. Tevens zal tijdens de aanleg een tijdelijke dijk moeten worden aangelegd ter borging van de waterveiligheid. Voor meer informatie wordt verwezen naar paragraaf 2.7 'Kanteldijk'.

Voor wat betreft de zienswijze van inspreker dat het plan schadelijk is voor de natuur, klopt het dat als gevolg van het plan natuurwaarden worden aangetast. Het betreft dan zowel fysieke aantasting als versnippering en verstoring van natuurwaarden door bijvoorbeeld geluid. Deze effecten worden zo goed mogelijk gemitigeerd en waar nodig gecompenseerd. Voor meer informatie wordt verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.4 'Natuurwaarden'.

Inspreker uit verder zijn zorgen over schade aan het landschap en de recreatiemogelijkheden in het gebied. De minister begrijpt deze zorgen en heeft derhalve met de regionale overheden in het gebied gestreefd naar een zo goed mogelijk ingepaste weg. Ook het effect op de recreatiemogelijkheden is expliciet meegenomen in de studie. Zie voor meer informatie het antwoord in paragraaf 2.8 'Recreatieve functies'.

Ten aanzien van geluid is het zo dat in het gebied met name sprake is van een verbetering van de geluidbelasting. Dit is voornamelijk een gevolg van de aanleg van tweelaags Zeer Open Asfaltbeton (ZOAB) op de A20. Het geluid van de nieuwe verbinding komt door de verdiepte ligging niet boven het geluid van de A20 uit. De verbeteringen zijn onder meer het geval ter plaatse van de golfbaan en de horeca aan de Zuidbuurt 85. De geluidbelasting ter plaatse van het strandje aan de Krabbeplas blijft vrijwel ongewijzigd (51 dB). Uitzondering is restaurant 't Oeverbos aan de Maassluisdijk. Hier is sprake van een toename. De absolute waarden van de geluidbelastingen liggen, met uitzondering van het strandje aan de Krabbeplas, onder de 50 dB. Gezien deze waarden en de aard en functie van de voorzieningen ligt het niet voor de hand om nog verdere, aanvullende geluidmaatregelen te treffen.

Lichthinder kan niet worden voorkomen. Rijkswaterstaat heeft in het contract met de aannemer eisen opgenomen ter beperking van omgevingshinder door verlichting, waar mogelijk met behulp van technieken zoals gebruikt bij de A4 Delft-Schiedam.

De stankoverlast waar inspreker aan refereert kan worden ervaren door de stank van uitlaatgassen. Van deze regio is echter bekend dat het merendeel van de ervaren geuroverlast wordt veroorzaakt door de industrie. Voor stank geldt geen specifiek Rijksbeleid. Wel kan een relatie worden gelegd met de emissies van fijnstof

en stikstofdioxide (NO₂). Ten aanzien van verkeer geldt dat sprake is van een afname van geurhinder. Dit is vooral een gevolg van het gevoerde luchtbeleid, waarbij de emissies van fijnstof en NO₂ door verschillende maatregelen zijn teruggedrongen. In het kader van het project Blankenburgverbinding is eveneens uitvoerig onderzoek gedaan naar de emissie van fijnstof en NO₂. Uit deze onderzoeken is gebleken dat ter plaatse van de tunnelmonden en langs de A20 tussen de aansluiting van de Blankenburgverbinding en het Kethelplein sprake is van een lichte verslechtering, maar dat de waarden nog ruimschoots beneden de toegestane grenswaarden liggen, waardoor er geen indicatie is dat dit zou leiden tot stankoverlast.

De aanleg van de Blankenburgverbinding voldoet aan het landelijke beleid ten aanzien van de omgang met afstromend wegwater en heeft de instemming van het Hoogheemraadschap van Delfland. In het waterhuishoudingsplan zijn diverse voorzieningen opgenomen waarmee een zorgvuldige behandeling van het afstromende wegwater vanuit de tunnels en de verdiepte delen wordt gerealiseerd. Een toename van grond- en oppervlaktewaterverontreiniging wordt daarom niet verwacht. Het plan voorziet tevens in een forse uitbreiding van riet- en moerasgebied ten noorden van de Krabbeplass.

Tot slot is in de toelichting van het Tracébesluit opgenomen dat de Blankenburgverbinding wordt gerealiseerd conform de principes van Duurzaam Bouwen. Bij Duurzaam Bouwen wordt tijdens het ontwerp bewust gekeken of onderdelen van het project op een milieubewuste manier kunnen worden gerealiseerd. Het gaat bijvoorbeeld om maatregelen die leiden tot het bevorderen van hergebruik en beperken van materiaalgebruik, het beperken van emissies, het zuinig omgaan met ruimte en energie en de beperking van hinder tijdens de bouw (zoals geluid of trillingen). In het kader van de aanbesteding wordt de opdrachtnemer daarom ook uitgedaagd en gestimuleerd duurzaam te bouwen.

3.15 Zienswijze 15

Inspreker stelt dat aan de aanwezige geluidhinder een aanzienlijke nieuwe bron wordt toegevoegd. Verder wordt de nieuwe geluidsbron gesitueerd in een gebied dat destijds ter compensatie van het bestaande bovenwettelijke geluidniveau als natuur-/recreatiezone is ingericht.

Het onderzoek "Saldo 0 geluid Blankenburgverbinding" houdt volgens inspreker geen rekening met de regionale en lokale overheidsdoelstelling "Normstelling en beleid geluidreductie Botlek – Pernis" en het "Geluidsconvenant Rijnmond-West".

Het gebied waar de plannen Blankenburgtracé betrekking op hebben valt grotendeels binnen de geluidcontouren Industrielawaai Botlek/Pernis. Binnen de geluidcontouren van het genoemde industrielawaai geldt volgens inspreker een saneringsplicht. Bij nieuwe of gewijzigde situaties dient de maximumgrens van 48 dB te worden gehanteerd op de gevels van gevoelige gebouwen zoals woningen.

Inspreker stelt dat in geval van saneringsplicht het bestaande industrielawaai bij het introduceren van planmatige nieuwe geluidsbronnen zover dient te worden gesaneerd, dat het totaal van de geluidsbronnen aan de wettelijke eisen voldoet.

Reactie

Het gebied waarin de Blankenburgverbinding is gelegen, was voorheen aangeduid als een zogenaamde Rijksbufferzone: een door de rijksoverheid aangewezen gebied met als doel de groene ruimte binnen de stedelijke netwerken in stand te houden en de (dag)recreatieve functie van deze gebieden te verbeteren en te vrijwaren van grootschalige bebouwing.

Met de komst van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is de verantwoordelijkheid van het Rijk voor de Rijksbufferzones komen te vervallen. De bescherming van de voormalige Rijksbufferzones is in veel gevallen overgenomen door de decentrale overheden, in dit geval de provincie Zuid-Holland. In de beleidsvisie cultureel erfgoed 2013 – 2016 uit 2011 is de voormalige Rijksbufferzone ten zuiden van de A20 door de provincie Zuid-Holland aangewezen als een zogenaamd TOP-gebied. Voor deze TOP-gebieden streeft zij naar behoud en versterking van het karakter door handhaving van hun structuur. Voor de TOP-gebieden geldt overigens niet dat gebieden 'op slot' moeten. De provincie biedt derhalve ook ruimte aan nieuwe ontwikkelingen. Binnen dit kader past ook de aanleg van de Blankenburgverbinding.

Met de aanleg van de Blankenburgverbinding wordt inderdaad een nieuwe geluidsbron aan het gebied toegevoegd. Het akoestisch effect van de nieuwe weg wordt echter tot een minimum beperkt. Zo wordt met de aanleg van tweelaags Zeer Open Asfaltbeton (ZOAB) op A20 zelfs bereikt dat de geluidbelasting op de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) ten noorden van de A20 afneemt. Voor wat betreft het weidevogelgebied ten zuiden van de A20 ligt dit in de autonome ontwikkeling (dat wil zeggen zonder aanleg van de Blankenburgverbinding) al geheel binnen de 47 dB contour. Met de aanleg van de Blankenburgverbinding en de bijhorende geluidsmaatregelen neemt dit niet toe. Dit geldt eveneens voor de geluidbelasting op de EHS Gors van Lickebaert. In de Rietputten neemt de geluidsverstoring wel toe. Deze toename wordt gecompenseerd.

Binnen het totale studiegebied neemt het aantal geluidbelaste woningen met een geluidbelasting van meer dan 50 dB af. Ook neemt het aantal ernstig geluidgehinderden af (tot circa 11% als rekening wordt gehouden met cumulatie). Ook het totale oppervlak met een geluidbelasting van meer dan 50 dB neemt af (globaal circa 12% en als rekening wordt gehouden met cumulatie circa 3%). Dit komt niet alleen door de verregaande inpassingsmaatregelen (zoals een verdiepte ligging en overkapping), maar ook door de aanleg van stiller asfalt.

Lokaal is in het gebied waar de nieuwe weg komt te liggen wel sprake van een geluidstoename. Dit is onder ander het geval bij een elftal woningen aan de Zuidbuurt. Dit is met name het gevolg van de verregaande inpassingsmaatregelen in combinatie met de aanleg van tweelaags ZOAB.

Voor wat betreft het merendeel van niet-geluidgevoelige bestemmingen, veelal recreatieve voorzieningen, is in het gebied eveneens sprake van een verbetering van de geluidbelasting. Dit is onder meer het geval ter plaatse van de golfbaan en de horeca aan de Zuidbuurt 85. De geluidbelasting ter plaatse van het strandje aan de Krabbepas blijft vrijwel ongewijzigd (51 dB). Uitzondering is restaurant 't Oeverbos aan de Maassluissedijk. Hier is sprake van een toename. De absolute

waarden van de geluidbelastingen liggen, met uitzondering van het strandje aan de Krabbeplas, echter wel allemaal onder de 50 dB.

Ten aanzien van de opmerking van inspreker dat ook rekening moet worden gehouden met andere bronnen geldt dat in het akoestisch onderzoek voor het Ontwerp Tracébesluit (OTB) ook de cumulatie vanwege andere geluidbronnen in beeld zijn gebracht. Uit het overleg met de andere bronbeheerders is gebleken dat er geen noodzaak is tot het treffen van extra maatregelen voor geluid.

Het onderzoek Saldo 0 geluid Blankenburgverbinding betreft een onderzoek vanuit het regionale Kwaliteitsprogramma. Dit maakt geen onderdeel uit van het OTB.

Uit het Saldo 0 onderzoek van de regio blijkt dat met het wettelijke maatregelenpakket in het woongebied van Vlaardingen de toename van geluid al vrijwel geheel wordt gecompenseerd. Op een aantal locaties is sprake van vermindering van de geluidbelasting. Daarnaast zijn er beperkte overschrijdingen langs bepaalde hoofdonthutingswegen in Vlaardingen door plaatselijke toename van verkeer als gevolg van de Blankenburgverbinding. In Vlaardingen betreft dat met name de Marathonweg en omgeving. Om die reden wordt daar als aanvullende, bovenwettelijke maatregel stil asfalt toegepast, waardoor in Vlaardingen alsnog wordt voldaan aan de doelstelling van saldo 0 voor geluid.

Buiten Vlaardingen wordt met het wettelijke maatregelenpakket op een aantal andere referentiepunten niet voldaan aan de doelstelling van saldo 0. Het gaat om punten op de noordoever rondom de Zuidbuurt en in de Oeverboszone, waar veelal ook de voorkeursgrenswaarde van 50 dB zal worden overschreden. In dit landschappelijk waardevolle en open gebied is conform het Landschapsplan een visueel zichtbare afscherming van de weg door wallen of geluidschermen niet gewenst. Er worden daarom voor geluid geen aanvullende bovenwettelijke maatregelen voorgesteld in het groen- en recreatiegebied op de noordoever. Daar staat tegenover dat naast de halfverdiepte Aalkeettunnel, de regio in het kader van het Kwaliteitsprogramma diverse landschappelijke kwaliteitsimpulsen realiseert ter versterking van het natuur- en recreatiegebied, zoals de herinrichting van het Oeverbos, de uitbreiding van de Rietputten en de aanleg van een waterharmonica, de herinrichting van de Krabbeplas en de aanleg van recreatieve routes.

Ten aanzien het onderwerp 'Normstelling en beleid geluidreductie Botlek – Pernis' zijn volgende documenten relevant:

- het Saneringsprogramma;
- het Geluidconvenant Rijnmond-West;
- het Regionaal Afsprakenkader Geluid & Ruimtelijke Ontwikkeling (juli 2015), onder andere te vinden via de link <http://www.zuid-holland.nl/publish/pages/11084/regionaalafsprakenkadergeluidruimtelijkeontwikkeling.pdf>

Deze documenten gaan over de beperking van industrielawaai. De aanleg van de Blankenburgverbinding heeft hier geen invloed op. Daarom is in het Saldo 0 onderzoek alleen uitgegaan van de effecten van de aanleg van de weg.

Ten aanzien van het 'Geluidsconvenant Rijnmond-West' geldt dat deze recent is vervangen door het 'Afsprakenkader Rijnmond-West'. Het Afsprakenkader gaat over

de afstemming tussen (nieuwe) bedrijfsontwikkeling en (nieuwe) woningbouwlocaties in Rijnmond-West (het gebied ten westen van de Beneluxtunnel). Dit gaat echter enkel over bedrijven en woningbouw en niet over infrastructuur.

3.16 Zienswijze 16, TLN

Inspreker onderschrijft de doelstelling van het project volledig. De Blankenburgverbinding moet daarom zo snel mogelijk worden gerealiseerd, maar wel met zo weinig mogelijk overlast voor de weggebruiker en de omgeving.

Net als TLN is de minister de mening toegedaan dat met de aanleg van de Blankenburgverbinding een noodzakelijke stap wordt gezet om de fileproblematiek op te lossen en de bereikbaarheid van de regio Rotterdam te garanderen. De wijze waarop dit project wordt ingepast en de wijze waarop negatieve effecten op natuur en milieu kan worden voorkomen, dan wel moet worden gecompenseerd, is ook voor de minister een belangrijk punt.

Tolheffing

Wel maakt inspreker zich zorgen over de tolheffing. Inspreker is van mening dat de aanleg van wegen een publieke taak is waaraan de weggebruiker met diverse verkeersheffingen ruimschoots meebetaalt. Tolheffing kan wat inspreker betreft daarom alleen onder strikte voorwaarden en alleen bij wijze van uitzondering. Daarom zijn de volgende onderdelen van de Tolwet die worden behandeld in de Eerste Kamer voor inspreker essentieel:

- tolheffing wordt alleen mogelijk voor de Blankenburgverbinding en de doortrekking van de A15 bij Arnhem en dus niet op bestaande wegen. Voor beide nieuwe verbindingen blijft de alternatieve route tolvrij;
- tolheffing dient alleen als (gedeeltelijke) bekostiging van infrastructuur en niet voor sturing in verkeersstromen;
- tolheffing is een doelheffing, die stopt zodra de beoogde opbrengst is opgehaald. In principe wordt tol voor 25 jaar vastgesteld. Maar als bedragen eerder zijn binnengehaald, stopt de tol eerder.
- of andersom: de kosten van tolheffing bedragen niet meer dan 20 procent van de totale tolinkomsten;
- de tolheffing binnen nieuwe projecten dient te geschieden op uniforme wijze en dient te voldoen aan Europese eisen.

De wijze waarop de tol zal worden geheven, baart TLN zorgen. Door het heffen via een free flow systeem dat werkt met automatische kentekenherkenning, lijken eigenaren van voertuigen uit landen waarmee geen verdragen zijn gesloten over het uitwisselen van NAW-gegevens van kentekenhouders onder de tolheffing uit te kunnen komen. Als zij een rekening niet betalen, wordt het zonder NAW-gegevens namelijk zeer lastig om boetes op te leggen en het geld alsnog te innen. Hierdoor wordt het *level playing field* in de transportsector verstoord en betalen bij wijze van voorbeeld in Nederland gevestigde voertuigeigenaren ruim zeven euro meer voor het gebruik van de Blankenburgverbinding dan in Oost-Europa gevestigde bedrijven. Een bedrag dat in een sector met zeer kleine winstmarges, al snel relevant is.

Voor de concurrentiepositie van Nederlandse bedrijven is het uitgangspunt van een *level playing field* voor TLN belangrijker dan free flow. Dat betekent dat voor het

vrachtverkeer naar alternatieve systemen moet worden gekeken, bijvoorbeeld via een verplichte registratie voor buitenlandse kentekens zoals reeds door de gemeente Rotterdam is ingericht voor de Maasvlakte, in combinatie met een robuuste invulling van handhaving en inning middels staande houding door handhavingsteams. Desnoods zou ook een systeem van een aantal speciale *pay lanes* voor het vrachtverkeer moeten worden ingericht, waarbij vrachtauto's waar niet voor is betaald direct van de weg kunnen worden geleid. Inspreker ziet graag dat eventuele ruimtelijke reserveringen hiervoor ook in het ontwerp van de Blankenburgverbinding worden meegenomen.

Reactie

Artikel 15 van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 voorziet in de mogelijkheid van toezicht op het netwerk. Dit artikel maakt het mogelijk om motorrijtuigen staande te houden en direct een bestuurlijke boete aan de bestuurder uit te reiken indien geen tol is betaald.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is de beoogde uitvoeringsorganisatie die het toezicht op het netwerk voor haar rekening zal nemen. Ten behoeve van het toezicht op het netwerk zal de capaciteit van de ILT worden uitgebreid. De precieze invulling van het toezicht wordt nader uitgewerkt in het handhavingsplan dat bij de Eerste Kamer en Tweede Kamer zal worden voorgehangen. Er zal worden ingezet op effectief toezicht met een pakkans die voldoende afschrikwekkend is. Voor het toezicht is geen permanente controle op de verbindingen noodzakelijk. De ILT kan op basis van de wet ook elders in Nederland voertuigen die een openstaande tolschuld hebben laten stoppen om betaling van de boete af te dwingen. De ILT verkent momenteel verschillende toezichtarrangementen op hun effectiviteit. Dit betreft onder andere het benutten van het landelijke netwerk van weegpunten (Weigh in Motion, WIM), statische controle in de directe omgeving van het toltracé en rijdende controle op het toltracé. Ook het benutten van gegevens die voor de tolheffing (met het ANPR-systeem) worden verzameld zal in de uitwerking van het toezicht worden meegenomen. Deze regeling geldt voor zowel EU-ingezetenen als ingezetenen van buiten de EU.

De regering onderzoekt daarnaast momenteel een aantal mogelijkheden om betaling van boetes aan buitenlandse kentekenhouders af te dwingen, waaronder algemene EU-regels. Als de mogelijkheid tot het uitwisselen van kentekengegevens binnen de EU is geregeld, kunnen aan buitenlandse weggebruikers uit de EU boetes en aanmaningen worden toegestuurd op dezelfde wijze als voor Nederlandse weggebruikers. De technische infrastructuur om binnen Europa kenteken- en NAW-gegevens uit te wisselen is al voorhanden. Dit is het zogenoemde EUCARIS-systeem. De eerste signalen zijn dat niet bij alle lidstaten draagvlak bestaat om hiervoor een juridische basis te creëren. Niettemin heeft de minister de problematiek op de agenda gezet van een werkgroep met deelnemers uit verschillende lidstaten over interoperabiliteit van tolsystemen binnen de EU. Deze werkgroep heeft de internationale uitwisseling van kentekengegevens in het kader van niet betaalde tol onderzocht en aanbevelingen gedaan richting de Europese Commissie.

Verder zal de regering zich, voor zover geen algemene Europese regeling van kracht is, inspannen om tot bilaterale afspraken te komen met (buur)landen. Tenslotte wordt de mogelijkheid van het inzetten van internationaal opererende

incassokantoren onderzocht. De uitkomsten hiervan worden verwerkt in het handavingsplan.

De aanleg van tolpleinen samen met free-flow als een combinatie van systemen, zoals u suggereert, is niet haalbaar. Immers, een systeem met slagbomen of poortjes waar met een lagere snelheid doorheen kan worden gereden vormen een fysieke barrière, terwijl een free-flowsysteem wordt gekenmerkt door het ontbreken van een dergelijke barrière. Een combinatie van deze systemen leidt uiteindelijk tot een tolplein. Bij tolpleinen waar ook een combinatie wordt gemaakt met een of twee stroken met slagbomen, ontstaat over een aantal kilometers een toenemend aantal weefbewegingen, wat leidt tot een afname van de snelheid en filevorming bij een tolbarrière. Bovendien nemen tolpleinen veel ruimte in beslag. In het ontwerp van de Blankenburgverbinding is het fysiek niet mogelijk één of meerdere tolpleinen te verwerken in het wegontwerp.

Oplossing voor te hoge voertuigen en gevaarlijke stoffen

In het OTB lijkt geen rekening te zijn gehouden met te hoge voertuigen en tankauto's met gevaarlijke stoffen (die niet aan categorie C voldoen) in het geval deze voertuigen voor een tunnelmond moeten omkeren. Er zijn geen calamiteitendoorsteken, vluchthavens of -wegen om vrachtverkeer om of af te leiden, waardoor chauffeurs zijn genoodzaakt om kilometers achteruit te rijden. Dit is voor het vrachtverkeer zeer onwenselijk en zorgt voor een grote overlast op het wegennet. Een suggestie is om een wachtplaats te realiseren aan beide zijden van de tunnels, waarna dergelijke voertuigen op een rustig tijdstip, zonder veel overlast te veroorzaken, kunnen worden afgevoerd.

Reactie

In Nederland is de maximale wettelijke hoogte van voertuigen 4.00 meter. In het Ontwerp Tracébesluit (OTB) is rekening gehouden met een PVR (Profiel Vrije Ruimte) van 4.60 meter. Voor de tunnels is zelfs 4.70 meter aangehouden, waardoor daar geen hoogtedetectie hoeft te worden toegepast. In het bewegwijzeringsplan wordt aangeduid dat voertuigen met gevaarlijke stoffen hoger dan categorie C niet van de Blankenburgverbinding gebruik mogen maken.

Beide tunnels van de Blankenburgverbinding voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving en daarmee ook aan de Landelijke Tunnel Standaard (LTS). Beide tunnels worden voorzien van twee calamiteitendoorsteken, die vooral zijn bedoeld voor overheidshulpdiensten.

Aandacht voor verkeersafwikkeling in de regio en het achterland

Inspreker stelt dat uit het OTB blijkt dat ook na realisatie van de Blankenburgverbinding de verkeersintensiteiten op diverse wegvakken in de regio Rotterdam hoog zullen blijven. Dat geldt bijvoorbeeld voor het traject A16-A20 Kleinpolderplein-Ridderster. Wat inspreker betreft is het zaak ook in aanloop naar 2030 en verder oog te blijven houden voor een robuuste verkeersontsluiting van de Rotterdamse haven, waarbij de modaliteiten weg, water en spoor worden bekeken. Met de MIRT-onderzoeken die zijn gestart voor de goederencorridors oost (Rotterdam-Nijmegen) en zuid (Rotterdam-Venlo) is hiermee een eerste stap gezet. Een nieuwe wegverbinding tussen het knooppunt Benelux en de A29 dient volgens inspreker eveneens als serieuze optie te worden bekeken.

Reactie

Met de aanleg van de Blankenburgverbinding worden inderdaad niet alle knelpunten opgelost. Wel is inmiddels de A4 Delft-Schiedam geopend en in de planning staat nog de nieuwe verbinding A16 Rotterdam (voorheen A13/A16), de verbreding van de A20 Nieuwerkerk-Gouwe Aquaduct en de aanpak van de A4-passage langs Den Haag. Dit zorgt voor een verdere verbetering van de bereikbaarheid en robuustheid van het wegennet rond Rotterdam en Den Haag. Omdat aandacht bestaat voor toekomstige knelpunten in het gebied, is ook het MIRT-onderzoek 'Bereikbaarheid Den Haag-Rotterdam' gestart, waarin de bereikbaarheid van de metropoolregio Den Haag-Rotterdam centraal staat en breed naar oplossingsrichtingen wordt gekeken.

Parkeren vrachtauto's toenemend probleem

In de regio Rotterdam wordt het volgens inspreker steeds lastiger voor ondernemers en chauffeurs om geschikte locaties te vinden waar vrachtauto's kunnen worden geparkeerd. Dat parkeren is noodzakelijk vanwege de Europese wetgeving voor rij- en rusttijden. Chauffeurs moeten daardoor na maximaal 4,5 uur rijden ten minste 45 minuten rusten. Iedere 24 uur moet minimaal 9 uur worden gerust. Door de komst van de Blankenburgverbinding komt de verzorgingsplaats Aalkeet langs de A20 te vervallen. Verzorgingsplaats Rijskade wordt minder goed bereikbaar, omdat het verkeer dat de verzorgingsplaats verlaat, niet direct de Blankenburgverbinding op kan rijden. Verkeer dat in de toekomst gebruik wil maken van de Blankenburgverbinding moet eerst richting Hoek van Holland rijden op de A20 en dan keren bij de aansluiting Maassluis.

Het Havenbedrijf Rotterdam heeft het parkeerbeleid in de Rotterdamse haven een aantal jaren geleden gewijzigd. Inmiddels zijn veel omliggende gemeenten door middel van een regionale aanpak voornemens dat parkeerbeleid over te nemen. Los van het feit dat inspreker deze aanpak steunt, wordt wel een toenemende druk verwacht op zowel de beveiligde terreinen van het Havenbedrijf zelf als de verzorgingsplaatsen langs de snelwegen. Inspreker is van mening dat in ieder geval de eerder beschreven wettelijke rusttijden op verzorgingsplaatsen langs de snelwegen moeten kunnen worden genoten. Aangezien één verzorgingsplaats geheel verdwijnt en een andere verzorgingsplaats slechter bereikbaar wordt en dus minder aantrekkelijk, roept inspreker de minister nadrukkelijk op om deze vermindering van het aantal beschikbare parkeerplaatsen voor vrachtauto's mee te nemen in de regionale aanpak van het parkeren in de regio Rotterdam en het aantal parkeerplaatsen dat komt te vervallen op andere locaties te compenseren.

Reactie

De minister onderkent het feit dat vermoeidheid van chauffeurs een belangrijke rol speelt in het ontstaan van veel ernstige verkeersongelukken. Vanwege de verkeersveiligheid is de bestuurder van een vrachtoertuig daarom ook gehouden aan rij- en rusttijden. In het voorzieningenbeleid 2004 is gesteld dat voor de verzorging van mens en voertuig op regelmatige afstand (in beginsel om de circa 20 kilometer) langs rijkswegen weggebonden verzorgingsplaatsen worden aangelegd. Richting het oosten ligt de eerst volgende verzorgingsplaats aan de A20 op iets meer dan 20 kilometer van de vervallen verzorgingsplaats Aalkeet.

De minister realiseert zich tevens dat parkeerdruk in de regio groot is. Dit vormt dan ook de aanleiding voor het onderzoek dat Rijkswaterstaat samen met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag laat doen naar de knelpunten in de regio. Dit

moet leiden tot een bestuurlijke visie inclusief maatregelenpakket voor de gehele metropoolregio.

3.17 Zienswijze 17

Inspreker is tegen de realisatie van de Blankenburgverbinding. Midden-Delfland is prachtig en een belangrijk recreatiegebied en de Blankenburgverbinding hoort hierin volgens inspreker niet thuis. De weg doorsnijdt beschermde natuur in de Rietputten en verpest het leefgebied voor weidevogels, terwijl er alternatieven zijn die het gebied sparen. De aanleg van de Blankenburgverbinding is bovendien in strijd met de spelregels die gelden voor de EHS.

Als het project dan toch moet, dan wens inspreker volledige ondertunneling en het weglaten van de kanteldijk teneinde zoveel mogelijk natuur, landbouw, recreatie en leefbaarheid te sparen. Het nut en de noodzaak van de Blankenburgtunnel is volgens inspreker niet aangetoond. Sinds 2005 groeit het verkeer niet meer en neemt de drukte rondom Rotterdam niet toe. De keuze is achterhaald en zonde van het geld. De tunnel lost niets op en maakt veel kapot.

Reactie

Ten aanzien van de nut en noodzaak wordt verwezen inspreker naar het antwoord in paragraaf 2.1 'Nut en noodzaak'.

Voor wat betreft de zienswijze van inspreker dat het plan schadelijk is voor de natuur, klopt het dat als gevolg van het plan natuurwaarden worden aangetast. Het betreft dan zowel fysieke aantasting als versnippering en verstoring van natuurwaarden door bijvoorbeeld geluid. Deze effecten worden zo goed mogelijk gemitigeerd en waar nodig gecompenseerd. Voor meer informatie wordt verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.4 'Natuurwaarden'.

Anders dan inspreker stelt is de minister van oordeel dat wordt voldaan aan de spelregels van de EHS, in het bijzonder ook het 'nee, tenzij' beginsel. Indien aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden aan de orde is, dient de 'nee, tenzij' toets te worden doorlopen. Dit wil zeggen dat ruimtelijke ingrepen in beginsel niet zijn toegestaan, tenzij sprake is van een groot openbaar belang of alternatieven beschikbaar zijn. Het EHS-regime laat hierbij ruimte om, bij de beoordeling of sprake is van een significante aantasting, mitigerende maatregelen te betrekken. In het geval van de Blankenburgverbinding is sprake van een dwingende reden van groot openbaar belang en geldt dat met inbegrip van de mitigerende maatregelen de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd. Hiermee wordt voldaan aan de spelregels van de EHS en is geen sprake van aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden.

De werking van het 'nee, tenzij' beginsel is nader omschreven in het Barro (artikel 2.10.4) en de provinciale beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland (2013).

Inspreker uit verder zijn zorgen over schade aan het landschap en de recreatiemogelijkheden in het gebied. Ik begrijp deze zorgen van inspreker en heb

derhalve met de regionale overheden in het gebied gestreefd naar een zo goed mogelijk ingepaste weg. Ook het effect op de recreatiemogelijkheden is expliciet meegenomen in de studie. Zie voor meer informatie het antwoord in paragraaf 2.5 'Landschap'.

Tot slot, in reactie op het pleidooi van inspreker dat als de weg er dan toch komt, dan het liefst met kanteldijk, wordt verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.7 'Kanteldijk'.

3.18 Zienswijze 18

Inspreker is tegen de aanleg van de Blankenburgverbinding. De Blankenburgtunnel is een zesbaanssnelweg die niet in het kwetsbare Midden-Delfland gebied thuis hoort, want 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.

Inspreker geeft aan dat in de Zuidvleugel van de Randstad het groentekort al het grootst van het hele land en dat verdere aantasting derhalve dient te worden voorkomen. De onderzoeken die horen bij de structuurvisie (MER) tonen aan dat de negatieve effecten op natuur, landschap en recreatie groot zijn.

Reactie

De zienswijze is identiek aan de zienswijze van Natuurmonumenten, verwezen wordt naar de beantwoording in hoofdstuk 4.

De Blankenburgverbinding zou een fileknelpunt in de Beneluxtunnel op moeten lossen. Dit knelpunt wordt echter alleen voorzien bij een hoge groei van verkeer en economie. Inspreker geeft aan dat inmiddels is gebleken dat de verkeersintensiteit in de Rotterdamse regio gelijk blijft of afneemt [bronnen: Verkeersstroomanalyse TU Delft en Wegenwijk/A20]. Een fileknelpunt in de Beneluxtunnel zal dus naar verwachting voorlopig niet ontstaan en de keuze voor de Blankenburgverbinding als oplossing voor een niet bestaand probleem is daarom volledig achterhaald. Inspreker wil niet dat wordt gekozen voor een dure oplossing voor de problemen van gisteren, maar dat vooruit wordt gekeken naar de leefomgeving en bereikbaarheid van morgen.

Reactie

De zienswijze is identiek aan de zienswijze van Natuurmonumenten, verwezen wordt naar de beantwoording in hoofdstuk 4.

De regio Vlaardingen is al een zeer zwaar belast gebied. De regio gaat gebukt onder ernstige milieuvervuiling door vliegtuigen, verkeer en bedrijven en daarmee geluidshinder, stankoverlast en luchtvervuiling, waaronder fijnstof. Inspreker verwijst naar The World Health Organization's source for information about cancer (de International Agency for Research on Cancer of IARC, onderdeel van de WHO) die in 2013 al vaststelde: "De lucht die de meeste mensen inademen is vervuild met een gecompliceerd mengsel van kankerverwekkende stoffen. Luchtvervuiling is de belangrijkste omgevingscarcinogeen, nog erger dan de sigaretten- of sigarenrook van een ander." Het IARC bestempelde eerder al componenten van vervuilde lucht, zoals dieseldampen, als kankerverwekkend, maar in dit wetenschappelijke

onderzoek wordt voor het eerst luchtvervuiling zelf als carcinogeen beoordeeld. Het gaat vooral om fijnstof, dat diep in de longen komt.

Inspreker stelt dat met de aanleg van de Blankenburgtunnel en de verbreding van de A20 de leefbaarheid in de regio verder wordt aangetast. De geluidoverlast en luchtvervuiling (waaronder fijnstof) zullen volgens inspreker alleen maar toenemen.

Reactie

In het kader van het project Blankenburgverbinding is uitvoerig onderzoek gedaan naar de emissie van fijnstof en stikstofdioxide (NO₂). Uit deze onderzoeken is gebleken dat ter plaatse van de tunnelmonden en langs de A20 tussen de aansluiting van de Blankenburgverbinding en het Kethelplein sprake is van een lichte verslechtering, maar dat de waarden nog ruimschoots beneden de toegestane grenswaarden liggen. Goed om te vermelden is dat de luchtkwaliteit langs de A15 tussen Rozenburg en Hoogvliet en langs de A4 ten zuiden van het Kethelplein zelfs wat verbetert. Dit is het gevolg van het feit dat hier minder verkeer gaat rijden na aanleg van de Blankenburgverbinding.

In het ontwerp van de voorkeursvariant zijn al geluidwerende voorzieningen opgenomen, zoals geluidschermen en geluidreducerend asfalt. Deze maatregelen worden op het tracé zelf genomen, maar ook op de A15 en de A20. Langs die bestaande wegen zorgen deze maatregelen voor een afname van het geluidniveau op een groot aantal woningen. Langs het tracé in de Aalkeetpolder is een lichte toename van geluid, maar dit heeft slechts invloed op een beperkt aantal woningen. Daardoor is het netto effect op het thema geluid positief.

Inspreker acht het project strijdig met regelgeving. Hij vindt het bizar dat de minister met dit project haar eigen regelgeving negeert, waaronder:

1. het beleid voor nieuwe infrastructuur, dat nieuwe doorsnijdingen van waardevolle landschappen verbiedt;
2. het beschermingsbeleid voor de Ecologische Hoofdstructuur uit de Structuurvisie Ruimte en Infrastructuur.

Reactie

In de beleidsvisie cultureel erfgoed 2013 – 2016 uit 2011 is het gebied door de provincie Zuid-Holland aangewezen als een zogenaamd TOP-gebied. Voor TOP-gebieden streeft de provincie naar behoud en versterking van het karakter door handhaving van hun structuur. Voor de TOP-gebieden geldt overigens niet dat gebieden 'op slot' moeten. De provincie biedt derhalve ook ruimte aan nieuwe ontwikkelingen. Binnen dit kader past ook de aanleg van de Blankenburgverbinding.

Voor wat betreft de aantasting van Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is het zo dat de specifieke waarden en kwaliteiten van het gebied (veelal vastgelegd in beheer- en natuurdoeltypen) van een EHS-gebied bepalen of ruimtelijke initiatieven doorgang kunnen vinden. Voor de provincie Zuid-Holland geldt dat het Provinciale EHS-beleid uiteen is gezet in de Visie Ruimte en Mobiliteit en verder is uitgewerkt in het Programma Ruimte. In de Verordening Ruimte (2014) is de nadere regelgeving omtrent EHS opgesteld. Hierin wordt verder verwezen naar het Natuurbeheerplan en de Beleidsregel Compensatie, waarin bepalingen met betrekking tot beheer en compensatie bij aantasting van de EHS zijn opgenomen. Bij de aanleg van de Blankenburgverbinding wordt voldaan aan deze regelgeving.

Inspreker is van mening dat de Blankenburgtunnel niets oplost, niet meer nodig is en veel kapot maakt. Inspreker vindt het tragisch en onverstandig dat nu wordt gekozen voor een dure oplossing voor problemen die er niet meer zijn. Inspreker vindt het erg dat de overheid haar zorgplicht ten aanzien van de inwoners van deze regio negeert. Inspreker pleit ervoor een miljard (of meer) te besparen en vooruit te kijken naar een betere leefomgeving en bereikbaarheid van morgen.

Reactie

De aanleg van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. Dit is ook niet verwonderlijk gezien de impact van deze plannen op de omgeving. De keuze voor de Blankenburgverbinding is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. De weg is zorgvuldig ingepast in haar omgeving, wordt daar waar mogelijk verdiept aangelegd en deels overkapt en er is 25,8 miljoen euro beschikbaar gesteld voor een regionaal Kwaliteitsprogramma.

3.19 Zienswijze 19

Inspreker heeft zijn bedenkingen ten aanzien van de invulling van het plan A15/A20 Blankenburgverbinding met betrekking tot de wegcapaciteit. De Blankenburgverbinding zal twee wegen verbinden die nu ieder nog 2x2 rijbanen hebben. Die twee rijbanen zijn volgens inspreker nu ook nog voldoende. Het is onrealistisch om te verwachten dat een verbinding tussen die twee wegen 2x3 rijbanen moet hebben.

Inspreker geeft aan dat ten aanzien van "Het bieden van een oplossing voor het capaciteitsprobleem op de Beneluxcorridor" sprake is van een probleem van zeer beperkte omvang. De reistijdfactor ligt momenteel nauwelijks boven de streefwaarde. Er is dan ook weinig nodig om de streefwaarde te halen. De A20 kent volgens inspreker op dit moment nauwelijks capaciteitsproblemen. Het verkeer loopt pas vast op de ring rond Rotterdam, met name bij de aansluiting op de A13 en af en toe bij de aansluiting naar de Beneluxcorridor. De aanleg van de Blankenburgverbinding zal de problemen bij de Beneluxcorridor verminderen, terwijl het doortrekken van de A4 Delft-Schiedam de aansluiting op de A13 zal ontlasten. Door beide projecten zal de A20 worden ontlast ten opzichte van de huidige situatie. Door uitvoering van deze projecten ontstaat volgens inspreker voorlopig voldoende ruimte voor groei van de verkeersdruk op de A20. Inspreker is dan ook van mening dat verbreding van de A20 voorlopig nog niet noodzakelijk is. Inspreker ziet ook geen dwingende reden om de verbreding gelijktijdig met de aanleg van de Blankenburgverbinding aan te leggen. Dit kan ook volgens inspreker ook later, indien mocht blijken dat door toegenomen verkeersdruk behoefte ontstaat aan verbreding van de A20.

Reactie

In principe kan met tol op de A24 worden volstaan met 2x2 rijstroken. De tolheffing is echter alleen voor de gedeeltelijke bekostiging van deze nieuw aan te leggen verbindingen aan de orde. De tolheffing is tijdelijk, totdat de tologpave is gerealiseerd. In de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt vooralsnog uitgegaan van een periode van 25 jaar om de tologpave te realiseren. Op het moment dat de tolheffing wordt beëindigd, is een verbinding met 2x3

rijstroken noodzakelijk om het hogere verkeersaanbod te kunnen verwerken. De Blankenburgverbinding nu aanleggen als een 2x2 verbinding betekent dat een ruimtelijke reservering voor een derde rijstrook in beide richtingen moet worden gemaakt. Dit heeft echter niet of nauwelijks effect op het ruimtebeslag van de weg of op de milieueffecten ten opzichte van de aanleg van 2x3.

De constructies van tunnels, verdiepte liggingen en viaducten worden ontworpen met een levensduur van 100 jaar. Tunnels en verdiepte liggingen kunnen namelijk in de toekomst niet meer worden uitgebreid. Dit betekent dat alle kunstwerken (zoals tunnels, fly overs en verdiepte liggingen) moeten worden berekend op 2x3 rijstroken. Dit geldt voor de knoop met de A20 die verdiept wordt aangelegd, de Aalkeettunnel, de spoorwegonderdoorgang, de kanteldijk, de Blankenburgtunnel, en alle kunstwerken in het knooppunt met de A15.

Daarnaast is in beide knooppunten sprake van kruisende richtingen die uitvoegen. Bij de A20 in noordelijk richting voegt de verbindingslus naar de A20-west namelijk rechts uit. In zuidelijke richting gebeurt op de A15 hetzelfde met de verbindingslus naar de A15-oost. Dit is nodig om op voldoende afstand van de tunnelmonden te kunnen splitsen en samenvoegen en is van belang voor de verkeersveiligheid. Hierop voorsorteren betekent dat de buitenste rijstroken al op de plaats zouden moeten liggen waar ze bij een 2x3 verbinding komen. Een eventuele ruimtereservering zal dan in de middenberm komen te liggen. Dit betekent dat het aanleggen van 2x2 rijstroken niet leidt tot een verminderd ruimtebeslag.

Omdat de ruimtereservering voor een derde rijstrook in de middenberm komt, en de buitenste rijstroken op dezelfde plaats komen te liggen als bij een 2x3 verbinding, leidt de aanleg van 2x2 rijstroken niet tot verminderde geluidsoverlast. Al het verkeer bevindt zich dan immers op de buitenste twee rijstroken. Omdat dit verder geen invloed heeft op verkeerscijfers of op ruimtebeslag, heeft het ook geen positieve effecten op andere milieuaspecten.

Daar tegenover staat dat één van de doelstellingen van de aanleg het creëren van een robuuste ontsluiting van de Rotterdamse haven is. Dit betekent dat de verbinding ook in geval van calamiteiten voldoende robuust moet zijn om de ontsluiting te garanderen. Een 2x2 verbinding met een ruimtereservering is dan niet voldoende om de verkeersstromen op te vangen. Krachtens artikel 6 van de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 zal in een Ministeriële regeling worden omschrijven welke calamiteiten dit betreft.

Al met al biedt het aanleggen van een verbinding met 2x2 rijstroken met een ruimtereservering voor een derde rijstrook niet of nauwelijks voordelen, maar vermindert het wel het doelbereik van het project. Daarom is gekozen voor de aanleg van 2x3 rijstroken.

Op de A20 tussen de Blankenburgverbinding en Vlaardingen doet zich in de autonome ontwikkeling (dat wil zeggen zonder de Blankenburgverbinding) al een knelpunt voor. Als gevolg van de aanleg van de Blankenburgverbinding nemen de verkeersintensiteiten hier toe. Dit wordt opgevangen door de aanleg van een extra rijstrook aan beide zijden van de A20.

In de huidige situatie kent de A20 in de ochtendspits wel degelijk afwikkelingsproblemen tussen Vlaardingen en het knooppunt Kethelplein. Ook op het onderliggend wegennet en de aansluitingen Vlaardingen West en Vlaardingen ontstaan regelmatig files. Als gevolg van de openstelling van de A4 Delft-Schiedam neemt de verkeersdruk toe op met name de A4 Beneluxcorridor en het knooppunt Kethelplein.

Op grond van de meest actuele verkeercijfers zien we in de regio Rotterdam ook een steeds meer toenemend gebruik van het hoofdwegennet (zie ook paragraaf 2.1 'Nut en noodzaak'). Dit is ook het geval op de A20. De files op de A20, die nu grotendeels pas beginnen voor het knooppunt Kethelplein, nemen in de toekomst in omvang toe en schuiven bovendien meer op richting Maassluis. De berekeningen van de autonome ontwikkeling in 2030, waarin het effect van de A4 Delft-Schiedam reeds is opgenomen, laten ook duidelijk het effect van de autonome verkeersgroei zien.

Door de Blankenburgverbinding (met tol) zal het verkeer op de A20 tussen de aansluiting Blankenburgverbinding en Vlaardingen met circa 40% toenemen. Dit is een gevolg van een herverdeling van het verkeer dat eerst gebruik maakte van de Beneluxcorridor en nu voor de A20 via de Blankenburgverbinding kiest. Deze herverdeling van verkeer plus de autonome verkeersgroei op de A20 maakt het dat de huidige capaciteit van de A20 na openstelling van de weg (2024) al snel maximaal wordt benut en zonder maatregelen tot knelpunten leidt. Op grond hiervan kiest de minister voor het in samenhang met de aanleg van de Blankenburgverbinding verbreden van de A20 en niet voor een gefaseerde aanpak.

3.20 Zienswijze 20

Inspreker woont aan de A20 Holysingel, afrit 9, aan de kant van Holy. Volgens inspreker is de geluidbelasting nu al ver boven de wettelijk toegestane 53 dB. Dit terwijl er een absorberende geluidswal staat van 5 meter hoog. De zorg van inspreker gaat daarnaast uit naar de natuur op de Krabbepas. Inspreker pleit daarom voor een hogere (en betere) geluidswal inclusief de aanleg van tweelaags ZOAB. Inspreker is van mening dat de snelheid moet worden verlaagd van 100 km/u naar 80 km/u. Alleen als dit wordt gerealiseerd kan worden voldaan aan de wettelijke geluidsnorm van 53 dB.

Reactie

Inspreker woont aan de Gretha Hofstralaan 10 (Park Hoog Lede). De wettelijke toegestane geluidbelasting van de woning als gevolg van de rijkswegen bedraagt $L_{den,GPP} = 55$ dB. In de toekomstige situatie inclusief de in het Tracébesluit (TB) opgenomen maatregelen is de geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen 56 dB. De woning komt in aanmerking voor een onderzoek overschrijding binnenwaarden.

Langs de A20 staan geen geluidswallen maar geluidschermen (zowel in de huidige als in de toekomstige situatie). De wettelijke waarde van 53 dB geldt voor nieuwe woningen langs een bestaande rijksweg en niet voor bestaande en/of geprojecteerde woningen. Voor bestaande en/of geprojecteerde woningen geldt de waarde $L_{den,GPP}$ (de huidige toegestane geluidbelasting) als toetswaarde. Maximaal

kan een geluidbelasting van 65 dB (en voor sommige situaties nog hoger) worden toegestaan.

Voor wat betreft de zorg van inspreker dat het plan schadelijk is voor de Krabbeplas: de geluidstoename op het Belangrijk Weidevogelgebied (EHS) zuidelijk van de A20 is onderzocht in de Effectstudie Natuur. De Krabbeplas maakt geen onderdeel uit van Belangrijk Weidevogelgebied maar uit het onderzoek blijkt dat het geluidsniveau op een gedeelte van de Krabbeplas (oostelijk grenzend aan de nieuwe weg) deels toeneemt, maar dat compenserende of mitigerende maatregelen niet nodig zijn.

3.21 Zienswijze 21

Inspreker is van mening dat de Blankenburgverbinding bestaande verkeersproblemen niet oplost, maar wel veel kapot maakt in het kwetsbare en groene Zuidbuurtgebied tussen Maassluis en Vlaardingen. Er is een alternatieve route (Oranjetunnel), die het kwetsbare en groene gebied Zuidbuurt spaart en die bovendien een tot veel betere ontsluiting van de Maasvlaktes leidt.

Reactie

De aanleg van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. Dit is ook niet verwonderlijk gezien de impact van deze plannen op de omgeving. De keuze voor de Blankenburgverbinding is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Dit proces en de afweging van de keuze Blankenburgverbinding versus Oranjeverbinding maakte onderdeel uit van de Verkenningsfase die heeft plaatsgevonden in de periode 2008 – 2013. De uitkomst van dit proces en de keuze van de minister, bijgevallen door een meerderheid van de regionale overheden, is beschreven in de Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Voor meer informatie wordt verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.3 'Keuze voor de Blankenburgverbinding'.

Inspreker is verder van mening dat de veerpont Maassluis-Rozenburg niet kan worden opgeheven, tenzij bij de Blankenburgverbinding voorzieningen worden getroffen voor voetgangers en fietsers, langzaam verkeer en vervoer van gevaarlijke stoffen. Dat laatste is volgens inspreker zwaarwegend, omdat gevaarlijke stoffen na aanleg van de Blankenburgverbinding nog steeds via de Laan 40-45 of de Westlandseweg het Maassluisse woongebied moeten doorkruisen.

Bij opheffen van de veerpont Maassluis-Rozenburg kan inspreker de zuidoever van de Nieuwe Waterweg niet meer per fiets bereiken, hetgeen leidt tot een beperking van zijn recreatieve mogelijkheden. Voor anderen, die de fiets voor woonwerkverkeer gebruiken, heeft het volgens inspreker meer consequenties. Zowel op financieel vlak als wat betreft fysieke conditie en gezondheid. Minder ontspannen reizen levert volgens inspreker immers meer stress op.

Reactie

De minister kan zich voorstellen dat u zich zorgen maakt over het opheffen van het veer Maassluis-Rozenburg. De provincie verzorgt via een overeenkomst met Connexxion Water het vervoer op de oeververbinding Maassluis-Rozenburg. De

overeenkomst verloopt op 1 januari 2018. Over de toekomst van de veerverbinding vanaf 2018 worden gesprekken gevoerd tussen de provincie en onder andere de gemeenten Rotterdam en Maassluis. Het uitgangspunt van de gemeenten Rotterdam en Maassluis is het veer te behouden. Zodra meer informatie over de situatie na 2018 beschikbaar is, zal dit door hen kenbaar worden gemaakt.

Het vervoer van routeplichtige gevaarlijke stoffen via het veer Rozenburg-Maassluis is niet toegestaan omdat dit in strijd is met gemeentelijke routeringsbesluiten die dit vervoer uitsluiten op de toeleidende wegen. Voor de niet-routeplichtige gevaarlijke stoffen geldt dat deze wel gebruik mogen van het pontveer, maar dat het de voorkeur verdient dat gebruik wordt gemaakt van het beschikbare hoofdwegennet. De constatering van inspreker dat sommige soorten vervoer van gevaarlijke stoffen nog steeds zullen worden afgewikkeld via het veer in Maassluis is dus juist. Dit is echter geen aanleiding om de categorisering van de Blankenburgtunnel te wijzigen.

Tenslotte is inspreker van mening dat een zesbaans stuk snelweg om de A15 (blijft vierbaans) met de A20 (wordt zesbaans) te verbinden potentieel files veroorzaakt bij de aansluiting naar de A15. Dit is volgens inspreker gevaarlijk, want ongelukken in tunnels hebben vaak ernstiger consequenties dan die op een normale open weg.

Reactie

Om het verkeer goed af te kunnen wikkelen op het knooppunt

Blankenburgverbinding/A15 is een robuust ontwerp nodig. Het ontwerp zoals het nu voorligt in het Tracébesluit is uitgebreid getoetst met behulp van een dynamisch verkeersmodel. Hieruit is gebleken dat onder normale omstandigheden (calamiteiten en ongevallen uitgesloten) geen files ontstaan op het knooppunt en in de Blankenburgtunnel.

Doordat het verkeer zowel gebruik maakt van de A15 als de Blankenburgverbinding wordt het rustiger op de A15 waardoor het niet nodig is de A15 tussen Rozenburg en Spijkenisse ook te verbreden.

3.22 Zienswijze 22, Provincie Zuid-Holland

Inspreker ondersteunt het voornemen deze weg aan te leggen, waarmee de Ruit van Rotterdam wordt ontlast en de bereikbaarheid in de provincie Zuid-Holland zal verbeteren, in het bijzonder die van de Mainport Rotterdam. De aanleg sluit aan bij de beleidsdoelstellingen van de provincie Zuid-Holland, zoals een robuust mobiliteitssysteem, goede bereikbaarheid van de Mainport en Greenport en de ontwikkeling van de A4-corridor als bereikbaarheidsas van de Randstad. Daarnaast hecht inspreker grote waarde aan een goed ingepaste weg in de omgeving, met een goede balans tussen het oplossen van leefbaarheidsknelpunten en de kosten. Het beoogde Tracébesluit voldoet hier volgens inspreker aan, waarbij het bovenwettelijke maatregelenpakket (Regionaal Kwaliteitsprogramma) van Rijk en regio een belangrijke aanvulling is.

Vanuit haar wettelijke taken en bevoegdheden als provincie Zuid-Holland vraagt inspreker wel aandacht voor een aantal onderwerpen in de uitwerking tot het Tracébesluit.

Momenteel wordt door de regio en Rijkswaterstaat een dynamische modelstudie uitgevoerd naar de toekomstige verkeerssituatie op en rondom de A20 van Westerlee tot Kethelplein. Daarbij wordt ook onderzocht wat de gevolgen van de aanleg van de Blankenburgverbinding zijn. Voor zover dit onderzoek daar aanleiding toe geeft, wordt verzocht dit resultaat te betrekken bij de vaststelling van het Tracébesluit.

Reactie

In het brede bestuurlijk overleg op 17 juli 2013 is over de netwerkeffecten van de Blankenburgverbinding het volgende afgesproken:

Een onderzoek naar effecten van de NWO op het netwerk wordt meegenomen in de planuitwerkingsfase. Als blijkt dat daadwerkelijk problemen ontstaan op het onderliggende wegennet door het project NWO heeft het Rijk daar naar de mening van de regionale partijen een verantwoordelijkheid in. Over de oplossing daarvan moeten vervolgens afspraken worden gemaakt in het BO MIRT.

Het verkeersonderzoek laat zien dat de Blankenburgverbinding weliswaar effecten heeft op het onderliggend wegennet, maar niet van dien aard dat kan worden gesteld dat eventuele capaciteitsproblemen door het project NWO worden veroorzaakt, uit het verkeersonderzoek komt naar voren dat deze knelpunten ook ontstaan zonder aanleg van de Blankenburgverbinding, dus als gevolg van de autonome verkeersgroei in het GE-scenario. Voor wat betreft de A20 blijkt op grond van het GE-scenario in 2030 weliswaar een hoge I/C waarde maar de gemiddelde rijnsnelheid is redelijk goed. Dit houdt in dat het wegvak wel volbelast is maar het verkeer nog voldoende doorstroomt en wordt voldaan aan de streefwaarde voor de NoMo-reistijd op dit traject.

In de Bestuurlijke Afstemgroep (BAG) Blankenburgverbinding van 25 juni 2015 is over dit onderwerp gesproken. De minister heeft geconstateerd dat de door de regionale partijen geconstateerde aandachtspunten niet onder de reikwijdte van de planuitwerking van de Blankenburgverbinding vallen. De effecten doen zich namelijk ook al voor in de situatie zonder aanleg van de Blankenburgverbinding.

De minister heeft de regionale partijen wel uitgenodigd hun zorg ten aanzien van netwerkeffecten als gevolg van de autonome ontwikkeling in te brengen in de kwartiermakersfase van het MIRT onderzoek Bereikbaarheid regio Rotterdam-Den Haag. Het door de inspreker aangehaald verkeersonderzoek wordt daarin betrokken.

Inspreker vraagt daarnaast aandacht voor het effect van de Blankenburgverbinding op het langzame verkeer tussen Maassluis en Rozenburg en de exploitatie van het veer Maassluis-Rozenburg na openstelling van de tunnel.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt inspreker verwezen naar paragraaf 2.9 'Fietsverbinding'.

Er is sprake van compensatie van 14,7 hectare moeras, 1 hectare overige EHS en 5,9 hectare belangrijk weidevogelgebied. Inspreker geeft aan graag te worden betrokken bij het bepalen van de compensatielocaties en de wijze van compenseren. Ook verzoekt inspreker dat deze worden opgenomen in de besluittekst.

Reactie

Inspreker is betrokken geweest bij het bepalen van de compensatielocaties en de wijze van compenseren. De locaties waar de compensatie plaatsvindt zijn opgenomen in de Besluittekst.

Er wordt volgens inspreker, terecht, genoemd dat zich in het gebied terreinen van archeologische waarden bevinden. Deze terreinen zijn van provinciaal belang en verbonden met de Provinciale Verordening Ruimte. Inspreker verzoekt deze koppeling aan te geven en de consequenties met betrekking tot archeologie te benoemen in de Toelichting. De archeologische compensatie van de terreinen van provinciaal belang (behoud ex situ), dient te worden opgenomen in de Besluittekst.

Reactie

In het plangebied liggen inderdaad terreinen van provinciaal belang. Deze zijn weergegeven in plankaart 'Kaart 12 Archeologie' (alsmede op in het kader van de Archeologische Monumentenzorg (AMZ) benodigde documenten). Het betreft de monumentterreinen 8795 en 16201 direct ten zuiden van de A20 in het noordwestelijk deel van het plangebied en 4080 ter hoogte van het zuidelijk gelegen boerderijenlint van de Zuidbuurt. Het betreft echter geen Archeologische Rijksmonumenten.

De Provinciale Verordening Ruimte regelt de bescherming van terreinen van archeologisch belang in de bestemmingsplannen van de gemeente. Voor zover het Tracébesluit en het bestemmingsplan niet met elkaar in overeenstemming zijn, geldt echter het Tracébesluit als omgevingsvergunning waarbij ten behoeve van een project van nationaal belang met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan wordt afgeweken. De regels uit de Verordening Ruimte zijn niet van toepassing zijn op Tracébesluiten. Dit komt omdat de Verordening regels stelt ten aanzien van Bestemmingsplannen en het Tracébesluit geen Bestemmingsplan is.

Er wordt echter wel archeologisch onderzoek uitgevoerd overeenkomstig het convenant tussen Rijkswaterstaat en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE). In dit convenant is het in situ bewaren van archeologische vondsten het uitgangspunt. Indien dat niet mogelijk is, dient de archeologische informatie via opgraven te worden veiliggesteld (behoud ex situ).

Bij het inpassen van het tracé is weliswaar rekening gehouden met de bekende archeologische terreinen, maar het kan niet worden voorkomen dat archeologische waarden worden aangetast. Omdat in situ behoud gezien de benodigde grondroerende werkzaamheden niet mogelijk is, is lid 2a van de Verordening ruimte 2014 van toepassing. Dit betekent dat conform wet- en regelgeving, waaronder de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA, versie 3.3), archeologisch onderzoek is uitgevoerd.

Voor de niet bekende archeologische waarden in het plangebied is Rijkswaterstaat in overleg met de gemeente Rotterdam, Vlaardingen, de provinciale archeoloog en de Rijksdienst voor Erfgoed over het organiseren van het gravende onderzoek gericht op het ex situ behoud van de waarden. De archeologische onderzoeken zijn gepland in het voorjaar 2016.

Ten aanzien van het verzoek om in de tekst van het Tracébesluit archeologische compensatie van de terreinen van provinciaal belang (behoud ex situ), op te nemen wordt het volgende opgemerkt. Gezien de onvervangbaarheid van archeologie kunnen monumentterreinen ruimtelijk gezien niet worden gecompenseerd. Met het beoogde ex situ behoud door opgraving wordt de archeologische waarde vertaald van ruimte naar informatiewaarde en kennis.

Verder heeft inspreker een aantal aanvullende opmerkingen bij de stukken toegevoegd. Deze worden in de hiernavolgende paragrafen behandeld.

Rapport Verkeer

In meerdere documenten bij het OTB wordt verwezen naar het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP). In juli 2014 is echter de nieuwe Visie Ruimte en Mobiliteit en het bijbehorende Programma Mobiliteit vastgesteld. Deze vervangt het PVVP. Inspreker verzoekt om aanpassing van deze verwijzing.

Reactie

Terecht merkt inspreker op dat het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan is vervangen door de Visie Ruimte en Mobiliteit en het bijbehorende Programma Mobiliteit. Deze verwijzing is in het Tracébesluit aangepast.

Rapport Natuur en Natuurtoets

Het natuuronderzoek is zoals vermeld afgestemd met de provincie. In opmaat naar het TB blijft inspreker hier graag over in gesprek.

Er wordt gerefereerd aan het Natuurbeheerplan 2015. Inmiddels is het Natuurbeheerplan 2016 vastgesteld. Deze kijkt op enkele kleine punten af voor wat betreft het plangebied. Inspreker verzoekt het nieuwe plan toe te passen en aan te halen.

Ten aanzien van geluidsverstoring worden verschillende benaderingen gehanteerd in de Natuurtoets. Inspreker geeft aan dat in de Toelichting echter niet altijd duidelijk wordt vermeld welke benadering is gehanteerd. Inspreker verzoekt derhalve om verduidelijking. Tevens wordt als kritische waarde voor geluidsverstoring van weidevogelgebied in de stukken zowel 42 als 47 dB(A) genoemd. In de provinciale beleidsregel compensatie natuur, recreatie en landschap wordt echter voor EHS alleen een kritische waarde van 47 dB(A) genoemd.

Reactie

Terecht merkt inspreker op dat het Natuurbeheerplan 2016 is vastgesteld. Dit nieuwe plan is dan ook in het Tracébesluit verwerkt en aangehaald.

Er zijn verschillen in de benadering van geluidsverstoring tussen verschillende activiteiten, waarbij verschil optreedt tussen de aanleg- en gebruikfase.

Voor geluidtypen die tijdens de aanlegfase binnen of nabij het plangebied optreden, zijn de gegevens uit tabel 4.1 gebruikt, in combinatie met de 47 dB(A) verstoringscontour voor weidevogels en de 47 dB(A) verstoringscontour voor de EHS. Dit betreft veelal piekgeluiden. Echter, de benadering van verstoring door werkverkeer via het netwerk is vergelijkbaarder met verstoring door verkeer via het

netwerk in de gebruiksfase. Dit omdat dit geen piekgeluid oplevert, maar bijdraagt aan continue geluid. Daarbij is het effect van het (relatief mindere) werkverkeer op het aangrenzende wegennet in de aanlegfase ondergeschikt aan het effect van (relatief meer) verkeer op het aangrenzende wegennet in de gebruiksfase. Voor de bepaling van het effect van geluid via het netwerkeffect in de aanlegfase wordt daarom (als worst case) volstaan met de inschatting van het gebruiksfase effect.

Geluid tijdens de gebruiksfase is continue van aard, waarbij de mate van geluidbelasting afhangt van onder andere de aard van de weg en de verkeersintensiteit. Voor bepaling van deze continue geluidbelasting is modellering toegepast, in combinatie met dezelfde 47 dB(A) verstoringscontour voor weidevogels en de 47 dB(A) verstoringscontour voor de EHS.

Er is voor weidevogelgebieden alleen getoetst aan de 47 dB(A) contour (zie paragraaf 6.1.1). Wel staat op enkele plaatsen in de EHS/weidevogel-teksten de 42 dB(A) contour genoemd, zoals in de methode in paragraaf 6.1.2 ("De verstoringscontouren voor geluid voor natuur worden uitgedrukt in 42 en 47 dB(A) (24 uur gemiddelde) op een rekenhoogte van 1,5 meter") of bij weergave of beschrijvingen van de verdeling van de geluidbelasting zoals in modelresultaat afbeeldingen ("De hoge dB klassen (van 42 dB tot en met 70 dB) zijn..."). Dit betreft echter beschrijvingen en niet de daadwerkelijke toetsing.

Rapport Externe Veiligheid

Ten aanzien van externe veiligheid verzoekt inspreker om in lijn met het Besluit externe veiligheid transportroutes te kijken naar de mogelijkheden voor hulpverlening, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid en daar waar nodig maatregelen te overwegen. Dit mede op basis van een advies van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond. Dit inzicht op basis van het advies van de Veiligheidsregio wordt door inspreker ook gevraagd vanuit het Programma Ruimte (beleidsregel groepsrisico).

Reactie

Per 1 april 2015 is de Basisnet wet- en regelgeving van kracht geworden. Bij de beoordeling van de Externe Veiligheid wordt daarin een onderscheid gemaakt tussen omgevingsbesluiten en vervoersbesluiten. Bij omgevingsbesluiten (zoals gemeentelijke bestemmingsplannen) geldt het Besluit externe veiligheid transportroutes als wettelijk kader. In het verlengde daarvan kan het Programma Ruimte van de provincie Zuid-Holland als verdere uitwerking van het Besluit externe veiligheid transportroutes worden gezien. Het project Blankenburgverbinding betreft echter een vervoersbesluit waarvoor de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten geldt als wettelijk kader. De verwijzing in de zienswijze van inspreker naar het Besluit externe veiligheid transportroutes en het Programma ruimte is derhalve onjuist.

In de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten geldt voor aanleg van wegen die (nog) geen deel uitmaken van het Basisnet op grond van artikel 13, lid 3, dat artikel 8, waarin de verantwoording van het groepsrisico is geregeld, van toepassing is. Conform artikel 8, lid 3 is het bestuur van de Veiligheidsregio in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen. Het ontvangen advies is in de uiteindelijke besluitvorming meegewogen.

Rapport Bodem en Waterhuishouding

Ten aanzien van de waterhuishouding verzoekt inspreker zoveel mogelijk het waterbezwaar / de grondwateronttrekking te beperken bij de verdiepte liggingen van het tracé.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt inspreker verwezen naar paragraaf 2.12 'Grondwaterstandseffecten'.

Voor bestaande grondwaterverontreinigingen verzoekt inspreker de invloed van de werkzaamheden te bepalen. In het bijzonder de verontreinigingen van grondwater onder het havengebied Rotterdam, waaronder zowel verontreinigingen in de ophooglaag, holocene laag en eerste watervoerend pakket. Inspreker verzoekt dit te betrekken bij de gebiedsgerichte aanpak van grondwaterverontreiniging onder het havengebied.

Ten aanzien van de bodemopbouw verzoekt inspreker de gevolgen en invloeden inzichtelijk te maken van werkzaamheden aan de zinktunnel, bijvoorbeeld op de ligging van het zoet/zout grensvlak.

Hoewel er geen wettelijke verplichting is om een negatief effect op de bodemkwaliteit te mitigeren, moet volgens inspreker worden voorkomen dat nieuwe bodemverontreiniging ontstaat. Inspreker stelt dat artikel 13 Wbb (zorgplicht) onverkort van toepassing is op de realisatie van het tunneltracé. Inspreker verzoekt dit in beeld te brengen en op te nemen in het Tracébesluit.

Reactie

Er is sprake van enkele lokale en beperkte grondwaterverontreinigingen in de ophooglaag. Daarnaast is het grondwater in het Rotterdamse havengebied diffuus beïnvloed. De aanleg van de Blankenburgverbinding heeft geen invloed op grootschalige en/of diepere grondwaterverontreinigingen in het havengebied. Bij de bouw wordt slechts in beperkte mate grondwater onttrokken. Het beheersen van lokaal aanwezige grondwaterverontreinigingen in de ophooglaag is onderdeel van de aanpak die de aannemer uitwerkt. Deze uitwerking dient te voldoen aan de dan geldende beleidsrichtlijnen. Modelstudie toont aan dat geen grootschalig effect wordt verwacht op de grondwaterhuishouding tijdens of na de aanleg. In deze studie is het natuurlijk effect van het Scheur maatgevend als effect op grondwaterverontreinigingen in het gebied.

Onderzoeken die in het verleden naar afstromend wegwater zijn uitgevoerd (zie CIW publicaties afstromend wegwater) laten zien dat langs snelwegen geen aantoonbare verontreiniging van het grondwater plaatsvindt. De aard van de verontreinigingen in het wegwater is zodanig dat deze achterblijven in het bovenste deel van de bodem (als gevolg van hechting aan organische stof in de bodem). De enige stof die wel kan uitspoelen is chloride, maar dat is slechts tijdelijk. In dit gebied is het grondwater vrijwel overal van zichzelf al licht brak tot zout. Een merkbaar effect op de omgeving wordt daarom niet verwacht.

Bij een verdiepte ligging is verder sprake van een waterdichte constructie. Zodat slechts sprake is van enig lekverlies op naden en voegovergangen. Dit leidt echter

niet tot een substantiële permanente onttrekking (in de orde van liters/dag). Zie verder ook paragraaf 2.12 'Grondwaterstandseffecten'.

Tijdelijke effecten van bemaling voor bouwkuipen is een aandachtspunt voor de aannemer als het gaat om de hoeveelheid en behandeling van opgepompt (grond)water. Hierbij hoort ook de eventuele zuiveringsverplichting voor lozing van het (grond)water. Werken in lijn met de gebiedsgerichte aanpak van grondwater in het havengebied Rotterdam maakt reeds onderdeel uit van de verplichtingen die gesteld zijn aan de werkwijze van de aannemer.

Voor het ontstaan van nieuwe bodemverontreinigingen gelden wettelijke kaders, zoals artikel 13 van de Wet bodembescherming. Dit artikel is onverkort van toepassing op de realisatie en het gebruik van het tunneltracé. De exacte uitwerking van dit betreffende artikel is geen onderdeel van het Tracébesluit. Wel is de huidige bodemkwaliteit in beeld gebracht in de effectstudie Bodem (bijlage bij het Milieueffectrapport).

Rapport Archeologie

Het tunnelgebouw ten noorden van de spoorlijn en aan de Zuidbuurt dient volgens provinciale richtlijnen te worden ingepast in de structuurverkaveling van het gebied. Inspreker verzoekt dit op te nemen in de stukken en dit uitgangspunt toe te passen.

Reactie

De inpassing van de genoemde dienstgebouwen in het gebied is in het Vormgevings- en Inpassingsplan (bijlage A van het Tracébesluit) opgenomen. Hierbij wordt, net als bij de verdere uitwerking, het door inspreker genoemde uitgangspunt gehanteerd.

3.23 Zienswijze 23, Regiegroep Voorne-Putten

De gezamenlijke gemeenten van Voorne-Putten en de gemeente Goeree-Overflakkee staan positief tegenover de realisatie van de Blankenburgverbinding. Door realisatie van de Blankenburgverbinding wordt de kwetsbaarheid van de verbindingen van en naar het Havenindustriële Complex immers verminderd, kan het sluisverkeer over Voorne-Putten worden teruggedrongen en wordt de bereikbaarheid van Voorne-Putten verbeterd. Insprekers kunnen dan ook akkoord gaan met het Ontwerp Tracébesluit en het Milieueffectrapport.

Insprekers hebben begrip en vragen aandacht voor een goede kwalitatieve inpassing van het tracé in de aanlandgebieden, met name aan de noordzijde van de Nieuwe Waterweg.

Reactie

Op grond van de probleem- en doelstelling van het project is de minister van mening dat zij met de keuze voor de Blankenburgverbinding een zinvolle bijdrage levert aan het oplossen van de fileknelpunten en het verbeteren van de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven. Het standpunt van de Regiegroep Voorne-Putten steunt en motiveert haar in dit standpunt. Ook deelt de minister de overtuiging van de Regiegroep dat aandacht moet bestaan voor een kwalitatief goede inpassing van het tracé. Met onder andere de keuze voor een verdiepte

ligging in combinatie met de aanvullende regionale inpassingsmaatregelen wordt hieraan invulling gegeven.

3.24 Zienswijze 24, VVH Woonpark Boonervliet

De wijk van inspreker grenst direct aan het gebied van de Aalkeetpolder en is op korte afstand gelegen van de A20. De bewoners, leden van de Vereniging, zijn direct belanghebbenden. Inspreker is het niet eens met het besluit om de Blankenburgverbinding te realiseren vanwege een aantal redenen.

Allereerst refereert inspreker aan de aantasting van de groene long van Midden-Delfland. De Blankenburgverbinding is een zesbaanssnelweg die volgens inspreker niet in het kwetsbare Midden-Delfland gebied thuis hoort. De weg doorsnijdt de beschermde natuur in de Rietputten, terwijl er alternatieven (Oranjetunnel) zijn die dit gebied sparen. De aanleg van de Blankenburgverbinding is daarom in strijd met de spelregels die gelden voor beschermde natuur (EHS).

De Blankenburgverbinding tast daarnaast het eeuwenoude slagenlandschap aan en brengt een grote verstoring voor weidevogels met zich mee. Ook tast de Blankenburgverbinding de groene recreatiemogelijkheden aan, terwijl volgens inspreker in de Zuidvleugel van de Randstad het groentekort al het grootst is van het hele land.

Inspreker geeft aan dat, als de aanleg van de Blankenburgverbinding onontkoombaar is, dit ten minste moet gebeuren in de vorm van een volledig ondertunnelde variant zonder kanteldijk. Dit omdat natuur, landschap, recreatie en leefbaarheid zo veel meer kunnen worden gespaard.

Reactie

Voor wat betreft de zienswijze van inspreker dat het plan schadelijk is voor de natuur, klopt het dat als gevolg van het plan natuurwaarden worden aangetast. Het betreft dan zowel fysieke aantasting als versnippering en verstoring van natuurwaarden door bijvoorbeeld geluid. Deze effecten worden zo goed mogelijk gemitigeerd en waar nodig gecompenseerd. Voor meer informatie wordt verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.4 'Natuurwaarden'.

Anders dan inspreker stelt is de minister van oordeel dat wordt voldaan aan de spelregels voor beschermde natuur (EHS), in het bijzonder ook het 'nee, tenzij' beginsel. Indien aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden aan de orde is, dient de 'nee, tenzij' toets te worden doorlopen. Dit wil zeggen dat ruimtelijke ingrepen in beginsel niet zijn toegestaan, tenzij sprake is van een groot openbaar belang of indien alternatieven beschikbaar zijn. Het EHS-regime laat hierbij ruimte om, bij de beoordeling of sprake is van een significante aantasting, mitigerende maatregelen te betrekken.

In het geval van de Blankenburgverbinding is sprake van een dwingende reden van groot openbaar belang en geldt dat met inbegrip van de mitigerende maatregelen de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden

gecompenseerd. Hiermee wordt voldaan aan de spelregels van de EHS en is geen sprake van aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden.

De werking van het 'nee, tenzij' beginsel is nader omschreven in het Barro (artikel 2.10.4) en de provinciale beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland (2013).

Inspreker uit daarnaast zorgen over schade aan het landschap en de recreatiemogelijkheden in het gebied. De minister begrijpt deze zorgen en heeft derhalve met de regionale overheden in het gebied gestreefd naar een zo goed mogelijk ingepaste weg. Ook het effect op de recreatiemogelijkheden is expliciet meegenomen in de studie. Zie voor meer informatie het antwoord in paragraaf 2.8 'Recreatieve functies'.

Dat de Oranjeverbinding een goed alternatief is, is naar oordeel van de minister niet het geval. De Oranjeverbinding voldoet niet aan de gestelde doelstellingen. Zie ook het antwoord in paragraaf 2.3 'Keuze voor de Blankenburgverbinding'.

Tot slot wordt opgemerkt dat het volledig ondertunnelen zonder kanteldijk niet realiseerbaar is. Dit is met name het gevolg van de bouwmethode (zie ook paragraaf 2.6 'Bouwmethode' en 2.7 'Kanteldijk').

Ten tweede stelt inspreker dat nut en noodzaak van de Blankenburgverbinding niet zijn aangetoond. De Blankenburgverbinding zou een fileknelpunt in de Beneluxtunnel op moeten lossen. Dit knelpunt wordt echter alleen voorzien bij een hoge groei van verkeer en economie. Inmiddels is gebleken dat het autoverkeer al sinds 2005 niet meer groeit, ook niet in de Rotterdamse regio. Een fileknelpunt in de Beneluxtunnel zal derhalve naar verwachting voorlopig niet ontstaan en de keuze voor de Blankenburgverbinding als oplossing is daarom achterhaald. Inspreker wil niet dat wordt gekozen voor een dure oplossing voor de problemen van gisteren, maar dat vooruit wordt gekeken naar de leefomgeving en bereikbaarheid van morgen.

Inspreker geeft aan dat de Blankenburgverbinding oorspronkelijk de volgende drie belangrijkste doelen zou dienen:

1. ontsluiting Greenport;
2. ontsluiting Tweede Maasvlakte;
3. ontlasting Benelux corridor.

Inspreker merkt op dat tijdens recente informatiebijeenkomsten doelstellingen 1 en 2 geheel bleken verdwenen of niet meer zo relevant waren dat ze op de publicaties werden genoemd.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.1 'Nut en noodzaak'.

De bewoners het en bestuur van Maassluis hebben bij de projectgroep aangegeven dat zij vrezen voor ernstige toename van geluidsoverlast als gevolg van de toename van verkeer over de A20 langs Maassluis. De respons van de projectgroep was dat er nauwelijks of geen toename in geluid zal zijn (ter hoogte van Maassluis) omdat

de toename van verkeer slechts 2% bedraagt. Daarmee zouden geluidbeperkende maatregelen, zoals extra stil asfalt, niet nodig zijn. Daarnaast is Maassluis volgens inspreker buitengesloten in het "Saldo 0" besluit en daarmee geen partij meer voor de projectgroep.

Bovenstaande historie geeft volgens inspreker aan dat Maassluis, en mede daarmee belanghebbenden waaronder leden van de VVH Woonpark Boonervliet en leden van de actiegroep "Blankenburgtunnel Nee", opzettelijk als niet relevant zijn afgeschreven.

Verder stelt inspreker dat de minister moet toezeggen dat de werkelijke verkeerstoename op de A20 ter hoogte van Maassluis na het gereedkomen van de tunnel zal worden gemeten en dat, als dit meer dan 2% boven de verkeersdruk van de ijkdatum ligt, passende geluidbeperkende maatregelen zullen worden genomen.

Reactie

Op de A20 is in 2030 sprake van een verkeerstoename als gevolg waarvan een toename van de milieubelasting zou zijn te verwachten. In het zichtjaar 2030 is op het traject ter hoogte van het woonpark sprake van een verkeerstoename van circa 11% (van circa 84.000 motorvoertuigen per etmaal naar circa 93.000). Tussen Maassluis en Maasdijk bedraagt de toename circa 8%. De toename van het verkeer leidt weliswaar tot een toename van de geluidproductie, maar deze toename blijft binnen de geldende geluidproductieplafonds (GPP). Dit is deels het effect van de aanleg van stiller asfalt (tweelaags Zeer Open Asfaltbeton, of ZOAB) tot aan km. 18.2 (noordbaan) en km. 18.3 (zuidbaan) maar grotendeels het gevolg van de snelheidsverlaging van 130 km/uur naar 100 km/uur tot aan de Boonervliet (km. 17.5).

Ten aanzien van de ontwikkeling van het verkeer en hiermee gepaarde geluidbelasting geldt sinds juli 2012 als een van de pijlers van de nieuwe geluidwetgeving voor rijkswegen ook het voorkomen van onbeheerste groei van geluid. Deze wetwijziging heeft als groot voordeel dat de ontwikkeling van de geluidbelasting jaarlijks wordt bijgehouden en bij overschrijding van de geluidproductieplafonds wordt bekeken of maatregelen noodzakelijk en/of (nog) doelmatig zijn. Voor de vastgestelde geluidniveaus, het jaarlijkse verslag en meer informatie hierover wijzen wij u graag op onze website: <http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/geluidwetgeving.aspx>

De minister betreurt het dat inspreker het gevoel heeft te zijn buitengesloten in het 'saldo 0' besluit en, evenals andere belanghebbenden, opzettelijk als niet relevant te zijn afgeschreven. Zoals u mogelijk weet is het Saldo 0 onderzoek en bijbehorend besluit geen projectaangelegenheid, maar onderdeel van het met de Blankenburgverbinding samenhangende Kwaliteitsprogramma van de direct betrokken regionale partijen, verenigd in de Bestuurlijke Afstemgroep Blankenburgverbinding (BAG), onder voorzitterschap van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH). Meer informatie over dit Kwaliteitsprogramma is te vinden op de projectwebsite van Rijkswaterstaat.

De gemeente Maassluis heeft ervoor gekozen niet in de BAG te participeren en is geen partij in het Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding. In het verlengde van een bestuurlijke afspraak heeft de heer Langenberg van de MRDH op 27 juli

2015 gesproken met wethouder Pleijsier van Maassluis over onder andere de zorg van de gemeente Maassluis over te verwachten verkeersgroei op de N468 en de A20 ter hoogte van Maassluis en de daaraan gekoppelde zorgen over een toename in geluideffecten. Naar aanleiding van dit overleg zijn nadere afspraken gemaakt ten aanzien van voorgenoemde kwesties. Ik verwijs u in dit kader naar de gemeente Maassluis en/of de MRDH.

Inspreker geeft aan te vinden dat het participatieproces is mislukt. De afspraak dat in de verkenningsfase een brede maatschappelijke participatie zou plaatsvinden is geschonden. De oplossingsrichting was volgens inspreker vooraf al besloten; er was dus al voorgesorteerd. De participatiebijeenkomsten en meedenkavonden kunnen volgens inspreker worden beschouwd als één groot toneelstuk. Het overgaan naar de fase van het nemen van een voorkeursbesluit is in feite ongeldig. Van een goed draagvlak is absoluut geen sprake.

Reactie

De minister herkent zich niet in het beeld dat indiener schetst van het participatieproces en vindt het spijtig dat indiener de participatieactiviteiten als negatief heeft ervaren.

Het doel van de participatie is dat de omgeving invloed heeft op de ontwikkeling van de Blankenburgverbinding. Rijkswaterstaat heeft stakeholders en omgevingspartijen die betrokkenheid en een direct belang hebben bij de Blankenburgverbinding zo goed mogelijk geïnformeerd en betrokken. Dit door hen mee te laten denken over de uitwerking van het ontwerp, de vormgeving en inpassing van de Blankenburgverbinding en in het door de regionale overheden ontwikkelde Kwaliteitsprogramma.

Al sinds de Verkenningsfase Rotterdam Vooruit en Nieuwe Westelijke Oeververbinding vindt met de regionale partners intensieve samenwerking plaats. In de Planuitwerkingsfase voor de Blankenburgverbinding is deze lijn doorgezet. In onder meer ambtelijke begeleidingsgroepen, klankbordgroepen, door middel van online consultatie en tijdens informatieavonden zijn het ontwerp van de weg, de landschappelijke inpassing en de milieueffecten onderwerp geweest van nadere uitwerking, bespreking en discussie. De samenwerking tussen de diverse partijen en consultatie van betrokkenen is van grote meerwaarde gebleken voor het tot stand komen van het Ontwerp Tracébesluit (OTB). Het heeft geleid tot optimalisaties in het ontwerp en de resultaten van de milieuonderzoeken en brengt daarmee de kwaliteit van het OTB en het Kwaliteitsprogramma naar een hoger niveau.

Tot slot is naar oordeel van inspreker sprake van schade aan de woonomgeving door meer geluidsoverlast door toegenomen verkeersdrukke, een grotere milieubelasting ten gevolge van uitstoot van schadelijke stoffen door toegenomen verkeersdrukke, een aanzienlijke vermindering van de aantrekkelijkheid van de woonomgeving door aantasting van natuurgebied en planschade door waardevermindering van de woningen.

Reactie

Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek tot

nadeelcompensatie indienen. De minister zal een beslissing over een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.

3.25 Zienswijze 25, BP

Inspreker geeft aan dat op pagina 32 van de Toelichting Ontwerp-Tracébesluit Blankenburgverbinding september 2015 het volgende is opgenomen: "De verzorgingsplaats Rijskade ten noorden van de A20 blijft behouden. De op- en afritten worden aangepast. De oprit van de verzorgingsplaats naar de A20 kan niet worden aangesloten op de A20 vóór het knooppunt A20-A24. Het verkeer vanaf de verzorgingsplaats kan daarom alleen naar de A20 richting Hoek van Holland rijden". Hiermee wordt bevestigd dat het motorbrandstoffenverkooppunt van inspreker op de locatie Rijskade in zijn huidige vorm gehandhaafd kan blijven, zij het dat een belangrijke verkeersstroom (74.000 tot 97.000 motorvoertuigen per etmaal) (richting Blankenburgtunnel) niet bereikbaar is via de verzorgingsplaats. Inspreker meent dat nog niet alle mogelijkheden om het motorbrandstoffenverkooppunt bereikbaar te laten zijn voor de laatstgenoemde verkeersstroom (bijvoorbeeld door het informeren van de weggebruikers over de mogelijkheden om via een korte omweg de tunnel toch te bereiken) uitputtend zijn onderzocht.

Inspreker geeft eveneens aan dat Rijkswaterstaat ervoor zorg dient te dragen dat de op- en afritten naar de verzorgingsplaats c.q. het motorbrandstoffenverkooppunt in overleg met BP zodanig worden gereconstrueerd dat het BP motorbrandstoffenverkooppunt optimaal bereikbaar is, gegeven de infrastructuur ter plaatse.

Indien, als gevolg van de infrastructurele wijzigingen, onverhoopt bepaalde zaken op het motorbrandstoffenverkooppunt (zoals ondergronds leidingwerk, olie- en benzineafscidders of de prijzenpaal) in het gedrang komen en als gevolg hiervan zouden moeten worden verplaatst dan wel aangepast, geeft inspreker aan dat eerst overleg met BP dient te worden gepleegd teneinde te bezien of er mogelijkheden zijn om nadelige gevolgen te voorkomen. Indien dergelijke gevolgen niet kunnen worden vermeden, zou inspreker voor deze kosten willen worden gecompenseerd.

Inspreker stelt dat Rijkswaterstaat ervoor dient zorg te dragen dat de zichtbaarheid van het motorbrandstoffenverkooppunt niet wordt aangetast en dat eventueel uit te voeren werkzaamheden en voorzieningen zodanig worden uitgevoerd dat het zicht niet wordt belemmerd.

Het motorbrandstoffenverkooppunt zal sowieso voorafgaande en tijdens de aanleg van de Blankenburgverbinding en de daarmee gepaard gaande verbreding van de A20 tussen het tijdvak 2017 en 2022 verkeershinder ondervinden en daarmee inkomsten derven waarvoor inspreker zal moeten worden gecompenseerd (nadeelcompensatie).

Door de aanleg van de Blankenburgverbinding zal een belangrijk deel van het verkeer dat normaal gesproken via de Beneluxtunnel en de A20 richting het Westland rijdt het motorbrandstoffenverkooppunt van inspreker niet meer passeren. Het is nu nog niet te zeggen of het verlies aan klanten en inkomsten zal worden gecompenseerd door het verkeer dat van de nieuwe verbinding A4 Delft-Schiedam via de A20 richting het Westland gebruik zal gaan maken. Een mogelijkheid om dit nader te onderzoeken kan volgens inspreker zijn het inschakelen van een onafhankelijk bureau dat expertise bezit om de omzet- en winstpotentie in de huidige situatie te vergelijken met de toekomstige situatie. Inspreker behoudt zich terzake een mogelijk verlies aan inkomsten alle rechten voor.

Inspreker wordt tot slot op de hoogte gehouden van alle ontwikkelingen met betrekking tot de aanleg van de Blankenburgverbinding.

Reactie

Tijdens de planuitwerkingsfase is met inspreker samengewerkt om de verzorgingsplaats Rijskade en het benzineverkooppunt zo goed mogelijk in te passen.

In de Rijksstructuurvisie staat namelijk opgenomen dat de verzorgingsplaatsen Aalkeet en Rijskade inclusief benzineverkooppunten verdwijnen. Verzorgingsplaats de Aalkeet wordt in de nieuwe situatie doorkruist door een tweebaansweg. Verzorgingsplaats Rijskade zal niet langer bereikbaar zijn vanwege het niet voldoen aan de regels met betrekking tot verkeersveiligheid en kan derhalve niet blijven bestaan.

Zowel Rijkswaterstaat als BP en de gemeente Vlaardingen willen de verzorgingsplaats graag handhaven op de huidige locatie. Hiertoe is in de periode juni-juli 2014 een aantal ontwerpateliers gehouden en is opnieuw ontworpen en aanvullend onderzoek gedaan. De bijeenkomsten hadden als doel om met elkaar te onderzoeken of het mogelijk is verzorgingsplaats de Rijskade in het ontwerp van de A20 voor de Blankenburgverbinding in te passen.

Het resultaat is dat de verzorgingsplaats Rijskade en het benzineverkooppunt behouden blijft. Om verkeersveiligheidsredenen en de hieruit voortvloeiende ontwerpeisen is het inderdaad niet mogelijk om vanaf de verzorgingsplaats en het benzineverkooppunt de Blankenburgverbinding te bereiken. Om het verkeer zo goed mogelijk te begeleiden is voor deze specifieke situatie een bebordingsplan opgesteld. De onderzoeksresultaten en het bebordingsplan zijn ook in het bezit van de indiener.

In de afgelopen jaren is regelmatig overleg geweest tussen Rijkswaterstaat en de indiener. Rijkswaterstaat hecht grote waarde aan de voortzetting van dit overleg en zal dit straks ook faciliteren richting de aannemer die het werk gaat uitvoeren. Via deze overleggen wil Rijkswaterstaat ook afspraken maken over hoe wordt omgegaan met het beperken van hinder en de zichtbaarheid van het benzineverkooppunt, ook na realisatie van het project.

Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek tot

nadeelcompensatie indienen. De minister zal een beslissing over een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.

3.26 Zienswijze 26, Fietzersbond Vlaardingen

Door het aanleggen van een Blankenburgtunnel zonder fietsbuis wordt het rivierkruisende fietsverkeer volgens inspreker een noodzakelijke en duurzame verbetering onthouden.

Inspreker stelt dat in het Milieueffectrapport (MER) voor de inpassing van de Blankenburgtunnel wederom (net als bij het voorgaande MER Rijksstructuurvisie NWO) niet wordt onderzocht wat het effect is van het aanleggen van de Blankenburg(auto)tunnel op het langzaam verkeer dat van het pontveer Maassluis-Rozenburg gebruik maakt. Keer op keer wordt gezegd en geschreven "de pont blijft bestaan". Dit is volgens inspreker onjuist en onzorgvuldig.

De Rijksoverheid borgt volgens inspreker niet het voortbestaan van het pontveer voor fietsers. De Rijksoverheid brengt door het aanleggen van de Blankenburgtunnel op termijn schade toe aan de fietsers die op dit dan sterk gereduceerde pontveer blijven aangewezen.

De Blankenburgtunnel zal namelijk het leeuwendeel van de huidige automobilisten die met de pont gaan, onttrekken aan de veerverbinding Maassluis-Rozenburg. Aangezien deze automobilisten voor het grootste gedeelte de inkomsten van de pontveer-exploitatie bepalen, verwacht inspreker dat de Blankenburgtunnel voor een financiële aderlating zal zorgen. Het pontveer is daarbij nu al financieel niet rendabel. Deze rentabiliteit zal verder afnemen en de neergaande negatieve spiraal wordt versterkt. Zo zal de afnemende rentabiliteit zich geleidelijk vertalen naar mindere beschikbaarheid (minder vaaruren per etmaal), een lagere vaarfrequentie en daardoor langer wachten en hogere tarieven. Een voortdurende afslanking zal leiden tot een roemloze teloorgang, aldus inspreker.

Volgens inspreker is de Rijksoverheid is niet de instantie die de uitspraak "de pont blijft bestaan" zal borgen. Het is een foutief en misleidend geformuleerd uitgangspunt.

Inspreker noemt het onderzoek dat in de voorbereiding op het Ontwerp Tracébesluit door de MRDH is uitgevoerd naar de haalbaarheid van een afzonderlijke fietsbuis bij de Blankenburgtunnel. Dit onderzoek leverde een negatief resultaat op en de conclusie was dat de maatschappelijke meerwaarde van een fietstunnel niet opwoog tegen de investeringskosten. Hierbij is uitgegaan van het bestaande aantal fietsers zoals opgegeven door concessiehouder Connexxion. Om de potentie van toekomstig oeverkruisend fietsverkeer te bepalen zijn volgens inspreker gedetailleerde Herkomst-Bestemmingscijfers voor het fietsverkeer essentieel. Deze cijfers ontbreken echter. Met de autonome groei van vervoer via fiets en e-bike is geen rekening gehouden. De lange termijneffecten voor woonwerkverkeer van 24-uurs bereikbaarheid voor fietsers zijn eveneens niet onderzocht.

De Blankenburgtunnel beoogt voor automobilisten een verbeterde bereikbaarheid van de Noord- en Zuidoever van de Waterweg in de regio Rotterdam. Dit geldt dus niet voor fietsers. Volgens inspreker wordt zo geanticipeerd op de onjuiste en onzorgvuldige aanname van het blijven bestaan van het bestaande pontveer als volwaardig alternatief voor langzaam verkeer in de Blankenburgtunnel. Het handhaven van het pontveer Maassluis-Rozenburg is namelijk om voorgenoemde redenen geen volwaardig alternatief voor een toekomstige fietsbuis.

Alleen een langzaam-verkeerstunnel voor fietsers bij de Blankenburgtunnel is duurzaam, toekomstbestendig en 24 uur per dag beschikbaar. Inspreker geeft aan dat ook het oeverkruisende fietsverkeer een kwaliteitsverbetering in de vorm van een tunnel verdient, in plaats van een sluipende marginalisering van het pontveer Maassluis-Rozenburg.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt inspreker verwezen naar paragraaf 2.9 'Fietsverbinding'.

3.27 Zienswijze 27

Inspreker geeft aan dat hij in twee brieven aan de minister, één van 1 september 2014, geregistreerd onder kenmerk IENM/BTK 2014/200951, en één van 20 november 2014, de nadelen en risico's van het huidige ontwerp heeft aangegeven. Daarop is volgens inspreker geen serieuze technische reactie gekomen.

Ten aanzien van de risico's vormt de ervaring bij het verdiepte deel van de A4 Delft-Schiedam een signaal. Op het tracé van de Blankenburgverbinding kunnen zich volgens inspreker soortgelijke problemen voordoen. Ook de barrièrewerking van bouwput en tunnel is volgens hem een groot bezwaar naast de verder in die brieven genoemde nadelen.

Inspreker heeft derhalve een principe-ontwerp opgesteld van een viaduct-oplossing met vele voordelen, zoals slechts geringe ingreep in de bodem, een kortere bouwtijd en aanzienlijk lagere kosten. Daarnaast is nog een variant van de constructie ontwikkeld waarbij de montage ter plaatse zou kunnen geschieden.

Reactie

Zoals ook in september 2014 bij u aangegeven wordt het zeer gewaardeerd dat u het initiatief hebt genomen om een alternatief uit te werken voor de Blankenburgverbinding.

Ten tijde van uw schrijven in 2014 was de keuze voor de Blankenburgverbinding, variant Krabbeplass West, reeds gemaakt en vastgelegd in de Rijksstructuurvisie. Er is een brede participatie geweest in een intensief traject met zowel burgers als andere belanghebbenden, zoals de regionale overheden in de omgeving van de Blankenburgverbinding en de Oranjeverbinding. Dankzij de participatiebijeenkomsten is een breed palet van ideeën ontwikkeld die hebben bijgedragen aan de uiteindelijke keuze tussen de vijf varianten van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding die in de Rijksstructuurvisie zijn uitgewerkt. De wijze

waarop de Blankenburgverbinding is uitgewerkt sluit aan bij de wens die betrokkenen hebben geuit om het landschap zo open mogelijk te houden. Om die reden is de Blankenburgverbinding op de noordoever zo veel mogelijk verdiept uitgewerkt en van een knooppunt met dive-unders voorzien, in plaats van fly-overs.

De risico's die u signaleert aan de hand van de berichtgeving over de A4 Delft-Schiedam voor het verdiepte gedeelte van de verbinding hebben mijn aandacht. Anders dan bij de A4, waar de aannemer heeft gekozen voor het gebruik van een waterremmende laag in de ondergrond, wordt bij de aanleg van de Blankenburgverbinding echter een oplossing voorgeschreven waarbij wordt uitgegaan van een waterdichte constructie. Wel zal sprake zijn van enig lekverlies op naden en voegovergangen. Dit leidt echter niet tot een substantiële permanente onttrekking (in de orde liters/dag). Zie verder ook het antwoord in paragraaf 2.12 'Grondwaterstandseffecten'.

3.28 Zienswijze 28

Bij de bouw van de nieuwe Blankenburgverbinding staat nu al vast dat er geluidsoverlast zal zijn. Wat de gevolgen zullen zijn ten opzicht van fijnstof is nu nog niet bekend. Mede daarom en in verband met eventuele planschade dient inspreker deze zienswijze in.

Reactie

Na aanleg van de Blankenburgverbinding is in de situatie van inspreker sprake van geluidbelasting door de bestaande A15 én de nieuwe Blankenburgverbinding. Waar rijkswegen elkaar kruisen wordt het geluid van beide wegen bij elkaar opgeteld. Op basis hiervan is berekend of het doelmatig is geluidschermen te plaatsen of stiller asfalt toe te passen. Bij het bepalen van de maatregelen is het halen van de toetswaarde van 50 dB niet altijd haalbaar, zeker niet in gebieden waar woningen al te maken hebben met het geluid van bestaande rijkswegen, zoals in dit geval van de A15. Dit betekent dat wanneer de toekomstige geluidbelasting hoger ligt dan 50 dB er onderzocht wordt of maatregelen mogelijk zijn die de geluidbelasting terugbrengen naar het niveau dat ten hoogste kan optreden bij de geldende geluidproductieplafonds (GPP). In het geval van inspreker ligt de geluidbelasting na het treffen van maatregelen nog boven deze waarden. We spreken dan van een overschrijding.

In de situatie van inspreker gaat de geluidbelasting op de woning van 50 dB naar 52 dB. Op grond van het Tracébesluit blijkt dat nog steeds sprake is van een overschrijding. Rijkswaterstaat is derhalve verplicht te onderzoeken of de geluidbelasting binnen uw huis voldoet aan de wettelijke norm. Dit onderzoek wordt gestart na vaststelling van het Tracébesluit. Als daaruit blijkt dat niet voldaan wordt aan de wettelijke norm binnen uw huis, dan wordt bekeken welke maatregelen aan uw woning mogelijk zijn om daar toch aan te voldoen.

Uit de berekeningen behorende bij het Milieueffectrapport (MER) blijkt ook dat in 2030 nergens grenswaarden worden overschreden. Langs de A20 is sprake van stikstofdioxideconcentraties (NO₂) van 20-25 microgram per kubieke meter (µg/m³), terwijl de grenswaarde bij 40 µg/m³ ligt. De concentraties liggen hier dus ruim onder. Voor wat betreft fijnstof (PM10) zijn de concentraties langs de A20

vergelijkbaar, ook nu bedraagt de grenswaarde 40 µg/m³. Tot slot de concentraties fijnstof (PM_{2,5}). Hiervoor geldt een grenswaarde van 25 µg/m³. De berekende concentraties bedragen 12-13 µg/m³.

Tot slot is het project opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Zie voor meer informatie ook het antwoord in paragraaf 2.10 'Luchtkwaliteit / NSL'.

Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek tot nadeelcompensatie indienen. De minister zal een beslissing over een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.

3.29 Zienswijze 29, gemeente Midden-Delfland, College van Burgemeesters en Wethouders

Inspreker geeft aan dat de minister samen met de betrokken bestuurders uit het waterweggebied de bestuursovereenkomst heeft getekend voor de realisatie en inpassing van de Blankenburgverbinding. De minister spant zich weliswaar in voor een zo verantwoord mogelijke inpassing ter plaatse van het tracé, toch is dit in de ogen van inspreker volstrekt onvoldoende. De gevolgen van de Blankenburgverbinding voor de wijde omgeving zijn groot. In de zienswijze besteedt inspreker achtereenvolgens aandacht aan de aspecten verkeer, milieu en de inpassing van de weg. Inspreker geeft daarbij aan waar het Ontwerp Tracébesluit (OTB) nog tekortschiet.

Verkeersonderzoek

Sinds juni 2015 vindt naar aanleiding van discussies binnen het OTB-proces een nader verkeersonderzoek plaats naar de verkeersafwikkeling op het om- en onderliggende wegennet. Bij dit onderzoek werken verschillende partijen samen, waaronder Rijkswaterstaat, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, de provincie Zuid-Holland en de gemeenten in het waterweggebied. Dit verkeersonderzoek geldt als aanvulling op de effectstudie Verkeer van het OTB/MER Blankenburgverbinding. Dit verkeersonderzoek is nog niet geheel afgerond. De resultaten van dit verkeersonderzoek zijn van groot belang voor de bepaling van de scope van het project en de gevolgen van de Blankenburgverbinding op de leefbaarheid in de omgeving. Inspreker is derhalve van mening dat de resultaten van dit onderzoek bij de totstandkoming van het OTB betrokken hadden moeten worden. Inspreker verzoekt de resultaten van dit onderzoek mee te nemen en te verwerken in de effectstudie Verkeer.

Reactie

In het brede bestuurlijk overleg op 17 juli 2013 is over de netwerkeffecten van de Blankenburgverbinding het volgende afgesproken:

Een onderzoek naar effecten van de NWO op het netwerk wordt meegenomen in de planuitwerkingsfase. Als blijkt dat daadwerkelijk problemen ontstaan op het onderliggende wegennet door het project NWO heeft het Rijk daar naar de mening van de regionale partijen een verantwoordelijkheid in. Over de oplossing daarvan moeten vervolgens afspraken worden gemaakt in het BO MIRT.

Het verkeersonderzoek laat zien dat de Blankenburgverbinding weliswaar effecten heeft op het onderliggend wegennet, maar niet van dien aard dat kan worden gesteld dat eventuele capaciteitsproblemen door het project NWO worden veroorzaakt, uit het verkeersonderzoek komt naar voren dat deze knelpunten ook ontstaan zonder aanleg van de Blankenburgverbinding, dus als gevolg van de autonome verkeersgroei in het GE-scenario. Voor wat betreft de A20 blijkt op grond van het GE-scenario in 2030 weliswaar een hoge I/C waarde maar de gemiddelde rij snelheid is redelijk goed. Dit houdt in dat het wegvak wel volbelast is maar het verkeer nog voldoende doorstroomt en wordt voldaan aan de streefwaarde voor de NoMo-reistijd op dit traject.

In de Bestuurlijke Afstemgroep (BAG) Blankenburgverbinding van 25 juni 2015 is over dit onderwerp gesproken. De minister heeft geconstateerd dat de door de regionale partijen geconstateerde aandachtspunten niet onder de reikwijdte van de planuitwerking van de Blankenburgverbinding vallen. De effecten doen zich namelijk ook al voor in de situatie zonder aanleg van de Blankenburgverbinding.

De minister heeft de regionale partijen wel uitgenodigd hun zorg ten aanzien van netwerkeffecten als gevolg van de autonome ontwikkeling in te brengen in de kwartiermakersfase van het MIRT onderzoek Bereikbaarheid regio Rotterdam-Den Haag. Het door de inspreker aangehaald verkeersonderzoek wordt daarin betrokken.

Verkeersveiligheid

Inspreker geeft aan dat in het rapport "Effectstudie Verkeersveiligheid" gebruik wordt gemaakt van de verkeersongevallencijfers van 2007 tot en met 2011. Dit terwijl op het moment van publiceren de ongevallencijfers tot en met 2013 bekend zijn. Het aantal verkeersdoden over 2014 is bekend en met een analyse van de STAR data is ook het aantal gewonden over 2014 na te gaan. De "Effectstudie Verkeersveiligheid" geeft volgens inspreker een verkeerd beeld van de ontwikkeling op het gebied van verkeersveiligheid in het invloedsgebied, terwijl een eigen analyse van inspreker eerder dit jaar heeft laten zien dat de verkeersveiligheid op vooral de A20 de laatste jaren afneemt. Een mogelijke oorzaak is de verhoging van de maximum snelheid op de A20 naar 130 km/u in 2012. Inspreker geeft aan dat deze nu niet in de analyse is verwerkt, waardoor de effectstudie volgens inspreker geen volledig beeld geeft van de verkeersveiligheid op dit moment. Het referentie risicocijfer in de desbetreffende effectstudie ligt te laag.

Inspreker verzoekt dan ook in het OTB uit te gaan van de meest recente verkeersongevallencijfers en de periode 2010 tot en met 2014 te beschouwen in plaats van de periode 2007 tot en met 2011. Dit komt ook overeen met de verkeersstudie waarin met het meest recente model is gerekend en waarin 2010 als basisjaar wordt gehanteerd.

Reactie

Voor de effectstudie Verkeersveiligheid is gebruik gemaakt van de gegevens uit het Bestand geregistreerde Ongevallen Nederland (BRON-data). De BRON-data bestaat uit:

- *politiedata;*
- *processen Verbaal Aanrijdingen;*
- *meldingen ongevallen uit het Incident Management Proces van RWS (= alleen Rijkswegen).*

De STAR-data is feitelijk niets anders – dan dezelfde data die in BRON terecht komt aangevuld met verzekeringsdata.

Voor een betrouwbare analyse dienen de ongevalsgegevens te worden geanalyseerd gedurende vijf achtereenvolgende jaren; als van de meest recente gegevens zou worden uitgegaan, zou dat de periode 2010 tot en met 2014 moeten zijn.

De BRON-data voor de periode na 2011 zijn echter niet betrouwbaar vanwege onder andere de lage registratiegraad van ongevallen. De STAR-data bieden alleen voor 2014 een betrouwbaar beeld en niet voor de jaren daarvoor. Om deze redenen worden de uitgangspunten van het verkeersveiligheidsonderzoek niet aangepast.

Ontwerpsnelheid

Inspreker refereert aan de volgende passage: "De ontwerpsnelheid is de gekozen snelheid die maatgevend is voor de vormgeving van de weg en de ontwerpelementen. Met deze snelheid kunnen voertuigbestuurders, wanneer ze niet gehinderd worden door het overige verkeer, veilig en comfortabel rijden." (Rijkswaterstaat, NOA, 2007).

Inspreker constateert dat voor het ontwerp van de Blankenburgverbinding een ontwerpsnelheid van 100 km/u wordt gehanteerd. Ook wordt de maximum snelheid op de A20 ten oosten van de Blankenburgverbinding verlaagd van 130 km/u naar 100 km/u. Dit ondersteunt volgens inspreker de keuze voor de ontwerpsnelheid van 100 km/u voor de Blankenburgverbinding en de verbindingswegen. Ten westen van de Blankenburgverbinding blijft de maximum snelheid van 130 km/u voorsnog in stand in het OTB. Het vasthouden aan een ontwerpsnelheid van 100 km/u voor de verbindingswegen komt in ogen van inspreker de verkeersveiligheid op de A20 echter niet ten goede.

Gezien de maximumsnelheid van 130 km/u op de hoofdrijbaan dienen de uitvoeger en invoeger aan de westzijde van de Blankenburgverbinding te worden ontworpen met een ontwerpsnelheid van 120 km/u teneinde een veilige en comfortabele overgang van de Blankenburgverbinding naar de A20-west mogelijk te maken. Naar mening van inspreker kan het huidige ontwerp alleen in stand blijven indien ook voor de A20 ten westen van de Blankenburgverbinding een maximum snelheid van 100 km/u gaat gelden.

Inspreker verzoekt dan ook in het OTB op te nemen dat de maximum snelheid op de gehele A20 tussen Maasdijk en Vlaardingen wordt verlaagd naar 100 km/u na openstelling van de Blankenburgverbinding.

Reactie

Ten westen van de Blankenburgverbinding geldt tot aan de Boonervliet (km. 17.5) een snelheid van 100 km/u. De uitvoeger en invoeger zijn aan de westzijde van de Blankenburgverbinding derhalve ontworpen met een ontwerpsnelheid van 100

km/u.

In de huidige situatie mag op de A20 tussen de aansluiting Vlaardingen West en Maasdijk 130 km/u worden gereden. Tussen Vlaardingen West en Kethelplein is dat 100 km/u. De overgang wordt opgeschoven van Vlaardingen West naar Maassluis. Hierdoor mag straks tussen Kethelplein en Maassluis 100 km/u worden gereden en op het resterende wegdeel Maassluis-Maasdijk 130 km/u. Aangezien dit laatste in de huidige situatie ook al het geval is en de snelheidsovergangen voldoen aan de vigerende ontwerpeisen, ziet de minister geen noodzaak de snelheid ook op dit wegdeel te verlagen.

Boonervlietbrug

In de brief van 29 september 2015 met kenmerk RWS-2015/34341 stelt Rijkswaterstaat het volgende: "De afstand tussen de invoegstrook van aansluiting 7 (Maassluis) en de uitvoegstrook richting de Blankenburgverbinding is ruim voldoende om zowel het invoegende verkeer vanuit Maassluis, als het uitvoegende verkeer richting Blankenburgverbinding veilig af te wikkelen. Er is dan ook geen aanleiding om dit te betrekken bij de kritische ontwerpelementen."

Inspreker geeft aan zich niet te kunnen vinden in de gestelde conclusie. De afstand tussen aansluiting 7 en de aansluiting met de Blankenburgverbinding is ongeveer 700 meter. Dit is, met het oog op de goede verkeersafwikkeling op het tussenliggende wegvak, volgens inspreker niet acceptabel. De afstand tussen de Blankenburgverbinding en aansluiting 8 is vergelijkbaar en hier wordt wel gekozen voor een weefvak als ontwerpoplossing.

Inspreker geeft tevens aan dat op het wegvak tussen aansluiting 7 en de Blankenburgverbinding de beperkte breedte van de Boonervlietbrug als knelpunt geldt. Door de beperkte breedte van dit kunstwerk zijn de bestaande toe- en afrit van de aansluiting Maassluis korter dan in de eigen richtlijnen van Rijkswaterstaat is voorgeschreven. De te korte toe- en afritten van aansluiting 7 aan de oostzijde en de grote snelheidsverschillen tussen doorgaand en oprijdend verkeer zorgen voor een verstoorde verkeersafwikkeling op de A20 nabij Maasland. Dit effect wordt versterkt door de komst van de Blankenburgverbinding. De effectstudie Verkeer laat volgens inspreker zien dat de verkeersafwikkeling op het wegvak tussen de aansluitingen 7 en 8 op de A20 verslechtert. Bovendien neemt de reistijd tussen De Lier en Kethelplein in de ochtendspits met 20% toe.

Een voorlopige detailanalyse in het eerdergenoemde verkeersonderzoek (Verkeersonderzoek Grontmij naar verkeersafwikkeling A20 in opdracht van MRDH, juli-december 2015) laat volgens inspreker bovendien zien dat achter de Boonervlietbrug in beide richtingen tijdens de spitsuren filevorming zal optreden na openstelling van de Blankenburgverbinding. In de avondspits kan de verwachte file terugslaan tot aan verkeersplein Westerlee en richting het onderliggende wegennet. Op de Laan 1940-1945 in Maassluis en de Oude Veiling in Maasland ontstaan in de spitsuren files in de richting van de A20.

Dit rijmt volgens inspreker niet met projectdoelstelling 3 "Het verbeteren van de ontsluiting van de Greenport Westland ten behoeve van de ontwikkeling van dit internationaal belangrijke economische centrum". Het niet uitbreiden van de scope

van het project met de Boonervlietbrug leidt naar mening van inspreker tot een verkeerssituatie die de ontsluiting van de Greenport Westland verslechtert.

Inspreker verzoekt daarom nogmaals de projectscope uit te breiden met een verbreding van de Boonervlietbrug en te onderzoeken of een weefvak tussen aansluiting 7 en de Blankenburgverbinding, dan wel een verlenging van de toe- en afritten, een oplossing biedt voor de verwachte problemen met de verkeersafwikkeling rondom aansluiting 7.

Reactie

De situatie tussen aansluiting 7 en 8 is, anders dan inspreker stelt, niet één op één vergelijkbaar. Bij aansluiting 8 komen 2 x 2 rijstroken als samenvoeging bij elkaar. Er ontstaan daardoor vier rijstroken waarvan de meest rechterrijstrook als afvallende rijstrook wordt vormgegeven richting de Marathonweg. Er gaan dan drie rijstroken door in oostelijke richting. Het wegvak tussen aansluiting 7 en de Blankenburgverbinding bestaat uit 3 rijstroken. Circa 750 meter (en niet 700 meter) na het kunstwerk over de Boonervliet volgt de uitvoeger richting de A24. Inspreker stelt dat de aansluiting niet aan de richtlijnen van Rijkswaterstaat voldoet. Deze richtlijnen zien echter op nieuwe aanleg en niet op bestaande situaties. In het geval van aansluiting 7 valt deze ruimschoots buiten de plangrens van het Tracébesluit.

In de toekomst ontstaat bij de aansluiting Maassluis in de referentiesituatie (dat wil zeggen zonder de Blankenburgverbinding) een capaciteitsknelpunt. Gevolgen daarvan zijn filevorming op de noordbaan van de A20 (ten oosten van de aansluiting Maassluis) en ter hoogte van de aansluiting Maassluis op de zuidbaan van de A20. Bovendien leidt het tot congestie op de aansluiting zelf. Als gevolg van de aanleg van de Blankenburgverbinding wordt dit capaciteitsknelpunt in geringe mate verergerd. In de ochtendspits een verslechtering in oostelijke richting en in de avondspits een verslechtering in zowel oostelijk als westelijke richting op de A20 ter hoogte van aansluiting 7. Ten aanzien van de reistijd geldt dat de reistijdfactor in 2014 1,0 bedroeg. In zowel de referentiesituatie (2030 zonder Blankenburgverbinding) als na aanleg van de Blankenburgverbinding neemt de reistijdfactor toe naar 1,2. In beide gevallen is dit nog onder de streefwaarde van 1,5. Dat er sprake is van een verkeerstoename en een verzwaring van het knelpunt wordt niet onderkend, de mate waarin rechtvaardigt vooralsnog geen uitbreiding van de A20 op dit trajectdeel.

Dat naar mening van inspreker niet wordt voldaan aan doelstelling 3 gaat voorbij aan het feit dat bij de beoordeling niet alleen is getoetst aan de A20 (waarbij dus nog steeds wordt voldaan aan de streefwaarden voor de reistijd) maar dat in de beoordeling ook meeweegt dat de Beneluxcorridor minder zwaar wordt belast, wat reistijdwinst oplevert voor het oeverkruisend verkeer van en naar het Westland. Tevens realiseert de Blankenburgverbinding voor het verkeer van en naar het Westland en de Maasvlakte een aanzienlijke reistijdwinst.

Onderliggend wegennet (N468)

Inspreker vindt dat de Blankenburgverbinding aan de noordzijde niet goed aansluit op de rest van het hoofdwegennet. De verbinding is alleen gunstig voor het verkeer op het hoofdwegennet tussen het Kethelplein en Rozenburg/Europoort. Vanuit het noorden en westen is de Blankenburgverbinding alleen via het onderliggende

wegennet te bereiken. Voor het verkeer vanuit het noorden is de route via de N468 en de bebouwde kom van Maasland de snelste manier om de Blankenburgverbinding te bereiken. Dit is ook terug te zien in de verkeerscijfers, aldus inspreker.

Op dit moment rijden er 8.000 motorvoertuigen per etmaal. De verwachting is dat dit met de openstelling van de A4 Delft-Schiedam daalt naar 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit laatste komt overeen met de afspraak die in het kader van IODS is gemaakt over het beperken van de hoeveelheid verkeer op de N468 tot een maximum van 6.000 motorvoertuigen per etmaal.

De realisatie van de Blankenburgverbinding brengt volgens inspreker met zich mee dat de hoeveelheid verkeer op de N468 tussen Maasland en Schipluiden in 2030 zal toenemen tot 11.000 voertuigbewegingen per etmaal. De enorme stijging van de hoeveelheid verkeer (+25% ten opzichte van 2010 en +83% ten opzichte van de IODS-afspraak) maakt van Maasland een onleefbaar dorp. Inspreker geeft aan dat de komst van de Blankenburgverbinding zorgt voor een stijging van vrachtverkeer door de dorpskern van Maasland met 25%. Dit is ontoelaatbaar, gelet op het verbod voor doorgaand vrachtverkeer in de dorpskern en de gesloten verklaring voor vrachtverkeer, zwaarder dan 20 ton, op de N468.

Inspreker verzoekt de minister om zich te houden aan uw eigen afspraken, gemaakt in het kader van IODS, en aanvullende maatregelen te nemen om de verkeersdruk op de N468 en op de wegen in de bebouwde kom van Maasland te verminderen.

Reactie

Onderdeel van het IODS convenant is dat de verkeersdruk op de N468 wordt verminderd, doorgaand verkeer wordt tegengegaan en aldus de leefbaarheid van de dorpen Schipluiden en Maasland wordt versterkt. Deze flankerende maatregel werd overeengekomen onder de voorwaarden dat de gemeente Midden-Delfland de N468 in beheer en onderhoud overneemt van de Provincie en dat tussen de gemeente Midden-Delfland en de Provincie bindende afspraken zijn gemaakt over de verdeling van alle kosten.

Vooralsnog is deze overdracht nog niet geëffectueerd en is ook niet duidelijk welke maatregelen worden getroffen op de N468. In het verkeersmodel is derhalve ook (nog) geen rekening gehouden met deze flankerende maatregel. Indien de flankerende maatregel is geëffectueerd, dan zal dit zeker een positief effect hebben op de verkeersdruk op de N468.

Verkeersmodel Effectstudie Verkeer

Inspreker merkt op dat het in de 'Effectstudie Verkeer' gebruikte verkeersmodel uitgaat van 7.000 motorvoertuigen per werkdag in 2010 op de N468 tussen Maasland en Schipluiden. Inspreker geeft aan dat dit aantal in werkelijkheid echter 8.747 (jaarrapport verkeerstellingen Provincie Zuid-Holland 2008-2014) bedroeg. Een verschil van maar liefst 25% tussen model en werkelijkheid. Dit leidt tot een T-waarde van 5,85. Het toonaangevende adviesbureau Goudappel Coffeng spreekt bij dergelijke waarden in diverse verkeersmodelstudies van een relevante afwijking. Het betreft een afwijking die grote gevolgen heeft voor de omgeving omdat niet is na te gaan wat het effect van de Blankenburgverbinding op het onderliggende wegennet zal zijn.

Volgens inspreker is het uit de 'Effectstudie Verkeer' ook niet op te maken of en in hoeverre het basisjaar ook doorwerkt op de prognoses van 2030, hoewel een aantal conclusies wel is te trekken:

1. de autonome groei van het verkeer op de N468 over de periode 2010-2030 bedraagt geen 43%, maar slechts 14%;
2. het aandeel van de Blankenburgverbinding op de stijging van het verkeer op de N468 is groter dan de effectstudie laat zien (niet 10%, maar 30% van de verkeerstoename op de N468 in 2030 is toe te schrijven aan de Blankenburgverbinding).

Inspreker verzoekt de minister uit te gaan van de juiste waarden voor het berekenen van verkeerseffecten en de daaraan gerelateerde gevolgen voor de omgeving en milieu. Inspreker stelt daarom voor het nu lopende verkeersonderzoek naar de verkeersafwikkeling op het om- en onderliggende wegennet bij het TB te betrekken.

Reactie

Alhoewel er verschillen zijn tussen het verkeersmodel voor 2010 en verkeerstellingen in 2010 kunnen deze niet één op één worden verrekend in de autonome groei en het projecteffect. Dit komt omdat in de referentiesituatie en de plansituatie (beide 2030) sprake is van wijzigingen in de ruimtelijke en sociaal-economische uitgangspunten. Deze wijzigingen leiden in het netwerk tot plaatselijke en uiteenlopende effecten die geen directe relatie hebben met de verkeersintensiteiten in de huidige situatie (2010). In zowel het verkeersmodel 2010 als de telcijfers 2010 zijn deze toekomstige ruimtelijke en sociaal-economische wijzigingen immers nog niet aan de orde.

Inspreker refereert ook naar tellingen van de provincie Zuid-Holland. Het klopt dat het cijfer in het NRM voor het modeljaar 2010 op dit specifieke wegvak afwijkt ten opzichte van deze telling. Bij het opstellen van het NRM is voor het basisjaar 2010 gebruikt gemaakt van tellingen waar het model op is gecalibreerd, dit wordt echter niet voor ieder wegvak op het onderliggend wegennet gedaan. Het kan dus voorkomen, zoals inspreker inbrengt dat er op wegvakniveau verschillen ontstaan. Voor de wegvakken waar gebruik is gemaakt van telcijfers om het model op te calibreren komen de intensiteiten en telcijfers goed overeen. En als we de telcijfers van de provincie vergelijken met het NRM voor bijvoorbeeld het dichter bij de A20 wegvak tussen de aansluiting op de A20 en de kruising Molenweg / Oost-Westgaag dan komen de cijfers ook beter overeen. Voor de berekeningen van de autonome groei en het projecteffect heeft dit zoals gezegd geen doorwerking.

De conclusies die inspreker trekt ten aanzien van de autonome groei en het aandeel van de Blankenburgverbinding kunnen wij op grond van het NRM niet verifiëren. De NRM-cijfers tonen voor de N468 een groei van 43% tussen 2010-2030 (zonder BBV) en een projecteffect van 4%.

Het effect van de Blankenburgverbinding is bepaald door de referentiesituatie in 2030 (zonder Blankenburgverbinding) te vergelijken met de plansituatie in 2030 (met Blankenburgverbinding). Het verschil tussen beide situaties ofwel het effect van de Blankenburgverbinding wordt niet bepaald of beïnvloedt door de intensiteiten in 2010. Het effect van de Blankenburgverbinding op de N468 in het verkeersmodel

is een toename van 1.000 motorvoertuigen per etmaal ofwel een toename van (afgerond) 4% (verschil tussen referentiesituatie en plansituatie in 2030). Dit is een acceptabele toename.

Voor wat betreft het betrekken van het nu lopende verkeersonderzoek bij het OTB wordt verwezen naar de eerdere reactie, onder het kopje verkeersonderzoek.

Fietsverbinding Rozenburg-Maassluis

Een goede oeververbinding voor langzaam verkeer is volgens inspreker van groot belang voor fietsforenzen, duurzaamheid en de versterking van de recreatieve en toeristische waarde van het gebied. Inspreker begrijpt dat de maatschappelijke meerwaarde van een langzaam verkeersverbinding via de Blankenburgverbinding niet opweegt tegen de geraamde investeringskosten van € 33.000.000,-. Daarnaast sluit de huidige veerpontverbinding beter aan bij de bestaande herkomsten en bestemmingen van veel fietsers.

Tegelijkertijd betekent de Blankenburgverbinding een verslechtering van de exploitatiemogelijkheden van de huidige veerverbinding met de nodige financiële risico's op de lange termijn. Dit speelt volgens inspreker ongetwijfeld een rol bij de onderhandelingen over een nieuwe concessie voor de veerpont vanaf 2017. Als opdrachtgever voor de Blankenburgverbinding heeft de minister, bij gebrek aan alternatieven, een zorgplicht voor de toekomstige exploitatiebaarheid van de veerpont.

Inspreker geeft aan dat het in het licht van de nieuwe concessie van groot belang is dat een inspanning wordt geleverd ten behoeve van het handhaven van een goede, frequente en betaalbare veerpontverbinding tussen Rozenburg en Maassluis voor tenminste fietsers en voetgangers.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt inspreker verwezen naar paragraaf 2.9 'Fietsverbinding'.

Geluideffecten Blankenburgverbinding

De beoordeling van de geluideffecten en de daarbij behorende geluidmaatregelen zijn volgens inspreker beperkt tot het projectgebied waartoe alleen de Blankenburgverbinding zelf en de A20 tussen de Blankenburgverbinding en het Kethelplein behoren.

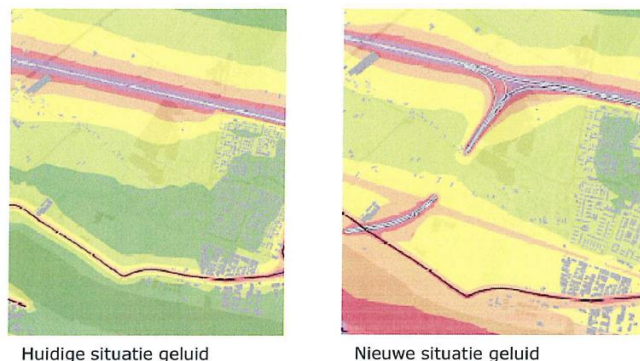
De effectstudie geluid geeft duidelijk aan wat het effect zal zijn van de Blankenburgverbinding op de Aalkeetpolders. Per saldo wordt de geluidhinder verplaatst van de stad naar het omliggende groengebied. Een belangrijk en waardevol gebied voor veel flora en fauna, waaronder de Grutto en de Kievit, wordt hiermee teniet gedaan en de rust verdwijnt voorgoed uit de Aalkeetpolders.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt inspreker verwezen naar paragraaf 2.4.

Kanteldijk

Inspreker geeft aan dat de effecten van de keuze voor een kanteldijk in de onderstaande figuren duidelijk worden.



In november 2014 heeft onderzoeksbureau Horvat aangetoond dat het voor het garanderen van de waterveiligheid in het gebied niet noodzakelijk is in het tracé van de Blankenburgverbinding een kanteldijk toe te passen. De Provinciale Adviescommissie Leefomgevingskwaliteit (PAL) heeft daarom geadviseerd om alternatieven voor de kanteldijk verder te onderzoeken om de inpassing van de Blankenburgverbinding te optimaliseren met de realisatie van een volledig ondertunneld tracé ten noorden van Het Scheur. Dit advies is in juni 2015 onderschreven door diverse maatschappelijke organisaties in een brief aan de Tweede Kamer. Inspreker vindt het teleurstellend dat de minister, ondanks het maatschappelijke draagvlak hiervoor, niet bereid is geweest de mogelijkheden voor een inpassing zonder kanteldijk serieus te onderzoeken.

Gezien de bovengeschetste gevolgen verzoekt inspreker met klem het advies van de PAL over te nemen en onderzoek te doen naar de inpassing van het voorkeursalternatief met de realisatie van een volledig ondertunneld tracé ten noorden van Het Scheur.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt inspreker verwezen naar paragraaf 2.6 'Bouwmethode' en 2.7 'Kanteldijk'.

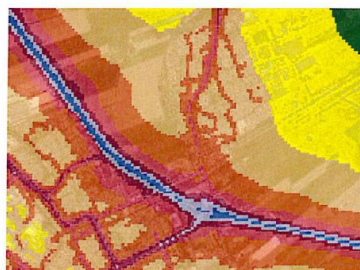
Geluideffecten A20

Inspreker geeft aan dat ook sprake is van een verkeersgroei ten westen van de Blankenburgverbinding. Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar de geluideffecten langs de A20 ten westen van de Blankenburgverbinding en rondom het onderliggende wegennet. Uit de 'Effectstudie Geluid' blijkt volgens inspreker dat onvoldoende is onderbouwd waarom ten westen van de Blankenburgverbinding geen sprake is van een effect op het geluidniveau. Dit terwijl de effectstudie concludeert dat het vrachtverkeer over de N468 met 25% zal toenemen als gevolg van de Blankenburgverbinding. Dit is volgens inspreker niet mogelijk zonder een stijging van het geluidniveau langs het onderliggende wegennet.

De beperking van het onderzoeksgebied is volgens inspreker bovendien in tegenspraak met een van de doelstellingen van de Blankenburgverbinding, namelijk

de ontsluiting van de Greenport Westland, waar inspreker gedeeltelijk toe behoort, en het faciliteren van een toename van het verkeer.

Daarnaast is een geluidkaart bijgevoegd die de situatie weergeeft. Inspreker is van mening dat de kaart incorrect of incompleet is, omdat deze een sterk afwijkende geluidbelasting geeft voor het gebied rondom de aansluiting Maassluis. Inspreker heeft de kaart die Rijkswaterstaat op het internet heeft gepubliceerd van de geluidbelasting wegverkeerslawaaai in Maasland meegestuurd (zie onderstaande afbeelding). De verschillen met de kaart in het MER zijn volgens inspreker: wel of geen zware geluidsoverlast op de Maassluiseweg en wel of geen geluidsoverlast langs de route naar de N468.



Vigerende geluidkaart RWS van internet



Geluidkaart RWS MER 'Effectstudie Geluid' gecumuleerd 2030

Inspreker trekt, puntsgewijs, een aantal conclusies. Allereerst constateert inspreker dat het MER om de volgende redenen niet voldoet wat betreft het hoofdstuk Geluid:

1. de huidige grens van het onderzoeksgebied voor verkeer ligt nabij de Boonervliet. De begrenzing van het geluidsmodel ligt op een andere plek. Dat is niet met elkaar in overeenstemming;
2. autonome ontwikkelingen worden gewogen tot aan Westerlee en de N213. Het is consistent om ook het onderzoeksgebied van het MER uit te breiden tot aan Westerlee, inclusief geluidseffecten;
3. de geluidseffecten op de A20 tussen Maassluis en Westerlee en op de N468 zijn niet in de 'Effectstudie Geluid' meegenomen. Gezien de verwachte toename van verkeer op deze wegvakken is hier ook een effect op geluid te verwachten. Dit maakt aanvullend onderzoek noodzakelijk;
4. de functie van de Blankenburgverbinding is plaats te bieden aan die groei en het Greenport Westland beter te ontsluiten. Of het Greenport Westland nu beter wordt ontsloten is niet onderzocht. De verkeerseffecten op de A20 richting Westerlee zijn niet onderzocht. Net 20 min als de geluidseffecten langs de A20 richting Westerlee;
5. het MER onderschat de geluidsproblematiek in de huidige situatie, want men gebruikt niet het juiste kaartmateriaal. Men ziet rond Maasland een volledig andere geluidbelasting. Ook blijkt uit de kaart van MER dat het verkeerslawaaai minder is op de brug over Noord- en Middelvliet dan in het weiland bij de Boonervliet. Dit is in werkelijkheid niet mogelijk;
6. de motivatie om het geluidsonderzoek niet verder naar het westen uit te breiden is dat het geluidsproductieplafond van die wegdelen niet overschreden wordt. Dat is niet cijfermatig onderbouwd. Ook is het in tegenspraak met de filevorming bij de Boonervliet. Daaruit blijkt dat de weg niet is aangepast aan de toename van het verkeer en feitelijk dan aan zijn top komt. Wegen die qua verkeer aan hun top zitten zijn waarschijnlijk ook

door hun geluidproductieplafond heen. Een uitbreiding van het onderzoeksgebied zal die vraag kunnen beantwoorden.

Inspreker verzoekt de minister dan ook de scope van de effectstudie uit te breiden met de A20/N213 ten westen van de Blankenburgverbinding en het onderliggende wegennet rondom aansluiting Maassluis (afrit 7).

Reactie

Als criteria voor het afbakenen van het studiegebied geldt voor het hoofdwegennet (HWN) het overschrijden van de geluidproductieplafonds (GPP) langs de Rijkswegen en voor het onderliggende wegennet (OWN) daar waar een fysieke wijziging plaatsvindt dan wel waar een reconstructie-effect (Wgh) optreedt. In het geval van de A20 ten westen van de Blankenburgverbinding geldt dat de bestaande GPP's niet worden overschreden. Dit is deels het effect van de aanleg van stiller asfalt (tweelaags Zeer Open Asfaltbeton, of ZOAB) tot aan km. 18.2 (noordbaan) en km. 18.3 (zuidbaan), maar grotendeels het gevolg van de snelheidsverlaging van 130 km/u naar 100 km/u tot aan de Boonervliet (km. 17.5).

Voor wat betreft de getoonde afbeeldingen geldt dat deze niets met elkaar te maken hebben. De geluidkaart van Rijkswaterstaat is een kaart ten behoeve van het actieplan EU omgevingslawaaï; deze is gemaakt voor het jaar 2011 en is berekend met het meet- en rekenvoorschrift 2006 (Wet geluidhinder) voor alleen het verkeer op de Rijksweg. De geluidkaart uit het MER is gemaakt voor 2032, waarbij het geluid vanwege de Rijksweg is berekend met het Reken-en meetvoorschrift geluid 2012 (Wet milieubeheer). In de gepresenteerde geluidniveaus is ook het effect van andere bronnen meegenomen. Het doel is inzicht te geven in de mate van verandering van de geluidbelasting in de plansituatie (2032) ten opzichte van de referentiesituatie binnen het voor het Tracébesluit relevante gebied.

Voor wat betreft de effecten op weidevogels ten zuiden van de A20 geldt dat deze worden gecompenseerd in de polder Oudeland van Strijen. Opgemerkt wordt dat als gevolg van de aanleg van tweelaags ZOAB op de A20 de geluidbelasting op de EHS ten noorden van de A20 afneemt.

Ten aanzien van de kanteldijk wordt verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.7 'Kanteldijk'.

Ten aanzien van de conclusies van inspreker het volgende:

- 1. de onderzoeksgebieden voor verkeer en geluid hoeven niet met elkaar overeen te stemmen. Als begrenzing voor het (O)TB geldt de plaats waar het project weer overgaat in de bestaande situatie. Met andere woorden, daar waar geen fysieke aanpassing van de weg meer nodig is. Dit is ter hoogte van de Boonervliet. Het onderzoeksgebied voor geluid kan echter groter of kleiner zijn. Dit hangt af van de plek waar langs het hoofdwegennet (A20) nog sprake is van een overschrijding van de vigerende geluidproductieplafonds. In het geval van de A20 stopt dit veel eerder (halverwege Maassluis) dan het einde van de fysieke overgang van de nieuwe weg naar de bestaande situatie. Dit is met name ook het gevolg van de snelheidsverlaging op dit deel van het traject en deels de aanleg van tweelaags ZOAB;*
- 2. zie 1;*
- 3. de A20 tussen Maassluis en Westerlee en de N468 zitten niet in het studiegebied van de MER. Het onderzoeksgebied voor de A20 is gebaseerd*

op de verwachte overschrijding van vigerende geluidproductieplafonds. Zie 1. De N468 is niet in het studiegebied van het geluidonderzoek MER meegenomen omdat dit gaat om wegvakken buiten het plangebied waarbij de toename plan versus autonoom minder dan 30% bedraagt (planeffect minder dan 1 dB);

- 4. de verkeerseffecten op de A20 richting Westerlee zijn in het kader van het verkeersonderzoek in beeld gebracht. Omdat op dit traject geen overschrijdingen van de GPP's aan de orde zijn, is op dit traject geen aanvullend onderzoek nodig naar de geluidbelastingen op woningniveau;*
- 5. het MER is bedoeld om het milieueffect van het project in beeld te brengen. Hierbij wordt de autonome ontwikkeling inclusief project Blankenburgverbinding vergeleken met de autonome ontwikkeling zonder het project;*
- 6. zie hiervoor het akoestisch onderzoek op referentiepunten (bijlage bij het Tracébesluit).*

Tol

In artikel 15 van de Besluittekst van het OTB (OTB Deel I) is aangegeven dat op de A24 tol zal worden geheven, waarbij de contante waarde van de tologpave € 315 miljoen bedraagt. De Tolwet is nog niet vastgesteld door de Eerste Kamer. Indien tolheffing onverhoopt geen doorgang kan vinden of sneller wordt opgeheven dan nu wordt beoogd, dan heeft dit door toenemende verkeersstromen aanzienlijke gevolgen voor de geluidseffecten (naar verwachting 1 a 2 dB). Daarnaast kan niet uitgesloten worden dat de continuïteit van tolheffing ter discussie kan komen om verkeersstromen over Blankenburgverbinding en Beneluxtracé beter te kunnen spreiden (bijvoorbeeld bij een ongewenst hoge verkeersdruk op het Beneluxtracé of calamiteiten in het havengebied). In die gevallen zullen ook geluidseffecten toenemen en zijn aanvullende maatregelen nodig om geluidskwaliteit niet te laten verslechteren. Deze zijn nu niet onderzocht. Wij verwijzen in dit kader ook naar de bevindingen van Gemeente Vlaardingen.

Wij verzoeken u om de situatie zonder tolheffing in uw onderzoek op te nemen.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt inspreker verwezen naar paragraaf 2.2 'Tol'.

Landschap (volgens het MER)

Het MER beoordeelt alle effecten op het landschap als negatief of zelfs zeer negatief. Belangrijke natuurwaarden van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) in het Midden-Delfland gebied gaan verloren. De Rietputten worden doorsneden door de tunnelbak en worden door de omliggende werkzaamheden geheel vernield. Het MER benoemt ook dat belangrijke archeologische vindplaatsen verloren gaan en niet worden onderzocht. Volgens inspreker heeft de ontsluiting voor de directe omgeving van het tunneltracé geen meerwaarde. Voor de recreatie en de natuur is het project bovendien zeer schadelijk.

Ten noorden van de A20 komen geluidswerende maatregelen om te voorkomen dat de geluidsoverlast te ver het gebied in gaat. Volgens inspreker zal de geluidswal de openheid van het landschap vernietigen, ook voor de gebruikers van de A20.

Inspreker concludeert dat de werkelijke effecten voor het landschap niet gedetailleerd zijn uitgewerkt. Het verlies van de Rietputten betekent een soortenverarming voor het hele gebied. Ook het vernietigen van open weide betekent volgens inspreker een verdere beperking van het leefgebied van verschillende zeldzame soorten. Het gebied is onderdeel van de EHS omdat het de connectie vormt tussen het Midden-Delfland gebied en de rivier. Inspreker stelt dat deze functie door de komst van de weg verder in de verdrukking komt.

De paragraaf 'Mitigerende maatregelen voor het landschap' is volgens inspreker onvoldoende. Door het niet gedetailleerd uitwerken van de schade aan de natuur en het landschap is de werkelijke schade niet in beeld gebracht. Derhalve kan ook niet worden benoemd hoe het vernietigen van leefgebied van rode lijst soorten wordt gecompenseerd.

Reactie

De effecten voor landschap en archeologie zijn uitgewerkt op het voor het MER passende detailniveau. Voor wat betreft de inpassing van de Blankenburgverbinding is sprake van een vergaand pakket aan maatregelen waaronder een verdiepte ligging en een tunnel, zodat het effect op het landschap ook tot een minimum is beperkt. Ten aanzien van archeologie geldt dat in samenspraak met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed archeologisch onderzoek wordt uitgevoerd. De RCE treedt op als adviseur van Rijkswaterstaat in haar rol als bevoegd gezag archeologie. Naast naleving van wet- en regelgeving en het werken volgens de KNA wordt de kwaliteit van het archeologisch onderzoek geborgd in een Archeologische Begeleidingscommissie Blankenburgverbinding (ABC BBV).

Voor wat betreft de Rietputten gaan deze niet volledig verloren als gevolg van het project. Het project heeft als effect dat een deel van het oppervlak wordt vernietigd, dat sprake is van enige versnippering van de resterende delen en dat een deel meer te maken krijgt met verstoring door geluid dan nu het geval is. Voor al deze effecten wordt het verlies aan natuurwaarden gecompenseerd.

Ten tijde van het Ontwerp Tracébesluit was nog niet bekend waar de EHS-compensatie werd gerealiseerd. Inmiddels is dat wel bekend. Zie hiervoor ook het antwoord in paragraaf 2.4 'Natuurwaarden'. Van soortenverarming is geen sprake en omdat de Rietputten ook niet verdwijnen, is er ook geen sprake van verlies van de corridorfunctie. Met de realisatie van een waterharmonica (onderdeel van het Regionaal Kwaliteitsprogramma) neemt het oppervlak van het EHS-gebied van de Rietputten per saldo ook toe.

Het verlies van weidevogelleefgebied vindt alleen plaats bij de aftakking/aansluiting van de A24 aan de A20. Dit ligt binnen het gebied dat in de huidige situatie al door de A20 wordt verstoord. Het verlies van dit leefgebied zal dan ook niet een sterke soortenverarming tot gevolg hebben. Dit verlies aan weidevogelleefgebied wordt eveneens gecompenseerd. Voor de compensatie van het weidevogelgebied is het 'Oude land van Strijen' gekozen. Hier is reeds 18 hectare grond in het bezit van het Rijk. In de directe omgeving van de Blankenburgverbinding zijn helaas onvoldoende locaties aanwezig om nieuwe weidevogelgebieden te creëren. Mocht het echter zo zijn dat tijdig nieuwe locaties worden gevonden, dan is deze mogelijkheid in het Tracébesluit opengehouden.

Tussen De Rietputten en de aftakking/aansluiting van de A24 aan de A20 is wel grasland aanwezig, maar dit behoort niet tot beschermd weidevogelleefgebied. Bovendien ligt dit deel van de weg grotendeels in een tunnel. Hierdoor worden effecten op weidevogels en/of een corridorfunctie uitgesloten, of zijn deze beperkt door de verdiepte ligging van het tracé.

Op de door inspreker genoemde locaties ten noorden van de A20 worden geen afschermende geluidmaatregelen getroffen, dus ook geen wal.

Als mitigerende maatregelen worden genoemd het herstellen van het dijkprofiel en het herplanten van bomenrijen. Dat is volgens inspreker absoluut onvoldoende voor het vernietigen van een stuk EHS. Zowel de habitat van de rode lijst soorten als de verbindingsfunctie tussen de nieuwe waterweg en het Midden-Delfland gebied dient te worden hersteld en versterkt. Een tunnelbak in dit gebied is daarom een ongewenste maatregel. Inspreker stelt dat het beter is een tunnel te boren en daarmee de schade aan het gebied te voorkomen.

Reactie

In de Natuurtoets en het deelrapport Natuur is beschreven hoe schade aan natuurwaarden zo veel mogelijk wordt voorkomen. Als voorkomen niet of onvoldoende mogelijk is, zijn compenserende maatregelen uitgewerkt volgens de geldende natuurwetgeving en geldend natuurbeleid. Negatieve effecten op de EHS zijn niet volledig te voorkomen en daarom wordt voor het verlies van deze waarde gecompenseerd. Hierbij wordt (conform het beleid) zoveel mogelijk aangesloten op bestaande natuurgebieden.

Verlies van bomen is eveneens niet volledig te voorkomen, waardoor sprake is van een wettelijke compensatie Boswet. Deze compensatie is zoveel mogelijk in overeenstemming met het landschap ingepast. Omdat de Rode lijsten als indicatoren dienen ten aanzien van hoe het gaat met een soort en geen wettelijk beschermde status hebben, zijn er geen wettelijk verplichte mitigerende of compenserende maatregelen nodig.

Water

Het hoofdstuk Water mist volgens inspreker een inschatting op de grondwaterstand door kwelwater in de tunnelbak. Het hoofdstuk is daarmee onvoldoende uitgewerkt. Een te grote waterstroom de tunnelbak in levert niet alleen bodemdaling op, maar ook een verandering van de lokale grondwaterstroom en een mogelijke verzilting van het gebied. Andere Zuid-Hollandse tunnelbakken die kampen of kampten met dit probleem zijn de tramtunnel in Den Haag, de verdiepte ligging A4 Delft-Schiedam en de Spoortunnel in Delft. Aangezien het probleem zo veel voorkomt is het volgens inspreker noodzakelijk de gevolgen en de risico's verder uit te werken in het MER.

Reactie

Vanwege de gevoeligheid van de omgeving voor grondwaterstanddaling en inklinking is er in overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland voor gekozen gebruik te maken van een waterdichte constructie voor de aanleg van de Aalkeettunnel. Hiermee worden effecten op het grondwater in de omgeving voorkomen. Zie verder ook het antwoord in paragraaf 2.12 'Grondwaterstandseffecten'.

Geluid en stiltegebied

Grote delen van het veenweidegebied ten noorden van de A20 zijn door de provincie Zuid-Holland aangewezen als stiltegebied. In dit gebied gelden sterke beperkingen ten aanzien van ontwikkelingen en activiteiten. Ook geldt een geluidnorm van 40 dB(A) om ruimte te geven aan gebiedseigen geluiden en de ontwikkeling van fauna. Op dit moment grenst de 40 dB(A) contour van wegverkeer op de A20 aan het stiltegebied nabij de Vlietlanden. Door de realisatie van de Blankenburgverbinding wordt de grens van 40 dB(A) (etmaalwaarde) in de geluidcontour rondom de A20 verder opgerekt en overschrijdt deze de grens van het stiltegebied Midden-Delfland. Volgens inspreker betekent dit een verdere aantasting van natuur en recreatie in Midden-Delfland. Iets dat voor inspreker volstrekt onacceptabel is

Reactie

In de Natuurtoets is in afbeelding 6.1 opgenomen wat de geluidbelasting ten noorden van de A20 zou zijn in 2032 met inbegrip van de autonome ontwikkeling. Daarnaast is ook in de afbeelding weergegeven wat de geluidbelasting in dit gebied zou zijn in 2032 met inbegrip van de Blankenburgverbinding. De 40 dB(A) contour is de overgang van de 35-40 dB zone naar de 40-42 dB(A) zone. Uit visuele vergelijking van beide afbeeldingen blijkt dat de 40 dB(A) contour dichterbij de A20 komt te liggen, wat een verlichting in de geluidbelasting inhoudt. Dit wordt bevestigd door de oppervlakteluidbelasting in tabel 6.8 uit dezelfde Natuurtoets. Dit komt doordat bij het project tweelaags Zeer Open Asfaltbeton (ZOAB) wordt toegepast, dat stiller is dan het huidige asfalt.

Kwetsbaar veenweidegebied

De A20 is gelegen langs het veenweidegebied van Midden-Delfland. Dit gebied is het laatste nog open veenweidegebied in het zuidwestelijk deel van de Randstad. Het is volgens inspreker een waardevol agrarisch cultuurlandschap tussen Rotterdam en Den Haag: een echt 'oer-Hollands' landschap met weidse uitzichten en de koe in de wei. In 2005 hebben in totaal 63 partijen, waaronder het Rijk, het gezamenlijke toekomstbeeld van Midden-Delfland vastgelegd in de visie Midden-Delfland® 2025. Ondernemers, gebiedsorganisaties, provincie, Rijk en omliggende gemeenten zijn toen met elkaar overeengekomen dat in 2025 het Midden-Delfland gebied nog sterker dan nu een waardevol open groengebied moet zijn in de drukbevolkte Zuidvleugel van de Randstad.

Door haar ligging in het drukst bevolkte gedeelte van de Randstad, wordt het open veenweidegebied bedreigd en aangetast door diverse ruimtelijke en planologische factoren. De aanleg van de Blankenburgverbinding vormt volgens inspreker wederom een extra aantasting van dit voor Nederland unieke cultuurhistorische landschap.

Reactie

Inspreker verwijst terecht naar het gebied zijnde een waardevol veenweidegebied. Dit is ook de reden dat de aansluiting van de Blankenburgverbinding op de A20 niet is geprojecteerd in het gebied ten noorden van de A20. Dit gebied blijft zo gespaard. Voor het gebied ten zuiden van de A20 geldt dat dit gebied in de Beleidsvisie cultureel erfgoed 2013 – 2016 uit 2011 door de provincie Zuid-Holland is aangewezen als een zogenaamd TOP-gebied. Voor TOP-gebieden streeft de provincie naar behoud en versterking van het karakter door handhaving van hun

structuur. Juist vanwege de landschappelijke waarden van dit stuk van Midden-Delfland (TOP-gebied) is gekozen voor een zo veel mogelijk verdiepte ligging van de weg en wordt de weg over een lengte van 510 meter ter plaatse van de Zuidbuurt zelfs overkapt. Voor de TOP-gebieden geldt overigens niet dat gebieden 'op slot' moeten. De provincie biedt derhalve ook ruimte aan nieuwe ontwikkelingen. In dat kader past ook de Blankenburgverbinding.

Flora en fauna

Inspreker stelt dat de aanleg van de Blankenburgverbinding grote gevolgen heeft voor een aantal belangrijke weidevogelgebieden van Midden-Delfland. Deze weidevogelgebieden zijn beschermd door de Provinciale Beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap. Volgens deze beleidsregel moet weidevogelgebied dat verloren gaat worden gecompenseerd. Volgens de effectstudie Natuur is dit niet mogelijk in Midden-Delfland. Daarom zal het verloren weidevogelgebied worden gecompenseerd in een aantal polders in het 'Oude land van Strijen'. Het ministerie heeft hier een perceel grond in eigendom dat zij eigenlijk wilden gebruiken voor de compensatie van de A4 Delft-Schiedam. Zij wil dit perceel nu aanwenden voor compensatie voor de Blankenburgverbinding. Bij de compensatie voor de A4 Delft-Schiedam heeft inspreker bedongen dat de natuurcompensatie niet in een ander gebied werd uitgevoerd. In plaats daarvan werd geld gestort in een fonds: het weidevogelpact. Dit fonds heeft tot doel om binnen Midden-Delfland de weidevogelstand te verbeteren. Zo heeft de compensatie effect in het gebied waar het is bedoeld. Inspreker verzoekt daarom om ook bij project Blankenburgverbinding de compensatie in Midden-Delfland uit te voeren. Daar waar dit niet in of om het projectgebied mogelijk is, kan het weidevogelpact opnieuw worden benut om het weidevogelgebied te compenseren.

Reactie

Voor de compensatie van het weidevogelgebied is inderdaad het 'Oude land van Strijen' gekozen. Hier is reeds 18 hectare grond in het bezit van het Rijk. In de directe omgeving van de Blankenburgverbinding zijn helaas onvoldoende locaties aanwezig om nieuwe weidevogelgebieden te creëren. Mocht het echter zo zijn dat tijdig nieuwe locaties worden gevonden, dan is deze mogelijkheid in het Tracébesluit opgehouden.

3.30

Zienswijze 30

Inspreker stelt dat ontoereikend is onderzocht welke dynamiek het bouwen van de tunnel teweeg zal brengen in een eeuwenoud en geconsolideerd landschap. Inspreker vraagt zich af wat in de ondergrond wordt losgemaakt en wat de toevoer van zout of brak water voor schade zal aanbrengen. Ook vraagt inspreker zich af wat het effect is op de natuurlijke en bebouwde omgeving?

Volgens inspreker is onvoldoende helder gemaakt wat de consequenties zijn op het grondwater als gevolg van het inbrengen van een grote betonnen tunnelbak in het ongeroerde veenlandschap, evenals de consequenties van de afvoer van water tijdens en/of na de bouw van de tunnel. Inspreker vraagt zich af of wel een bouwmethode wordt toegepast die past bij een complexe grondwaterproblematiek zoals in de Aalkeetbuitenpolder.

Voor inspreker is het onduidelijk waarom niet wordt afgestapt van het bouwen van bovenaf en waarom niet juist een bouwmethode wordt toegepast waarbij gebruik wordt gemaakt van het water in het ongeroerde veenlandschap.

Tevens is wat inspreker betreft niet helder gemaakt waarom een kanteldijk noodzakelijk is. Het is wetenschappelijk aangetoond dat dit qua waterveiligheid niet uitmaakt; een sterke tunnel voegt zich immers als een sterke dijk. Inspreker vraagt zich of waarom, als bouwen zonder kanteldijk wat betreft de waterveiligheid evenredig is aan het bouwen met een kanteldijk, deze wetenschap dan wordt niet gekoppeld aan de waterige omgeving door andere bouwmethoden te gebruiken die minder gevolgen hebben voor de kwetsbare omgeving.

Reactie

De overwegingen die inspreker naar voren brengt zijn de reden geweest om voor de aanleg van de tunnel te kiezen voor het gebruik van een waterdichte constructie. Hierbij is het niet nodig een grootschalige bemaling op te zetten om de bouwkuip droog te houden. Met het gebruik van een waterdichte constructie worden de hydrologische effecten naar de omgeving voorkomen. Er wordt dan ook geen extra toevoer van zout of brak water verwacht. Zie verder ook het antwoord in paragraaf 2.12 'Grondwaterstandseffecten'.

Voor wat betreft de noodzaak van de kanteldijk wordt inspreker verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.7 'Kanteldijk'.

Inspreker geeft aan dat de aangelegde geluidschermen langs de A20, nabij zijn woning, te laag zijn dan wel niet ver genoeg zijn doorgetrokken naar de westkant van het bestaande tracé, tot bijvoorbeeld afslag 10. Bij (zuid)westerwind ervaart inspreker daardoor onnodig verkeersgeluid. Bij een toenemende verkeersdruk op de A20, vreest inspreker dan ook een toename van de geluidbelasting. Ondanks dat Rijkswaterstaat heeft aangegeven aandacht te besteden aan de desbetreffende geluidschermen, ziet inspreker hier niets van terug in de huidige schetsen.

Reactie

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het geluidniveau bij het geldende geluidproductieplafond voor Baronielaan 5 48 dB bedraagt. Met het project zal, ten gevolge van het toepassen van tweelaags Zeer Open Asfaltbeton (ZOAB), het geluidniveau afnemen tot 47 dB. Daarmee is het niet noodzakelijk om verdere maatregelen te treffen en is een verlenging van het geluidscherm niet nodig. De berekening van het geluidniveau vindt plaats op basis van het wettelijk reken- en meetvoorschrift (Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012). Uitgangspunt voor de geluidsberekening is een geluidoverdracht onder meewindcondities, waarna een zogenoemde meteorocorrectie wordt toegepast voor de jaargemiddelde situatie. Bij bepaalde windrichtingen kan een hogere geluidbelasting optreden, maar die situatie vormt niet het uitgangspunt voor de wettelijke toetsing.

De berekeningen zijn overigens uitgevoerd voor 10 jaar na ingebruikname van de nieuwe weg. Hierdoor is in voldoende mate rekening gehouden met de optredende verkeersgroei.

Inspreker vraagt zich af of de gekozen aanpak voldoet aan de eisen van zorgvuldigheid, zoals neergelegd in de Crisis- en Herstelwet. Recente ontwikkelingen omtrent de aanleg van de A4 geven hiertoe des te meer aanleiding.

Reactie

De Crisis- en herstel wet beoogt een economische impuls te geven aan de bouwsector. De Crisis- en herstelwet versnelt de bestuursrechtelijke procedures voor grote infrastructurele projecten. Daarnaast handhaaft de wet de waarborgen voor zorgvuldige besluitvorming. De in de Algemene wet bestuursrecht opgenomen bepalingen over zorgvuldig handelen van een bestuursorgaan en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur zijn onverminderd van kracht en zijn bij het opstellen van het Tracébesluit in acht genomen.

3.31 Zienswijze 31, Midden-Delfland BV

Inspreker is opstalhouder op een perceel grond gelegen aan de Maassluissedijk 201-203. Het lijkt erop dat vanwege de aanleg van de nieuwe weg het perceel in gebruik zal worden genomen als werkterrein. Dit zou betekenen dat het restaurantsgebouw en de woning zullen worden verwijderd of tijdens de bouwwerkzaamheden niet kunnen worden geëxploiteerd of bewoond. Beide situaties leiden ertoe dat inspreker de mogelijkheid verliest haar onderneming te verhuren of voor eigen rekening voort te zetten. Een verplaatsing naar een geheel andere locatie is niet mogelijk, aangezien de onderneming een door de grondeigenaar opgelegde naam voert met een aanwijzing naar de huidige locatie. Tot op heden is door Rijkswaterstaat of de Gemeente Vlaardingen geen vervangende locatie in een ander deel van het Oeverbos aangeboden. Inspreker is van mening dat het mogelijk moet zijn de plannen zodanig aan te passen dat de gebouwen kunnen worden gehandhaafd en blijvend geëxploiteerd, dan wel dat een vervangende locatie binnen de grenzen van het huidige Oeverbos beschikbaar zal moeten komen.

Reactie

Het Oeverbos wordt tijdens de aanleg van de nieuwe weg gebruikt als werkterrein. De locatie is onder andere nodig voor het omleggen van de Maassluissedijk en de realisatie van een tijdelijke laad- en loskade. Na deze werkzaamheden wordt het Oeverbos conform het Kwaliteitsprogramma heringericht.

Het opheffen van de horecabestemming (inclusief bedrijfswoning) is dus niet noodzakelijk voor de uiteindelijke ligging van de nieuwe weg. Gedurende de uitvoering van het werk kan het restaurant echter niet worden geëxploiteerd. In het Tracébesluit is voor wat betreft de horecabestemming het maatregelvlak 'tijdelijk werkterrein' van toepassing. Zodoende herleeft de vigerende bestemming na voltooiing van het project en bestaat de mogelijkheid om de horecafunctie hier te doen herleven.

De eigenaar van de opstallen zal schadeloos worden gesteld op basis van de Onteigeningswet en bijbehorende jurisprudentie.

3.32 **Zienswijze 32, gemeente Vlaardingen, College van Burgemeesters en Wethouders**

Inspreker is tegen de Blankenburgverbinding. De voorkeur van inspreker gaat uit naar de Oranjeverbinding. De nieuwe realiteit van de Blankenburgverbinding is bekend. Daarom zet inspreker zich actief in voor inpassingsvarianten die recht doen aan de leefbaarheid van Vlaardingen en aan de natuur en cultuurhistorische waarden in dit unieke gebied. Inspreker betreurt het ten eerste dat de minister in haar beoordeling van het openbaar belang bovenlokale bereikbaarheid en economische impuls heeft laten prevaleren boven de natuurwaarde, ecologie en leefbaarheid van het gebied.

Reactie

De minister draagt zorg voor een goede bereikbaarheid van de regio en het oplossen van knelpunten. Dit niet zo zeer om economische groei te bevorderen, maar ook uit zorg voor het behoud van de economische positie van de voor Nederland unieke Rotterdamse haven. De aard van de knelpunten en de ontwikkeling van het verkeer maken dat maatregelen nodig zijn. De leefbaarheid in het gebied telt voor de minister ook zwaar mee. De minister draagt echter zorg voor een goede bereikbaarheid en het oplossen van knelpunten. Hierin moet een goede balans worden gevonden. Ten aanzien van de leefbaarheid heeft de minister derhalve gekozen voor een omvangrijk pakket aan inpassingsmaatregelen en mitigerende maatregelen, waaronder compensatie van EHS-gebieden, geluidschermen en stil asfalt. Inspreker wordt verder verwezen naar de antwoorden in de paragrafen 2.4 'Natuurwaarden' en 2.5 'Landschap'.

Kanteldijk

Inspreker onderschrijft het standpunt dat een inpassing zonder kanteldijk landschappelijk gezien een grote meerwaarde heeft en de inpassingskwaliteit ter hoogte van de Rietputten verbetert. Inspreker bepleit een aanleg zonder kanteldijk, tenzij onomstotelijk vaststaat dat een kanteldijk noodzakelijk is.

Inspreker laat weten dat gemeenteraad in haar vergadering van 17 september 2015 door middel van een unaniem aangenomen amendement de wens heeft uitgesproken dat in het aanbestedingsproces de inpassingsvarianten worden betrokken die recht doen aan de leefbaarheid in Vlaardingen en aan de natuur- en cultuurhistorische waarden in dit unieke gebied. Dit amendement is door inspreker overgenomen.

Reactie

Inspreker merkt terecht op dat nadere onderzoeken hebben uitgewezen dat in de eindsituatie een kanteldijk niet noodzakelijk blijkt. In de beoogde uitvoering en fasering is een tijdelijke kanteldijk echter noodzakelijk. Als gevolg van deze tijdelijke oplossing is al sprake van aantasting van de natuurwaarden. Deze natuurwaarden worden voor aanvang van de realisatie elders gecompenseerd. In de eindsituatie kan de tijdelijke kanteldijk weliswaar worden afgegraven en kan het natuurgebied opnieuw worden gereconstrueerd. Naar oordeel van de minister leidt dit echter tot onnodige kapitaalvernietiging. Voor meer informatie wordt verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.7 'Kanteldijk'.

Op grond hiervan is een variant zonder kanteldijk niet opgenomen in het Tracébesluit. Het voorstel van inspreker de markt meer vrijheid te geven voor alternatieve varianten kent zeker voordelen. In het kader van een Tracébesluit dient de burger echter ook voldoende rechtszekerheid te kunnen ontlenen aan de gekozen oplossing. Het vrijlaten van de oplossing kent als bezwaar/risico dat het voor de omgeving pas duidelijk wordt voor welke oplossing wordt gekozen op het moment dat zij niet meer kunnen inspreken dan wel in beroep kunnen gaan. Dit maakt het dat de minister niet kiest voor dit door inspreker ingebrachte voorstel.

Bereikbaarheid verzorgingsplaats Rijskade

Rijkswaterstaat heeft inspreker op 11 december 2014 schriftelijk verzocht gezamenlijk te werken aan de handhaving van de verzorgingsplaats Rijskade langs de A20.

Vlaardingen heeft vanuit haar eigen verantwoordelijkheid, maar in gezamenlijkheid met Rijkswaterstaat, de haalbaarheid van de verplaatsing van de scouting onderzocht. Rijkswaterstaat heeft de bestaande mogelijkheden onderzocht ten aanzien van het aankopen van de scoutinggronden. In de brief van 30 april 2015 aan de Metropoolregio MRDH is deze gang van zaken bevestigd.

De huidige voorstellen van Rijkswaterstaat ten aanzien van de scouting en de volkstuinen zijn voor inspreker ontoereikend. De voorstellen staan volgens inspreker ook in financieel opzicht niet in verhouding tot de omvang van de ambities en mogelijkheden. Inspreker constateert dat de wederkerigheid ontbreekt in het huidige resultaat. De gesprekken verlopen bovendien uiterst moeizaam. Desondanks heeft inspreker met Rijkswaterstaat procesafspraken gemaakt om te komen tot totale integrale afspraken over de bilaterale bestuursovereenkomst. Deze totale overeenstemming is voor inspreker een voorwaarde om over te kunnen gaan tot ondertekening van de bilaterale bestuursovereenkomst met Rijkswaterstaat.

Reactie

De Bilaterale Bestuursovereenkomst (BOK) en uitvoeringsovereenkomst (UVO) tussen de gemeente Vlaardingen en Rijkswaterstaat zijn inspreker op 2 februari jl. ter bestuurlijke besluitvorming toegezonden. De stukken zijn in het college van B&W behandeld en besluitvorming is voorzien eind maart / medio april. Ten aanzien van de volkstuinen en scouting geldt dat de gemeente Vlaardingen 28 volkstuinen verplaatst naar het terrein van Scouting Vlaardingen. Alle scoutingactiviteiten worden op hun beurt verplaatst naar de Vlaardingervaart. Rijkswaterstaat voert in het kader van het vastgoedproces overleg met de gemeente Vlaardingen, Stichting Scouting Vlaardingen, de Vereniging Broekpolder en de huurders van de volkstuinen.

Versterking van Volksbos en Rietputten als een aaneengesloten natuurgebied

Inspreker is van mening dat het Volksbos en de Rietputten een aaneengesloten natuurgebied is. Het tweede Volksbos mag niet worden gerooid. Inspreker houdt vast aan maatregelen die optimaal bijdragen aan het behoud van de leefbaarheid van het omliggende gebied waarin wordt inspreker ook invulling gegeven aan het Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding. De oproep van de Stichting Groeiend Verzet heeft inspreker gesterkt in haar standpunten.

Reactie

Het tweede Volksbos is aangeplant op de plek waar straks de landtunnel (Aalkeettunnel) wordt gerealiseerd. Hierdoor is het niet mogelijk het tweede Volksbos op de huidige locatie te handhaven. In het kader van het Tracébesluit/Milieueffectrapport is onderzoek gedaan naar de bomen. Er zijn, volgens de voorwaarden uit de Samenwerkingsovereenkomst tussen het ministerie van Economische Zaken en Rijkswaterstaat (die is afgesloten op grond van de Ontheffing Rijkswaterstaat Boswet) 254 solitaire bomen geteld. Deze bomen worden op een andere locatie in of nabij het projectgebied gecompenseerd. Voor de Koningslinde, die op 30 april 2013 is geplant ter ere van de inhuldiging van Koning Willem Alexander, wordt in overleg met de gemeente Vlaardingen en betrokkenen een andere locatie gezocht.

Luchtkwaliteit

Inspreker constateert dat bij de berekening van de jaarlijkse achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit en de daaraan gekoppelde luchtkwaliteitsmodellen de uitstoot van voertuigen in de praktijk is meegenomen en niet de opgaven van fabrikanten. Deze rekenmodellen worden ook gebruikt bij de luchtkwaliteitsberekeningen van het Blankenburgtracé. Inspreker is niet overtuigd dat de uitkomsten van de gehanteerde rekenmodellen in de toekomst ook zullen worden gerealiseerd.

Reactie

Bij de berekeningen voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) wordt gebruik gemaakt van modellen en achtergrondconcentraties die jaarlijks worden aangepast op basis van de meest actuele inzichten, zoals meetgegevens van RIVM/DCMR, gecombineerd met de op enig moment te verwachten samenstelling van het wagenpark. Hiervoor wordt steeds de best beschikbare data gebruikt. Dit heeft dus geen effect op de uitgevoerde berekeningen. Zie voor meer informatie paragraaf 2.10 'Luchtkwaliteit / NSL'.

Tweelaags ZOAB fijn

Inspreker heeft in juni 2014 in regionaal verband de Bestuurlijke Afstem Groep (BAG) gevraagd om in het recreatiegebied de Aalkeetpolders saldo 0 zo goed mogelijk te benaderen met behoud van de openheid van het landschap. In dit open gebied is op een aantal plaatsen sprake van overschrijding van het geluidproductieplafond. Geluidsreductie is volgens inspreker te bereiken door de toepassing van geluidsabsorberende tunnelwandbekleding en/of tweelaags ZOAB fijn.

Ten aanzien van de A20 is verzocht om verdere geluidsreductie dan saldo 0 ten opzichte van peildatum 2012. Dit vergroot naar mening van inspreker de leefbaarheid. Regelmatig wordt door omwonenden ten noorden van de A20 (ter hoogte van Hoog Lede) geklaagd over lawaai van de snelweg. Mede gelet op de heersende windrichting ondervinden de omwonende regelmatig reële overlast van de snelweg. Volgens inspreker vermindert de realisatie van tweelaags ZOAB fijn op de A20 deze overlast.

De regionale partijen hebben de minister in april 2015 verzocht deze maatregelen te financieren. De minister heeft (bij brief van 30 april 2015) laten weten dat de

voordelen van tweelaags ZOAB fijn asfalt op dit moment nog niet opwegen tegen de nadelen die toepassing op dit moment met zich meebrengen.

Inspreker heeft de minister vervolgens (bij brief van 9 juni 2015) verzocht tijdens de aanbesteding de mogelijkheid open te laten om tweelaags ZOAB fijn asfalt toe te passen. Naar aanleiding van dit verzoek heeft de minister toegezegd (bij brief van 17 september 2015) de mogelijkheden voor toepassing van asfalt met een hogere geluidsreductie te verkennen in het aanbestedingsproces. De minister heeft zich bereid verklaard de toepassing van tweelaags ZOAB fijn opnieuw te beoordelen als uit deze verkenning blijkt dat de toepassing geen aanvullende kosten en risico's voor het Rijk met zich meebrengen.

Betreffende de A13/16 heeft de minister de Metropoolregio Rotterdam Den Haag op 23 september 2015 toegezegd dat de minister bereid is een ruimere toepassing van tweelaags ZOAB fijn, ook op delen van de A20, mee te nemen in het Tracébesluit.

Inspreker dringt er derhalve op aan om ten tijde van de aanleg, in de plaats van middenbermschermen, de meest optimale geluidreducerende maatregelen, zoals het tweelaags ZOAB fijn type asfalt toe te passen op het hele tracé van de Blankenburgverbinding – van de tunnelmond tot aan het Kethelplein.

Reactie

Alhoewel in de Aalkeetpolder met de toepassing van tweelaags ZOAB niet helemaal wordt voldaan aan 50 dB en saldo 0, wenst de regio in dit landschappelijk waardevolle en open gebied niet een visueel zichtbare afscherming door wallen of geluidschermen.

Vooralsnog wordt tweelaags ZOAB fijn maar beperkt toegepast vanwege een aantal onzekerheden met betrekking tot de levensduur en akoestische kwaliteit op de lange termijn. Omdat slechts voor een beperkt aantal woningen een positief effect op het geluidniveau kan worden bereikt, is niet voor deze locatie gekozen. In een brief van 17 september 2015 aan het college van B&W van de gemeente Vlaardingen heeft de minister aangegeven de wens van Vlaardingen voor tweelaags ZOAB fijn wel mee te willen nemen ten tijde van het aanbestedingsproces zodat wanneer de aannemer de risico's en kosten met betrekking tot effecten/levensduur kan beperken, de minister de situatie opnieuw zal beoordelen.

Langs de A20 wordt overigens aan saldo 0 voldaan omdat in de uitgangssituatie voor saldo 0 (2012) minder geluidmaatregelen aanwezig waren dan in de situatie in 2032. Tevens wordt op een aantal wegen van het onderliggende wegennet (buiten het Tracébesluit om) een stil asfalttype toegepast. In vergelijking met de situatie in 2012 neemt de geluidbelasting op saldo 0 dus niet toe. Dat sprake is van een aantal overschrijdingen van de geluidproductieplafonds langs de A20 komt voort uit het feit dat bij de A20 sprake is van een toename van intensiteiten (ten opzichte van de situatie bij eerste vaststelling van de geluidproductieplafonds en verplaatsing van een gedeelte van de bestaande schermen vanwege wegontwerp).

Onderzocht is of door het nemen van aanvullende maatregelen in het Tracébesluit (zoals tweelaags ZOAB, verlaging maximale rijsnelheid, deels verhogen van de verplaatste geluidschermen en plaatsing van nieuwe geluidafscherming) de toename kan worden weggenomen. Daarbij is de afweging gemaakt of doelmatige maatregelen konden worden getroffen om de toename ten opzichte van de geldende

geluidproductieplafonds weg te nemen. Het kan daarbij voorkomen dat er na de doelmatigheidsafweging woningen zijn, waarbij de toetswaarde wordt overschreden. Deze woningen komen dan in aanmerking voor een gevelonderzoek.

Tol

In artikel 15 van de Besluittekst van het OTB (OTB Deel I) is aangegeven dat op de A24 tol zal worden geheven, waarbij de contante waarde van de tologpave € 315 miljoen bedraagt. Indien tolheffing onverhoopt geen doorgang kan vinden of sneller wordt opgeheven dan nu wordt beoogd, dan heeft dit door toenemende verkeersstromen aanzienlijke gevolgen voor de geluidseffecten (naar verwachting 1 à 2 dB). Daarnaast kan volgens inspreker niet worden uitgesloten dat de continuïteit van tolheffing ter discussie kan komen om verkeersstromen over Blankenburgverbinding en Beneluxtracé beter te kunnen spreiden (bijvoorbeeld bij een ongewenst hoge verkeersdruk op het Beneluxtracé). In die gevallen zullen volgens inspreker ook de geluidseffecten toenemen en zijn aanvullende maatregelen nodig om de geluidskwaliteit niet te laten verslechteren. Deze zijn nu niet onderzocht.

Inspreker verzoekt derhalve de situatie zonder tolheffing in het onderzoek op te nemen. Toepassing van tweelaags ZOAB fijn, direct bij de aanleg van het tracé in 2022, beperkt de ongewenste geluidseffecten. Tevens verwacht inspreker een toezegging dat bij het opheffen van de tol, berekeningen worden gemaakt om de toename van de te verwachten uitstoot, door de toename van de verkeersintensiteit, opnieuw in kaart te brengen en indien nodig voldoende aanvullende maatregelen te treffen.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt inspreker verwezen naar paragraaf 2.2 'Tol'.

Geluidschermen

Langs delen van de A20 worden geluidschermen geplaatst. Deze zijn onderdeel van de compenserende maatregelen ten aanzien van de lucht- en geluidskwaliteit. Inspreker is bezorgd over de uitstraling van deze schermen naar de omgeving toe. Inspreker verzoekt derhalve de schermen op dusdanige wijze met groen vorm te geven en te realiseren dat deze op een natuurlijke wijze in hun omgeving opgaan.

Reactie

In het besluit (artikel 13) is opgenomen dat de schermen aan zowel de wegzijde als bewonerszijde worden voorzien van groen. Een uitzondering betreffen de scherm delen op viaducten; deze worden uitgevoerd in transparant materiaal.

Het samenhangende wegennet

In regionaal verband heeft Vlaardingen haar zorg uitgesproken over het functioneren van het samenhangende wegennet na openstelling van de Blankenburgverbinding. Voor de verkeersproblemen op de A20/A4 en A13/A16 wordt verwezen naar het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Inspreker constateert dat hiermee de problemen in een breder kader worden oppakt en aangepakt. Inspreker roept de minister op de voorgestelde maatregelen uit dit rapport tot zich te nemen en om genoemde zorgen weg te nemen door deze bij het project Blankenburgverbinding te betrekken.

Reactie

In het brede bestuurlijk overleg op 17 juli 2013 is over de netwerkeffecten van de Blankenburgverbinding het volgende afgesproken:

Een onderzoek naar effecten van de NWO op het netwerk wordt meegenomen in de planuitwerkingsfase. Als blijkt dat daadwerkelijk problemen ontstaan op het onderliggende wegennet door het project NWO heeft het Rijk daar naar de mening van de regionale partijen een verantwoordelijkheid in. Over de oplossing daarvan moeten vervolgens afspraken worden gemaakt in het BO MIRT.

Inmiddels heeft het genoemde effectonderzoek plaatsgevonden. Dat onderzoek laat zien dat de Blankenburgverbinding weliswaar effecten heeft op het onderliggende wegennet, maar dat deze niet van dien aard zijn dat kan worden gesteld dat eventuele capaciteitsproblemen door het project NWO worden veroorzaakt.

In de bestuurlijke Afstemgroep (BAG) Blankenburgverbinding van 25 juni 2015 is over dit onderwerp gesproken. De minister heeft geconstateerd dat de door de regionale partijen geconstateerde aandachtspunten niet onder de reikwijdte van de planuitwerking van de Blankenburgverbinding vallen. De minister nodigt de regionale partijen uit om de zorg ten aanzien van netwerkeffecten als gevolg van de autonome ontwikkeling in te brengen in de kwartiermakersfase van het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid regio Rotterdam-Den Haag.

Ter voorbereiding hierop wordt door de regionale partijen op dit moment een verkeersstudie uitgevoerd naar de potentiële knelpunten op de A20 en de aansluitingen tussen knooppunt Westerlee en het Kethelplein. Hierbij wordt ook het vraagstuk van de omvang van het autoverkeer op de N468 (Maasland-Schipluiden-Delft) meegenomen, in relatie tot het gebruik van de aansluiting op de A20 bij Maassluis/Maasland.

Regelscenario's verkeer

Conform de nieuwe Tunnelwet dient te worden voorkomen dat er file of fileterugslag ontstaat (tot) in de tunnels. Een middel om dit zo lang mogelijk te voorkomen is het toepassen van verkeersmanagement en de uitwerking daarvan in regelscenario's. Op dit moment worden dergelijke scenario's ook uitgewerkt voor de Ketheltunnel.

Een effect dat momenteel wordt gezien in de uitwerking van de regelscenario's voor de Ketheltunnel is dat, om de instroom naar de tunnel te beperken, het verkeer stroomopwaarts wordt gedoseerd. Dit gebeurt door het nemen van verkeersmaatregelen (bijvoorbeeld een lagere maximumsnelheid) op de toeleidende wegen, waardoor op die plekken nieuwe files kunnen ontstaan.

Inspreker constateert dat dergelijke scenario's geen onderdeel zijn van het Ontwerp Tracébesluit en het Milieueffectrapport Blankenburgverbinding. Doorkijkend naar instroombeperkende maatregelen om file in de Blankenburg- en Aalkeettunnel te voorkomen, vreest inspreker dat er meer en langere files op gaan treden op het wegvak A20 Noord tussen Kethelplein en op de aansluiting A20/A24. Inspreker dringt er daarom op aan dat, in tegenstelling tot de A4, de benodigde verkeersregelscenario's onderdeel zijn van het (O)TB en MER.

Om verkeersmanagement optimaal in te zetten kan het noodzakelijk zijn middelen ter ondersteuning van dynamisch verkeersmanagement, zoals informatieborden, toe te passen. Inspreker gaat ervan uit dat dergelijke maatregelen worden meegenomen in het Tracébesluit.

Volgens inspreker is voorgenoemd aspect van de tunnelveiligheid ook niet benoemd en uitgewerkt in de effectstudie Luchtkwaliteit en in het hoofdrapport. De gevolgen voor de luchtkwaliteit en eventueel noodzakelijke compenserende maatregelen zijn daardoor niet in te schatten. Inspreker verzoekt de mogelijk optredende congestie en effecten hiervan nader te onderzoeken en eventuele maatregelen te overwegen.

Reactie

Voor wat betreft de filevorming in tunnels geldt dat Rijkswaterstaat ook is gebaat bij een goede doorstroming en ervoor zorgt dat het verkeer veilig en snel over de snelwegen kan rijden. In het geval van een incident en/of calamiteit wordt snel gehandeld om de hinder zo veel mogelijk te beperken. Met incidentmanagement wordt geprobeerd de files die ontstaan door ongelukken een stuk korter te maken. Dit gebeurt door een aantal technische maatregelen en een goede samenwerking tussen hulpverleners en de wegingspecteurs van Rijkswaterstaat.

In een tunnel mag overigens (beperkt) file staan. Dit gegeven is ook meegenomen in de berekening van de filekansen en Kwantitatieve Risicoanalyse (QRA).

Anders is de situatie met een incident in de tunnel. Dit leidt altijd tot een ophoping van verkeer achter het incident. Om te voorkomen dat er terugslag in de tunnel ontstaat, wordt verkeer bijvoorbeeld via informatiepanelen langs de weg omgeleid via andere routes over het hoofdwegennet of is sprake van een vorm van dosering door bijvoorbeeld het aanpassen van de maximumsnelheid en/of het afkruisen van één of meerdere rijstroken voor de tunnel. Deze maatregelen vallen echter niet onder de werking van het Tracébesluit.

Met de toekomstige wegbeheerder zijn al afspraken gemaakt over de stuurpunten in het netwerk om informatieborden toe te passen voor de Blankenburgverbinding en om bestaande informatieborden van nieuwe dynamische teksten (omleidingsroutes) te voorzien. De nieuwe informatieborden worden onderdeel van het contract met de aannemer. Aanpassen van teksten op bestaande informatieborden geschiedt onder verantwoordelijkheid van de wegbeheerder.

In de doorrekening van geluid wordt alleen rekening gehouden met de verkeersdata uit het Nederlands Regionaal Model (NRM). Met de effecten van extra filedruk ten gevolge van de regelscenario's wordt geen rekening gehouden. Wel is het zo dat de geluidemissie bij filevorming lager is dan de geluidemissie bij de representatieve rijnsnelheid (80 à 100 km/u). In de berekeningen voor luchtkwaliteit is rekening gehouden met de congestie zoals die met de verkeersmodellen is berekend.

Zodra de weg in gebruik is genomen wordt wel gemonitord (nalevingsverslag voor geluid en de monitoringstool voor luchtkwaliteit), waarbij jaarlijks wordt bekeken of de weg aan de normen voldoet. Op deze wijze wordt met de genoemde effecten rekening gehouden. Mocht blijken dat niet aan de normen kan worden voldaan, dan zullen aanvullende maatregelen moeten worden overwogen en indien doelmatig ook worden getroffen.

Sluipverkeer en fileproblematiek op de A20

Om sluipverkeer in Vlaardingen, als gevolg van calamiteiten op het hoofdwegennet, te weren, zou het verkeer op de Vlaardingse wegen die aansluiting hebben op de snelwegen – zoals de Marathonweg, de Holysingel, de Burg. Heusdenslaan, de Schiedamsedijk – en mogelijk ook de tussenliggende verbindende doorgaande wegen, ernstig vertraagd moeten worden gerealiseerd. Dit heeft volgens inspreker onevenredig veel gevolgen voor de bereikbaarheid in Vlaardingen, aangezien onderscheid op de wegen in lokaal en doorgaand verkeer nagenoeg niet is te maken.

De problematiek van het sluipverkeer vraagt naar mening van inspreker om een gedetailleerd beeld van de huidige situatie op het onderliggende wegennet en de ontwikkelingen na de openstelling van de Blankenburgverbinding. Inspreker vraagt om een nulmeting voor de openstelling, jaarlijkse monitoring en informatieborden om de ontwikkelingen in het sluipverkeer in beeld te brengen. Inspreker verwacht dat vervolgacties worden ondernomen bij negatieve ontwikkelingen op het onderliggende wegennet als gevolg van sluipverkeer.

Reactie

Inspreker maakt zich zorgen over mogelijk sluipverkeer als gevolg van een calamiteit op het hoofdwegennet en vraagt Rijkswaterstaat een gedetailleerd beeld van het (sluip)verkeer voor de openstelling in beeld te brengen en dit jaarlijks te monitoren. Dit zodat Rijkswaterstaat vervolgacties kan ondernemen bij mogelijke negatieve ontwikkelingen.

Met de realisatie van de Blankenburgverbinding en de verbreding van de A20 komt er een extra oeververbinding bij, wat tot een robuuster netwerk leidt. In geval van calamiteiten wordt een alternatief geboden voor verkeer op het hoofdwegennet. Hiermee wordt het sluipverkeer niet erger dan nu al het geval is. Rijkswaterstaat is gebaat bij een goede doorstroming en spant zich in zodat het verkeer veilig en snel over de snelwegen kan rijden. In geval van een incident wordt snel gehandeld om de hinder zo veel mogelijk te beperken. Met incidentmanagement wordt geprobeerd de files die ontstaan door ongelukken een stuk korter te maken. Dit gebeurt door een aantal technische maatregelen en een goede samenwerking tussen hulpverleners en de weginspecteurs van Rijkswaterstaat.

Rijkswaterstaat is geen wegbeheerder van het wegennet in de gemeente Vlaardingen en is daarom niet verantwoordelijk voor het in beeld brengen van de ontwikkelingen van het (sluip)verkeer. Rijkswaterstaat voert daarom geen nulmeting uit op het onderliggend wegennet en zal dit ook niet jaarlijks monitoren. Rijkswaterstaat zal dit wel doen voor het rijkswegennet.

In de bestuurlijke afstemgroep (BAG) Blankenburgverbinding van 25 juni 2015 heeft u uw zorg met betrekking tot het functioneren van het samenhangend wegennet na openstelling van de Blankenburgverbinding geuit.

Uit verkeersberekeningen blijkt dat de situatie met of zonder Blankenburgverbinding nagenoeg gelijk is, waardoor voor de door u geconstateerde knelpunten geen relatie is te leggen met de Blankenburgverbinding. Hierdoor vallen de door u geconstateerde aandachtspunten niet onder de reikwijdte van de planuitwerking van de Blankenburgverbinding.

Wel is in de planuitwerking van de Blankenburgverbinding binnen de scope van het project gekeken naar optimalisaties die aan het wegontwerp konden worden doorgevoerd, met mogelijke positieve effecten op de door u genoemde punten. Dat is voor zover mogelijk gedaan. Zo is bijvoorbeeld tussen de Blankenburgverbinding en het Kethelplein in het wegontwerp een extra rijstrook opgenomen. De minister nodigt de regionale partijen uit de zorg ten aanzien van netwerkeffecten als gevolg van de autonome ontwikkeling in te brengen in de kwartiermakersfase van het MIRT onderzoek Bereikbaarheid regio Rotterdam-Den Haag.

Ter voorbereiding hierop wordt door de regionale partijen op dit moment een verkeersstudie uitgevoerd naar de potentiële knelpunten op de A20 en de aansluitingen tussen knooppunt Westerlee en het Kethelplein. Hierbij wordt ook het vraagstuk van de omvang van het autoverkeer op de N468 (Maasland-Schipluiden-Delft) meegenomen, in relatie tot het gebruik van de aansluiting op de A20 bij Maassluis/Maasland.

Maximum snelheid

Inspreker stelt dat zij in de zienswijzen op het voornemen tot een Project-MER Blankenburgverbinding de minister heeft verzocht de maximumsnelheid op de Blankenburgverbinding en A20 te verlagen van 100 naar 80 km/u. In de reactie op deze zienswijzen is kenbaar gemaakt dat geen aanleiding bestaat om de ontwerpsnelheid van 100 km/u te verlagen naar 80 km/u. Het hele tracé, ook het gedeelte van de A20 voldoet aan de wettelijk gestelde eisen voor luchtkwaliteit. De leefbaarheid van het gebied staat bij inspreker echter voorop. Inspreker nodigt de minister uit het standpunt ten aanzien van de maximumsnelheid te herzien en de voorgestelde maximumsnelheid alsnog te verlagen tot 80 km/u.

Reactie

Met de realisatie van een groot aantal geluidsmaatregelen draagt de minister bij aan de leefbaarheid in het gebied. De geluidsoverlast wordt tot een minimum beperkt. Langs de A20 wordt bovendien voldaan aan de wens van saldo 0. In vergelijking met de situatie in 2012 neemt de geluidbelasting niet toe. Dat sprake is van een aantal overschrijdingen van de geluidproductieplafonds (GPP's) langs de A20 komt voort uit het feit dat na 2012 schermen langs de A20 zijn geplaatst op grond waarvan nieuwe, en ook lagere, GPP's zijn vastgesteld. Deze worden met de aanleg van de Blankenburgverbinding weliswaar overschreven, maar de geluidbelastingen liggen op het niveau van 2012. Dat geen aanvullende maatregelen worden getroffen om de overschrijdingen tegen te gaan, komt voort uit de doelmatigheidsafweging op grond waarvan een vergroting van de schermen in relatie tot de te behalen geluidswinst, financieel niet doelmatig blijkt. Met andere woorden, de kosten staan niet in verhouding tot de geringe winst. De minister ziet derhalve geen (nieuwe) argumenten om de snelheid naar 80 km/u te verlagen.

Fietsverbinding

Inspreker vindt een goede oeververbinding voor langzaam verkeer van groot belang voor fietsforenzen, duurzaamheid en de versterking van de recreatieve en toeristische waarde van het gebied. Met de groeiende werkgelegenheid in de haven en de verschillende campagnes om meer mensen op de fiets te krijgen, vindt inspreker dat bij de aanbesteding ook een extra fietsbuis bij de Blankenburgverbinding moet worden betrokken. Daarnaast is inspreker van mening

dat de veerverbinding Maassluis-Rozenburg voor ten minste tweewielers, voetgangers en landbouwverkeer intact moet blijven. Inspreker dringt er op aan dat een goede oeververbinding voor langzaam verkeer ook voor de lange termijn blijft gehandhaafd.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt inspreker verwezen naar paragraaf 2.9 'Fietsverbinding'.

Adviezen van de Commissie MER

Inspreker zou graag zien dat de Commissie MER om advies wordt gevraagd. De minister geeft in het MER aan dat dit volgens de Crisis- en Herstelwet niet noodzakelijk is. De minister zei toe het toetsingsadvies over de NWO van 8 juli 2013 (2398-92ts) te zullen betrekken in het MER. Dit toetsingsadvies is gericht op de fase NWO en door veranderende regelgeving verouderd. Het toetsingsadvies is daarom niet bruikbaar. De Commissie MER kan echter altijd vrijwillig om advies worden gevraagd. Onafhankelijke advisering is voor inspreker een voorwaarde, omdat het project een grote maatschappelijke impact heeft. Inspreker verzoekt de minister de Commissie MER alsnog om advies te vragen alvorens tot definitieve besluitvorming over te gaan.

Reactie

De minister is van mening dat het advies dat is gegeven op het Plan MER voldoende richtinggevend is. De wijzigingen in regelgeving tussen 2013 en nu zijn niet van dien aard dat deze aanleiding geven om hierop terug te komen.

Second opinion

Inspreker wijst er op dat op dit moment nog steeds geen second opinion met betrekking tot de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) is uitgevoerd. Met de op dit moment bekende feiten over grote infrastructurele werken vindt inspreker een second opinion absoluut noodzakelijk. Dit onderzoek dient wat betreft inspreker te zijn uitgevoerd voordat de aanbesteding wordt gestart.

Reactie

Na het doorlopen van een zorgvuldig proces is de MKBA behorende bij de Rijksstructuurvisie op 5 november 2013 vastgesteld. De minister ziet geen aanleiding op vastgestelde documenten een second opinion uit te voeren en geeft dan ook geen invulling aan dit verzoek.

In november 2013 is naar aanleiding van een rapport van CE-Delft een motie (nummer 41) ingediend met het verzoek aan de regering om met een herberekeningscheck bij het lage groeiscenario te laten zien dat de vijf genoemde asfaltprojecten, waaronder de Blankenburgverbinding, een positieve opbrengst leveren voor de samenleving. Deze motie is verworpen. Ook hierin ziet de minister een bevestiging dat de MKBA goed is uitgevoerd en ziet zij opnieuw geen aanleiding voor een second opinion of herberekeningscheck.

Social Return On Investment

Inspreker betreurt het dat Rijkswaterstaat niet verplicht is Social Return On Investment (SROI) deel te laten uitmaken van haar werken. Inspreker vindt het noodzakelijk dat Rijkswaterstaat een maatschappelijk verantwoorde component

opneemt in het project. In de bilaterale bestuursovereenkomst wordt opgenomen dat uiterlijk 1 februari 2016, in onderling overleg, de concrete maatregelen ten gunste van de Vlaardingse economie en samenleving zijn bepaald. Rijkswaterstaat draagt ervoor zorg dat deze maatregelen worden getroffen.

Inspreker dringt aan op initiatieven die onderwijs, cultuur, werkgelegenheid en lokale economie ondersteunen en verwacht dat de minister, uiterlijk in het eerste kwartaal van 2016, de daaruit voortkomende verplichtingen vast laat leggen ter voorbereiding op het contract met de uiteindelijke aannemer. Verder wil inspreker dat Rijkswaterstaat lokale initiatieven, die een directe relatie hebben met de realisatie van de Blankenburgverbinding, ondersteunt en faciliteert.

Reactie

Samen met de gemeente Vlaardingen, de gemeente Rotterdam/Rozenburg, onderwijsinstellingen en lokale ondernemers wordt in de werkgroep 'Lokale Economie en Maatschappij' gewerkt aan ideeën om activiteiten op het gebied van cultuur, toerisme, onderwijs en bedrijvigheid te initiëren. Ook in de klankbordgroepen wordt over dit onderwerp gesproken. Aan de hand van die ideeën wordt gezamenlijk gekeken naar welke aspecten in het DBFM-contract worden opgenomen. Hierbij valt onder andere te denken aan stageplekken bij de aannemer en excursies op de bouwplaats. Het DBFM-contract is in het voorjaar van 2016 gereed, dus dan moeten ook deze aspecten zijn opgenomen. Overige aspecten die door werkgroepleden zelf of in gezamenlijkheid of door lokale ondernemers kunnen worden opgepakt, worden daarnaast uitgewerkt en zullen een iets langere doorlooptijd hebben.

Planschade/nadeelcompensatie

De gemeente Vlaardingen wenst nadrukkelijk te worden geïnformeerd over de voortgang van de afhandeling van nadeelcompensatie en planschade. Daarvoor is de bestaande overlegstructuur van Rijkswaterstaat met regionale partijen (Regionaal Ambtelijk Overleg, Directeurenoverleg en de Bestuurlijke Afstem Groep) het geëigende platform.

Reactie

Inspreker zal door middel van de bestaande overlegstructuren worden geïnformeerd over de voortgang van de afhandeling van de nadeelcompensatie en planschade.

Inspreker heeft verder het OTB en MER integraal beoordeeld. Haar zienswijze heeft zij samengevat in een aanvullende bijlage. Deze zienswijzen komen bovenop de majeure bestuurlijke vraagstukken die hiervoor zijn uiteengezet.

Reactie

Voor zover aanvullend op de reacties hierboven, wordt hierna ingegaan op de integrale beoordeling van inspreker.

Oplevertoets en Evaluatieprogramma (art. 16 en 17 OTB):

Het is inspreker niet duidelijk hoe het Evaluatieprogramma (art. 17) zich verhoudt tot de oplevertoets. Het evaluatieprogramma vangt aan bij de start van de werkzaamheden. Inspreker vraagt zich af hoe het evaluatieonderzoek wordt uitgevoerd met het oog op meten/berekenen/waarnemen van werkelijk optredende effecten en hoe wordt beoordeeld of aanvullende maatregelen nodig zijn. Bovendien

zijn de berekeningen voor geluid uitgevoerd tot het jaar 2032 en zou de evaluatie zich daardoor volgens inspreker uit moeten strekken tot tien jaar na ingebruikname in plaats van drie jaar, zoals nu in artikel 17 is vermeld.

Om de daadwerkelijk optredende effecten tijdens en na ingebruikname afdoende te kunnen volgen is het naar mening van inspreker van belang dat ten minste één maal per jaar een monitoring- en evaluatierapportage wordt opgesteld en gecommuniceerd met de omgeving.

Reactie

In artikel 10, eerste lid, onderdeel e van de Tracéwet staat dat in het Tracébesluit moet worden opgenomen binnen welk termijn de minister de opleveringstoets uitvoert en op welke milieuaspecten de toets ziet. De opleveringstoets is met de wijziging van de Tracéwet per 1 januari 2012 geïntroduceerd. Volgens de Memorie van toelichting dient de opleveringstoets aanvullend vertrouwen te geven dat ook (direct) na ingebruikneming aan de normen die zijn gesteld aan de diverse milieuaspecten – en die daarmee ten grondslag liggen aan de maatregelen die in het Tracébesluit zijn opgenomen – wordt voldaan.

De Tracéwet gaat ervan uit dat zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande monitoringsgegevens. De minister zendt de resultaten van de opleveringstoets inclusief de maatregelen om alsnog te voldoen aan de milieueisen tegelijkertijd met de eerstvolgende voortgangsrapportage aan de Tweede Kamer. Daarnaast worden de betrokken bestuursorganen eveneens geïnformeerd over de uitkomst van de opleveringstoets.

De MER-evaluatie dient om te beoordelen of er een juiste inschatting is gemaakt in de Milieueffectrapportage van de gevolgen voor het milieu door het project. De evaluatie start vanaf het moment dat met de werkzaamheden wordt gestart tot drie jaar na ingebruikname van de weg. Dit zodat zowel de effecten in de aanlegfase als de effecten na realisatie van het project in beeld worden gebracht.

De opleveringstoets dient daarentegen te controleren of aan de wettelijke normen wordt voldaan. De beide toetsen zijn niet inwisselbaar. Projectspecifiek is bepaald welke effecten worden geëvalueerd. Hoe de effecten in beeld worden gebracht (meten/berekenen/waarnemen) is afhankelijk van het te beoordelen milieuaspect. Dit is terug te vinden in de aanzet voor het evaluatieprogramma van het MER (paragraaf 5, tabel 15.2).

De effecten in relatie tot de geluidproductieplafonds worden – los van de m.e.r.-evaluatie – jaarlijks in beeld gebracht in het kader van de nalevingsrapportage. Bij een dreigende overschrijding worden maatregelen getroffen om overschrijding te voorkomen.

Optimalisaties

Inspreker geeft aan dat de minister in het document Reikwijdte en Detailniveau (DRD) heeft aangekondigd optimalisaties voor natuur, milieu en/of ruimtelijke kwaliteit te onderzoeken. In reactie op de zienswijze van inspreker op het DRD geeft de minister aan dat een vergelijking tussen optimalisaties niet in het MER zal worden opgenomen. Inspreker is echter van mening dat het MER inzicht dient te bieden in alle milieu-informatie, zodat een afgewogen besluit kan worden genomen.

Een vergelijking tussen optimalisaties behoort volgens inspreker tot die milieu-informatie. Naar mening van inspreker stelt de minister in het MER dat via een participatietraject de verschillende optimalisaties zijn afgewogen en dat daarin de milieueffecten zijn betrokken. In het MER zijn die keuzes wat inspreker betreft echter niet inzichtelijk gemaakt.

Volgens inspreker stelt de minister tevens in haar reactie op de zienswijze op het DRD dat het gebruikelijk is om voorafgaand aan het MER de keuzes ten aanzien van optimalisaties te maken (zie paragraaf 4.2.2. van het hoofdrapport MER). Inspreker vraagt zich af of deze gebruikelijke manier in dit geval wel de juiste is. Het MER zou extra meerwaarde hebben gehad indien de vergelijking tussen de optimalisaties in beeld waren gebracht. De totstandkoming van het voorkeursalternatief is nu niet transparant, waardoor belanghebbenden niet kunnen reageren op de afweging tussen de optimalisaties.

Reactie

In samenwerking met regionale partijen zijn optimalisaties uitgewerkt van bijvoorbeeld de Aalkeettunnel, de inpassing van de Blankenburgtunnel in het Oeverbos en het knooppunt met de A15. Bij de besluitvorming hierover, waarbij inspreker via de Bestuurlijke Afstemgroep (BAG) is betrokken, is sprake geweest van een integrale afweging waarbij milieuaspecten ook een rol speelden. In het MER zelf zijn, zoals gebruikelijk, alleen het geoptimaliseerde voorkeursalternatief en de referentiesituatie opgenomen.

Onderzoek en mitigerende maatregelen

Inspreker is van mening dat de worst case situatie niet in het MER is onderzocht. Er is uitgegaan van invoering van tolheffing. Op het moment van indienen van de zienswijze van inspreker is niet zeker dat de tolheffing wordt ingevoerd. Bovendien kan volgens inspreker nog in een latere fase worden besloten dat tolheffing niet (meer) wordt toegepast. Er is dan geen inzicht in het effect. Over een dergelijk besluit hoeft dan immers geen MER te worden opgesteld. Inspreker verzoekt dan ook dat inzicht wordt geboden in de effecten zonder tolheffing en de noodzakelijke maatregelen die daarbij horen.

Reactie

Voor een reactie wordt inspreker verwezen naar de eerder gegeven antwoord op de zienswijze onder het kopje 'Tol'.

Inspreker stelt dat het MER een beschrijving dient te geven van de maatregelen om belangrijke gevolgen voor het milieu te voorkomen (Wet milieubeheer artikel 7.23, lid 1g). Ten aanzien van een aantal belangrijke effecten mist inspreker de beschrijving van de mitigerende maatregelen. Zo wordt in het MER gesteld dat voor het aspect stikstofdepositie geen mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn, omdat het project geen negatieve effecten veroorzaakt. Inspreker is het hier niet mee eens. Het project veroorzaakt wel negatieve effecten, maar het project past binnen de ontwikkelingsruimte van het PAS. Dit ontslaat de minister er volgens inspreker echter niet van de plicht mitigerende maatregelen te beschrijven in het MER en deze af te wegen in het (Ontwerp) Tracébesluit.

Reactie

In het MER is beoordeeld dat op geen van de hexagonen een verandering van meer dan 35 mol per hectare per jaar (mol/ha/jr) plaatsvindt, waardoor de score per saldo neutraal is (toename is 0,34 mol/ha/jr). Hierop gelet is geen sprake van een belangrijk nadelig milieueffect. Ook in de Passende Beoordeling is beargumenteerd dat de toename van 0,34 mol/ha/jr geen negatieve effecten heeft op de instandhoudingsdoelstellingen. Het beschrijven van mitigerende maatregelen voor dit effect in het MER is dan ook niet noodzakelijk.

Ten overvloede wordt opgemerkt dat in het kader van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS), waar het project deel van uitmaakt, (herstel- en bron)maatregelen worden getroffen, zodat overal een langjarige afname van stikstofdepositie wordt gerealiseerd, de kwaliteit van de voor stikstof gevoelige habitattypen en leefgebieden blijft behouden en de instandhoudingsdoelstellingen voor de betrokken habitattypen en soorten met een voor stikstof gevoelig leefgebied niet in gevaar komen en zonder onevenredige vertraging worden gehaald. De maatregelen die zijn opgenomen in de PAS zijn niet te koppelen aan specifieke projecten waaraan in een latere fase toestemming zal worden verleend (Zie Nota van antwoord n.a.v. PAS, blz. 25-26). Deze PAS-maatregelen zijn wel betrokken bij het Plan-MER dat is uitgevoerd ten behoeve van de PAS.

Ook voor andere milieuaspecten is aangegeven dat voldoen aan de wettelijke normen het uitgangspunt is bij het MER. Inspreker heeft hogere ambities voor de kwaliteit van de leefomgeving. Samen met regionale partijen is het saldo 0 maatregelenpakket samengesteld om aan die ambities vorm te geven. Inspreker betreurt het dat deze maatregelen geen onderdeel uitmaken van het MER. Volgens inspreker biedt het MER daarom geen compleet overzicht van alle reële maatregelen en is de besluitvorming daarmee niet inzichtelijk voor partijen die geen onderdeel zijn geweest van dit proces.

Reactie

In het MER zijn alle effecten en maatregelen beoordeeld die deel uitmaken van de realisatie van de nieuwe wegverbinding. Het Tracébesluit voldoet aan alle wettelijke regelgeving. Het staat de regionale partijen vrij om aanvullende maatregelen te treffen. Deze aanvullende maatregelen zijn in onderlinge afstemming tot stand gekomen en deels ook gefinancierd door het Rijk (motie Kuiken), maar worden door deze partijen in eigen beheer uitgevoerd. Voor meer informatie wordt verwezen naar paragraaf 2.14 'Saldo 0 / Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding'.

Geluidsaspecten

Inspreker heeft de desbetreffende tien rapporten op hoofdlijnen doorgenomen. Inspreker geeft aan dat daarbij geen controle heeft plaatsgevonden van de berekeningen in het akoestisch onderzoek en dat geen (opvallende) onjuistheden zijn geconstateerd in het akoestisch onderzoek. Inspreker constateert dat een aantal resultaten van het saldo 0-onderzoek, dat de afgelopen jaren is uitgevoerd, zijn verwerkt in het ontwerp van de weg (bijvoorbeeld op de noordoever de Aalkeettunnel en op de zuidoever de aarden wallen). Het OTB en MER zijn dus gebaseerd op een reeds geoptimaliseerd ontwerp van de weg. Zodoende worden in het MER de geluidseffecten positief beoordeeld en bevat het OTB geen bovendoelmatige maatregelen.

Inspreker ziet ook een aantal aandachtspunten. Zo is in het OTB aangegeven dat op de A20 en op de A24 het wegdektype tweelaags ZOAB zal worden toegepast. Bij de vrijwel gelijktijdig te realiseren rijksweg A13/A16 is overeengekomen een stiller wegdektype toe te passen van het type tweelaags ZOAB fijn.

In een brief aan inspreker van 17 september 2015 heeft de minister aangegeven geen verdere toezegging te willen doen dan dat de wens van inspreker voor tweelaags ZOAB fijn zal worden meegenomen ten tijde van het aanbestedingsproces. Ook heeft de minister aangegeven dat, als er niet meer risico's en niet meer kosten ontstaan, de situatie opnieuw zal worden beoordeeld. Voor inspreker biedt dit onvoldoende zekerheid.

Uit het akoestisch onderzoek voor het OTB (zie bijvoorbeeld Bijlage C, tabellen 9 en 10), blijkt volgens inspreker dat er, na het treffen van de in het OTB opgenomen maatregelen, 163 woningen (28 in Rozenburg en 135 Vlaardingen) blijven met een overschrijding van de voorkeurswaarde. Dit betreft voornamelijk flatwoningen naast de A20 waarvoor geluidschermen niet effectief zijn. Een reductie van de geluidbelasting is dan naar mening van inspreker te realiseren met een stiller wegdektype, zoals het bij de A13-A16 toe te passen tweelaags ZOAB fijn.

Inspreker stelt dat de toepassing van een stiller wegdek op de A20 en A24 niet alleen de overschrijding van de voorkeurswaarde reduceert, maar ook positieve gevolgen heeft voor de gezondheidseffecten en leefkwaliteit in alle naastgelegen woonwijken van (met name) Vlaardingen en Rozenburg. Het niet toepassen van deze maatregel is volgens inspreker een gemiste kans.

Inspreker verzoekt daarom opnieuw (in lijn met de toepassing op de A13/A16) de toepassing van het stillere wegdektype tweelaags ZOAB fijn op in elk geval de A20 (omdat daar de meeste woningen naast liggen) en indien mogelijk ook op de A24 als optimalisatie te heroverwegen.

Reactie

Bij de overwegingen ten aanzien van het toepassen van tweelaags ZOAB fijn speelt een rol dat nog steeds onzekerheden bestaan met betrekking tot de levensduur en akoestische kwaliteit op de lange termijn. Wil sprake zijn van een verantwoorde risicoafweging en beslissing, dan dient met deze maatregel ook een relatief groot effect te kunnen worden behaald. Dit vertaalt zich met name in het aantal woningen dat direct van deze maatregel kan profiteren.

Omdat in Vlaardingen en Rozenburg slechts voor een beperkt aantal woningen een positief effect op het geluidniveau kan worden bereikt is niet voor deze locatie gekozen. In een brief van 17 september 2015 aan het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Vlaardingen heeft de minister aangegeven de wens van Vlaardingen voor tweelaags ZOAB fijn wel mee te willen nemen ten tijde van het aanbestedingsproces. En dat de minister, als er niet meer risico's en niet meer kosten ontstaan, eventueel de situatie opnieuw zal beoordelen.

Tol

In artikel 15 van de Besluittekst van het OTB (Deel I) is aangegeven dat op de A24 tol zal worden geheven, waarbij de contante waarde van de tologpave € 315 miljoen bedraagt. Dit betekent dat wanneer de tologpave is bereikt, de tol zal worden

opgeven. Het opheffen van de tol heeft gevolgen voor de hoeveelheid verkeer die de weg aantrekt. In de situatie zonder tol zal meer verkeer over de weg gaan dan in de tolperiode. Naar verwachting duurt het circa 25 jaar voordat de tologgave is opgehaald uit tolheffing (zie OTB Deel III Toelichting, paragraaf 3.5 Tolheffing).

De geluidberekeningen hebben betrekking op het peiljaar 2032, wat 10 jaar na openstelling van de weg is, en zijn daarom uitgevoerd met verkeersintensiteiten op basis van tolheffing, zie:

- hoofdrapport MER, par. 2.1.2, par. 3.3: verkeersmodel NRM, met toltarieven;
- MER Effectstudie Geluid, OTB bijlagen C en D: "Op basis van het toltarief worden de omgevingseffecten en maatregelen voor het (O)TB/MER in beeld gebracht";
- OTB bijlage E Akoestisch onderzoek specifiek Wm, par. 2.2, Bestanden met uitgangspunten: "Verkeersgegevens 2032 NRM verrijking NETWERK_GELUID_STAP2_variant_3G d.d. 05-08-2014" (tol wordt in OTB bijlage E verder niet genoemd).

Omdat de verwachting is dat het circa 25 jaar duurt voordat de tologgave is opgehaald uit tolheffing, kan volgens inspreker worden gesteld dat tolheffing geen belangrijke factor is in de beoordeling van de geluidsaspecten. In 25 jaar tijd is het wegdek meerdere keren vervangen en zullen andere ontwikkelingen hebben plaatsgevonden. Over 25 jaar kan worden bezien welke verkeersintensiteiten worden verwacht na het opheffen van de tol en welke geluidseffecten daarmee zijn gemoeid.

Enige onzekerheid met betrekking tot de tolheffing (zie Deel III Toelichting, par. 3.5 Tolheffing) is dat het voorstel voor de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15 ten tijde van het indienen van de zienswijze door inspreker nog niet door de Eerste Kamer is aangenomen. Het voorstel is al wel op 22 september door de Tweede Kamer aangenomen. Het voorbereidend onderzoek door de Eerste Kamercommissie voor Infrastructuur, Milieu en Ruimtelijke Ordening (IMRO) vond plaats op 13 oktober 2015.

Indien tolheffing onverhoopt geen doorgang kan vinden of sneller wordt opgeheven dan nu wordt beoogd, dan heeft dit door toenemende verkeersstromen aanzienlijke gevolgen voor de geluidseffecten (naar verwachting 1 à 2 dB). Daarnaast kan volgens inspreker niet worden uitgesloten dat de continuïteit van tolheffing ter discussie kan komen te staan om verkeersstromen over de Blankenburgverbinding en het Beneluxtracé beter te kunnen spreiden (bijvoorbeeld bij een ongewenst hoge verkeersdruk op het Beneluxtracé). In die gevallen zullen ook geluidseffecten toenemen en zijn aanvullende maatregelen nodig om geluidskwaliteit niet te laten verslechteren. Deze zijn nu niet onderzocht. Toepassing van tweelaags ZOAB fijn, direct bij de aanleg van het tracé in 2022, beperkt de deze ongewenste geluidseffecten.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt inspreker verwezen naar paragraaf 2.2 'Tol'.

In noordoosten van de Westwijk van Vlaardingen wordt het project De Eilanden gerealiseerd/afgerond. De realisatie van woningen in het project De Eilanden is in het geldende bestemmingsplan Westwijk mogelijk gemaakt met de globale bestemming Woongebied. Geconstateerd is dat het project De Eilanden niet

helemaal is meegenomen in het akoestisch onderzoek. Inspreker verzoekt de minister dit alsnog te onderzoeken en zo nodig maatregelen te overwegen.

Inspreker constateert dat het bestaande scherm aan de noordzijde van de A20 bij Hoog Lede blijft staan (geel=6m). Op dit deel is voor inspreker van belang dat daar wordt gewerkt aan de realisatie van woningen in Hoog Lede. De woningen worden gerealiseerd met inachtneming van verleende Hogere Waarden. Het scherm bij Hoog Lede is echter niet 6 m (zoals aangegeven in de rapportage), maar deels 5 m en deels 5,5 m. Inspreker verzoekt de minister het onderzoek aan te passen op de juiste maten en de doelmatigheidstoets van maatregelen opnieuw te bezien.

Inspreker geeft aan dat regelmatig door omwonenden ten noorden van de A20 (ter hoogte van Hoog Lede) wordt geklaagd over lawaai van de snelweg. Gelet op de heersende zuidwestelijke windrichting is volgens inspreker het denkbeeldig dat omwonenden regelmatig reële overlast ervaren van de snelweg (in afwijking van de wettelijke rekenregels). Verlenging van het scherm in westelijke richting (richting Broekpolder) zou naar mening van inspreker een reducerend effect kunnen hebben. Inspreker verzoekt de minister de mogelijkheid om tegemoet te komen aan de klachten van omwonenden nader te onderzoeken en te overwegen.

Ter hoogte van Holy Zuid/Babberspolder wordt aan de noordzijde een nieuw scherm geplaatst (groen=4m) en wordt aan de zuidzijde het bestaande scherm (paars=8m) verplaatst. Inspreker hecht zwaar aan een goede leefomgevingskwaliteit van de nieuwe wijkprojecten De Nieuwe Vogelbuurt en Holy Zuidoost. Verder wenst de inspreker de strook langs de Zwanensingel (direct ten noorden van de A20) te herontwikkelen. De realisatie van hindergevoelige functies daar zijn afhankelijk van en gebaat bij een hoger scherm of, wat betreft inspreker is, de toepassing van tweelaags ZOAB fijn.

Inspreker constateert dat zich in de Zwanensingelzone op grofweg 180 meter uit de as van de weg ook nog één bestaande woning bevindt (Zwanensingel 7). Alhoewel wordt voldaan aan Saldo 0 verzoeken inspreker de minister ook voor deze wijken de mogelijkheid van tweelaags ZOAB fijn als optimalisatie te onderzoeken (zie ook algemene opmerking van inspreker op het MER).

In bijlage A van de Besluittekst wordt volgens inspreker onderaan pagina 25 foutief verwezen naar tabel I.33 in plaats van A.3. Inspreker verzoekt dit te corrigeren. Uit Afb. 5.10 van de toelichting (Deel III) blijkt dat het betreffende scherm aan de noordzijde ter hoogte van Holy Zuid tot en met de afslag wordt doorgetrokken (zie groen).

Reactie

Met betrekking tot het plan De Eilanden fase 1 is het akoestisch onderzoek gebaseerd op een veldinventarisatie van medio 2014. De toen aanwezige woningen zijn meegenomen. De nog te realiseren woningen zijn niet meegenomen. In het akoestisch onderzoek bij het Tracébesluit zijn alle woningen die eind 2015 aanwezig waren en de binnen fase 1 nog te realiseren woningen meegenomen. Voor de in het Tracébesluit opgenomen geluidsmaatregelen heeft dit verder geen consequenties.

Met betrekking tot het plan De Eilanden fase 2 laat het bestemmingplan (2005) hier de realisatie van een woongebouw (appartementen) toe. Het betreft een globaal

plan. Voor de concrete invulling ervan wordt nog een ontwerp-bestemmingsplan in procedure gebracht. Ook is er nog geen omgevingsvergunning aangevraagd of verleend. Zowel tijdens de veldinventarisatie ten behoeve van het akoestische onderzoek voor het Ontwerp-Tracébesluit medio 2014 als bij de naverkenning ten behoeve van het Tracébesluit eind december 2015 was deze bestemming niet gerealiseerd. Omdat de woningen formeel niet zijn bestemd en er geen omgevingsvergunning is verleend zijn deze woningen als zodanig niet in het akoestische onderzoek meegenomen. Overigens is de in het onderzoek wel berekende maximale geluidbelasting ter plaatse (hoogbouw) 63 dB. Een overschrijdingsbesluit conform de Wet milieubeheer is niet nodig. Bij de uitwerking van het bouwplan zal voor wat betreft de toelaatbare gevelbelasting rekening moeten worden gehouden met de normen en grenswaarden uit de Wet geluidhinder en het Bouwbesluit (dove gevels/gevelmaatregelen).

Met betrekking tot het plan Park Hoog Lede is de waarde van 6 meter die in de rapporten is weergegeven een afgeronde waarde. In het geluidmodel en de geluidberekeningen is uitgegaan van de door de gemeente opgegeven hoogte van 5 en 5,5 meter. Dit is ook in het Akoestisch onderzoek effectstudie specifiek (bijlage E van het Tracébesluit opgenomen.

Het akoestisch onderzoek in het Ontwerp Tracébesluit is gebaseerd op een veldinventarisatie van medio 2014. De toen aanwezige woningen (met adres) zijn meegenomen en specifiek voor het Plan Hoog Lede is het gebied verder ingevuld op basis de informatie die is opgenomen in het akoestisch onderzoek behorende bij het bestemmingsplan (zonder specifieke adressen). De aanwezige woningen (adressen) zijn in december 2016 opnieuw nagelopen en waar nodig aangevuld. Voor de in het Tracébesluit opgenomen geluidmaatregelen heeft dit verder geen consequenties.

De berekening van het geluidniveau vindt plaats op basis van het wettelijk reken- en meetvoorschrift (Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012). Uitgangspunt voor de geluidsberekening is een geluidoverdracht onder meewindcondities, waarna een zogenoemde meteorocorrectie wordt toegepast voor de jaargemiddelde situatie. Bij bepaalde windrichtingen kan een hogere geluidbelasting optreden, maar die situatie is niet het uitgangspunt voor de wettelijke toetsing.

In Holy Zuid/Babberspolder is rekening gehouden met de bestaande geluidgevoelige bestemmingen. Met nieuwe ontwikkelingen waarvoor eind 2015 nog geen bestemmingsplan was vastgesteld, is geen rekening gehouden.

De woning Zwanenburgsingel 7 (woning bij sportcomplex) is in het geluidmodel opgenomen. De berekende geluidbelasting bedraagt 51 dB.

Met betrekking tot de toepassing van tweelaags ZOAB fijn in het project Blankenburgverbinding wordt verwezen naar het eerdere antwoord van de minister aangaande dit onderwerp.

In bijlage A van de besluittekst is de verwijzing (tabel I.33 wijzigen naar A.3.) gecorrigeerd.

Luchtaspecten

Conform de nieuwe tunnelwetgeving mag er geen file komen te staan op de Blankenburgverbinding. Dit kan betekenen dat de Blankenburgtunnel en de Aalkeettunnel kunnen worden afgesloten bij (dreigende) verkeersopstoppingen. In de Bijlage effectstudie Luchtkwaliteit en het hoofdrapport is dit aspect niet benoemd of uitgewerkt. Inspreker verzoekt de minister de mogelijk optredende congestie en effecten hiervan nader te onderzoeken en eventuele maatregelen te overwegen.

Reactie

Het afsluiten van de Aalkeettunnel en de Blankenburgtunnel zal incidenteel gebeuren. Het effect van incidentele congestie als gevolg van afsluiting is op de jaargemiddelde concentraties verwaarloosbaar. Op het moment van afsluiting zullen door congestie van het verkeer ten noorden en ten zuiden van de Blankenburgverbinding meer verkeersemisseries plaatsvinden en een toename van de concentraties. Bij de tunnelmonden is op dat moment juist sprake van een afname van de concentraties doordat geen emissies plaatsvinden in de afgesloten tunnels. Er worden geen overschrijdingen van luchtkwaliteitseisen verwacht in deze situatie.

In een tunnel mag overigens (beperkt) file staan. In de berekeningen voor luchtkwaliteit is rekening gehouden met de congestie zoals die met de verkeersmodellen is berekend.

Bodemaspecten

Inspreker signaleert het volgende ten aanzien van paragraaf 10.1 Beoordelingskader en bijlage F. De landelijke richtlijnen die relevant zijn voor het project, zoals de 'Handelingsperspectieven ecologische risico's' zijn niet genoemd. Inspreker verzoekt de minister alsnog rekening te houden met deze richtlijnen. Richtlijnen die wel zijn genoemd, zoals de bodemkwaliteitskaarten van Vlaardingen en Maassluis, zijn niet meer geldig. Daardoor zijn ze volgens inspreker niet relevant en mag er niet naar worden verwezen. In het geval van bijlage F is dat wel meermaals gedaan.

Reactie

Bij aanvang van het project is gebruik gemaakt van bodeminformatie van Rotterdam, Vlaardingen en Maassluis. Deze informatie is beschikbaar gesteld door DCMR. De bodeminformatie, waaronder de bodemkwaliteitskaarten, van de betrokken gemeenten en organisaties is gebruikt om een inschatting te maken van de diffuse bodemkwaliteit en mogelijk verdachte locaties. Aan de hand van feitelijk verkennend bodemonderzoek is de bodemkwaliteit van het gebied in beeld gebracht conform de landelijke richtlijnen. Terecht merkt inspreker op dat in het rapport naar richtlijnen wordt verwezen die niet meer geldig zijn. Deze richtlijnen zijn uit het rapport verwijderd.

Ten aanzien van paragraaf 10.3.2 Verontreinigingen en paragrafen 6.1 en 7.2 van bijlage F merkt inspreker op dat is gesteld dat een deel van de verontreinigingen worden verwijderd en dat dit als positief is beoordeeld. Uit de toelichting blijkt dat een leeflaag van 1 meter dikte wordt aangebracht op kosten van de provincie.

Behalve dat bij inspreker niet bekend is of deze 'autonome ontwikkeling' (genoemd in paragraaf 6.2 van bijlage F) daadwerkelijk zal plaatsvinden, is het verwijderen van de grond en/of het aanbrengen van een leeflaag volgens de 'Handelingsperspectieven ecologische risico's' niet de beste oplossing voor een vastgesteld

geval van ernstige bodemverontreiniging met ecologische risico's, zoals de baggerspecieloswal Lickebaert - het Oeverbos. Ter plaatse van deze baggerspecieloswal is de bodem verontreinigd met drins, die slecht afbreekbaar zijn. Wordt deze grond ontgraven, dan zal de ontgraven grond niet gereinigd kunnen worden, maar elders terecht komen. Dit is weliswaar een verbetering van de situatie op de locatie (zoals genoemd in paragraaf 7.2 en beoordeeld in paragraaf 7.5 van bijlage F), maar volgens inspreker feitelijk alleen een verplaatsing van het probleem.

Drins komen via de wormen terecht in wormeneters zoals mollen en egels, waarna doorvergiftiging kan plaatsvinden. Doordat de wormeneters slecht gedijen, wordt volgens inspreker bovendien de grond niet geroerd en blijft het slib slecht doorlatend, hetgeen de plantengroei negatief beïnvloedt.

Door een leeflaag (of een laag asfalt) aan te brengen wordt het bestaande ecosysteem vernietigd. Naar mening van inspreker is dit is niet de beste manier om met ecologische risico's om te gaan. Het compenseren van de natuur en het veranderen en verbeteren van de vegetatie in het Oeverbos (grenzend aan het wegtracé) zou volgens inspreker een betere manier zijn, zoals ook is beschreven in de 'Handelingsperspectieven ecologische risico's'. Inspreker verzoekt de minister deze handelingsperspectieven alsnog te betrekken en te overwegen in de Effectstudie (bijlage F).

Reactie

De betreffende richtlijn is een verduidelijking van de gangbare landelijke aanpak voor het saneren van verontreinigde locaties. In het project is, binnen de gestelde kaders en randvoorwaarden van de Wet bodembescherming, het wegnemen van een deel van de verontreiniging gecombineerd met de realisatie van infrastructuur en het versterken van omgevingskwaliteiten. De feitelijke aanpak en uitvoering van het grondverzet, waaronder deze deelsanering, en de inrichting van de leeflaag, zal door de aannemer worden uitgewerkt. De aanpak van de bodemverontreiniging is het aanbrengen van een leeflaag en het uitvoeren van deelsaneringen. Dit is in overeenstemming met de beleidsstandpunten voor bodemsanering; het sober en doelmatig uitvoeren van de bodemsanering. De leeflaag voorkomt dat risico's optreden voor de mens en grotendeels ook het milieu. De grond wordt geschikt gemaakt voor de functie die het krijgt (functiegericht saneren). Deze aanpak wordt vervolgens conform de wettelijke regels en procedures getoetst door het bevoegde gezag.

Externe veiligheid

Inspreker is van mening dat de effectbeoordeling op plaatsgebonden risico en groepsrisico correct is uitgevoerd. Het plaatsgebonden risico scoort licht negatief door een toename van de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-7} . Het groepsrisico scoort neutraal omdat de Blankenburgverbinding niet leidt tot een groepsrisicotename.

In paragraaf 8.3 van Bijlage E, Effectstudie Externe veiligheid, is aandacht besteed aan het plasbrandaandachtsgebied. Hierbij is geïnventariseerd welke objecten binnen de nieuwe PAG-zone in het plangebied komen te liggen. Het betreft hier vijf objecten. Er zijn volgens inspreker voor deze objecten echter geen duidelijke maatregelen en/of conclusies geformuleerd. In het hoofdrapport komt het aspect

van het plasbrandaandachtsgebied helemaal niet terug. Inspreker verzoekt de effecten en noodzakelijke maatregelen alsnog te onderzoeken en af te wegen.

Reactie

Pas als de nieuwe verbinding wordt opgenomen in het Basisnet (na openstelling van de weg wordt eerst geteld) wordt besloten of er een PAG zal worden opgenomen in de Regeling Basisnet. In de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten wordt in de artikelen van paragraaf 2.2 (deze paragraaf geldt voor aanleg of wijziging van wegen die geen deel uitmaken van het Basisnet) nergens aangegeven dat in het EV-rapport iets moet worden gezegd over het PAG. Dat in het kader van het project toch is gekeken naar PAG-gebieden is slechts informatief. Verder geldt dat alleen bij wijziging van wegen die deel uitmaken van het Basisnet op grond van artikel 9 van de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten moet worden beschreven welke objecten in- of uit het PAG schuiven. In de toelichting op artikel 9 wordt ook aangegeven dat, voor het vervoer of voor de infrastructuur, de PAG-gebieden niet normstellend zijn. Met andere woorden, ook bij bestaande basisnetwegen waar door een PAG-verschuiving panden in deze zone komen te liggen zullen geen maatregelen te hoeven worden genomen.

Tunnelveiligheid

Inspreker geeft aan dat op basis van het OTB en MER de Veiligheidsregio Rotterdam Rijnmond (VRR) het volgende heeft geconstateerd. In Bijlage B Tunnelveiligheidsplan behorende bij het OTB staat in Bijlage E Bereikbaarheidsstudie E.2.2 Aanrijdroutes een onjuistheid: "Voorts zijn door de VRR de volgende uitgangspunten meegegeven: er wordt geen gebruik gemaakt van CaDo's voor het aanrijden". Dit correspondeert volgens inspreker niet met het in E.1. Inleiding gestelde, namelijk: "Op basis van de bespreking van de uitgangspunten met de VRR wordt gekozen om het gebruik van de CaDo's voor het aanrijden zoveel mogelijk te vermijden".

De VRR heeft volgens inspreker gesteld dat het gebruik van CaDo's alleen plaatsvindt "indien noodzakelijk". Verder kan de VRR zich vinden in het gestelde van het OTB en Tunnelveiligheidsplan.

Reactie

In bijlage E van het Tunnelveiligheidsplan zijn de aanrijdmogelijkheden geanalyseerd. Omdat door de VRR in het overleg is aangegeven dat het gebruik van calamiteitendoorsteken (CaDo's) bij aanrijden zoveel mogelijk dient te worden vermeden, is in de analyse van de bereikbaarheid gekeken naar de scenario's waarbij als uitgangspunt is gehanteerd dat de CaDo's niet worden gebruikt. Op deze wijze is inzichtelijk gemaakt en aangetoond dat ook zonder gebruik van CaDo's incidenten en calamiteiten voldoende bereikbaar zijn voor de hulpdiensten. Hiermee is zodoende invulling gegeven aan de insteek van de VRR om het gebruik van CaDo's bij het aanrijden zoveel mogelijk te vermijden. Dat dit uitgangspunt in de analyse is gehanteerd, doet echter niet af aan het feit dat in praktijk toch situationeel door hulpdiensten kan worden besloten wel gebruik te maken van in het ontwerp opgenomen CaDo's.

Ten aanzien van het MER heeft de VRR globaal gekeken naar de Bijlage E Effectstudie Externe Veiligheid. In de effectstudie wordt alleen in gegaan op de risico's van risicovolle bedrijven (BRZO) en de Blankenburgverbinding zelf.

Op bladzijde 35 van Bijlage E Effectstudie Externe Veiligheid is gesteld: "Een calamiteit bij een BRZO bedrijf zou ervoor kunnen zorgen dat de Blankenburgverbinding tijdelijk dient te worden afgesloten". De aanwezigheid van de Havenspoorlijn en buisleidingen worden in het gehele onderzoek niet meegenomen. Inspreker stelt dat ook deze risicobronnen er bij een calamiteit voor kunnen zorgen dat de Blankenburgtunnel tijdelijk wordt afgesloten. In het kader van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) zou hier wat inspreker betreft nader onderzoek op moeten worden uitgevoerd. Dit ook omdat, gezien de relatie met het besluit van de staatssecretaris in februari 2015 voor het Theemswegtracé, dit als alternatieve route van de havenspoorlijn geldt. Inspreker geeft de site <http://www.projectcalandbrug.nl/> op als bron voor meer informatie.

Reactie

De Effectstudie Externe Veiligheid heeft als doel de effecten op het gebied van externe veiligheid van het project op de omgeving te toetsen. De omliggende risicobronnen, zoals de Havenspoorlijn en buisleidingen, worden door het project niet gewijzigd. Daarnaast voorziet het project niet in een toename van het aantal aanwezige personen. Dit betekent dat het project geen invloed heeft op de risico's van de spoorlijn en de buisleidingen. Daarom maken zij geen deel uit van het project en zijn daarom in deze studie niet beoordeeld. Voor BRZO-inrichtingen geldt een wettelijke verplichting tot beoordeling bij de aanleg/aanpassing van een nabijgelegen weg waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Vandaar dat deze effecten wel zijn beoordeeld.

Tunnelveiligheidsplan

Inspreker vraagt met betrekking tot het Incidentbestrijdingsplan wegtunnels om extra aandacht voor brand met rookontwikkelingen. Inspreker verzoekt de uitkomsten van de tests op de A4 en de daaruit getrokken conclusies over te nemen voor de Blankenburgverbinding.

Reactie

In het Incidentbestrijdingsplan wegtunnels zal rekening worden gehouden met de bevindingen en daaruit volgende conclusies van de testen voor de A4. Dit Incidentbestrijdingsplan zal ook van toepassing zijn op de Blankenburg- en Aalkeettunnel. Opgemerkt wordt dat de Blankenburgverbinding uit twee 'reguliere' tunnels met toeritten bestaat, waarbij het tussengelegen wegdeel maaiveldniveau bereikt en rook zich zodoende kan verspreiden zonder dat dit de hulpverlening zal belemmeren. Tevens zijn de benodigde en reguliere maatregelen ten aanzien van rookbeheersing (zoals rookmuren en omkeerbare ventilatie) bij de tunnelmonden opgenomen in het ontwerp.

Inspreker concludeert dat de Blankenburgverbinding na openstelling de gelegenheid biedt aan vrachtwagenchauffeurs om sneller richting Vlaardingen en Den Haag te rijden. Inspreker vreest dat ook chauffeurs met risicovolle vrachten oneigenlijk gebruik zullen proberen te maken van de Blankenburgverbinding. Momenteel gebeurt dit al op de route Beneluxtunnel, de brug bij Spijkenisse en de van Brienoordbrug. Inspreker verzoekt de minister om voor de Blankenburgverbinding een betere controle en handhaving te waarborgen.

Reactie

Op grond van de circulaire toelating vervoer van gevaarlijke stoffen door wegtunnels zijn de tunnels in het tracé ingedeeld als toekomstige categorie 'C' tunnels. Dit betekent dat gevaarlijke stoffen die bij het vrijkomen daarvan kunnen leiden tot totaalverlies van de tunnelconstructie niet worden toegestaan. Het uiteindelijke besluit inzake de categorisering wordt kort voor openstelling van de tunnel genomen door de minister. De naleving van de bedoelde categorisering is opgedragen aan de politie en aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Enkele jaren geleden is uit onderzoek door de ILT gebleken dat slechts incidenteel de tunnelverboden op het hoofdwegennet worden overtreden. Ook de Beneluxtunnel was onderdeel van dat onderzoek. De aanname/vrees dat chauffeurs gebruik zullen maken van kortere verbindingen is dus niet terecht. Ook is sprake van zware sancties bij overtreding, omdat dit wordt gezien als een economisch delict.

Voor de Brienoordbrug geldt dat hierover het vervoer van alle gevaarlijke stoffen is toegestaan.

De Spijkenissebrug is geen onderdeel van het hoofdwegennet. Op grond van gemeentelijke routeringsbesluiten is het vervoer van routeplichtige gevaarlijke stoffen over deze brug niet toegestaan. Dit ter bescherming van burgers tegen blootstelling aan onnodige risico's. Bij calamiteiten op de Botlekbrug worden de doorgaande transporten van routeplichtige gevaarlijke stoffen grootschalig omgeleid via een route over de Zuid-Hollandse eilanden. Ook bij routeringsbesluiten geldt dat de handhaving is opgedragen aan de politie en ILT. Slechts een beperkt deel van de transporten van vervoer van gevaarlijke stoffen valt bovendien onder de routeplicht.

Verkeer

Doorkijkend naar instroombeperkende maatregelen om file in de Blankenburg- en Aalkeettunnel te voorkomen, verwacht inspreker dat meer en langere files op zullen treden op het wegvak A20 Noord tussen Kethelplein en aansluiting A20/A24. Inspreker vraagt zich af in hoeverre deze extra filedruk is meegenomen in de lucht- en geluidsberekeningen. De eventuele gevolgen voor milieu en de te treffen maatregelen ziet inspreker graag terug in het Tracébesluit en MER.

Reactie

Incidentele terugslag van files wordt niet gerekend tot een incident en/of calamiteit en zal afhankelijk van de omvang ook niet direct aanleiding zijn voor bijvoorbeeld het sluiten van de tunnel. Door middel van routeinformatiepanelen zal het verkeer wel worden geadviseerd een andere route te kiezen. Op uw vraag of in de berekening van alle effecten met deze incidentele situaties rekening is gehouden, is het antwoord nee. Op deze incidentele situaties zijn ook geen structurele milieumaatregelen te baseren. De situatie wordt uiteraard anders wanneer niet langer sprake is van incidentele situaties en verkeer als gevolg van structurele filevorming de Blankenburgverbinding gaat mijden. De verkeersstudies geven hier echter geen enkele aanleiding voor. Mocht deze situatie zich in de toekomst wel voordoen, waardoor op andere rijkswegen de verkeersdruk toeneemt als gevolg waarvan ook normen worden overschreden, dan geeft de bestaande wet- en regelgeving ten aanzien van lucht en geluid voldoende monitoring om hier aanvullende maatregelen te treffen.

Inspreker geeft aan dat in de Besluittekst (Deel I) in Tabel I.19 waarschijnlijk abusievelijk een hectometerpaaltje verkeerd is benoemd. Volgens inspreker zou dat "km 22,3" moeten zijn.

Reactie

Wat inspreker hier constateert is correct. Dit is in het Tracébesluit aangepast.

Natuur

Wat betreft de Natuurtoets in bijlage H wil inspreker onder de aandacht brengen dat mogelijk niet alle te kappen bomen onder de boswet vallen. Indien dit niet het geval is, dan vallen deze volgens inspreker onder de Bomenverordening Vlaardingen 2010. De bomen in het betreffende werkgebied staan binnen de gemeentegrenzen van Vlaardingen, maar buiten "de bebouwde kom" in de zin van de Boswet. In Vlaardingen is dit: "de bebouwde kom wegenverkeerswetgeving".

Indien de Boswet wel van toepassing is, dan zijn er volgens inspreker enkele uitzonderingen waarbij de bomenverordening Vlaardingen 2010 wel van toepassing kan zijn, namelijk bij:

- erven en tuinen
- bospercelen kleiner dan 1000m² (houtopstanden welke een zelfstandige eenheid vormen en geen grotere oppervlakte hebben dan 10 are); en
- rijbeplantingen van minder dan 20 bomen (ingeval van rijbeplanting, gerekend over het totaal aantal rijen, niet meer bomen omvatten dan 20).

Reactie

De minister dankt inspreker voor deze terechte zienswijze. Er is een omgevingsvergunning kappen nodig. Deze is opgenomen in de vergunninginventarisatie. Inhoudelijk heeft de zienswijze geen consequenties als het gaat om de beoordeling en compensatie conform de Boswet.

Wat betreft de Effectstudie (pagina 47) stelt inspreker ten aanzien van geluidverstoring in de EHS ten noorden van de A20 dat ervan uit wordt gegaan dat deze weg weinig zal worden gebruikt. Door de verzorgingsplaats komt hier een oprit dicht tegen de EHS aan waardoor een toename aan geluid ontstaat. Het geluid zal toenemen vanwege verkeersbewegingen met extra geluid vanwege het optrekken.

Reactie

Er treedt inderdaad een lichte extra geluidverstoring op als gevolg van het verschuiven van de toerit in de richting van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Deze valt echter volledig weg tegenover de verbetering die wordt bereikt met het toepassen van tweelaags ZOAB en de afname van de wettelijke rijsnelheid op de A20.

Ten aanzien van de Natuurtoets, pagina 122-123, Vleermuizen, Vlaardingervaart 7.3, merkt inspreker het volgende op. Bij de verbreding van de A20 ter hoogte van de zuidzijde van de Burg. Heusdenslaan zal een overtreding plaatsvinden van geluid. Inspreker constateert dat hier wordt aangegeven dat in het verleden is gebleken dat vleermuizen hier konden foerageren zonder geluidschermen. Aangezien nu een situatie geldt waarin geluidschermen worden verwijderd, dient de situatie van nu volgens inspreker in beeld te worden gebracht. In dat geval blijkt volgens inspreker dat sprake is van een dusdanige geluidsverstoring als gevolg van

het verwijderen van de geluidschermen dat dit slecht uitpakt voor de aanwezige vleermuizen. Tevens speelt naar mening van inspreker een extra geluidsdruk en lichttoename vanwege de werkzaamheden die hier plaatsvinden. Hiervoor moet ontheffing worden aangevraagd in het kader van de Flora en fauna wetgeving.

Reactie

Hoewel in de huidige situatie langs de A20 over de Vlaardingervaart geluidschermen staan, was dit nog niet het geval toen het veldonderzoek naar vleermuizen in 2014 werd uitgevoerd. In die situatie, zonder geluidschermen, zijn vleermuizen ter hoogte van de Burg. Heusdenlaan zuidzijde (en noordzijde) foeragerend waargenomen. Hieruit blijkt duidelijk dat de geluidsomstandigheden in het betrokken gebied, in de situatie zonder geluidschermen, niet ongeschikt is voor vleermuizen om te foerageren. Dit feit is gebruikt om de gevolgen voor vleermuizen te beoordelen wanneer de (later geplaatste) geluidschermen tijdelijk worden verwijderd als deze worden vervangen. Omdat het gebied geschikt was voor foeragerende vleermuizen bij een geluidbelasting zonder geluidschermen, zal een tijdelijke verhoging van de geluidbelasting tot dat oude niveau wanneer de schermen worden vervangen, niet leiden tot het ongeschikt raken van het betrokken gebied voor vleermuizen om te foerageren.

Bij wijze van algemene opmerking geeft inspreker aan dat in het rapport Natuur ook nog wordt aangegeven dat voor vele zaken nog ontheffing dient te worden aangevraagd in het kader van de Flora en fauna wetgeving. Inspreker wenst hierbij nauw te worden betrokken en op de hoogte te worden gebracht van wat de uitkomsten hiervan zijn en de te nemen maatregelen binnen het tracé.

Inspreker wenst daarnaast met betrekking tot de compenserende en mitigerende maatregelen een duidelijk werkplan te krijgen voorgelegd. In dit werkplan staan alle te nemen compenserende en mitigerende maatregelen en is aangegeven hoe deze op een juiste en verantwoorde wijze worden uitgevoerd. Hiervoor kunnen tekeningen per deel van het traject met de inventarisatie van de flora en fauna en de te nemen maatregelen worden gemaakt. Op deze wijze kan volgens inspreker op een adequate wijze worden getoetst of alles conform de regelgeving wordt uitgevoerd. Inspreker merkt op dat ook de maatregelen die dienen te worden uitgevoerd tijdens de werkzaamheden ten aanzien van bijvoorbeeld trillingen, geluid en licht worden uitgevoerd conform wet- en regelgeving op het gebied van flora en fauna.

Inspreker hecht er bovendien waarde aan dat de naleving van de compenserende en mitigerende maatregelen door een onafhankelijk ecologisch bureau worden getoetst en dat aan inspreker wordt teruggekoppeld welke handelingen zijn verricht.

Reactie

Het is correct dat de ontheffing(en) nog moeten worden aangevraagd. Bij het aanvragen ervan wordt ook meer in detail ingegaan op de mitigerende en compenserende maatregelen zoals omschreven in het natuuronderzoek. De nieuwe wet Natuurbescherming treedt pas op 1 januari 2017 in werking. Dit betekent dat tot die tijd de RVO het bevoegd gezag is voor de ontheffingen van de flora- en fauna wet. Het door inspreker bedoelde werkplan is nu nog niet wettelijk verplicht. Bij de daadwerkelijke aanvraag zal in overleg met het dan geldend bevoegd gezag worden afgesproken op welke wijze de ontheffing moet worden aangevraagd.

Flora en fauna

Inspreker heeft onderzoek gedaan naar de beoordeling en gevolgtrekkingen ten aanzien van beschermde natuur en beschermde soorten naar aanleiding van de Blankenburgverbinding. De bevindingen van inspreker staan in het onderzoeksrapport "Beoordeling Natuurrapportages Blankenburgverbinding te Vlaardingen". Hieronder zijn de bevindingen weergegeven en beantwoord.

Er is volgens inspreker geen duidelijke beschrijving betreffende de stikstofdepositie, het PAS of de AERIUS-calculator opgenomen. Het zou beter geweest zijn duidelijk aan te geven wanneer een overschrijding plaatsvindt en bij welke overschrijding een vergunning dient te worden aangevraagd. Nu is het inspreker onduidelijk wat de ontwikkelingsruimte binnen het PAS is.

Reactie

In paragraaf 5.3 van de Natuurtoets (bijlage H van het Tracébesluit) is de effectbeschrijving stikstof weergegeven. Hierin is aangegeven hoe de stikstofdepositie is berekend en dat er maximaal 0,28 molN/ha/jr op treedt. In paragraaf 5.5.3 wordt het effect van deze depositie beoordeeld in het kader van het PAS, waarbij wordt verwezen naar bijlage E. Met bijlage E (met daarin ook de AERIUS-calculator uitkomsten) wordt aangetoond dat er ook voldoende ontwikkelingsruimte binnen het PAS aanwezig is voor dit project.

Naast bescherming en ontwikkeling van natuur is het doel van het PAS om economische ontwikkeling mogelijk te maken. Daarom is het systeem zodanig opgezet dat tegelijkertijd bron- en herstelmaatregelen worden genomen en ontwikkelingsruimte wordt uitgegeven. Met monitoring wordt dit zorgvuldig gevolgd en waar nodig vindt bijsturing plaats.

Wanneer uit de monitoring blijkt dat de geprognosticeerde depositiedaling tussen 2014 en 2020/2030 gedurende de looptijd van het programma ten minste gelijk blijft aan de prognose waarop de gebiedsanalyses zijn gebaseerd, bestaat op basis hiervan geen aanleiding het ecologisch oordeel uit de gebiedsanalyses te herzien en het programma bij te sturen. Wanneer blijkt dat de daling achterblijft bij de prognose bij aanvang van het programma, zal op grond van een analyse van de oorzaken moeten worden onderzocht of de daling van de depositie nog steeds haalbaar is en of daarvoor bijsturing noodzakelijk is.

In het PAS is geborgd dat toedeling van ontwikkelingsruimte is verdeeld over de eerste en tweede helft van het tijdvak van zes jaar. In de eerste helft van het tijdvak van het programma is 60% van de ontwikkelingsruimte voor segment 2 beschikbaar en in de tweede helft is dat 40%. Bij het ecologisch oordeel is er rekening mee gehouden dat de afname van de stikstofdepositie niet volgens een rechte lijn verloopt, maar volgens een golvende dalende lijn.

In aanmerking is tevens genomen dat in het begin van het tijdvak van het programma mogelijk tijdelijk een toename van de stikstofdepositie kan plaatsvinden ten opzichte van de uitgangssituatie bij aanvang van het programma. Hiervan kan sprake zijn wanneer de uitgifte van ontwikkelingsruimte en de feitelijke benutting van die ontwikkelingsruimte sneller verlopen dan de daling van de stikstofdepositie of bij tijdelijke projecten. De ontwikkelingsruimte als geheel is echter gelimiteerd.

Een mogelijke tijdelijke toename van depositie aan het begin van het tijdvak gaat altijd gepaard met een verminderde uitgifte van ontwikkelingsruimte op een later moment in datzelfde tijdvak en vanaf dat moment een versnelde daling van depositie (zie ook Nota van Antwoord zienswijze PAS d.d. 1 juli 2015).

Inspreker geeft aan dat veelvuldig gebruik wordt gemaakt van de term 'broedseizoen', zonder dat is aangegeven wat hiermee wordt bedoeld. Veelal wordt aangenomen dat het broedseizoen loopt van 15 april tot 15 juli. Deze aanname is volgens inspreker foutief. Juridisch gezien is geen sprake van een vaststaand broedseizoen waarin nesten zijn beschermd. Nesten zijn strikt beschermd zolang ze in gebruik zijn, ongeacht de periode waarin dit wordt geconstateerd. Het verdient naar mening van inspreker aanbeveling dit in de tekst op te nemen. De blauwe reiger en bosuil broeden bijvoorbeeld al in februari, terwijl de huismus en huiswaluw in september nog jonge vogels in het nest hebben. De Turkse tortelduif kan in de bebouwde kom het gehele jaar broedend worden aangetroffen.

Reactie

De minister is van mening dat de informatie op de juiste wijze is gepresenteerd. Zo staat in paragraaf 7.4.3 van de Natuurtoets dat het broedseizoen voor vogels in het algemeen loopt van 15 april tot 15 juli. Er staat echter ook een verwijzing naar een voetnoot bij, waarin staat dat de Flora- en faunawet geen standaardperiode voor broedvogels kent maar dat het er om gaat dat er geen broedgeval is. Bij het eerste opsommingspunt staat bovendien aangegeven dat het risico bestaat dat sommige vogelsoorten tot in september kunnen broeden. Dit is herhaald in paragraaf 9.1.1 van de Natuurtoets, onder het kopje 'Mitigerende maatregelen voor vogels', en in het deelrapport Natuur in paragraaf 8.4.1 onder het kopje 'Vogels'.

Aanvullend is voor sommige soorten, waarvan bekend is dat deze een afwijkend broedseizoen hebben en in het plangebied voorkomen, een afwijkende periode beschreven. Dit geldt bijvoorbeeld voor de huismus, waarvoor in de Natuurtoets in paragraaf 7.4.3 en in het deelrapport Natuur in paragraaf 8.4.1 is aangegeven dat het broedseizoen van de huismus loopt vanaf maart tot en met september.

Ten aanzien van het vleermuisonderzoek kan volgens inspreker worden gesteld dat dit ruim onvoldoende is. Grofweg zou voor een dergelijk groot gebied minimaal drie maal de inspanning noodzakelijk zijn als die in het vleermuisonderzoek is geleverd. Bovendien zijn twee van de zes uitgevoerde onderzoeken naar mening van inspreker ver buiten de door het Vleermuisprotocol aangegeven data uitgevoerd.

Paarplaatsonderzoek naar vleermuizen moet bij voorkeur vóór 15 september zijn afgerond met, in uiterste nood, een doorloop naar 1 oktober. In het uitgevoerde onderzoek zijn de laatste twee bezoeken uitgevoerd op 25 september en 23 oktober. Door de onvoldoende wijze van uitvoering kunnen wat inspreker betreft grote vraagtekens worden geplaatst bij de uitkomsten van het onderzoek en de daarop gebaseerde effecten, mitigatie en compensatie. Inspreker verzoekt de minister daarom om het onderzoek naar de vleermuispopulatie te heroverwegen, met in achtneming van de opmerkingen van inspreker.

Wat betreft vleermuizen wordt tevens gesteld dat een zomerverblijfplaats aanwezig is van de watervleermuis. Andere verblijfplaatsen worden niet genoemd. De verblijfplaats van de watervleermuis bevindt zich in het viaduct waar de Burg. Heusdenlaan de Vlaardingervaart kruist. Dergelijke plaatsen worden door

vleermuizen ook gebruikt als (massa)overwinteringsplaats. Er is echter geen onderzoek verricht naar de aanwezigheid van (massa)winterverblijven. Dergelijk onderzoek wordt in augustus uitgevoerd van een uur voor tot twee uur na middernacht. In augustus is alleen onderzoek verricht naar paarverblijven, vliegroutes en foerageergebieden. Het is volgens inspreker dus onjuist te stellen dat slechts één zomerverblijfplaats aanwezig is. Nader onderzoek is noodzakelijk.

In de tabel wordt bij vleermuizen slechts gesproken over 'foerageergebieden'. Er wordt geen onderscheid gemaakt met essentiële foerageergebieden van bijvoorbeeld watervleermuis. Essentiële foerageergebieden zijn strikt beschermd onder de Flora en faunawet en aantasting is een overtreding van de Ff-wet.

De effectbeoordeling is volgens inspreker hier en daar onvoldoende of inconsequent. De beoordeling moet tussen de regels worden doorgelezen. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de aanwezigheid van (essentieel) foerageergebied voor vleermuizen. Juridisch maakt het veel uit of een foerageergebied als essentieel wordt beschouwd. Ook de overname van de teksten uit de Natuurtoets en de Effectstudie Natuur naar het MER is volgens inspreker niet consequent.

Een gebied ten noorden van de A20, nabij de Vlaardingervaart, is in de Natuurtoets aangemerkt als essentieel foerageergebied voor de watervleermuis en gewone dwergvleermuis. Dit terrein wordt in de aanlegfase als werkterrein ingericht. Het bestaat nu uit houtsingels, bomen, ongemaaide ruige hoge grasvegetaties. Ondanks dat er geen of weinig bomen worden gekapt, zal het terrein door de aanleg van het werkterrein en het verdwijnen van de graslandvegetatie, de bedrijvigheid en bouwlampen volgens inspreker ongeschikt worden als essentieel foerageergebied. Inspreker stelt dat dit een overtreding is van artikel 11 van de Ff-wet ten aanzien van de watervleermuis en de gewone dwergvleermuis.

Er is een vliegroute van vleermuizen tussen de Botlek en de boulevard van Rozenburg. Er zijn volgens de Natuurtoets maar vijf vleermuizen gezien. Echter, zoals inspreker eerder al stelt, is de inspanning voor het vleermuisonderzoek volgens inspreker veel te klein. Bovendien is dit deel veelal door één persoon onderzocht. Het vaststellen van vliegroutes door één onderzoeker en dan ook nog aangeven van een aantal is onderzoekstechnisch zeer moeilijk, nog afgezien van het feit dat op dezelfde avond door dezelfde onderzoeker ook elders een forse inspanning is gepleegd. Inspreker is van mening dat het mogelijk is dat de vliegroute door veel meer vleermuizen wordt gebruikt.

In de aanlegfase worden bomen, die als geleiding dienen, gekapt. Volgens inspreker wordt dit gegeven in de Natuurtoets 'weggeschreven' met het argument dat de 'slechts' vijf vleermuizen oostelijk van de verbinding wel een geschikt foerageerterrein vinden en de vliegroute dan niet essentieel is. Indien de vliegroute door meer vleermuizen wordt gebruikt, dan is er ten oosten van de Blankenburgverbinding niet voldoende foerageergebied aanwezig en betekent het tijdelijk minder geschikt worden van de vliegroute een overtreding artikel 11 van de Ff-wet.

Inspreker merkt op dat wordt gesteld dat op de (diffuse) vliegroute van de gewone dwergvleermuis langs de spoorlijn en langs de zuidzijde van het Scheur en op de vliegroute van watervleermuis langs de Vlaardingervaart tijdelijke verstoring kan

optreden door licht en geluid. De vliegroute langs Het Scheur is niet diffuus. In de Natuurtoets wordt dit een essentiële vliegroute genoemd. Aantasting daarvan is volgens inspreker een overtreding van artikel 11 van de Ff-wet. In deze paragraaf ontbreekt de aantasting van essentieel foerageergebied ten noorden van de A20 nabij Vlaardingen. In de opsomming betreffende tijdelijke effecten ontbreekt het effect op de kleine modderkruiper en op de mogelijk aanwezige boommarter.

Er bestaat bij inspreker twijfel over de functionaliteit van het groen bij de aansluiting Vlaardingen West. Eerder is door inspreker gesteld dat de inspanning bij het vleermuisonderzoek volstrekt onvoldoende is (minimaal factor 3) en zich deels buiten de periodes die daarvoor in het Vleermuisprotocol staan aangegeven, is uitgevoerd. Om deze reden is het voorstelbaar dat het niet gaat om 'enkele' aanwezige vleermuizen, maar om meer en dat het dan toch een essentieel foerageergebied betreft. Vernietiging is dan een overtreding van artikel 11 van de Ff-wet.

Inspreker verzoekt de minister om de effectenbeoordeling te overwegen aan de hand van de bevindingen van inspreker.

Reactie

Naar aanleiding van uw zienswijze is contact opgenomen met uw ambtelijke organisatie en adviseurs en is de wijze van het onderzoek nader toegelicht. Tijdens een overleg medio februari is toegelicht dat het onderzoek conform het vleermuisprotocol is uitgevoerd maar dat de beschrijving van de wijze waarop de veldinventarisaties hebben plaatsgevonden niet correct en volledig is opgeschreven. Dit is naar aanleiding van uw commentaar aangepast.

Er is geen geheel onderzoek uitgevoerd naar winterverblijven. Dit is om twee redenen niet gedaan. Enerzijds omdat de onderzoeken hiervoor geen aanwijzing gaven. Anderzijds omdat het mogelijke winterverblijf waar inspreker aan refereert ook niet geschikt is als constant winterverblijf. Dit is echter niet als zodanig omschreven in de rapportage. Ook dit is naar aanleiding van uw commentaar aangepast.

Bij grondgebonden zoogdieren ontbreekt de beschrijving van de effecten op de boommarter. Deze is volgens inspreker ten onrechte beschouwd als 'niet aanwezig'. Indien de boommarter aanwezig blijkt te zijn, en de functionaliteit van het leefgebied wordt aangetast, is dat een overtreding van artikel 11 van de Ff-wet.

In tabel 12.4 (overzicht Voorkomen Ff-wet soorten) ontbreekt de boommarter. In de Natuurtoets wordt gesteld dat de boommarter enkel ten noorden van de A20 voorkomt en niet ten zuiden ervan. Hier zou geen geschikt leefgebied zijn. Argumenten hiervoor zijn onder meer het ontbreken van oudere bomen en de aanwezigheid van enkel jong bos. Gezien de veelheid aan bosjes ten zuiden van de A20 tussen het benzinestation, inclusief golfbaan Schinkelshoek, kan dit echter volgens inspreker wel een geschikt leefgebied zijn. Met name op de golfbaan, maar ook noordelijker, zijn voldoende oude bomen waar holtes in aanwezig kunnen zijn. Bovendien gebruikt de boommarter ook andere plaatsen om te schuilen, zoals konijnen- en vossenholen, tussen boomwortels of onder takkenbossen. Er is voor zover inspreker bekend geen onderzoek verricht naar de aanwezigheid van boommarters ten zuiden van de A20.

Reactie

In tabel 7.1 van de Natuurtoets is de boomarter opgenomen. In tabel 6.2 van het Deelrapport Natuur is de soort per abuis niet opgenomen. Deze wordt alsnog toegevoegd.

In de Natuurtoets is het voorkomen van de soort boomarter gedetailleerd beschreven. Hieruit blijkt dat het gebied ten noorden van de A20 onderdeel uitmaakt van het leefgebied en dat dit de meest zuidelijke locatie in deze regio is waar boomarters zijn aangetroffen. De hier voorkomende boomarters zijn waarschijnlijk afkomstig zijn uit meer noordelijk gelegen duingebieden. Ten zuiden van de A20 zijn geen waarnemingen van boomarters bekend. Dit betekent dat het verspreidingsgebied van boomarters in deze regio ophoudt bij de A20, evenals het leefgebied van de aangetroffen boomarters. Primair betekent dit dat de minister, vanuit Flora- en faunawet, geen verplichting heeft om rekening te houden met effecten op potentieel toekomstig leefgebied ten zuiden van de A20.

Secundair blijft de minister bij het standpunt dat ten zuiden van de A20 in de huidige situatie geen geschikt leefgebied voor de boomarter aanwezig is. Het leefgebied van boomarters bestaat voornamelijk uit grotere, aaneengesloten bosgebieden, waarin voldoende draagkracht aanwezig is voor een soort om zich te handhaven. Het gebied ten zuiden van A20 (inclusief de bossages tussen de A20 en het pompstation en rondom de golfbaan) bestaat uit versnipperde bossages en veelal relatief jong bos. De enkele genoemde kenmerken (oudere bomen met holen en/of vossenholen) kunnen wel onderdeel uitmaken van een leefgebied, maar alleen als het totale gebied voldoende draagkracht biedt. Bovendien moet de soort er dan ook daadwerkelijk voorkomen (zie vorige alinea).

Er heeft vanuit het project geen onderzoek naar boomarters ten zuiden van de A20 plaatsgevonden omdat dit gebied buiten het verspreidingsgebied van boomarters ligt en er de afgelopen tien jaar geen meldingen van boomarters zijn geweest. Er is dan ook geen aanleiding om hier onderzoek uit te voeren.

Effecten op het leefgebied van de boomarter ten noorden van de A20 zijn in de natuurtoets behandeld. Zo krijgt de A20 niet meer verlichting dan nu het geval is en neemt de geluidbelasting af ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Hoewel wordt geconcludeerd dat de verbreding van de A20 niet leidt tot negatieve effecten op beschermde grondgebonden zoogdieren ten opzichte van de huidige situatie, heeft de A20 in zijn huidige staat niettemin een barrièrewerking voor grondgebonden zoogdieren. Juist deze soortgroep is gevoelig voor mortaliteit door aanrijdingen. Daarom worden twee te vervangen duikers onder de A20 voorzien van looprichels voor fauna. Dit heeft mogelijk ook een positief effect op het voorkomen van de boomarter. De term 'mogelijk' wordt hier gebruikt, omdat nog onbekend is of deze soort gebruik maakt van duikers met loopvlakken.

Er wordt gesteld dat door de grote dynamiek van het water ecologische waarden in het Gors van Lickebaert ontbreken. Volgens inspreker ontbreekt een verdere onderbouwing, ook in de Natuurtoets. Juist een hoge rivierdynamiek levert in buitendijkse gebieden een grote ecologische waarde, zeker in een getijdengebied als in het onderzoeksgebied. Juist om een hoge dynamiek terug te krijgen wordt

bijvoorbeeld langs de Maas harde oeverversteving (basalt) verwijderd om natuurlijke processen en de daarbij horende ecologische elementen meer kans te bieden. Zou het Gors van Lickebaert wel worden beoordeeld als ecologisch waardevol, dan zou de aan te brengen zinksleuf volgens inspreker een tijdelijke aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS veroorzaken. De andere factoren – geluid, versnippering en verlies aan oppervlakte – worden naar mening van inspreker ook al beoordeeld als aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden.

Reactie

De vergelijking tussen vrij eroderende oevers van de Maas en de oevers van de Nieuwe Waterweg bij de Gors van de Lickebaert gaat niet op om een aantal redenen:

- in de Delta zouden in natuurlijke omstandigheden slikken en platen tot ontwikkeling komen. De oever bij de Nieuwe Waterweg is echter smal en de oevers zijn bekleed met zetsteen. Er is derhalve geen sprake van vrije erosie en daar is ook geen ruimte voor. Er ontstaat geen brede oever zoals bij de Maas met steilranden (nestgelegenheid voor oeverwaluwen of ijsvogels), ondieptes (voor waterplanten) en afwisseling tussen erosie en sedimentatie (slibrijke zones zijn nuttig voor macrofauna). Ook slikken en platen komen niet tot ontwikkeling;
- scheepvaart zorgt voor te hoge waterdynamiek (golven en stroming). Water- en oeverplanten krijgen daardoor geen kans zich te vestigen. De bodem bestaat uit relatief grof zand met weinig voedingswaarde voor macrofauna;
- op de zetstenen oever is geen ruimte voor een natuurlijke ontwikkeling van de vegetatie.

Dit alles leidt ertoe dat de ecologische waarde van de Gors van de Lickebaert erg laag is. Dat is ook de reden geweest dat Rijkswaterstaat in het kader van haar Kaderrichtlijn Water (KRW)-opgave op deze locatie maatregelen wil nemen om de ecologische waarde te vergroten en zo bij te dragen aan de waterkwaliteitsopgave van de Nieuwe Waterweg (intergetijdegebied achter een langsdam). Het ontbreekt in de Delta niet aan dynamiek, er is juist teveel van. Daarom zijn vrijwel alle oevers in de Delta beschermd met stortsteen en zetsteen. Natuurvriendelijke oevers zijn alleen mogelijk in zones achter een vooroever of in kribvakken (zie Landtong Rozenburg, waar wel een ecologisch waardevolle oeverzone ligt). Die luwte ontbreekt bij de Gors van de Lickebaert.

Kortom, de Gors van de Lickebaert is ecologisch niet waardevol. De zinksleuf zelf leidt niet tot aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden. Tegelijkertijd is, ter voorkoming van erosie van de Gors als gevolg van de aanleg van de zinksleuf, wel als mitigerende maatregel een damwand voorzien tussen het resterende deel van de Gors en de zinksleuf. Dit uit voorzorg om grotere tijdelijke aantasting in de aanlegfase te voorkomen.

Inspreker constateert dat voor de afweging met betrekking tot geluid gebruik is gemaakt van de gemiddelde drempelwaarde van meerdere weidevogels. Het was volgens inspreker beter geweest de drempelwaarde van de meer kritische grutto te nemen. Door het gemiddelde te nemen zal de grutto onvoldoende worden beschermd. De drempelwaarde van de grutto is 45 dB. Indien voor de effectbeoordeling de drempelwaarde van grutto wordt gebruikt in plaats van de gemiddelde drempelwaarde, dan zal het effect van heien en of trillen mogelijk wel

een tijdelijke toename in geluidsverstoring van belangrijk weidevogelgebied betekenen.

Reactie

In het belangrijke weidevogelgebied komen meerdere soorten weidevogels voor dan alleen de grutto. De provincie Zuid-Holland heeft in het beleid voor haar weidevogelgebieden gebruik gemaakt van meerdere wetenschappelijke studies naar effecten op weidevogels, waarbij geen uitzondering wordt gemaakt voor specifieke soorten. In deze studies wordt een gemiddelde drempelwaarde van 47 dB(A) gepresenteerd. Primair is conform dit beleid en deze studies bij het vaststellen van effecten van het project op weidevogels de waarde van 47 dB(A) gebruikt.

In de beoordeling is vastgesteld dat (piek)geluid in de aanlegfase verstoring oplevert van de weidevogelgebieden rondom de A20 en daar de wezenlijke kenmerken en waarden tijdelijk aantast. Hierbij is al het voorzorgprincipe toegepast. Daarom worden mitigerende maatregelen voorgesteld om effecten in de aanlegfase zo veel mogelijk te voorkomen. Omdat het effect niet overgaat in een permanent effect, is geen sprake van een permanente aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden. Gebruikmaking van 45 dB in plaats van 47 dB(A) als drempelwaarde zou deze redenering en de conclusie niet veranderen.

Van drie plantensoorten worden groeiplaatsen vernietigd. Volgens inspreker is dit een overtreding van artikel 8 van de Ff-wet. Dit zou in 12.3.4 moeten worden vermeld.

Reactie

In de Natuurtoets zijn de effecten op de drie plantensoorten van tabel 1 van de Flora- en faunawet beoordeeld. Er is inderdaad sprake van een overtreding. Voor tabel 1-soorten hoeft echter geen ontheffing te worden aangevraagd als sprake is van ruimtelijke inrichting en ontwikkeling. Voor die soorten is een vrijstelling van de verbodsbepalingen geldig. Wel moet aan de zorgplicht worden voldaan. Tevens zijn effecten op drie plantensoorten van tabel 2 van de Flora- en faunawet beoordeeld. Er is hierbij wederom sprake van een overtreding die niet kan worden gemitigeerd. Hiervoor wordt dan ook een ontheffing aangevraagd van artikel 8 van de Flora- en faunawet. In de Natuurtoets staat deze beoordeling en de conclusie ook samengevat in tabel 7.1 en is deze aangehaald in paragraaf 9.1.1. In het deelrapport Natuur staat dit ook in paragraaf 7.4.2, paragraaf 8.4.1 en paragraaf 9.2.

Geconcludeerd wordt dat vanwege de permanente vernietiging van vaste rust- en verblijfplaatsen van de jaarrond beschermde huismus deze soort significant negatief wordt aangetast. Dit is een zeer negatief effect (--) op het aspect Flora- en faunawet. Het 'een zeer negatief effect op het aspect Ff-wet' is volgens inspreker feitelijk onjuist. In het kader van de Ff-wet gaat het om overtredingen van verbodsbepalingen.

Reactie

Met het aspect Flora-en faunawet wordt in het kader van het Milieueffectrapport meer bedoeld dan alleen overtreden van verbodsbepalingen. Vanwege de niet te mitigeren permanente vernietiging van vaste rust-en verblijfplaatsen van de jaarrond beschermde huismus krijgt de Flora- en Faunawet een MER score van -- voor permanente effecten. De formulering wordt derhalve niet aangepast.

Ten aanzien van de Blankenburgverbinding gaat het, volgens inspreker, niet alleen om een overtreding ten aanzien van de huismus maar ook om meerdere soorten, zoals vaatplanten, zoogdieren en vleermuizen.

Reactie

De inspreker heeft inderdaad gelijk dat er overtredingen zijn voor meerdere soorten, maar gezien het beoordelingskader en de wijze waarop effecten een MER-score krijgen toebedeeld (paragraaf 5.6 en tabel 5.5 in het deelrapport Natuur) is alleen het effect op huismussen bepalend.

De in het MER-rapport opgenomen opsomming van de mitigerende maatregelen lijkt willekeurig. Alleen de mitigatie ten aanzien van zoogdieren wordt vermeld. Dit dient volgens inspreker te worden aangevuld.

Reactie

In paragraaf 8.4 van het deelrapport Natuur wordt een beknopte weergave gegeven van de mitigerende maatregelen voor natuur en, indien nodig, de compenserende maatregelen. Toegevoegd zal worden dat een uitgebreide beschrijving van de maatregelen in de Natuurtoets staat. In het hoofdrapport MER zijn alleen de belangrijkste (grootste) maatregelen benoemd.

Op de vraag waar compensatie zal plaatsvinden antwoordt Rijkswaterstaat dat er contact is geweest met burgers en dat voldoende mondelinge toestemmingen zijn verkregen om afdoende compensatie uit te voeren. Het zou volgens inspreker goed zijn aan te dringen op schriftelijke toestemmingen voor het plaatsen van nestkasten of geschikt maken van daken voor huismussen. De ervaring van inspreker leert dat mondeling veel wordt toegezegd (afhankelijk van de vraagstelling), maar dat wanneer compensatie moet worden gerealiseerd veel personen terug komen op hun eerdere toezegging. Na de schriftelijke toestemming moet naar mening van inspreker worden onderzocht of de toegezegde locaties geschikt zijn voor een kolonie huismussen. Dit omdat huismussen zelden alleen broeden. De toegezegde locatie moet onder andere een voldoende groot foerageer- en rustgebied (dicht struweel) bevatten.

Reactie

De compensatie van huismussennesten wordt al uitgevoerd. Ter voorbereiding op deze werkzaamheden is in het kader van het project een compensatieplan opgesteld. Tijdens het opstellen van dit compensatieplan is al afstemming met omwonenden gezocht en hebben locatiebezoeken plaatsgevonden om na te gaan in welke mate de benodigde elementen van het leefgebied van de huismus aanwezig zijn in en rondom de bezochte woning (inclusief tuin en/of erf). Dit conform de Soortenstandaard van RVO. Er zijn hierbij meer geschikte locaties gevonden dan noodzakelijk. In totaal worden 93 compensatienesten geplaatst, verspreid over 13 locaties in Rozenburg (32 compensatienesten) en 12 locaties in de Zuidbuurt (61

compensatienesten). Daarnaast zijn met de hulp van de Groenploeg Rozenburg nog extra nesten geplaatst daar waar mensen enthousiast waren over dit initiatief. In totaal worden 115 nesten geplaatst.

Inspreker stelt dat de reactie van Rijkswaterstaat betreffende het terugplanten van voldoende volwaardige bomen binnen de bebouwde kom waar bomenverordening van gemeente Vlaardingen van kracht is niet voldoende is. Er is geen toezegging gedaan om dergelijke bomen aan te planten.

Reactie

Hierover is Rijkswaterstaat inmiddels met inspreker in overleg getreden.

Inspreker is van mening dat het in het contract opnemen van de aanleg van de waterberging noodzakelijk is. De waterberging dient op 15 maart in het jaar van de start van de werkzaamheden reeds minimaal drie maanden aanwezig te zijn. 15 maart is ongeveer het tijdstip, afhankelijk van de weersomstandigheden waarop vleermuizen hun winterverblijven verlaten en naar de zomerverblijven trekken.

Reactie

De planning van de maatregel wordt verwerkt in de Natuurtoets en het deelrapport Natuur, evenals in de Flora- en faunawetontheffingsaanvraag. Voorwaarden in de (uiteindelijk) verkregen ontheffing zijn bindend voor de aannemer.

De voorbelasting van de Kanteldijk kan volgens inspreker gevolgen hebben voor de Rietputten en het drassige terrein. Er zijn geen strikt beschermde soorten uit de Ff-wet of habitatsoorten uit de NB-wet aanwezig. Om deze reden zijn er geen te mitigeren effecten. Inspreker stelt dat wel kan worden aangedrongen op het gebruik van materiaal dat de minste schade toebrengt. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het gebruik van brede of dubbele banden. Dit kan in het contract worden vastgelegd.

Reactie

De minister deelt uw mening dat bij de aannemer moet worden aangedrongen op het beperken van hinder en schade. Zo wordt de opdrachtnemer tijdens de aanbesteding gestimuleerd de bouw hinder te minimaliseren (alhoewel enige overlast natuurlijk niet kan worden uitgesloten). In het contract wordt ook voorgeschreven dat de aannemer bij het uitvoeren van de werkzaamheden verantwoordelijk is voor het herstel van door zijn toedoen ontstane schade. De minister is van mening dat hier ook een preventieve werking van uitgaat en dat de aannemer zelf op zoek gaat naar de maatregelen die dit het beste kunnen bewerkstelligen.

Hoewel de toepassing van brede of dubbele banden voor de hand kan liggen, wordt de aannemer dus wel enige ruimte gegeven om binnen zijn aanpak te komen tot de beste maatregelen. In het kader van de flora en fauna zal de aannemer aanvullend, naast de eisen en maatregelen gekoppeld aan de verkregen ontheffingen in het kader van de Flora- en faunawet, een ecologisch werkprotocol opstellen waaruit moet blijken hoe de aannemer specifieke schade tijdens de uitvoering aan flora en fauna denkt te minimaliseren. Al met al is de minister van mening dat hiermee voldoende waarborgen zijn ingebouwd om te komen tot een zo schadevrij mogelijke uitvoering van het werk.

Inspreker ziet compensatie van weidevogelgebied (4,4 hectare) bij voorkeur worden uitgevoerd binnen de gemeentegrenzen. Rijkswaterstaat draagt zorg voor voldoende

compensatie en houdt daarbij rekening met mogelijkheden in de directe omgeving. Inspreker draagt een aantal locaties aan. Rijkswaterstaat heeft formeel de plicht compensatiegebieden aan te wijzen en dient, naar mening van inspreker, de door inspreker aangedragen locaties serieus te onderzoeken. Hiervoor pleit ook dat weidevogels een grote mate van plaatsgetrouwheid kennen. Ze keren elk jaar vanuit de overwinteringsgebieden eerst terug naar de oude broedplaatsen. Zijn deze ongeschikt, dan kijken ze uit naar in de buurt gelegen geschikte gebieden. Worden die ook niet aangetroffen, dan wordt verder uitgeweken of wordt in dat jaar afgezien van broeden.

Reactie

Voor de compensatie van het weidevogelgebied is het 'Oude land van Strijen' gekozen. Hier is reeds 18 hectare grond in het bezit van het Rijk. In de directe omgeving van de Blankenburgverbinding zijn helaas onvoldoende locaties aanwezig om nieuwe weidevogelgebieden te creëren en door de gemeente zijn ook geen alternatieve locaties aangedragen. Mocht het echter zo zijn dat er tijdig nieuwe locaties worden gevonden, dan is de mogelijkheid hiertoe in het Tracébesluit opengehouden.

Waterhuishoudingsplan

Afgezien van enkele fouten in het rapport worden de werkzaamheden rond de A20 volgens inspreker volledig overschaduwed door de maatregelen die zijn voorzien in de Aalkeetpolders. Terwijl juist voor het stedelijk gebied van de gemeente Vlaardingen deze zone qua watersysteem uiterst belangrijk is. Aan weerszijden van (en direct naast) de A20 lopen belangrijke polderhoofdwatergangen die de Vlaardingse singels van schoon water voorzien.

In paragraaf 8.3 staat in de eerste alinea: "Langs de A20 binnen de bebouwde kom van Vlaardingen zijn geen waterhuishoudkundige aanpassingen of dempingen voorzien". Inspreker vraagt zich af hoe zich dit verhoudt tot de verbreding van de A20. Conform het beleid van het Hoogheemraadschap van Delfland dient immers extra verhard oppervlak te worden gecompenseerd in de vorm van waterberging (watersleutel). Dit betekent volgens inspreker dat zowel in de polder Centrum-West als in de Babberspolder waterhuishoudkundige aanpassingen noodzakelijk zijn. In de compensatieberekeningen in hoofdstuk 9 treft inspreker dit nergens aan.

Verder verwijst inspreker naar een stukje over afstromend wegwater in paragraaf 7.2. Door de verbreding van de A20 verslechtert naar mening van inspreker de waterkwaliteit in de direct aangrenzende watergangen. De bermassage van afstromend wegwater wordt minder, waardoor met name strooizout in de watergang terecht komt. Het bevreemdt inspreker dat in de effectstudie op pagina 59 staat dat dit geen probleem vormt omdat het water toch al brak is. Dit is volgens inspreker pertinent onjuist. Vanuit de Vlaardingsevaart wordt zoet water ingelaten ten behoeve van de verversing van het stedelijke singelsysteem. Door de verbreding van de A20 en de smallere bodemassage neemt de vuillast toe en wordt vervolgens door het stedelijk gebied gevoerd. Dit is uiterst ongewenst.

Tot slot draagt inspreker een aantal correcties aan:

- afbeelding 4.5: Polderpeilen (m NAP) is niet correct;
- Bab I moet zijn -2,35 ipv -1,12;
- Bab II moet zijn -2,15 ipv -0,20;

- Bab III moet zijn -1,80 ipv -1,12;
- laatste zin van paragraaf 4.2 is niet correct. Dit moet zijn: Vanuit de boezem kan via gemaal Vlaardinger Driesluizen water worden uitgeslagen op de Oude Haven. Andersom kan via de sluis water worden ingelaten;
- paragraaf 4.3: de Krabbeplas bestaat uit drie delen in plaats van twee. De surfplas, de zuidelijke zwemplas en de oostelijke zwemplas.

Reactie

Het klopt dat er, als gevolg van de toename van verharding door de verbreding, meer afstromend wegwater zal zijn. Dit wegwater is zoet, behoudens winterdagen waarop het wegwater strooizout kan bevatten. Het wegwater zal in de berm en infiltreren. Ten opzichte van de zoute/brakke kwel vanuit het watervoerend pakket naar de watergangen, is de verwachting dat de bijdrage van strooizout aan de waterkwaliteit van de watergangen zeer gering zal zijn en daarom niet zal leiden tot overschrijdingen van bestaande normen. Dit heeft te maken met de beperkte duur van het gebruik van strooizout en de verdunning in de bodem met zoet afstromend wegwater in de rest van het jaar.

De minister dankt inspreker voor de aangegeven correcties. Deze zijn verwerkt in het Waterhuishoudingsplan en de Effectstudie Water. Tevens zal de paragraaf over de zone A20 worden uitgebreid en verduidelijkt. In het Waterhuishoudingsplan is aangegeven dat de compensatie opgave voor de toename van verhard oppervlak 0,35 hectare is voor de zone A20. In overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland is vanwege de beperkte ruimte en de aanwezigheid van kabels en leidingen in de zone langs de A20 besloten deze compensatie centraal aan te leggen ter plaatse van het volkstuinencomplex. Dit is nader toegelicht in het Waterhuishoudingsplan.

Effectstudie Water

Inspreker geeft aan dat voor de Effectstudie Water in feite hetzelfde geldt als voor het Waterhuishoudingsplan. De A20 zone is volgens inspreker onvoldoende beoordeeld. Deze zone dient op een evenwichtige wijze en naar verhouding te worden opgenomen in het onderzoek en de afwegingen.

Inspreker maakt bezwaar tegen het feit dat de verbreding van de A20 in de polder Centrum-West, Babberspolder en mogelijk Vlaardingen-Holiërhoek niet wordt gecompenseerd conform het beleid van het Hoogheemraadschap van Delfland. De toename van verhard oppervlak leidt niet alleen tot een grotere kans op wateroverlast in het stedelijk gebied. Ook de verontreiniging (met name door strooizout) van het singelsysteem neemt toe door afstromend wegwater via een kortere bodempassage. Inspreker verzoekt dan ook dat hier adequate maatregelen worden genomen.

Reactie

Zie bovenstaande reactie.

Ruimtelijke ordening

Inspreker merkt ten aanzien van deel 1 van de besluittekst het volgende op. Naar mening van inspreker ontbreekt allereerst in artikel 5, te amoveren objecten de Maassluisdijk 198. Deze bedrijfswoning ligt op het perceel van de firma Poot, waarop ook de bedrijfswoning Maassluisdijk 200 ligt. Vanuit een goede ruimtelijke ordening is het ongewenst dat deze bedrijfswoning blijft gehandhaafd gezien de

afstand tot de projectgrens (zie kaart 9, km 1.400-1.800). De bedrijfswoning kan volgens inspreker nooit voldoen aan de akoestische eisen die worden gesteld aan de binnenwaarde van een (bedrijfs)woning. Ook de geluidbelasting op de gevel zal hoog zijn. De voorkeurswaarde van 50 dB mag niet worden overschreden.

Ten tweede betreft het pand aan de Zuidbuurt 77 volgens inspreker een karakteristiek pand. Inspreker vraagt zich af wat na de werkzaamheden met dit pand gebeurt en welke compenserende maatregelen de minister zal treffen ten aanzien van dit pand.

Reactie

De door inspreker genoemde panden zijn in het bezit van particulieren. Rijkswaterstaat is in gesprek met de eigenaren van deze panden. Ten aanzien van de bedrijfswoning aan de Maassluisdijk geldt dat bouwkundig onderzoek heeft uitgewezen dat als gevolg van de aanleg sprake is van het niet kunnen garanderen van de constructieve veiligheid. Ten aanzien van de Zuidbuurt 77 geldt dat de sloop kan worden beperkt tot een tweetal schuren. Het beeldbepalende woongebouw kan worden gespaard.

Bijlage C

In Bijlage C wordt vermeld dat de wijziging van de geluidproductieplafonds gevolgen heeft voor 394 bestaande geluidgevoelige objecten. Hier moet worden onderzocht of overschrijding van de binnenwaarde kan optreden. Dit onderzoek zal plaatsvinden na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit. Inspreker vraagt zich af hoe dit wordt geborgd.

Reactie

Ten aanzien van het onderzoek naar de overschrijding van de binnenwaarde geldt dat pas wordt opgestart wanneer het Tracébesluit definitief is (medio 2016). Wanneer blijkt dat woningen nog steeds niet voldoen, is Rijkswaterstaat verplicht te onderzoeken of de geluidbelasting binnen de woning voldoet aan de wettelijke norm. Is dit niet het geval, dan wordt bekeken welke maatregelen aan de woning(en) mogelijk zijn om daar toch aan te voldoen. Betrokkenen worden hierover tijdig op de hoogte gesteld.

Als het geluidniveau te hoog is, dan ontvangt betrokkene een aanbod van Rijkswaterstaat. Betrokkene heeft de keuze wel of niet akkoord te gaan met dit aanbod. Er is geen verplichting tot gevelisolatie. Na ontvangst van het ondertekende formulier ontvangt de eigenaar/bewoner een formeel besluit waarin staat dat de woning wordt geïsoleerd. Rijkswaterstaat selecteert een aannemer die de woningen isoleert. Tijdens de werkzaamheden kan betrokkene in de woning blijven wonen.

Voordat de werkzaamheden starten, komt de aannemer samen met een toezichthouder van Rijkswaterstaat bij de woning langs om betrokkene te informeren over de uitvoering. De toezichthouder van Rijkswaterstaat ziet erop toe dat de werkzaamheden goed verlopen. Zodra de werkzaamheden zijn afgerond, controleert Rijkswaterstaat of de geluidwerende voorzieningen goed zijn aangebracht. Steekproefsgewijs voert Rijkswaterstaat ook een controlemeting uit. Zo kan worden vastgesteld of het geluidniveau in de woning voldoet aan de wettelijke eisen.

Cultuurhistorie en archeologie

De afspraken rond archeologie worden vastgelegd in de bilaterale bestuursovereenkomst tussen inspreker en Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat is het bevoegde gezag. Zij werkt binnen de in de beroepsgroep geldende normen en richtlijnen. Inspreker stelt dat het College door Rijkswaterstaat wordt meegenomen op het onderzoek. Rijkswaterstaat stelt in samenspraak met de Rijksdienst voor het culturele erfgoed en inspreker een protocol voor de toevalsvondsten op.

Rijkswaterstaat werkt op dit moment aan het karterende en waarderende proefsleuvenonderzoek. Op deze fase volgt direct een doorstart naar eventueel noodzakelijke opgravingen. Inspreker is het daar niet mee eens. Vlaardingen blijft eigenaar van de vondsten uit het vooronderzoek en de opgravingen.

Inspreker verzoekt de minister er op toe te zien dat de kwaliteit van het onderzoek is gegarandeerd. Een voorwaarde hiervoor is dat de Vlaardingse kennis over het gebied op een volwaardige manier wordt meegewogen. Een andere voorwaarde is dat in het gravende onderzoek alle niveaus met een reëel archeologische verwachting volwaardig zijn meegenomen. Het gravende onderzoek moet naar mening van inspreker ook in letterlijke zin beschikken over voldoende diepgang. Het gravende onderzoek dient in daarvoor geëigende jaargetijden en onder geëigende condities plaats te vinden. Hiernaast is het voor inspreker een vereiste dat de resultaten in samenspraak met inspreker in Vlaardingen en aan een breed publiek kenbaar worden gemaakt en worden uitgedragen.

Reactie

De rol van bevoegd gezag inzake archeologie wordt conform het convenant tussen de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en Rijkswaterstaat (1987, herzien in 2007) door laatstgenoemde vervuld. De RCE treedt op als adviseur van Rijkswaterstaat in haar rol als bevoegd gezag archeologie. Naast naleving van wet- en regelgeving en het werken volgens de KNA wordt de kwaliteit van het archeologisch onderzoek geborgd in een Archeologische Begeleidingscommissie Blankenburgverbinding (ABC BBV), waar onder meer de RCE en de gemeente Vlaardingen zitting hebben.

Volgens het OTB, Deel II Plankaarten (kaartbladen 1 tot en met 4) worden ten noorden en zuiden van de A20, buiten de huidige breedte van het wegtalud, bestaande sloten verlegd en verbreed, wordt de Broekweg verlegd en worden de toerit naar en uitrit van de verzorgingsplaats Rijskade verlegd. Ter plaatse van deze ingrepen heeft volgens inspreker onvoldoende archeologisch onderzoek plaatsgevonden. Gezien de mogelijke schade aan (verwacht) archeologisch erfgoed dient hier naar mening van inspreker archeologisch onderzoek plaats te vinden.

Reactie

Het is inderdaad correct dat deze gebieden niet zijn meegenomen in de bureaustudie en het inventariserend veldonderzoek verkennende fase. Hoewel deze uitbreidingen buiten de huidige breedte van het wegtalud vallen, zijn deze gronden tijdens de aanleg van de A20 en de verzorgingsplaats Rijskade reeds geroerd op basis waarvan hier ook geen schade aan (verwacht) archeologisch erfgoed is te verwachten.

Volgens inspreker dient ook archeologisch onderzoek plaats te vinden in de Maassluissedijk, wat ook nog eens een archeologisch relict van zichzelf is. Dit geldt wat inspreker betreft tevens voor de gebieden van de Rietputten en het gebied ten zuiden van de Maassluissedijk. Ook hier wordt ontgraven, terwijl tot op heden slechts summier archeologisch booronderzoek heeft plaatsgevonden. Nader archeologisch onderzoek is hier volgens inspreker noodzakelijk, met de verwachting op archeologische waarden vanaf het Mesolithicum.

Reactie

Sommige gebieden zijn zeer problematisch dan wel onmogelijk te onderzoeken. De archeologische vervolgonderzoeken zijn daarom op verschillende plekken slechts beperkt of soms helemaal niet ingezet. Zo is het terrein bij de Rietputten en het Oeverbos opgehoogd met enkele meters verontreinigd slib. Binnen deze terreinen kunnen geen proefsleuven worden aangelegd voordat het verontreinigde slib is verwijderd. Ook booronderzoeken zijn slechts beperkt mogelijk omdat de grond aan het maaiveld niet stevig genoeg is voor de machinale boringen of omdat de boormethode de verontreinigingen versleept of toelaat op grotere diepten dan dat deze nu voorkomen.

De Maassluissedijk is niet onderzocht omdat archeologisch onderzoek naar de Maassluissedijk als object pas mogelijk is tijdens de uitvoeringsperiode. Eerder onderzoek (bijv. proefsleuven) is vanwege veiligheidsoverwegingen (de dijk betreft een primaire hoofdwaterkering) niet wenselijk. Ook zijn de kosten voor proefsleuven in de Maassluissedijk door de noodzaak van damwanden niet realistisch ten opzichte van de onderzoeksresultaten. Tijdens de uitvoering kunnen de onderzoeksvragen ook worden beantwoord. Wel zijn rondom de Maassluissedijk in het kader van het karterende booronderzoek boringen gezet om de diepte van de krekken te bepalen.

De scope van het karterend veldonderzoek is vastgesteld in de archeologische begeleidingscommissie Blankenburgverbinding. Het bevoegd gezag (dat wil zeggen de minister, na advisering door de RCE) heeft de scope en invulling van betreffende onderzoeken goedgekeurd.

Vormgevings- en inpassingsplan

Ten aanzien van 2.2.3 Cultuurhistorie / Archeologie merkt inspreker op dat hier wordt onderkend dat de boerderij aan de Zuidbuurt 77 beeldbepalend/monumentaal is. Bij punt 3.3.2 van het Landschapsplan Kwaliteitsprogramma is de boerderij Zuidbuurt 77 echter verdwenen en komt verder ook niet meer terug in de stukken. In het bestemmingsplan 'Buitengebied West', dat op www.ruimtelijkeplannen.nl is te vinden, staat op pagina 54-55 dat Zuidbuurt 77 een beeldbepalend pand is. Hier zijn ook de overige cultuurhistorisch waardevolle objecten en panden te vinden. Voor de beeldbepalende panden Zuidbuurt 38, 40 en 77 wordt de procedure voorbereid voor aanwijzing tot gemeentelijk monument. Dit vanwege de hoge cultuurhistorische en landschappelijke waarde van deze panden. Het amoveren van deze panden is volgens inspreker niet acceptabel en past niet in het beleid.

Reactie

In het Tracébesluit wordt uitgegaan van behoud van (de hoofdbebouwing) van Zuidbuurt 77. Wel dienen aan de oostzijde van de kavel een tweetal bijgebouwen te worden geamoveerd ten behoeve van de aanleg van de Blankenburgverbinding.

Ten aanzien van 4.1 merkt inspreker op dat als het gaat om behoud, wordt ingezet op behoud van 'landschappelijke eenheden', waarmee niet wordt aangegeven dat de cultuurhistorisch waarde Ten aanzien van 5.2.2 volle gebouwen zelf ook blijven behouden. Omdat het tunneltracé zeer dicht op met name de beeldbepalende boerderijen Zuidbuurt, 38, 40 en 77 is gepland en de aanleg gepaard gaat met trillingen, tijdelijke grondwateronttrekking en destabilisering van de ondergrond, zijn er bij inspreker grote zorgen ten aanzien van het behoud van de panden. Uit onderzoek is bekend dat de panden van monumentale waarde zijn, wat betekent dat ook het behoud van het interieur van groot belang is.

Inspreker stelt dat het van groot belang is er alles aan te (laten) doen om schade tot een minimum te beperken en de risico's op schade en/of het verdwijnen van monumentale waarden te elimineren. Inspreker wil daarmee 'Groningse toestanden' voorkomen.

Reactie

In het kader van de uitvoerbaarheid van het ontwerp heeft onderzoek plaatsgevonden naar de effecten van de aanleg (zoals trillingen en grondwateronttrekking) op de omgeving. Hierbij is ook het effect op de omgeving bepaald en zijn mitigerende maatregelen voorzien en ontwerpaanpassingen doorgevoerd. Deze maatregelen en aanpassingen zijn vertaald naar eisen in het contract.

Juist vanwege de gevoeligheid van de omgeving voor grondwaterstands daling en inklinking is in overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland gekozen om gebruik te maken van een waterdichte constructie voor de aanleg van de Aalkeettunnel. Zie verder ook het antwoord in paragraaf 2.12 'Grondwaterstandseffecten'.

Ten aanzien van 4.2 (Vormgevingsconcept) merkt inspreker op dat voor het gebied welstandscriteria van toepassing zijn. Dit stuk zou moeten voorzien in het ontbreken van gebiedscriteria van de huidige welstandsnota voor het tracé, in dit waardevolle en landschappelijk beschermde gebied van Midden-Delfland.

In zijn algemeenheid ligt de nadruk op de te maken kunstwerken en bouwkundige objecten, maar zijn de landschappelijke aspecten volgens inspreker te weinig in de welstandstoets opgenomen om integraal te kunnen beoordelen bij een Wabo-aanvraag. Alleen de bouw- en kunstwerken worden getoetst aan de nota. De nota heeft geen integraal toetskader voor de belangrijke aansluitende landschappelijke aspecten. Hierbij gaat het volgens inspreker om het benadrukken van de eigenheid van de verbinding van de A24 op het gedeelte van Midden-Delfland "Zuidbuurt" met zijn karakteristieke en waardevolle landschappelijke kwaliteit.

De continuïteit van de A24 als eigenheid, maar aansluitend op de stijl van de A20 en de A15 is inspreker duidelijk. Het traject doorsnijdt echter zeer verschillende landschappen met ook gevarieerde tunnel- c.q. tunnelbakoplossingen. Inspreker stelt dat nuanceringen in detail en kleur wellicht kunnen bijdragen aan het bovenliggende landschap.

Inspreker zou graag zien dat de bovengrondse dienstgebouwen in het karakter en vormgeving van het landschap (Zuidbuurt) passen en indien mogelijk opgaan in de

lengterichting van het slagenlandschap. Zo zouden clusters kunnen worden geformeerd van meerdere eenheden in verschillende afmetingen. De uitvoering van deze technische gebouwen zou eigentijds kunnen zijn, maar in vorm en materiaal aansluitend bij de historische bebouwing.

Wat betreft 5.2.1 Watersysteem (tweede kolom onder Zuidbuurtzone, laatste alinea) merkt inspreker op dat het, gelet op de hoge landschappelijke waarde, van belang is dat het slotenpatroon op een orthogonale wijze weer wordt aangesloten op het bestaande slotenpatroon.

Ten aanzien van 5.2.2 (Bepanting, eerste kolom onder Zuidbuurtzone, eerste alinea) constateert inspreker dat, in tegenstelling tot wat eerder is aangegeven, wordt gesteld dat de tunnelbuis wel degelijk ter hoogte van de zuidelijke tunnelmond 80 centimeter boven maaiveld te zien zal zijn. Bekend is dat het peilniveau van het landschap voortdurend inlinkt. Dit werkt volgens inspreker verstorend en is op nadelige wijze van invloed op de landschappelijke en cultuurhistorische waarde van het gebied. De beoogde landschappelijke inpassing vindt inspreker opmerkelijk.

In 5.3.3. (Zuidbuurtzone Visie) wordt aangegeven dat de inzet is het waardevolle historische landschapsbeeld volledig te behouden. Op de schets die hierbij is afgebeeld, is de huidige waardevolle situatie volgens inspreker onjuist ingetekend. Onder het kopje 'Visie' wordt aangegeven dat de bodemdaling minimaal zal zijn, waarmee de opbolling in het landschap minimaal is en blijft. Inspreker vraagt zich af of dat inderdaad ook het geval is.

Reactie

Het Vormgevings- en Inpassingsplan (VIP) gaat uit van terughoudende detaillering en kleurstelling, in afstemming met de landschappelijke omgeving. Nuancering in relatie tot het landschap speelt alleen een rol bij de weinige zichtbare elementen. Zo worden de borstweringen van de open bakken begroeid in aansluiting op de lokale omgeving (bijvoorbeeld met riet, bos of gras) en worden de bovengrondse delen van de dienstgebouwen op landelijke noordoever uitgevoerd in hout en op de industriële zuidoever in metaal.

De meeste bestaande bebouwing langs de Zuidbuurt is niet ingepast in de lengterichting van het slagenlandschap. Dit is daarom ook voor de dienstgebouwen niet als eis/wens opgenomen. De uitgangspunten met betrekking tot clusters, vorm en materiaal zijn in het VIP opgenomen.

Aangaande het slotenpatroon wordt in de tekst al verwezen naar behoud van het huidige beeld en wordt in tekeningen aangegeven hoe dit er uit zou moeten zien. De genoemde schets is een globale visieschets. Het gewenste resultaat is uitgewerkt in de plantekening op de pagina ernaast. De opbolling vindt plaats ten zuiden van het fietspad in het bosgebied en speelt derhalve geen belemmerende rol in de ervaring van het open polderlandschap. In deze boszone is een afweging gemaakt tussen hoogteligging van het bestaande maaiveld en voldoende gronddekking ten behoeve van bomen, met het zo verdekt mogelijk inpassen van de tunnel als uitgangspunt. De resulterende opbolling ligt nog aanmerkelijk lager dan die bij de bestaande boerderijen en schermt tevens het zicht op het open deel van de Blankenburgverbinding (richting kanteldijk) gezien vanaf het recreatieve fietspad.

Hoofdrapport MER

Ten aanzien van artikel 5 op pagina 30 merkt inspreker het volgende op. In het hoofddocument MER wordt op pagina's 13, 122 en 128 opgemerkt dat onder 'Cultuurhistorie' geen effect is op de ruimtelijke kwaliteit ten aanzien van 'Verandering kwaliteiten historisch-(steden)bouwkundige elementen en ensembles'. Dat wordt op pagina 120 verder in de tekst onder punt 13.3.1 verduidelijkt. Dat klopt volgens inspreker niet met de in Deel 1 Besluittekst opgenomen tabel 5, pagina 14, waarin helder is opgenomen dat Zuidbuurt 77 wordt gesloopt (geamoveerd). Inspreker stelt dat dit strijdig is met het beleid en zorgt voor een onacceptabele aantasting van de cultuurhistorische en landschappelijke waarde. Van dit type boerderij zijn er in Vlaardingen maar enkele te vinden. Vanwege de monumentale waarde en die uniciteit gaat inspreker niet akkoord met de sloop van de boerderij.

Reactie

Bij Zuidbuurt 77 wordt ervan uitgegaan dat alleen bedrijfsgebouwen worden geamoveerd. De boerderij (hoofdgebouw) blijft gehandhaafd.

Inspreker stelt dat uit bouwhistorisch onderzoek de grote monumentale waarde van de drie beeldbepalende boerderijen Zuidbuurt 38, 40 en 77 blijkt. Dit is bevestigd door de gemeentelijke monumentencommissie.

In de Erfgoednota 2010 staan de omschrijvingen van wat wordt verstaan onder een gemeentelijk monument en een beeldbepalend object/pand. Uitgangspunt is het behoud van monumenten en beeldbepalende panden in de conditie zoals die thans bestaat. Nader onderzoek bevestigt de monumentale waarde van de boerderijen en hun biotoop, wat leidt tot het advies de boerderijen op de lijst van gemeentelijke monumenten te plaatsen.

In het MER wordt, in tegenstelling tot het eerder in het kader van de Uitvoeringsovereenkomst opgestelde Deelrapport (pag. 55), niet gewezen op risico's op schade voor de direct naast het tracé gelegen beeldbepalende panden. Bij de aanpak en uitvoering blijkt volgens inspreker vaak dat de praktijk weerbarstig kan zijn en dat plannen gedurende het uitvoeringstraject moeten worden bijgesteld. Om te voorkomen dat omwonenden en eigenaren schade ondervinden aan hun panden en om bovendien de hoge cultuurhistorische waarde te borgen, is daarom naar mening van inspreker van groot belang dat:

- a) alle monumentale en beeldbepalende panden binnen een bepaalde zone langs het tracé vooraf worden geïnspecteerd en gedocumenteerd op hun bouwtechnische kwaliteit, stabiliteit en fundatie;
- b) op basis van de inspectie preventieve stabilisatie- en fundatiemaatregelen aan de betreffende beeldbepalende en monumentale panden worden uitgevoerd. Bovendien moeten methoden worden gekozen die zorgen voor een minimum aan trillingen. De historische gebouwen zijn erg gevoelig voor invloeden van welke aard dan ook. Het is voor inspreker van groot belang dat vooraf goede garanties worden afgegeven;
- c) wordt gezorgd voor voorzieningen die het water- en grondwaterpeil op het huidige niveau houden ter plaatse van alle gebouwen en met name de cultuurhistorisch waardevolle panden en objecten. Er dient hierbij volgens inspreker rekening te worden gehouden met het lek raken van de tunnelbuis tijdens de uitvoering, maar ook na oplevering. Ook dient vooraf te worden

- onderzocht wat de mogelijke gevolgen zijn voor de panden bij voorbelasting;
- d) tijdens de werkzaamheden monitoring van trillingen en schade plaatsvindt aan alle binnen de zone van twee kilometer zich bevindende beeldbepalende en monumentale panden;
 - e) in het geval van schade aan alle beeldbepalende en monumentale panden wordt gezorgd voor restauratie, herstel en dat sprake is van herbouwplicht conform de bestaande situatie;
 - f) ten aanzien van de landschappelijke inrichting de bestaande situatie van september 2015 wordt gedocumenteerd en bij aanpassing de landschappelijke inrichting wordt hersteld. Dat geldt wat inspreker betreft voor de aanleghoogte, de terreininrichting en de beplanting.

Reactie

Bovenstaande punten zijn voorzien, onderzocht en/of opgenomen als contracteis in de documenten voor de aannemer.

De minister hecht belang aan een goede monitoring. Dit is ook de reden dat Rijkswaterstaat in eigen beheer een onderzoek laat uitvoeren naar de bouwkundige staat van panden. De omvang van dit onderzoek wordt mede bepaald op basis van een risicoanalyse en is onder andere afhankelijk van bijvoorbeeld de gesteldheid van de bodem (veenweide of zand) en de wijze van uitvoering (boren of heien van funderingen).

Om te voorkomen dat sprake zal zijn van een onderschatting, wordt bij deze risicoanalyse wel uitgegaan van worst-case aannames. Op voorhand is echter niet aan te geven of het resultaat van deze analyse een zone van twee kilometer zal zijn. Op basis van vergelijkingen met andere projecten wordt wel opgemerkt dat een zone van twee kilometer aan de ruime kant is.

3.33 Zienswijze 33

Grondwaterproblematiek

Inspreker geeft in zijn zienswijze aan dat ontoereikend is onderzocht welke dynamiek het bouwen van de Aalkeettunnel teweeg brengt in het eeuwenoude en geconsolideerde landschap van de Aalkeetbinnenpolder en -buitenpolder, evenals wat de effecten daarvan zijn op de betreffende natuurlijke en bebouwde omgeving.

Inspreker stelt tevens dat onvoldoende helder is gemaakt wat de consequenties zijn van het inbrengen van een dergelijk lange, grote betonnen tunnelbak op het grondwater, de kwetsbare bodem en de afvoer van water tijdens en/of na de bouw. Gezien de complexe grondwaterproblematiek ter plaatse vraagt inspreker zich af of een geschikte bouwmethode wordt toegepast. Het is inspreker niet duidelijk waarom voor de huidige bouwmethode is gekozen. Liever zou inspreker zien dat wordt gekozen voor een bouwmethode die juist inspeelt op de aanwezigheid van veel water in de bodem en een kwetsbare bodem in een ongeroerd landschap.

Ook de keuze voor en noodzaak van een tunnel met kanteldijk onder het Scheur is inspreker niet helder. Wetenschappelijk onderzoek toont aan dat een kanteldijk qua wettelijk vereiste waterveiligheid bij de voorgestelde rivierkruising niet uitmaakt;

een sterke tunnel voegt zich immers als een sterke dijk. Inspreker vraagt zich af waarom, met deze wetenschap, een bouwmethode met minder vergaande gevolgen voor de kwetsbare omgeving niet de voorkeur verdient.

Reactie

Inspreker uit zijn zorgen over schade aan het landschap. De minister begrijpt deze zorgen van inspreker en heeft derhalve met de regionale overheden in het gebied gestreefd naar een zo goed mogelijk ingepaste weg. Zie voor meer informatie het antwoord in paragraaf 2.5 'Landschap'.

De invloed van de tunnelbak op het grondwatersysteem is nader beschreven in paragraaf 7.1 van de effectstudie water (bijlage G bij het Milieueffectrapport). Omdat de Aalkeettunnel parallel aan de stromingsrichting van het grondwater wordt aangelegd, hindert de tunnel de grondwaterstroming niet. Op het knooppunt A20 is dit wel het geval, maar zijn de berekende effecten beperkt. De afvoer van water is nader beschreven en toegelicht in paragraaf 7.2 van de Effectstudie Water.

De overwegingen die inspreker naar voren brengt zijn de reden geweest om voor de aanleg van de tunnel te kiezen voor het gebruik van een waterdichte constructie. Hierbij is het niet nodig een grootschalige bemaling op te zetten om de bouwkuip droog te houden. Zie verder ook het antwoord in paragraaf 2.12 'Grondwaterstandseffecten'.

Ten aanzien van de toepassing van de kanteldijk wordt verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.7 'Kanteldijk'.

Verkeersdruk

Inspreker stelt dat de verkeersdruk op de A20 bij Vlaardingen en Maassluis steeds heftiger wordt en bovendien na aanleg van de Blankenburgverbinding verder zal toenemen. Volgens velen treedt een verplaatsing op van de verkeersdruk tot ver op het onderliggend wegennet in het buitengebied, in de daar gelegen steden en het dorp Maasland. Inspreker is ontstemd over het feit dat dit punt consequent van tafel wordt geveegd. Liever zou inspreker zien dat de minister en partners aangeeft waar, ook bij mogelijk onvoldoende functioneren van de kwetsbare verkeersafwikkeling rondom de Blankenburgverbinding in de toekomst, kansen en aanvullende oplossingen in zijn gelegen.

Reactie

De verkeersdruk op de A20 bij Vlaardingen en Maassluis neemt inderdaad toe als gevolg van autonome ontwikkeling en ook door de aanleg van de Blankenburgverbinding. Om de toename van het verkeer op te vangen wordt de A20 tussen de Blankenburgverbinding en het knooppunt Kethelplein uitgebreid met een extra rijstrook per rijrichting. Tussen De Lier en de Blankenburgverbinding volstaat de bestaande situatie maar wordt het in 2030 op basis van het hoge groeiscenario wel drukker nadat de Blankenburgverbinding is gerealiseerd. In die situatie neemt de kans op verstoringen op de A20 toe. Op netwerkniveau wordt in de situatie met en zonder Blankenburgverbinding op het traject A20 tussen de Lier en Kethelplein wel voldaan aan de streefwaarde uit de Nota Mobiliteit van 1,5 keer de vrije reistijd (reistijdfactor).

Voor wat betreft het onderliggend wegennet is de verwachte verkeerstoename of -afname op een aantal locaties in beeld gebracht (zie ook het Effectrapport Verkeer, bijlage A behorende bij het Tracébesluit). Ten aanzien van te verwachten knelpunten op het onderliggend wegennet kan het volgende worden gemeld:

In het brede bestuurlijk overleg op 17 juli 2013 is over de netwerkeffecten van de Blankenburgverbinding het volgende afgesproken:

Een onderzoek naar effecten van de NWO op het netwerk wordt meegenomen in de planuitwerkingsfase. Als blijkt dat daadwerkelijk problemen ontstaan op het onderliggende wegennet door het project NWO heeft het Rijk daar naar de mening van de regionale partijen een verantwoordelijkheid in. Over de oplossing daarvan moeten vervolgens afspraken worden gemaakt in het BO MIRT.

Inmiddels heeft het genoemde effectonderzoek plaatsgevonden. Dat onderzoek laat zien dat de Blankenburgverbinding weliswaar effecten heeft op het onderliggende wegennet, maar dat deze niet van dien aard zijn dat kan worden gesteld dat eventuele capaciteitsproblemen door het project worden veroorzaakt.

In de bestuurlijke Afstemgroep (BAG) Blankenburgverbinding van 25 juni 2015 is over dit onderwerp gesproken. De minister heeft geconstateerd dat de door de regionale partijen geconstateerde aandachtspunten niet onder de reikwijdte van de planuitwerking van de Blankenburgverbinding vallen. De minister nodigt de regionale partijen uit om de zorg ten aanzien van netwerkeffecten als gevolg van de autonome ontwikkeling in te brengen in de kwartiermakersfase van het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid regio Rotterdam-Den Haag.

Ter voorbereiding hierop wordt door de regionale partijen op dit moment een verkeersstudie uitgevoerd naar de potentiële knelpunten op de A20 en de aansluitingen tussen knooppunt Westerlee en het Kethelplein. Hierbij wordt ook het vraagstuk van de omvang van het autoverkeer op de N468 (Maasland-Schipluiden-Delft) meegenomen, in relatie tot het gebruik van de aansluiting op de A20 bij Maassluis/Maasland.

Aanpak

Inspreker vraagt zich af of de gekozen aanpak voldoet aan de eisen van zorgvuldigheid, zoals neergelegd in de Crisis- en herstelwet. Recente ontwikkelingen omtrent de aanleg van de A4 geven hiertoe des te meer aanleiding.

Reactie

De Crisis- en herstel wet beoogt een economische impuls te geven aan de bouwsector. De Crisis- en herstelwet versnelt de bestuursrechtelijke procedures voor grote infrastructurele projecten. Daarnaast handhaaft de wet de waarborgen voor zorgvuldige besluitvorming. De in de Algemene wet bestuursrecht opgenomen bepalingen over zorgvuldig handelen van een bestuursorgaan en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur zijn onverminderd van kracht en zijn bij het opstellen van het Tracébesluit in acht genomen.

Ten aanzien van het door inspreker aangehaalde punt van zorgvuldigheid met verwijzing naar de ontwikkelingen omtrent de aanleg van de A4 Delft-Schiedam, geldt dat anders dan bij de A4 Delft-Schiedam, waar de aannemer heeft gekozen voor het gebruik van een waterremmende laag in de ondergrond, bij de aanleg van

de Blankenburgverbinding een oplossing wordt voorgeschreven waarbij wordt uitgegaan van een waterdichte constructie. Zie verder ook het antwoord in paragraaf 2.12 'Grondwaterstandseffecten'.

3.34 Zienswijze 34, TOTAL Nederland N.V.

Naar aanleiding van de terinzagelegging van het Ontwerp Tracébesluit Blankenburgverbinding en in verband met het brandstofverkooppunt van inspreker aan de zuidzijde van de Rijksweg A20 te Vlaardingen (genaamd 'de Aalkeet'), maakt inspreker – en voor zover nodig tevens de dochtervennootschap van inspreker Servauto Nederland B.V. – gebruik van de geboden mogelijkheid om een zienswijze naar voren te brengen.

Op 4 september 1996 is aan inspreker op basis van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken een vergunning (met kenmerk BB/NO963686) verleend inhoudende het hebben en houden van een motorbrandstoffenverkooppunt op verzorgingsplaats 'Aalkeet', nabij km 19.5, aan de zuidzijde van rijksweg A20 in gemeente Vlaardingen.

Op 9 november 2009 heeft inspreker, met het Rijksvastgoed- en Ontwikkelingsbedrijf, een akte van privaatrechtelijke huurovereenkomst (met kenmerk 107003525_80145.0007.001) gesloten voor het hebben, behouden, wijzigen en (doen) exploiteren van het benzinestation te Vlaardingen (verzorgingsplaats Aalkeet, km 19.400) voor de duur van ten minste 15 jaar. Kort en goed zou inspreker tot in elk geval 2024 de Aalkeet exploiteren, een brandstofverkooppunt dat in 2014 een doorzet circa 45 miljoen liter brandstof had en alwaar 13 mensen werkzaam zijn.

Door de voorgenomen aanleg van de Blankenburgverbinding is het noodzakelijk het bestaande motorbrandstoffenverkooppunt te amoveren. Zo wordt althans gesteld in het Ontwerp Tracébesluit omdat "de zuidelijke verzorgingsplaats – Aalkeet – door de nieuwe aansluiting van de BBV verkeerstechnisch niet meer is in te passen en wordt opgeheven". Elders wordt gesteld: "De Verzorgingsplaats Aalkeet ten zuiden van de A20 komt te vervallen, vanwege het ruimtebeslag van de A24 en het knooppunt A20-A24. Ook de op- en afritten van en naar deze verzorgingsplaatsen vervallen".

Inspreker vraagt de minister in het kader van het vereiste van een zorgvuldige besluitvorming en gelet op de betrokken belangen van inspreker, over de noodzaak van het amoveren volstrekt helder te zijn. Inspreker wijst er in dit licht op dat de minister onvoldoende heeft gemotiveerd waarom is gekozen voor de voorkeursvariant, waarin niet alleen het brandstofverkooppunt moet worden geamoveerd, maar in het gekozen scenario ook géén brandstofverkooppunt op een andere plek langs het tracé terugkomt.

Reactie

Het klopt dat de verzorgingsplaats de Aalkeet, en daarmee ook het benzineverkooppunt, niet kan blijven behouden door de aanleg van de aansluiting van de Blankenburgverbinding op de A20. Het knooppunt van de A24 met de A20 ligt zodanig dat de verzorgingsplaats in haar huidige vorm niet kan worden

gehandhaafd. Het is bovendien niet mogelijk de huidige verzorgingsplaats zo in te richten dat een veilige toe- en afrit naar de snelweg kan worden aangelegd.

Bij de keuze voor de voorkeursvariant hebben verschillende afwegingen een rol gespeeld. Indien de voorkeur was uitgegaan naar een andere variant, zoals de variant 'middendoor', da zouden de verzorgingsplaats en het benzineverkoopspunt eveneens niet kunnen worden behouden. De lengte van de weg zou, na de samenvoeging van het verkeer vanuit Maassluis (A20) en de tunnel (A24) tot aan het benzineverkoopspunt, in het geval van deze variant bijvoorbeeld te kort zijn om een uitvoegstrook te realiseren naar het benzineverkoopspunt. Ook blijkt langs het tracé geen alternatieve locatie beschikbaar te zijn om de verzorgingsplaats naartoe te verplaatsen.

Inspreker stelt dat voorts ten onrechte niet in aanmerking lijkt te zijn genomen dat onder meer vanwege de verkeersveiligheid, het besparen van tijdsverlies, en het voorkomen van onnodig gebruik van het onderliggend wegennet, om de 20 kilometer een brandstofverkoopspunt inclusief verzorgingsplaats aanwezig dient te zijn. Een en ander is volgens inspreker des te meer van belang nu, zoals de minister stelt, het hier "de hartslagader van de Rotterdamse haven" betreft. Inspreker vindt het dan ook onbegrijpelijk dat een belangrijke en veelgebruikte verzorgingsplaats als De Aalkeet niet (elders) terugkeert.

Reactie

In de Richtlijn verzorgingsplaatsen Rijkswaterstaat staat inderdaad dat om de 20 kilometer een verzorgingsplaats met een benzinstation beschikbaar moet zijn. Beroepsverkeer wordt hierdoor in de gelegenheid gesteld om de Rij- en rusttijdenwet in acht te nemen. Het betreft echter een richtlijn en Rijkswaterstaat kan daar gemotiveerd van afwijken.

Om een goede afweging te kunnen maken is een onderzoek uitgevoerd naar mogelijke locaties om de verzorgingsplaats naartoe te verplaatsen. Door Royal Haskoning DHV is onderzoek gedaan naar het verplaatsen van de verzorgingsplaatsen (zowel Aalkeet als Rijskade), binnen en buiten de projectscope. Conclusie van dit onderzoek is dat zowel binnen als buiten de scope geen alternatieve locatie beschikbaar is voor de verzorgingsplaats Aalkeet. De verzorgingsplaats Rijskade kan worden behouden.

De afgelopen jaren is het groot vrachtverkeer toegenomen in de metropoolregio. De drukte van vrachtwagenparkeren speelt niet alleen op de verzorgingsplaatsen van Rijkswaterstaat, maar ook bij diverse gemeenten in de regio. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) zet daarom een regionale aanpak op om problemen rondom vrachtwagenparkeren aan te pakken. Uitgangspunten van deze aanpak zijn de gezamenlijke regulering en handhaving, regionale communicatie en een inventarisatie van de huidige problematiek en de behoefte aan vrachtwagenparkeren. In 2016 wordt een pilot gestart in tien gemeenten waar sprake is van overlast. Samen met deze gemeenten wordt de pilot nu verder uitgewerkt. Voor het realiseren van een regionale aanpak wordt samengewerkt met het Havenbedrijf, Rijkswaterstaat, TLN, EVO en de provincie Zuid-Holland.

Volgens inspreker is onvoldoende onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om in de gewijzigde situatie het brandstofverkoopspunt te exploiteren. Een vervangende

locatie leek weliswaar in maart 2014 niet beschikbaar, aldus Royal Haskoning DHV, maar inmiddels is het bijna 2016. Recent is bijvoorbeeld bekend geworden dat er een nieuwe locatie langs de A28 beschikbaar komt.

Reactie

De Benzinewet verplicht niet tot het aanbieden van een vervangende locatie, maar bepaalt wel dat in geval van een reconstructie een vervangende locatie kan worden gerealiseerd, mits deze zo dicht mogelijk bij de te vervangen locatie wordt aangelegd. Een vervangende locatie op de A28 is daarom niet aan de orde.

De minister realiseert zich dat parkeerdruk in de regio groot is. Dit is ook de reden dat Rijkswaterstaat, samen met de MRDH, een onderzoek laat doen naar de knelpunten in de regio. Dit moet leiden tot een bestuurlijke visie inclusief maatregelenpakket voor de gehele metropoolregio.

Inspreker stelt dat onverkorte toepassing van het Ontwerp Tracébesluit onevenredig belastend is voor inspreker en dat is nagelaten (voldoende) te motiveren waarom het belang van inspreker zou moeten wijken voor het door u gestelde belang. Ook stelt inspreker dat de door de minister te maken belangenafweging in strijd is met artikel 3:4, tweede lid van de Algemene wet bestuursrecht, wanneer de betrokken belangen zodanig onevenwichtig zijn afgewogen, dat de minister niet in redelijkheid tot een besluit heeft kunnen komen.

Reactie

Bij het nemen van een Tracébesluit neemt de minister alle belangen mee. In bepaalde gevallen zal die belangenafweging kunnen leiden tot keuzes die niet voor iedereen positief uitvallen. De minister is van mening dat in dit geval met het toepassen van de regeling omtrent nadeelcompensatie het belang van inspreker niet dusdanig wordt geschaad dat zij niet tot dit Tracébesluit heeft kunnen komen.

Inspreker verzoekt de minister af te zien van het voorgenomen besluit of deze te herzien. Desgewenst is inspreker bereid haar standpunt nader (mondeling) toe te lichten.

Reactie

Uw standpunt is de minister helder. Een nadere mondelinge toelichting is dan ook niet nodig.

3.35

Zienswijze 35

De zienswijze van inspreker is identiek aan de zienswijze van Natuurmonumenten. Voor het antwoord wordt derhalve verwezen naar de beantwoording in hoofdstuk 4 Campagne Natuurmonumenten.

Inspreker merkt aanvullend op dat zij persoonlijk lid is van het IVN, Instituut van Natuureducatie en Duurzaamheid, en het haar, mede uit dien hoofde, namelijk het gedachtengoed dat hiermee gepaard gaat, buitengewoon aan het hart gaat als er wéér een natuurgebied wordt opgeofferd ten behoeve van autoverkeer en snelwegen.

Reactie

Bij de totstandkoming van het Tracébesluit heeft een zorgvuldige belangenafweging plaatsgevonden, ook in relatie tot natuur. Zie verder het antwoord in paragraaf 2.4 'Natuurwaarden'.

3.36**Zienswijze 36**

Volgens inspreker brengt de aansluiting bij Rozenburg nog meer geluidsoverlast, extra luchtvervuiling en gevaar voor de bewoners bij calamiteiten met zich mee. Inspreker ondervindt als gevolg van de plannen schadelijke gevolgen, zoals extra luchtvervuiling door de toename van het vrachtverkeer en de hoogte van de fly-over, waardoor de vervuiling en fijnstof over Rozenburg kan uitwaaien, naast alle vervuiling van de industrie. Inspreker stelt dat het nu al moeilijk is Rozenburg te verlaten als er een explosie plaatsvindt en er gevaarlijke stoffen vrijkomen. Inspreker verzoekt om nader onderzoek van dit probleem, daar zij zich zeer onveilig zal voelen als de plannen worden doorgezet. Dit omdat inspreker niet het idee heeft gekregen dat de veiligheid van de Rozenburgers enige prioriteit heeft in de plannen. Inspreker vindt het jammer dat weer zoveel miljarden worden weggegooid. Dit maal voor een tunnel waarbij volgens inspreker al vaststaat dat er weinig gebruik van zal worden gemaakt vanwege tolheffing en de slechte doorstroming op het verdere traject.

Reactie

Op het adres van inspreker blijft de geluidbelasting van de A15 en de nieuwe Blankenburgverbinding beperkt tot maximaal 49 dB. Ondanks een verkeerstoename wordt een toename van de geluidbelasting teniet gedaan door de realisatie van geluidschermen op de verbindingsbogen in het knooppunt en de aanleg van het stillere asfalttype tweelaags Zeer Open Asfaltbeton (ZOAB).

Een van de pijlers van de nieuwe geluidwetgeving voor rijkswegen van juli 2012 is het voorkomen van ongecontroleerde groei van geluid. Deze wetwijziging heeft als groot voordeel dat de ontwikkeling van de geluidbelasting jaarlijks wordt bijgehouden en dat bij overschrijding van de geluidproductieplafonds (GPP's) wordt bekeken of maatregelen noodzakelijk en/of (nog) doelmatig zijn. Op deze manier wordt naar de omgeving, waaronder ook naar inspreker, een extra garantie ingebouwd. Voor de vastgestelde geluidniveaus, het jaarlijkse verslag en meer informatie hierover wijzen wij u graag naar onze website <http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/geluidwetgeving.aspx>

Voor wat betreft de luchtkwaliteit is in de periode 1992-2011 sprake van een dalende trend in de uitstoot van stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Deze trend zal naar verwachting doorzetten als gevolg van steeds meer vervanging van oudere voertuigen door nieuwe. Tevens worden bij industrie en huishoudens ook nog verbeteringen verwacht. Uit de berekeningen behorende bij het Milieueffectrapport (MER) blijkt ook dat in 2030 nergens grenswaarden worden overschreden. Bij deze berekeningen is rekening gehouden met vrachtverkeer. Voor de hoogteligging van de weg is uitgegaan van een ligging op maaiveld. Dit is een worst case benadering: emissie op hoogte leidt tot een grotere verspreiding van de uitgestoten stoffen.

Langs de A15 en de nieuwe weg is sprake van NO₂ concentraties van 20-25 microgram per kubieke meter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$), terwijl de grenswaarde bij 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ligt. De concentraties liggen hier dus ruim onder. Voor PM10 zijn de concentraties vergelijkbaar; ook nu bedraagt de grenswaarde 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Tot slot de concentraties PM2,5. Hiervoor geldt een grenswaarde van 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. De berekende concentraties bedragen 12-13 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Tot slot is het project ook opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar paragraaf 2.10 'Luchtkwaliteit / NSL'.

Ten aanzien van het aspect veiligheid kan worden opgemerkt dat dit bij de keuze en inpassing van de Blankenburgverbinding, anders dan wat inspreker stelt, een belangrijke doelstelling is geweest. In het geval van een evacuatie is er nu maar één vluchtroute beschikbaar. Een route die, zoals inspreker ook al aangeeft, zwaar is belast. Met de komst van een Blankenburgverbinding is geen sprake van een afname van de vluchtroutes, maar komt er een nieuwe, extra vluchtroute bij. Bovendien neemt de verkeersdruk op de andere vluchtroute (A15) af omdat het verkeer beter kan worden gespreid. Ook dit komt de veiligheid ten goede.

Inspreker heeft gelijk dat een deel van het verkeer in de situatie met tol kiest voor de bestaande verbindingen. We noemen dit effect de vraaguitval. Zie verder ook het antwoord in paragraaf 2.2 'Tol'.

3.37 Zienswijze 37

Insprekers zijn van mening dat conclusies en ontwerpen zijn gebaseerd op onderzoeken van voor de crisis in 2008. Ook zijn in eerdere fases van het ontwerpproces mogelijkheden en voordelen van een variant zonder kanteldijk niet meegenomen, terwijl een wetenschappelijk rapport dat aangaf dat dit technisch haalbaar was toen al wel bekend was bij Rijkswaterstaat. Hierdoor zijn een aantal goede oplossingen volgens inspreker onterecht als onhaalbaar aangemerkt en afgewezen. Hiermee is het huidige ontwerp misschien wel de snelste, maar niet de beste en dus de juiste, aldus inspreker.

Volgens insprekers krijgen door de verdeeldheid in de politiek en het onbegrijpelijke politieke spel de werkelijke belangen van direct gedupeerden geen stem en aandacht bij de minister. Door het uitsluiten en technisch onmogelijk maken van open afritten ter hoogte van de Maassluisdijk wordt de bewoners rondom de Marathonweg (en volgende generaties) de structurele oplossing voor het aanzienlijk terugdringen van de huidige gezondheidsrisico's ontnomen.

Insprekers wonen in Vlaardingen langs de Marathonweg. Deze weg is nu de aan- en afvoerweg van een groot industriegebied aan de Nieuwe Waterweg en snijdt als een mes door Vlaardingen. Het is nu al één van de meest drukke en vervuilende wegen van de het land en al vele jaren willen de bewoners van Vlaardingen dat hier iets aan wordt gedaan.

Het is voor insprekers dan ook niet te begrijpen dat het kennelijk onvermijdelijke aanleggen van de derde snelweg rond Vlaardingen niet wordt benut om de aan- en afvoerweg van grote en nu weer sterk groeiende industriegebieden langs de Nieuwe

Waterweg te verleggen naar deze weg. Hiermee zou eindelijk de aangetoonde, zeer ongezonde milieubelasting voor de huidige en toekomstige bewoners van Vlaardingen van de Marathonweg kunnen worden weggenomen.

Insprekers verzoeken de minister varianten zonder kanteldijk in het aanbestedingsproces mee te nemen omdat dit de inpassing verbetert en bovendien de realisatie van op- en afritten technisch makkelijker maakt. Daarnaast vragen insprekers dat de aanbesteders wordt gevraagd het ontwerp zo te maken het tracé kan meegroeien met de tijd en dat toekomstige ontsluitingen ter hoogte van de Maassluisdijk mogelijk blijven, mocht dat in de komende decennia door welke verandering dan ook toch noodzakelijk en haalbaar blijken.

Reactie

Ten aanzien van nut en noodzaak en het gebruik van de verkeercijfers wordt inspreker verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.1 'Nut en noodzaak'.

Ten aanzien van de kanteldijk wordt verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.6. Gezien de technische beperkingen kan de minister het voorstel van inspreker om varianten zonder kanteldijk in het aanbestedingsproces mee te nemen niet honoreren.

Voor wat betreft de extra aansluiting op de Blankenburgverbinding (de 'Oortjes') geldt een grotere ruimtelijke impact en ook meer zichtbaarheid van de weg in haar omgeving en daarmee een grotere aantasting van onder meer de natuur in de Rietputten. Ook brengt de aansluiting extra kosten met zich mee die niet door het Rijk zullen worden gedragen.

Ten aanzien van de problemen inzake de leefbaarheid rondom de Marathonweg geldt dat deze door de regio worden erkend. Hiervoor zijn in het regionale Kwaliteitsprogramma dan ook maatregelen uitgewerkt. De verkeersdoorstroom wordt verbeterd en op een aantal punten wordt de oversteekbaarheid aangepast. Het betreft hier de kruising Marathonweg Westlandseweg A20, het kruispunt Floris de Vijfdelaan en het kruispunt Marnixlaan. Ook wordt stil asfalt op de Marathonweg aangelegd als geluidsbeperkende maatregel. Voor meer informatie wordt inspreker verwezen naar bijlage 5 van het Kwaliteitsprogramma.

3.38 Zienswijze 38, gemeente Maassluis, College van Burgemeesters en Wethouders

Inspreker is in beginsel tegen de aanleg van de Blankenburgverbinding. Aangezien inspreker zich realiseert dat de Blankenburgverbinding er toch zal komen, heeft inspreker zich in nauwe samenwerking met de betrokken bestuursorganen actief ingezet voor een zo goed mogelijke inpassing van de Blankenburgverbinding in het polderlandschap.

Verkeersgroei onderliggend wegennet

Inspreker uit haar zorg over de te verwachten verkeersgroei op de N468 en de A20 ter hoogte van Maassluis en de te verwachten toename van geluidsoverlast in het gebied naast de A20. Uit het verkeersonderzoek dat in het kader van het project is uitgevoerd, blijkt dat de Blankenburgverbinding effecten heeft op het onderliggend

wegennet. Daarbij is het volgens inspreker lastig dat met het verkeersmodel van Rijkswaterstaat niet goed wordt voorspeld of zich daadwerkelijk capaciteitsproblemen op het onderliggend wegennet en op de kruisingen en rotondes bij de aansluitingen voordoen.

Ter voorbereiding op het MIRT-onderzoek wordt op dit moment door de regionale partijen een verkeersstudie uitgevoerd naar de potentiële knelpunten op de A20 en de aansluitingen tussen knooppunt Westerlee en het Kethelplein. Hierbij wordt ook het vraagstuk van de omvang van het autoverkeer op de N468 (Maasland-Schipluiden-Delft) meegenomen, in relatie tot het gebruik van de aansluiting op de A20 bij Maassluis/Maasland. Zowel de gemeenten Midden-Delfland, Westland, Vlaardingen en Maassluis als de provincie Zuid-Holland, de MRDH en Rijkswaterstaat participeren in die studie.

Naast effecten op het onderliggend wegennet uit inspreker ook grote zorgen over de bottleneck die de Boonervlietbrug vormt in de A20 en de daaraan gerelateerde doorstromings- en verkeersveiligheidsproblemen. Hoewel deze bottleneck buiten de scope van het project Blankenburgverbinding is gebleven, maakt de toename van verkeer op de A20 dat de problemen van deze bottleneck in de toekomst sterk zullen toenemen. Wat inspreker betreft verdient het daarom aanbeveling om binnen het besluit over de Blankenburgverbinding deze bottleneck expliciet te benoemen als aandachtspunt voor de toekomst.

Tenslotte leeft bij inspreker de vrees dat met de realisatie van de Blankenburgverbinding de langzaamverkeersverbinding niet langer wordt geborgd. Inspreker vraagt zich af of de minister bereid is een langzaamverkeersverbinding te betrekken bij het besluit.

Reactie

Ten aanzien van uw zorg omtrent de effecten op het onderliggende wegennet en in het bijzonder de Boonervlietbrug blijkt uit de verkeersberekeningen dat de situatie met of zonder Blankenburgverbinding nagenoeg gelijk is, waardoor er voor de door inspreker geconstateerde knelpunten geen relatie is te leggen met de Blankenburgverbinding. Hierdoor valt het door u geconstateerde aandachtspunt niet onder de reikwijdte van de planuitwerking van de Blankenburgverbinding. Geadviseerd wordt de zorgen die inspreker heeft ten aanzien van de Boonervlietbrug als gevolg van de autonome ontwikkeling in te brengen in de kwartiermakersfase van het MIRT-onderzoek Bereikbaarheid regio Rotterdam-Den Haag. Deze kwartiermakersfase is onlangs gestart.

De minister begrijpt de zorgen van inspreker over het voortbestaan van het veer Maassluis-Rozenburg (die de huidige langzaam verkeersverbinding vormt) met de komst van de Blankenburgverbinding. De provincie Zuid-Holland verzorgt via een overeenkomst met Connexxion Water het vervoer op de oeververbinding Maassluis-Rozenburg. De overeenkomst verloopt op 1 januari 2018. Over de toekomst van de veerverbinding vanaf 2018 worden gesprekken gevoerd tussen de provincie en onder andere de gemeenten Rotterdam en uw gemeente. Inspreker wordt verder verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.9 'Fietsverbinding'.

Geluidseffecten

Inspreker stelt dat tijdens gesprekken en schrijven met onder andere Rijkswaterstaat wordt beweerd dat het leefklimaat binnen de gemeente Maassluis niet zal verslechteren ten aanzien van het aspect geluid. Met klem wil inspreker benadrukken dat de akoestische situatie wel degelijk in negatieve zin verandert.

Deze fout is volgens inspreker ook in de Effectstudie Natuur geslopen. Door Witteveen+Bos wordt aangegeven, in reactie op de opmerkingen ten aanzien van het Ontwerp Tracébesluit, dat door wegaanpassingen in combinatie met gewijzigde maatgevende verkeersintensiteiten de geluidsproductie toeneemt. Dit is namelijk het geval bij toenemende verkeersintensiteiten, wat wordt bevestigd in het verkeersonderzoek. Dit aspect wil inspreker dan ook duidelijk benoemd zien in het akoestisch rapport. Inspreker wijst de minister er op dat in het akoestisch rapport wordt gesteld dat "ter hoogte van Maassluis net iets minder verkeer gaat rijden dankzij de Blankenburgverbinding", terwijl in de Effectstudie Verkeer juist wordt gesteld dat een toename van verkeersdrukke ontstaat door deze verbinding. Deze fout moet naar de mening van inspreker worden hersteld.

Reactie

Van een fout in de effectstudies is geen sprake. Op de A20 is sprake van een verkeerstoename, als gevolg waarvan ook een toename van de geluidbelasting zou zijn te verwachten. In het geval van de A20 ten westen van de Blankenburgverbinding geldt echter dat de bestaande geluidproductieplafonds (GPP's) niet worden overschreden. Dit is deels het effect van de aanleg van stiller asfalt (tweelaags Zeer Open Asfaltbeton, of ZOAB) tot aan km. 18.2 (noordbaan) en km. 18.3 (zuidbaan). Voor het grootste deel is dit echter het gevolg van de snelheidsverlaging van 130 km/uur naar 100 km/uur tot aan de Boonervliet (km. 17.5).

Waterhuishouding

Voor het voorbelasten van de kanteldijk zijn de gevolgen voor het biotoop van de Rietputten volgens inspreker onvoldoende in kaart gebracht. Verder zal de aannemer, om de ondertunneling van de spoorbaan te kunnen realiseren, het nu drassige terrein geschikt moeten maken voor zwaar materieel. Inspreker wijst er op dat beide aspecten aanzienlijke gevolgen voor de waterhuishouding inhouden, maar ook voor de biotoop van de Rietputten.

Reactie

Binnen de grenzen van het Tracébesluit is rekening gehouden met deze activiteiten. De uiteindelijke werkwijze van de aannemer is nu nog niet bekend. Wel worden aan de aannemer eisen meegegeven om hinder en overlast tot een minimum te beperken, ook ten aanzien van de waterhuishouding. Ten aanzien van de Rietputten heeft de aannemer een zorgplicht om tijdelijke effecten zoveel mogelijk te beperken.

Luchtkwaliteit

De Handreiking Rekenen Luchtkwaliteit heeft het over het eerste jaar van ingebruikstelling. Doordat Rijkswaterstaat zich hier volgens inspreker niet aan houdt, is sprake van een fout in de procedure. Temeer door het feit dat met de tegenvallers in de achtergrondconcentraties het niet is uitgesloten dat in 2020/2022 niet overal in het studiegebied aan de grenswaarden voor NO₂ wordt voldaan.

Tevens wordt volgens inspreker onvoldoende rekeningen gehouden met de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) voor het Natura 2000-gebied in Hoek van Holland in relatie tot de Hoekse Lijn. Dit moet wat inspreker betreft in kaart wordt gebracht voordat verder kan worden gegaan met de procedure.

Reactie

Voor luchtkwaliteit geldt dat niet hoeft te worden gerekend, omdat door het opnemen van het project in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is gegarandeerd dat overal tijdig aan de normen wordt voldaan. Voorwaarde is dat het project niet strijdig is met het NSL. Dat dit niet het geval is, is met het Milieueffectrapport aangetoond. Uitzondering is fijnstof PM_{2,5}, omdat PM_{2,5} ten tijde van het Ontwerp Tracébesluit nog niet in de monitoringstool van het NSL zat. Conform onze handreiking rekenen we in die situatie voor het eerste jaar na openstelling. Omdat openstelling staat gepland in 2022, wordt dus gerekend met 2023. Het argument van inspreker dat mogelijkwijs een fout zou worden gemaakt in de procedure is daarmee niet aan de orde.

De toekomstige achtergrondconcentraties worden gebaseerd op meetgegevens van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en DCMR Milieudienst Rijnmond, gecombineerd met de op enig moment te verwachten samenstelling van het wagenpark. Deze achtergrondconcentraties worden jaarlijks bijgesteld, waardoor steeds de best beschikbare data wordt gebruikt.

De Blankenburgverbinding is een prioritair project volgens de PAS. In de PAS is ontwikkelruimte gecreëerd voor verschillende projecten, waaronder de Blankenburgverbinding. In de PAS wordt al rekening gehouden met cumulatie.

Natuur

De maatregelen die worden voorgesteld om de vleermuisroute langs de Botlekweg, waar deze boven de tunnel komt te liggen, in stand te houden kunnen volgens inspreker op gespannen voet komen te staan met de geplande inrichting. Wel is nu sprake van bomenrijen of struweel. Het is inspreker onduidelijk wat daarmee wordt bedoeld en inspreker zou graag zien dat dit wordt verduidelijkt. Als dit struweel te laag wordt uitgevoerd zal de vleermuisroute volgens inspreker bovendien toch geen stand houden. Vanaf een hoogte van 2 tot 2,5 meter zou het wel werken (bosplantsoen). Inspreker wil de variant dan ook graag concreet benoemd zien. Struweel is naar mening van inspreker onvoldoende compensatie voor de vleermuizen. Veel hangt hierbij ook of van het verlichtingsplan.

Inspreker stelt dat bij Rondom West wordt aangegeven dat er voldoende groen in de omgeving aanwezig is voor vleermuizen. Dit groen is volgens inspreker echter maar heel fragiel en zal in de toekomst onvoldoende compensatie geven vanwege ontwikkelingen binnen dit gebied. Ook hier geldt dat voldoende gewinningstijd voor de leefomgeving moet worden ingebouwd. Volgens inspreker is dit alles nu onvoldoende onderbouwd en te vrijblijvend, waardoor aanpassing nodig is.

Daarnaast is geen tijdsplanning opgenomen en ook de overgang van bomen (windluwe omstandigheden) is volgens inspreker vaag. Dit is onvoldoende in kaart gebracht en dient te worden verduidelijkt.

Met betrekking tot het huismussencompensatieplan blijkt dat niet is aangegeven hoe de realisatie van de compenserende maatregelen zich gaat verhouden tot de broedperiode van de huismussen. Er wordt aangegeven dat er mondelinge afspraken zijn met burgers en werkgroepen. Dit is naar mening van inspreker te vrijblijvend. Rijkswaterstaat dient een concreet compensatieplan te hebben om tijdig en adequaat de effecten te beperken.

Inspreker merkt op dat in de Effectstudie Natuur wordt voorgesteld 5,9 hectare weidevogelgebied te compenseren in 'Het Oude Land van Strijen'. Inspreker vindt dat de compensatie in of zo dichtbij mogelijk plaats moet vinden. Zowel aan de noord- als de zuidzijde van de A20 bestaan mogelijkheden die nader onderzoek verdienen. Inspreker verzoekt om aanpassing van de locatie.

De in de Literatuurlijst genoemde naslagwerken zijn volgens inspreker ontoereikend. De website waarneming.nl is niet gevraagd om een uitdraai van soorten dan wel geraadpleegd als bron. Hierdoor is naar mening van inspreker onvoldoende inzichtelijk gemaakt welke beschermde diersoorten aanwezig zijn binnen het gebied. Waarneming.nl is een internetmedium waar door experts de waarnemingen worden beoordeeld. Tevens ontbreekt de Havenscan en de Broedvogelmonitor van het Havenbedrijf Rotterdam. Hierdoor zijn de gedane aannames volgens inspreker onjuist, aangezien enkele belangrijke soorten ontbreken in het natuuronderzoek, zoals de kleine mantelmeeuw, lepelaars en zwartkopmeeuwen. Bijzondere broedgevallen zoals van de wielewaal, de bruine kiekendief en meer dan 100 kluten zijn ook niet opgenomen. Opvallend is volgens inspreker ook dat "slechts" 4 bijenorchissen zijn gevonden ter plaatse van de aansluiting op de A15, terwijl het daar volgens inspreker helemaal vol staat met deze soort. In relatie daartoe zou de mitigerende maatregelen "verplaatsen" volgens inspreker alsnog moeten worden uitgewerkt.

De uitbreiding bij de opslagruimte nabij het Oeverbos vraagt wat inspreker betreft tot slot om een onderzoek in het kader van de Flora- en fauna wetgeving. Ook de inventarisatie "bos en compensatie" dient te worden gerealiseerd. Dit onderzoek is nu slechts beschreven en niet uitgevoerd. Hiermee zijn de effecten volgens inspreker onvoldoende in kaart gebracht.

Reactie

Inspreker wijst er op dat geen minimale hoogte voor het vervangende struweel langs de Botlekweg is opgenomen. In de besluittekst en Toelichting is opgenomen aan welke minimale hoogte het vervangend struweel moet voldoen om een goede werking te garanderen. De afstand van het te vervangen struweel tot aan de 'opening' van de tunnel vanaf waar licht zou kunnen uittreden is circa 70 meter, inclusief het dienstgebouw dat op deze opening staat. Deze afstand is zodanig groot dat geen lichtverstoring van de A24 op dit vervangend struweel zal optreden. Bovendien staat hier een dienstgebouw tussen (dichtbij de lichtbron) en is het struweel 2 tot 2,5 meter. Lichtverstoring ter plaatse van het vervangende struweel is daarmee uitgesloten.

Er zijn langs het zuidelijke deel van de A20, aan de zijden van Rondom West en in het noordelijke deel van Westwijk ruim voldoende bestaande, volgroeide en voldoende aaneengesloten begroeiingen aanwezig die ook aanwezig blijven. Deze bieden ruim voldoende potentie om het beperkte verlies aan foerageergelegenheid

langs de rij hoge bomen langs de afrit naar de Marathonweg op te vangen. Bij het verwijderen van de rij bomen langs de afrit zal de reeds aanwezige begroeiing aan de zuidzijde van de afrit (langs Rondom West) de windluwe functie overnemen. Hiervoor is geen gewenningstijd nodig. Wel zal in het contract met de aannemer een voorwaarde worden opgenomen over de periode waarin deze bomen niet mogen worden gekapt. Het kappen van de bomen dient buiten de actieve periode van vleermuizen plaats te vinden. Die loopt globaal van december tot en met februari, maar kan eerder beginnen en later eindigen afhankelijk van de weersomstandigheden.

De compensatie van huismussennesten wordt al uitgevoerd. Ter voorbereiding op deze werkzaamheden is in het kader van het project een compensatieplan opgesteld. Tijdens het opstellen van dit compensatieplan is al afstemming met omwonenden gezocht en hebben locatiebezoeken plaatsgevonden om na te gaan in welke mate de benodigde elementen van het leefgebied van de huismus aanwezig zijn in en rondom de bezochte woning (inclusief tuin en/of erf). Dit is conform de Soortenstandaard van RVO. Er zijn hierbij meer geschikte locaties gevonden dan noodzakelijk. In totaal worden 93 compensatienesten geplaatst, verspreid over 13 locaties in Rozenburg (32 compensatienesten) en 12 locaties in de Zuidbuurt (61 compensatienesten). Daarnaast zijn met de hulp van de Groenploeg Rozenburg nog extra nesten geplaatst daar waar mensen enthousiast waren over dit initiatief. In totaal worden 115 nesten geplaatst.

Voor de compensatie van het weidevogelgebied is inderdaad het 'Oude Land van Strijen' gekozen. Hier is reeds 18 hectare grond in het bezit van het Rijk. In de directe omgeving van de Blankenburgverbinding zijn helaas onvoldoende locaties aanwezig om nieuwe weidevogelgebieden te creëren. Mocht het echter zo zijn dat tijdig nieuwe locaties worden gevonden, dan is deze mogelijkheid in het Tracébesluit opgehouden.

Waarneming.nl is inderdaad een goede bron voor waarnemingen van soorten, maar niet de enige. Zo is voor de Blankenburgverbinding gebruik gemaakt van bronnen die dezelfde informatie leveren, zoals de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) en is aanvullende informatie van andere openbare bronnen gebruikt. In het natuuronderzoek voor het Tracébesluit zijn nu ook de Havenscan en de Broedvogelmonitor van het Havenbedrijf Rotterdam betrokken. De resultaten hiervan zijn opgenomen in de natuurtoets, de Passende Beoordeling en de toelichting van het Tracébesluit.

Dank u voor de melding dat er in de bocht van de A15 inmiddels meer bijenorchissen aanwezig zijn dan in 2014 tijdens veldonderzoek is vastgesteld. Het is bekend dat de bijenorchis zich de afgelopen jaren uitbreidt binnen het stedelijk gebied van Rotterdam. Voor de effecten op deze soort wordt een ontheffing van artikel 8 Flora- en faunawet aangevraagd, waarin wordt opgenomen dat alle te vernietigen bijenorchissen onder begeleiding van een plantenskundige worden verplaatst. Dit is onafhankelijk van het aantal planten.

Bovenwettelijke maatregelen

In het natuuronderzoek en het akoestisch onderzoek wordt geconstateerd dat de geluidbelasting in de Zuidbuurt van Maassluis met 5 dB kan toenemen. Er worden hier echter geen geluidsreducerende maatregelen genomen. Maatregelen in de

tussenliggende ruimte zijn vanuit de open landschapsvisie niet wenselijk. De geluidbelasting in de Zuidbuurt kan daarentegen volgens inspreker ook worden verminderd door middel van het plaatsen van geluidschermen langs de A20. Uit eerder overleg met de Metropoolregio d.d. 2 juli 2015 wordt naar aanleiding van de opmerking van inspreker dat de gehanteerde cijfers in de rapportage Saldo 0 en de toelichting van Rijkswaterstaat in het breed RBO niet met elkaar sporen nog nader uitgezocht. Om deze reden heeft inspreker verzocht alsnog bovenwettelijke maatregelen te treffen ter hoogte van Maassluis als compensatie voor de toename van geluidsproductie.

Reactie

Bovenwettelijke maatregelen vallen buiten het kader van het (Ontwerp) Tracebesluit en maken onderdeel uit van de studie naar saldo 0 die door de regio is getrokken. Rijkswaterstaat is hierin geen partij. In het breed RBO is inderdaad melding gedaan van het feit dat de gehanteerde cijfers in het kader van saldo 0 niet overeenstemmen met de presentatie van Rijkswaterstaat en dat MRDH hier naar zal laten kijken. Voor meer informatie hieromtrent verwijst ik u dan ook naar de MRDH.

Kanteldijk

Tenslotte is door experts gedurende het ontwerpproces geopperd dat een eventueel verstevigde tunnelbuis voldoende veilig is en de aanleg van een kanteldijk niet noodzakelijk is. Het niet realiseren van een kanteldijk biedt volgens inspreker grote voordelen voor de inpassing van de Blankenburgverbinding. Daarmee wordt namelijk voorkomen dat de weg in het open landschap van de Rietputten over een heuvel circa 5 meter boven maaiveld komt te liggen. Inspreker vraagt de minister of zij bereid is hierover na te denken.

Reactie

Inspreker merkt terecht op dat nadere onderzoeken hebben uitgewezen dat in de eindsituatie een kanteldijk niet noodzakelijk blijkt. In de beoogde uitvoering en fasering is een tijdelijke kanteldijk echter noodzakelijk. Als gevolg van deze tijdelijke oplossing is al sprake van aantasting van de natuurwaarden. Deze natuurwaarden worden voor aanvang van de realisatie elders gecompenseerd. In de eindsituatie kan de tijdelijke kanteldijk weliswaar worden afgegraven en kan het natuurgebied opnieuw worden gereconstrueerd. Naar oordeel van de minister leidt dit echter tot onnodige kapitaalvernietiging. Naast de hoge kosten speelt mede een rol dat de landschappelijke winst minimaal is. Voor meer informatie wordt verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.7 'Kanteldijk'.

3.39

Zienswijze 39

Inspreker is het niet eens met het voorliggende ontwerpbesluit voor de aanleg van de Blankenburgverbinding. Daarnaast is inspreker van mening dat, mocht de minister desondanks besluiten tot aanleg van de weg, deze veel beter dient te worden ingepast in het bestaande landschap, zodat de negatieve effecten van de weg op het omliggende gebied, de natuur en de bewoners veel kleiner zijn dan op basis van de huidige plannen het geval is.

Inspreker heeft zijn bezwaren nader toegelicht aan de hand van de volgende onderwerpen:

1. de onderbouwing van het besluit tot de aanleg van de Blankenburgtunnel;
2. de zorgvuldigheid van het doorlopen besluitvormingsproces;
3. de effecten op natuur en landschap;
4. waterhuishouding;
5. luchtkwaliteit.

1. De onderbouwing van het besluit tot de aanleg van de Blankenburgtunnel

De probleemanalyse is gebaseerd op achterhaalde verkeersgegevens

De probleemanalyse die ten grondslag ligt aan de keuze voor de Blankenburgtunnel is opgesteld bij de MIRT-verkenning 'Rotterdam Vooruit' in 2009. Hierbij is gerekend met verouderde cijfers die uitgaan van een hogere verkeersgroei dan de werkelijk gemeten verkeersgroei. De probleemanalyse gaat uit van het zogenaamde EC scenario. In 2009 was echter al bekend dat de daadwerkelijke ontwikkeling van de automobiliteit zich begaf op het niveau van het laagste 'WLO scenario': het RC scenario. Het benoemen van de te verwachten knelpunten in Rotterdam Vooruit is volgens inspreker dus gedaan op basis van verouderde en onjuiste gegevens.

Dat de probleemanalyse in de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit achterhaald is, blijkt wat inspreker betreft ook uit de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) uit 2011 en de update uit 2012 van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De NMCA geeft aan waar op het wegennet in de toekomst knelpunten zijn te verwachten en is op basis van de WLO scenario's gemaakt. Volgens de NMCA zal de Beneluxcorridor, zeker relatief gezien, geen knelpunt van betekenis zijn. De Beneluxcorridor zal alleen in het geval van hoge economische groei (GE scenario) in 2020 een knelpunt gaan vormen en dus niet in het lage RC scenario. In de analyse van Rotterdam Vooruit is er echter van uitgegaan dat de Beneluxcorridor wel een groot knelpunt zal zijn.

Inspreker geeft aan dat nog actuelere inzichten laten zien dat de werkelijke groei van het autoverkeer, zowel landelijk als in Zuid-Holland als in de Rotterdamse regio, kleiner is dan waar de probleemanalyse van Rotterdam Vooruit op is gebaseerd. De breed gedragen verwachting is dat het verkeersvolume op het hoofdwegennet zeker tot 2020 ver onder het GE scenario zal blijven. Een niveau rond het RC scenario is het meest waarschijnlijk.

De onderbouwing van nut en noodzaak van de Blankenburgtunnel berust volgens inspreker kortom op de aanname van een grotere verkeersgroei dan a) de werkelijke verkeersgroei en b) de actuele prognoses over de verkeersgroei in de toekomst en is daarmee aantoonbaar onzorgvuldig.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt verwezen inspreker naar paragraaf 2.1 'Nut en noodzaak'.

1.2. Onvoldoende onderbouwing van nut en noodzaak Blankenburgverbinding

In het OTB (Toelichting) wordt behalve door middel van een probleemanalyse ook getracht nut en noodzaak te onderbouwen door een schets van het doelbereik. In de Rijksstructuurvisie NWO zijn een viertal projectdoelstellingen geformuleerd:

1. het bieden van een oplossing voor het capaciteitsprobleem op de Beneluxcorridor in en na 2020;
2. verbetering van de ontsluiting van het Haven Industrieel Complex;
3. verbetering van de ontsluiting van de Greenport Westland;
4. ondersteuning van de ontwikkeling van de A4-corridor als vitale bereikbaarheidsas van dit deel van de Randstad.

In de probleemstelling in de Toelichting op het Ontwerp Tracébesluit wordt uitgegaan van het GE scenario. Zoals inspreker hiervoor al beschrijft, past het lage groeiscenario (RC) echter beter bij een realistische beschrijving van de verkeersontwikkeling. Inspreker stelt dat uit de structuurvisie NWO blijkt dat in het RC groeiscenario geen probleem zal ontstaan in de Beneluxcorridor. Als dit probleem zich niet voor zal doen, dan vervalt de eigenlijke noodzaak voor doelstelling 1.

Wanneer wel van het RC scenario zou zijn uitgegaan, dan zou de Blankenburgtunnel een bijdrage aan de doelen kunnen leveren doordat het wegennet robuuster wordt. De Blankenburgverbinding maakt namelijk een extra verbinding tussen de A15 en de A20 in aanvulling op de bestaande Beneluxtunnel. Op dit punt zouden andere tracés volgens inspreker echter beter scoren, zoals een meer westelijk gelegen oeververbinding (Oranjetunnel). Dit omdat deze weg over een grotere lengte een alternatieve route biedt en dus ook bij calamiteiten in de Thomassentunnel soelaas zou bieden.

Wat inspreker betreft is daarmee onvoldoende onderbouwd dat de Blankenburgverbinding nuttig en noodzakelijk is.

Reactie

Voor het gebruik van het GE-scenario wordt inspreker verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.1 'Nut en noodzaak'. Uw zienswijze dat de Oranjetunnel bij een calamiteit in de Thomassentunnel over een grotere lengte een alternatieve route biedt klopt weliswaar, maar gaat voorbij aan het feit dat de Blankenburgverbinding bijna twee keer zoveel verkeer verwerkt, zodat bij een calamiteit ook een grotere groep weggebruikers baat heeft bij de Blankenburgverbinding. Dit weegt voor de minister zwaarder dan de lengte van de alternatieve route maar minder capaciteit in de Oranjeverbinding.

1.3. Een volledige onderbouwing van de trechtering van de Blankenburgtunnel ontbreekt

De Rijksstructuurvisie 'Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding' bouwt volledig voort op de MIRT-verkenning 'Rotterdam Vooruit'. Daarmee voldoet die structuurvisie onvoldoende aan de eisen die de – op grond van het advies van de commissie Elverding – gewijzigde Tracéwet daaraan stelt. De inhoudelijke onderbouwing in de structuurvisie leunt volgens inspreker veel te veel op die verouderde MIRT-verkenning.

Inspreker stelt dat een hernieuwde zelfstandige afweging van nut en noodzaak van de Blankenburgverbinding ontbreekt in de structuurvisie. De MKBA met een vergelijking tussen verschillende oplossingsrichtingen bij dit project is nog in het kader van de MIRT-verkenning opgesteld en is niet geactualiseerd als onderdeel van

de structuurvisie. In de structuurvisie NWO zijn in de MKBA slechts verschillende alternatieven van een NWO beoordeeld. Bovendien zijn in de MIRT-verkenning de kosten en baten van de verschillende maatregelen (waar de westelijke oeververbinding er een van is) niet afzonderlijk doorgerekend in deze MKBA, waardoor de kosten en baten van iedere op zichzelf staande maatregel niet te herleiden zijn.

Bovenstaande betekent volgens inspreker, dat de NWO uit de lucht komt vallen en een deugdelijke onderbouwing mist. Onderzoek van Milieudefensie² 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 Havenbedrijf³ laat zien dat OV-oplossingen het beste zijn om de sterke concurrentiepositie van het Rotterdamse Havengebied in de toekomst te waarborgen. Er zijn volgens inspreker dus genoeg bewijzen die aantonen dat andere oplossingen dan de in de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit benoemde prioriteiten beter, haalbaar en betaalbaar zullen zijn.

Reactie

Bij de besluitvorming over dit type projecten gaat de minister niet over één nacht ijs. De besluitvorming is secuur en transparant. Bij iedere stap in de besluitvorming is gebruik gemaakt van de destijds meest actuele, beschikbare data en is uitgebreid uitvoering gegeven aan participatie. Om tot een keuze te komen maakt de minister gebruik van meerdere instrumenten. Het instrument van MKBA is daar één van. Het MKBA is echter niet het enige instrument waar het besluit van de minister op is gebaseerd. De minister maakt overwegingen en keuzes zo objectief mogelijk en deelt deze ook met de regio en Kamer. Ten aanzien van de alternatievenafweging en de keuze voor de Blankenburgverbinding wordt verwezen naar paragraaf 2.3 'Keuze voor de Blankenburgverbinding'.

Ten aanzien van de MKBA geldt dat na het doorlopen van een zorgvuldig proces de MKBA behorende bij de Rijksstructuurvisie op 5 november 2013 is vastgesteld. Op grond van de geactualiseerde nut en noodzaak zoals uitgevoerd in het kader van het Ontwerp Tracebesluit ziet de minister geen aanleiding voor een nieuw MKBA.

Voor wat betreft de door inspreker aangehaalde onderzoeken geldt ten aanzien van "Bouwen aan een groene Metropool" dat dit plan is gebaseerd op maatregelen die niet passen binnen het vigerend kabinetsbeleid.

Ten aanzien van het openbaar vervoer deelt de minister de visie dat dit bijdraagt aan de concurrentiepositie. Het lost echter onvoldoende de knelpunten op de weg op. In de groeiscenario's en het gebruikte verkeersmodel wordt ook wel degelijk met het openbaar vervoer rekening gehouden. Dit is onder meer te zien in het toenemend gebruik van het openbaar vervoer. De verwachting van al deze ontwikkelingen is echter niet van dien aard dat de groei van het verkeer teniet wordt gedaan en de knelpunten worden opgelost. In het kader van de MIRT-verkenning en de Structuurvisie is dit reeds gemotiveerd. Van nieuwe inzichten is geen sprake, zodat een nieuwe afweging ook niet aan de orde is.

² Bouwen aan een groene metropool, Milieudefensie, mei 2011

³ Reconnecting Rotterdam Port, TU Delft, A. de Koning, 2012

Het is overigens niet zo dat in het geheel niet in openbaar vervoer wordt geïnvesteerd. Inspreker wordt hiervoor verwezen naar het MIRT. In het MIRT zijn de visie, opgave en maatregelen opgenomen die gelden voor de Zuidvleugel Randstad, waar Rotterdam deel van uitmaakt. Voor een overzicht van de projecten wordt verwezen naar:

<http://mirt2016.mirtoverzicht.nl/mirtgebieden/zuidwestnederland/zuidvleugel/projectenkaart/>

1.4. De effecten van het OTB op robuustheid van het wegennet zijn te beperkt onderbouwd

Inspreker merkt op dat in het OTB wordt aangegeven dat de aanleg van de Blankenburgtunnel het wegennet robuuster maakt doordat er een extra verbinding bij komt die een alternatieve route voor de Beneluxcorridor biedt. Dit is dus een kwalitatieve beschrijving van het effect op robuustheid. De mate van robuustheid van een nieuwe verbinding is volgens inspreker echter ook kwantitatief aan te duiden. De methode hiervoor is beschreven door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM; onderdeel van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu)⁴. De robuustheid neemt namelijk niet automatisch toe door het toevoegen van extra doorsnijdingen doordat de verkeerssituatie complexer kan worden, waardoor de kans op incidenten toeneemt en het netwerk dus kwetsbaarder wordt. Om een goed beeld te krijgen op de effecten op robuustheid zou wat inspreker betreft dus een kwantitatieve beoordeling moeten plaatsvinden.

Reactie

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is bezig met een onderzoek om een methode vast te stellen teneinde te komen tot robuustheidsscores (in klassen). Die methode zal leiden tot globale indicaties van effecten op robuustheid en niet tot economische waardering daarvan. De kentallen daarvoor zijn ook niet beschikbaar. Daarnaast is het nog niet mogelijk effecten van maatregelen op robuustheid met modellen te voorspellen. Zolang die methode nog niet is vastgesteld en er nog geen modellen zijn ontwikkeld waarmee effecten op robuustheid kunnen worden voorspeld, doet het ministerie bij planprocedures alleen kwalitatieve uitspraken over effecten op de robuustheid. In het geval van de Blankenburgverbinding verbetert de robuustheid omdat door de realisatie van een extra verbinding tussen de A15 en de A20, naast de bestaande verbindingen, altijd een alternatieve route beschikbaar is bij een incident/calamiteit op één van de routes.

1.5. Onduidelijkheden verkeersberekeningen

Noch uit het OTB, noch uit de overige stukken blijkt volgens inspreker of bij de berekeningen van de verkeersdruk rekening is gehouden met de mogelijke afwezigheid van tolheffing. Die tolheffing is nog niet zeker, omdat de Eerste Kamer daar ten tijde van het indienen van de zienswijze nog niet mee heeft ingestemd. Bovendien is het ook mogelijk dat in een later stadium wordt besloten tot het niet invoeren of het afschaffen van de tolheffing. Als geen tol (meer) wordt geheven heeft dat vergaande effecten op de verkeersstromen. Bij een worst-case benadering van de effecten op natuur, geluid en luchtkwaliteit zal dus rekening moeten worden gehouden met de afwezigheid van tolheffing. Eveneens is het inspreker onduidelijk of bij de berekening van alle effecten rekening is gehouden met de noodzaak om

⁴ De betekenis van robuustheid, KiM, juli 2010

filevorming in de tunnel te voorkomen en dus de noodzaak om bij dreigende filevorming zorg te dragen voor omleidingen.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt inspreker verwezen naar paragraaf 2.2 'ToI'.

2. De zorgvuldigheid van het doorlopen besluitvormingsproces

2.1. Participatie in strijd met de geest van de commissie Elverding en het verdrag van Aarhus

Er is volgens inspreker in een te laat stadium ingezet op maatschappelijke participatie, namelijk op het moment dat een oplossingsrichting al bestuurlijk was vastgesteld en ingeperkt tot twee varianten van een snelweg (Blankenburgtunnel of Oranjetunnel). Deze actieve inzet op maatschappelijke participatie had al in de fase van probleemanalyse en het verkennen van oplossingsrichtingen ten tijde van de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit moeten plaatsvinden, maar het betrekken van stakeholders in die fase schoot volgens inspreker schromelijk tekort.

Dit is niet alleen strijdig met de adviezen van de commissie Elverding, maar is ook strijdig met het Verdrag van Aarhus, waarin is geregeld dat bij ingrepen met aanzienlijke milieugevolgen, zoals de onderhavige ingreep, het publiek in een vroeg stadium, wanneer alle opties open zijn, moet worden betrokken (Artikel 6, lid 4 Verdrag van Aarhus).

Ook de Tweede Kamer heeft met het aannemen van de motie Dijksma/Wiegman (Kamerstuk 32 123 A, nr. 130, Motie van de leden Dijksma en Wiegman-Van Meppelen Scheppink, aangenomen op 23 juni 2010) beoordeeld dat het proces van Rotterdam Vooruit, dat leidde tot het aanwijzen van de NWO als prioritair project, niet voldeed aan de vereiste brede participatie van relevante decentrale overheden en andere belanghebbenden. Gemeenten zijn niet genoeg betrokken, draagvlak en relevante informatie ontbreken en er moet worden gewerkt met een brede verkenningfase conform de aanbevelingen van de commissie Elverding alvorens een voorkeursbeslissing kan worden genomen, aldus deze motie.

Overigens vindt inspreker dat ook het participatieproces toen de keuze tussen de Blankenburgtunnel en de Oranjetunnel centraal stond (in 2011) gebrekkig is verlopen. Essentiële informatie ontbrak nog toen de zogenaamde meedenkavonden plaatsvonden, zoals de verkeerscijfers tot 2030 en informatie over de mogelijkheden wat de waterkering van de tunnel betreft. Varianten die vrijwel unaniem als volstrekt onacceptabel werden beschouwd (variant Blankenburgtunnel Middendoor) vielen niet af. Er is dan ook veel kritiek op dit proces gekomen, zowel vanuit burgers, belangenorganisaties en gemeenten als onafhankelijke deskundigen (Worstelen met Elverding, ROM, januari 2012).

Inspreker stelt dat de doelstellingen vanaf het begin sectoraal op bereikbaarheid zijn gericht en niet op het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Dat vindt inspreker opmerkelijk, aangezien juist in het studiegebied een leefbaarheidsprobleem bestaat. De sectorale focus op bereikbaarheid en het ontbreken van ruimte binnen het proces om tot substantiële inpassingsverbeteringen of maatregelen die leiden tot een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving te komen, was voor natuurorganisaties reden om niet deel te nemen aan dit proces.

In de regio is het groentekort nu al het grootste van het hele land. De steden in het Rijnmondgebied liggen ingeklemd tussen de snelwegen A20, A13 en A4 en de zware industrie langs de Nieuwe Waterweg. De behoefte aan meer groen blijkt volgens inspreker bijvoorbeeld uit het Volksbos, een uniek 'protest' bos met 18.000 bomen dat op eigen kosten is aangelegd door bewoners en dat door de aanleg van de Blankenburgtunnel wordt bedreigd. In maart 2013 is in de Zuidbuurt, ook door de bevolking, in samenwerking met de Stichting Groeiend Verzet een tweede Volksbos aangeplant, en is tevens op 30 april 2013 een Koningslinde geplant ter herinnering aan de inhuldiging van Willem-Alexander als koning der Nederlanden. Ook dit tweede Volksbos zou, als blijkt van waardering voor de inzet van de bevolking voor de leefbaarheid van de regio, volgens inspreker dienen te worden gespaard.

Voorts bleek in de loop van het participatieproces dat de gemeente Westland een bestuurlijke blokkade opwierp tegen een aanpassing van het hoofdwegennet op haar grondgebied, daar waar het de aansluiting betreft van de Oranjetunnelvariant ter hoogte van knooppunt Westerlee. Inspreker stelt dat het (naar ieders verwachting zeer positieve) effect van deze variant niet verder is doorgerekend en ten onrechte buiten beschouwing is gebleven bij de verdere afweging van deze variant en bij de vergelijking met de Blankenburgtunnelvariant. Daarmee werd de Oranjetunnelvariant volgens inspreker al in een vroeg stadium feitelijk kansloos als mogelijke oeververbinding. Inspreker vindt het in alle objectiviteit tamelijk verbijsterend dat dit enkele, inhoudelijk niet noemenswaardig onderbouwde bezwaar van de ene gemeente (Westland) van doorslaggevend betekenis is geweest in de besluitvorming voor de aanleg van een oeververbinding van nationale betekenis. Temeer daar de talloze bezwaren van de gemeente Vlaardingen, daarin gesteund door onder andere de gemeenten Maassluis, Schiedam en Midden-Delfland, telkens als niet relevant terzijde zijn geschoven.

Tevens zijn volgens inspreker gedurende het participatieproces telkens alternatieve voorstellen terzijde geschoven door de projectorganisatie, op basis van kostenoverwegingen of technische haalbaarheid, zonder dit – ondanks herhaaldelijk verzoek – inhoudelijk te motiveren. Met name de inschatting van de kosten van aanleg van beide varianten bleek al in een vroeg stadium de kansen van een Oranjetunnelverbinding te minimaliseren. De aanlegkosten van deze verbinding werden al snel ingeschat op ruim 1 miljard euro, tegen ongeveer 600 miljoen euro voor de Blankenburgvariant. Pas nadat de minister de Blankenburgvariant als voorkeursvariant had aangemerkt en de politieke besluitvorming zich daaraan conformeerde, bleken de kosten hiervan even hoog te moeten worden ingeschat als die van de Oranjetunnelvariant.

Het is naar mening van inspreker evident dat als een fatsoenlijke en logische aansluiting op het onderliggende wegennet in het Westland serieus onderzocht en mogelijk was geweest, en in een vroegtijdig stadium een reële inschatting van de aanlegkosten van de Blankenburgvariant was gemaakt, de voorkeur voor een Oranjetunnelvariant veel meer voor de hand had gelegen en minstens zo kansrijk, zo niet kansrijker, was geweest dan een Blankenburgtunnelvariant. Dit mede gezien alle bijkomende bezwaren tegen deze laatste variant zoals in de zienswijze van inspreker is verwoord.

Reactie

De minister herkent zich niet in het beeld dat de indiener schetst van het participatieproces en vindt het spijtig dat indiener het participatieproces als negatief heeft ervaren.

Bij de start van de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit in 2009 is volgens de adviezen van de Commissie Elverding een participatieproces ingericht om samen oplossingsrichtingen te ontwikkelen, voorstellen te verbeteren en resultaten te delen. 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 heeft plaatsgevonden tijdens een publieksraadpleging in het voorjaar en door middel van twee burgerpanels in augustus en september 2009. Het doel van de burgerpanels was inzicht te verkrijgen in de voorkeur van inwoners in de regio voor de verschillende oplossingsrichtingen. 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.

Overeenkomstig de motie Kuiken uit juni 2010 hebben geïnteresseerden (belangenorganisaties, overheden, bedrijven en burgers) op meerdere momenten in de verkenningsfase kunnen participeren bij de totstandkoming van het voorkeursalternatief. In de vervolgverkenning Nieuwe Westelijke Oeververbinding zijn in de eerste helft van 2011 meedenkavonden georganiseerd waarbij ambtenaren, belangengroepen, het bedrijfsleven en ongeveer 150 omwonenden zijn gevraagd een 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 vastgesteld voor verder onderzoek en effectbepaling.

Het voorkeursalternatief als opgenomen in de Structuurvisie Nieuwe Westelijke Oeververbinding is vervolgens in het voorjaar van 2013 in beide Kamers behandeld. Tijdens deze behandeling is ook het verdere participatieproces besproken.

In de Planuitwerkingsfase voor de Blankenburgverbinding is eveneens veel aandacht besteed aan participatie. In onder meer ambtelijke begeleidingsgroepen, klankbordgroepen, door middel van online consultatie en tijdens informatieavonden zijn het ontwerp van de weg, de landschappelijke inpassing en de milieueffecten onderwerp geweest van nadere uitwerking, bespreking en discussie.

De samenwerking tussen de diverse partijen en consultatie van betrokkenen is van grote meerwaarde gebleken voor de totstandkoming van de Rijksstructuurvisie, het Ontwerp Tracébesluit en het regionale Kwaliteitsprogramma. Het heeft geleid tot optimalisaties in het ontwerp en de resultaten van de milieuonderzoeken en brengt daarmee de kwaliteit van besluiten en onderzoeksrapport van het project en het Kwaliteitsprogramma naar een hoger niveau.

Naast de participatieactiviteiten heeft een ieder ook de mogelijkheid gehad om via de officiële zienswijzeperiode in de Verkenningsfase en Planuitwerkingsfase reactie op de plannen te geven. Hiermee wordt voldaan aan het Verdrag van Aarhus.

2.2 Advies Commissie MER

Inspreker constateert dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is op het Tracébesluit, waardoor een advies van de Commissie MER niet meer verplicht is. Aangezien het een ingrijpende wijziging in het wegennet betreft rond Rotterdam met een grote maatschappelijke impact en het toetsingsadvies van 8 juli 2013 van de Commissie MER betreffende de structuurvisie achterhaald is door veranderde regelgeving, verzoekt inspreker de minister dringend de Commissie MER alsnog om advies te vragen.

Reactie

De minister is van mening dat het advies dat is gegeven op het Plan MER voldoende richtinggevend is. De wijzigingen in regelgeving tussen 2013 en nu zijn niet van dien aard dat er aanleiding is om hierop terug te komen.

2.3 Het voorkeursbesluit over de Blankenburgtunnel is genomen op basis van onjuiste informatie over de randvoorwaarden voor het ontwerp

In de Structuurvisie NWO is aangegeven dat het bij de aanleg van de Blankenburgtunnel nodig is maatregelen op het gebied van waterveiligheid te nemen op de noordoever van de Nieuwe Waterweg. Als de tunnel namelijk lek zou raken, dan zou het binnendijkse gebied via de tunnel kunnen overstromen. Volgens de Structuurvisie is het om dit te voorkomen nodig om de tunnel (dichtbij de tunnelmond) te voorzien van een waterkering. Inspreker merkt op dat hiervoor de volgende mogelijkheden worden genoemd:

- een kanteldijk;
- een coupurekering;
- een versterkte tunnelbuis.

Voor de voorkeursvariant wordt gekozen voor een kanteldijk omdat het versterken van de tunnelbuis zou leiden tot aanzienlijke meerkosten en de betrouwbaarheid van een coupurekering in combinatie met een tunnel bij autosnelwegen onzeker zou zijn.

Pas na het vaststellen van de Structuurvisie NWO, waarin al gekozen is voor de variant met kanteldijk, is volgens inspreker door Rijkswaterstaat advies ingewonnen bij Adviesbureau Horvat & Partners over de werkelijke noodzaak van een kanteldijk (Advies Waterveiligheid Tunnel NWO, Horvat & Partners, december 2013). Uit het advies blijkt dat alternatieven voor een kanteldijk vanuit het oogpunt van waterveiligheid mogelijk zijn. Naar aanleiding hiervan is door Rijkswaterstaat vervolgonderzoek uitgevoerd (Waterveiligheid Blankenburgverbinding – Kanteldijk, Rijkswaterstaat, 26 juni 2015) waaruit is gebleken de Blankenburgtunnel zelfstandig de functie van waterkering kan vervullen. Vanuit waterveiligheidsnormering bestaat dus geen noodzaak om de Blankenburgtunnel aan te leggen met een kanteldijk, coupurekering of versterkte tunnelbuis.

Volgens inspreker heeft deze kennis grote gevolgen voor de inpassingsmogelijkheden die er voor de Blankenburgtunnel zijn. Door af te zien van

een kanteldijk kan de Blankenburgtunnel namelijk worden aangelegd in een verlaagde tunnel vanaf de zuidoever van de Nieuwe Waterweg tot aan de aansluiting op de A20. Inspreker stelt dat hiermee de leefomgeving in veel grotere mate kan worden gespaard en kan bijvoorbeeld een doorsnijding van EHS gebied de Rietputten worden voorkomen. Ook kan met een variant zonder kanteldijk in grotere mate aan de Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen (NOA) worden voldaan doordat er minder hoogteverschillen in de weg zitten. Door deze hoogteverschillen voldoet het Ontwerp Tracébesluit bijvoorbeeld wat betreft de noordhelling van de A24 niet aan de NOA doordat deze te lang en te steil is.

In de trechtering van mogelijke varianten tot een voorkeursbesluit en in het Plan MER is er wat inspreker betreft dus ten onrechte niet gekeken naar een variant zonder aanvullende waterveiligheidsmaatregelen (zoals een kanteldijk). Het onderzoek naar de noodzaak van een kanteldijk had in de verkenningsfase plaats moeten vinden om op zorgvuldige wijze tot een voorkeursbesluit te kunnen komen, maar is naar mening van inspreker te laat uitgevoerd. Namelijk pas nadat het voorkeursbesluit al was verankerd in een vastgestelde structuurvisie. De variant zonder kanteldijk heeft daardoor volgens inspreker ten onrechte geen deel uitgemaakt van het vereiste brede participatieproces in de verkenningsfase.

Reactie

Inspreker stelt dat het besluit is gebaseerd op basis van onjuiste informatie over de randvoorwaarden voor het ontwerp. Dit betreft in hoofdzaak het gebruik van de kanteldijk. Voor het antwoord hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.7 'Kanteldijk'.

3. De effecten op natuur en landschap

3.1. Natura 2000

Volgens inspreker geeft de Passende Beoordeling onvoldoende zekerheid over het gegeven of de aanleg en het gebruik van de Blankenburgverbinding in samenhang met andere projecten en plannen niet leidt tot significante effecten op de Natura 2000-gebieden in de omgeving. De effecten als gevolg van depositie van vermestende en verzurende depositie is voor inspreker het meest relevant.

Reikwijdte effecten

Het onderzoeksgebied is volgens inspreker te beperkt genomen, waardoor de effecten op verschillende Natura 2000-gebieden niet zijn onderzocht. De toename van verkeer op een aantal wegvakken met meer dan 1000 voertuigen per rijrichting is niet meegenomen, waardoor ten onrechte de effecten van extra depositie op de gebieden Voornesduin, Duinen van Goeree, Kwade Hoek en de Nieuwkoopse plassen zijn verwaarloosd. Inspreker stelt dat in al deze Natura 2000-gebieden stikstofgevoelige habitat ligt waarbij de kritische depositiewaarde (KDW) wordt overschreden.

Het is inspreker onduidelijk op welke wijze bij het berekenen van de effecten rekening is gehouden met de veranderingen in aantal rijstroken op de A15 van 2x2 rijstroken naar 2x3 (2x2 met plusstroken) en later weer naar 2x2 rijstroken in verband met de verbindingsboog van de A24 naar de A15.

Autonome ontwikkelingen te gunstig ingeschat

Bij de beoordeling van de effecten op het Natura 2000-gebied Solleveld en Kapittelduinen (het enige gebied waarvan de depositie-effecten in de Passende Beoordeling zijn betrokken) is naar mening van inspreker uitgegaan van een veel te gunstige ontwikkeling van de achtergronddepositie. In de PAS, die op 1 juli 2015 in werking is getreden, is uitgegaan van een daling van de uitstoot door verkeer. Die daling doet zich in de praktijk niet voor, onder meer als gevolg van sjoemelpraktijken van autofabrikanten (Volkswagen). Bovendien zorgt recente besluitvorming binnen de EU er volgens inspreker voor dat dieselauto's nog jarenlang meer zullen uitstoten dan de theoretische uitstoot waarvan is uitgegaan in de PAS.

Reactie

De staatssecretaris heeft op 16 november 2015 het volgende geantwoord naar aanleiding van Kamervragen van Smaling (SP): "In de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) en in AERIUS is gebruik gemaakt van emissiefactoren gebaseerd op gemeten NOx-emissies van auto's op de weg onder praktijkomstandigheden. Dit betekent dat de hogere uitstoot is meegenomen in de berekeningen van de ontwikkelingen van stikstofdeposities. De tegenvallende prestaties van dieselauto's zorgen ervoor dat de daling van de stikstofdeposities als gevolg van het wegverkeer iets minder groot is dan wanneer aan de normen zou zijn voldaan. In de PAS is hier al rekening mee gehouden."

Inspreker refereert aan intensiteiten in 2030. Ten behoeve van de emissies is echter gerekend voor 2023, het eerste jaar na openstelling en het jaar waarin de toename van depositie het grootst zal zijn. Omdat de daling in de emissiefactoren in de toekomst een positiever effect tot gevolg hebben dan het negatieve effect van een hogere intensiteit aan voertuigen, is in het jaar 2023 de toename van depositie als gevolg van het project het hoogst. Voor dit jaartal zijn ook alle relevante netwerkeffecten bepaald een meegenomen in de analyse. Het onderzoeksgebied is derhalve correct bepaald voor 2023. In het verkeersmodel is de aanpassing van de A15 meegenomen.

Cumulatie

Inspreker stelt dat effecten van een project, zoals het onderhavige, moeten worden beoordeeld in samenhang met de effecten van andere plannen en projecten (de zogenaamde cumulatie). De stelling dat er geen (rest)effecten zijn is naar mening van inspreker feitelijk onjuist. Ook als de effecten klein zijn dienen deze in de cumulatie te worden betrokken.

De Passende Beoordeling maakt volgens inspreker niet inzichtelijk op welke wijze rekening is gehouden met de toename van verkeer op de verschillende wegen in het gebied als gevolg van dit project in samenhang met onder andere de voorgenomen aanleg van de verbinding A13/A16 (A16 Rotterdam), de A4 Delft-Schiedam en veranderingen in het onderliggende wegennet.

Inspreker is van mening dat, door voor de cumulatie van stikstof alleen te verwijzen naar de PAS, de Passende Beoordeling niet voldoet aan de vereisten van de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbwet) en de Vogel- en Habitatrichtlijn (VHR). De PAS houdt wel rekening met autonome ontwikkelingen maar houdt onvoldoende

rekening met de cumulatie van projecten en plannen waardoor plaatselijk afwijkingen van die autonome ontwikkelingen ontstaan. Volgens inspreker hadden als gevolg daarvan op zijn minst andere wegprojecten, maar ook industriële ontwikkelingen zoals op de Tweede Maasvlakte, waaronder ook elektriciteitscentrales met een aanzienlijke uitstoot van stikstof, in de cumulatie moeten worden betrokken.

Reactie

De factsheets van AERIUS (<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/bepalen-ontwikkelingsbehoefte/07-09-2015>) vermelden het volgende over het PAS:

- *bij het hoofdwegennet (HWN) gaat Monitor uit van de totale, cumulatieve ontwikkelingsbehoefte voor autonome ontwikkelingen, MIRT projecten en uitbreiding van 130 km/uur zoals ook is opgenomen in de totale depositie. Het resultaat is de cumulatieve behoefte voor autonome ontwikkelingen, MIRT-projecten en uitbreiding van 130 km/uur. Deze totale behoefte is als geheel beschouwd als 'Prioritair Project HWN' (segment 1);*
- *bij het onderliggend wegennet (OWN) gaat Monitor uit van de cumulatieve Rijksinstituut voor Verkeer en Milieu (RIVM) ontwikkelingsbehoefte voor autonome ontwikkelingen, eventueel lokaal opgehoogd om voldoende ruimte te bieden voor alle locatiespecifieke (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) projecten op Standaardrekenmethode (SRM) 2 wegen zoals die volgen uit de aangeleverde provinciale netwerken. Deze cumulatieve ontwikkelingsbehoefte inclusief lokale ophogingen is de totale behoefte voor het OWN en deze behoefte is als geheel opgenomen als 'prioritaire behoefte' (segment 1);*
- *voor het Rijnmondgebied (Haven en Industriecomplex Rotterdam, aangevuld met de Tweede Maasvlakte) is de totale berekende ontwikkelingsbehoefte beschouwd als prioritaire behoefte. Het gaat om behoefte voor binnenvaart, zeescheepvaart en ENINA (emissies van de sectoren Energie, Industrie en Afvalverwerking). De totale ontwikkelingsbehoefte is geplaatst in segment 1.*

Uit het vorenstaande blijkt dat in de PAS rekening is gehouden met andere wegprojecten en ook industriële ontwikkelingen zoals op de Tweede Maasvlakte, waaronder ook elektriciteitscentrales.

Ontwikkelingsruimte

Voor dit project zal ontwikkelingsruimte beschikbaar worden gesteld op grond van de PAS. Voor zover ontwikkelingsruimte beschikbaar wordt gesteld voor habitat waarbij stikstofdepositie tot een overbelaste situatie leidt (een achtergronddepositie hoger dan de KDW) en er tegelijkertijd nog geen daling van die depositie heeft plaatsgevonden, is het benutten van die ontwikkelingsruimte volgens inspreker in strijd met de Habitatrictlijn. De betreffende bepalingen van de PAS en de wet zijn daardoor onverbindend.

Reactie

Naast bescherming en ontwikkeling van natuur is het doel van de PAS om economische ontwikkeling mogelijk te maken. Daarom is het systeem zodanig opgezet dat tegelijkertijd bron- en herstelmaatregelen worden genomen en ontwikkelingsruimte wordt uitgegeven. Met monitoring wordt dit zorgvuldig gevolgd en waar nodig vindt bijsturing plaats.

Wanneer uit de monitoring blijkt dat de geprognosticeerde depositiedaling tussen

2014 en 2020/2030 gedurende de looptijd van het programma ten minste gelijk blijft aan de prognose waarop de gebiedsanalyses zijn gebaseerd, bestaat op basis hiervan geen aanleiding het ecologisch oordeel uit de gebiedsanalyses te herzien en het programma bij te sturen. Wanneer blijkt dat de daling achterblijft bij de prognose bij aanvang van het programma, zal op grond van een analyse van de oorzaken moeten worden onderzocht of de daling van de depositie nog steeds haalbaar is en of daarvoor bijsturing noodzakelijk is.

In de PAS is geborgd dat toedeling van ontwikkelingsruimte is verdeeld over de eerste en tweede helft van het tijdvak van zes jaar. In de eerste helft van het tijdvak van het programma is 60% van de ontwikkelingsruimte voor segment 2 beschikbaar en in de tweede helft is dat 40%. Bij het ecologisch oordeel is er rekening mee gehouden dat de afname van de stikstofdepositie niet volgens een rechte lijn verloopt, maar volgens een golvende dalende lijn. Er is eveneens in aanmerking genomen dat in het begin van het tijdvak van het programma mogelijk tijdelijk een toename van de stikstofdepositie kan plaatsvinden ten opzichte van de uitgangssituatie bij aanvang van het programma. Hiervan kan sprake zijn wanneer de uitgifte van ontwikkelingsruimte en de feitelijke benutting van die ontwikkelingsruimte sneller verlopen dan de daling van de stikstofdepositie of bij tijdelijke projecten. De ontwikkelingsruimte als geheel is echter gelimiteerd. Een mogelijke tijdelijke toename van depositie aan het begin van het tijdvak gaat altijd gepaard met een verminderde uitgifte van ontwikkelingsruimte op een later moment in datzelfde tijdvak en vanaf dat moment een versnelde daling van depositie (zie ook Nota van Antwoord zienswijze PAS d.d. 1 juli 2015).

3.2. Natuurnetwerk Nederland (NN) of Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en weidevogelgebieden

Inspreker stelt dat de Blankenburgtunnel diverse EHS-gebieden vernietigt en verstoort waarbij de Rietputten dwars worden doorsneden. Voor de EHS geldt echter het 'Nee, tenzij' regime, vastgelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). 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 is gediend en geen reële alternatieven voorhanden zijn. Volgens inspreker zijn deze spelregels niet goed nageleefd, omdat er diverse alternatieven voorhanden zijn die tot geen of minder doorsnijding van de EHS leiden, waaronder de Oranjetunnel, andere tracévarianten dan de Blankenburgtunnel, laatstgenoemde met een verlengde tunnel en zonder kanteldijk of geen nieuwe verbinding.

Uit de Rijksstructuurvisie NWO (Deelrapport D: Verkeersnota) blijkt volgens inspreker dat zowel de Blankenburgtunnel als de Oranjetunnel positief scoren op alle gestelde doelen en dus voldoen aan het doelbereik. De Oranjetunnel leidt tot minder aantasting van de EHS dan de gekozen variant van de Blankenburgtunnel. Daarmee is volgens inspreker dus sprake van een reëel alternatief voor de Blankenburgtunnel dat de EHS spaart, namelijk de Oranjetunnel.

Inspreker stelt dat het ook binnen de keuze voor de Blankenburgtunnel mogelijk is een variant te realiseren die de EHS meer ontziet dan de huidige gekozen variant. Dit kan zowel door een ander tracé te kiezen als door de Blankenburgtunnel aan te leggen volgens het huidige tracé, maar dan zonder kanteldijk en met een verlengde

tunnel van de zuidoever van de Nieuwe Waterweg tot aan de aansluiting op de A20. Met deze variant zou EHS-gebied de Rietputten weliswaar bij de aanleg worden aangetast, maar zou het daarna weer volledig kunnen worden hersteld.

Volgens inspreker zijn er dus meerdere reële alternatieven mogelijk voor de aanleg van de Blankenburgtunnel die de EHS in grotere mate zouden sparen dan het Ontwerp Tracébesluit. Het OTB is daarom naar mening van inspreker in strijd met het 'Nee, tenzij' regime dat van toepassing is op ingrepen in de EHS. Het OTB gaat volgens inspreker ten onrechte uit van de gedachte: 'als we maar compenseren, dan is aantasting toegestaan'. Daardoor is veel te weinig gewicht toegekend aan de 'Nee, tenzij'-regel en is de noodzaak van de aantasting onvoldoende gemotiveerd.

Inspreker is van mening dat niet inzichtelijk is of de berekening van de compensatieopgave voor de EHS en weidevogelgebieden voldoende is. Enerzijds ontbreekt een duidelijke beschrijving van de ligging van de 47 dB contour als grens van het gebied waarop effecten optreden. Anderzijds zijn, doordat wordt uitgegaan van een hoog groeiscenario voor het verkeer, de autonome effecten overschat. Daardoor lijkt het volgens inspreker alsof de effecten van de Blankenburgverbinding zich over een kleiner gebied uitstrekken. Bovendien is bij het berekenen van de compensatieopgave alleen uitgegaan van de effecten als gevolg van activiteiten in de EHS/weidevogelgebieden en zijn de effecten op grond van niet nader genoemde wettelijke bepalingen van activiteiten in de buurt van de EHS of de weidevogelgebieden ten onrechte niet meegenomen.

Compensatie dient plaats te vinden voorafgaand aan de vernietiging of aantasting van de betrokken gebieden. Doordat in het OTB nog geen keuze is gemaakt ten aanzien van hoe en waar die compensatie zal plaatsvinden, is wat inspreker betreft onvoldoende zeker gesteld dat die compensatie ook daadwerkelijk en tijdig zal plaatsvinden.

Tot slot pleit inspreker voor de aanleg van een grondwal tussen de A20 en de hiernaast gelegen parallelweg. Hiermee kan een toename van geluidhinder en visuele hinder als gevolg van een verkeerstoename op de A20 zo veel mogelijk worden voorkomen. Door gebruik te maken van de grond die vrijkomt bij de aanleg van de Blankenburgtunnel hoeft de aanleg van een grondwal niet duur te zijn. Ook voor recreanten biedt de aanleg van de grondwal veel voordelen.

Reactie

In de verkenningsfase heeft een zorgvuldige afweging plaatsgevonden tussen de Blankenburgverbinding en de Oranjetunnel.

Deze twee alternatieven zijn vergeleken op hoeveel verkeer ze verwerken, leefbaarheids- en milieueffecten en kosten/baten. Van grote betekenis in de keuze voor de Blankenburgverbinding is het feit dat deze verkeerskundig gezien beter presteert dan de Oranjeverbinding en zo ook meer bijdraagt aan het verbeteren van de verkeersknelpunten in de Beneluxtunnel en zo ook de bereikbaarheid van de Rotterdamse haven. De Oranjeverbinding doet dit ook maar in veel mindere mate, waardoor sprake is van een minder renderende oplossing. Naar oordeel van de minister rechtvaardigt dit dan ook de keuze voor de Blankenburgverbinding. Deze keuze wordt gesteund door een meerderheid van de regionale overheden, die de minister hebben geadviseerd te kiezen voor de Blankenburgverbinding.

Anders dan inspreker stelt is de minister van oordeel dat wordt voldaan aan de spelregels voor Ecologische Hoofdstructuur (EHS), in het bijzonder ook het 'Nee tenzij'-beginsel. Indien aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden aan de orde is, dient deze toets te worden doorlopen. Dit wil zeggen dat ruimtelijke ingrepen in beginsel niet zijn toegestaan, tenzij sprake is van een groot openbaar belang of wanneer alternatieven beschikbaar zijn. Het EHS regime laat hierbij ruimte om bij de beoordeling of sprake is van een significante aantasting mitigerende maatregelen te betrekken. In het geval van de Blankenburgverbinding is sprake van een dwingende reden van groot openbaar belang en geldt dat met inbegrip van de mitigerende maatregelen de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd. Hiermee wordt voldaan aan de spelregels voor EHS en is geen sprake van aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden.

De werking van het 'Nee tenzij'-beginsel is nader omschreven in het Barro (artikel 2.10.4) en de provinciale beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland (2013).

Voor wat betreft de keuze voor de variant Krabbeplass-West geldt dat een afweging is gemaakt tussen verschillende maatschappelijke belangen. De variant 'Middendoor' ontziet weliswaar de EHS, maar geeft ook een veel grotere aantasting van het eeuwenoude slagenlandschap. De variant Krabbeplass-Oost geeft meer overlast voor de bewoners van Vlaardingen en doorsnijdt het Volksbos. Dit heeft geleid tot het advies voor de variant Krabbeplass-West door de regionale overheden.

Zoals uitgelegd in paragraaf 2.7 'Kanteldijk' kan voor de bouw van de weg alleen worden volstaan met een zinktunnel. Dit betekent dat ter plaatse van de Rietputten een zinksleuf moet worden gegraven. Tevens zal tijdens de aanleg een tijdelijke kanteldijk moeten worden aangelegd ter borging van de waterveiligheid tijdens de bouw. Met andere woorden, ook de aanleg van een lange tunnel zal leiden tot vernietiging van natuurwaarden, zoals in de Rietputten. Deze natuurwaarden dienen voor aanvang van de werkzaamheden elders te worden gecompenseerd. Zie voor de zienswijze over het hoogste groeiscenario het algemene antwoord hiervoor in paragraaf 2.4 'Natuurwaarden'. De oppervlaktevernietiging en/of verstoring van EHS en weidevogelgebied is vastgesteld in een Geografisch Informatiesysteem of GIS-omgeving met gebruik van het wegontwerp, modelonderzoek en de door de provincie aangeleverde ligging van beschermde gebieden en de natuurdoeltypen daarin. De berekening van compensatie heeft plaatsgevonden conform de voorschriften uit het provinciale beleid, waaronder het gebruik van drempelwaarden en kwaliteitstoelagen. Zoals beschreven in paragraaf 2.2.2 van de Natuurtoets (kopje 'Kwaliteitsverlies door verstoring') volgt uit het Barro en het provinciale EHS- en weidevogelgebiedsbeleid dat alleen verstoring als gevolg van activiteiten in EHS/weidevogelgebieden moet worden bepaald.

Voor wat betreft de EHS compensatie is in overleg met de provincie Zuid-Holland invulling gegeven aan de compensatieopgave van het Natuurnetwerk Nederland. Zie ook paragraaf 2.4.

3.3. Flora- en faunawet

In bijlage H van de natuurtoets en Passende Beoordeling zijn in hoofdstuk 7 (Flora- en faunawettoets) een groot aantal mitigerende en compenserende maatregelen opgenomen. In het OTB is volgens inspreker niet vastgelegd dat al deze voorstellen zullen worden overgenomen. Daardoor is niet verzekerd, dat bij de aanleg van de Blankenburgverbinding geen ernstige overtredingen van de Flora- en faunawet zullen plaatsvinden.

Door deze maatregelen niet voor te schrijven is volgens inspreker in ieder geval niet voldaan aan de zorgplicht (artikel 2, Ffw). De opname van de staat van de natuur in het gebied dateert van 2013. Ten behoeve van het definitieve Tracébesluit zullen deze gegevens naar mening van inspreker moeten worden geactualiseerd en zullen zo nodig de mitigerende en compenserende maatregelen daarop moeten worden aangepast.

Volgens inspreker zou in ieder geval voor wat betreft vleermuizen nader onderzoek moeten plaatsvinden omdat het onderzoek naar vleermuizen in het gebied niet voldoet aan de eisen die aan een dergelijk onderzoek normaliter worden gesteld. Daardoor is het naar mening van inspreker hoogst waarschijnlijk dat de aanwezigheid van vleermuizen is onderschat. Een aanvraag en/of een ontwerp ontheffing op grond van de Ffwet ontbreekt. Daarom is op voorhand niet na te gaan of die ontheffing ook kan worden verleend. Bovendien is het zeker dat een ontheffing zal moeten worden verleend voor vogels. Die ontheffing kan alleen worden verleend op een van de gronden zoals opgenomen in de Vogelrichtlijn. Die gronden zijn beperkt tot activiteiten betreffende de openbare veiligheid of de gezondheid. De motivering bij het OTB is wat inspreker betreft onvoldoende en in sommige opzichten te vergezocht (bijvoorbeeld de vergelijking met de brand in Moerdijk) om ervan uit te kunnen gaan dat op deze gronden een ontheffing kan worden verleend.

Reactie

In de Natuurtoets behorende bij het Tracébesluit is een overzicht opgenomen van alle voorziene mitigerende en compenserende maatregelen. Deze worden vastgesteld in de randvoorwaarden van de ontheffing Flora- en faunawet. De verkregen ontheffing is een bindend document als onderdeel van het contract waarmee de aannemer zich verplicht aan deze randvoorwaarden te voldoen. Daarnaast moet hij bij de werkzaamheden te allen tijde ook aan de algemene zorgplicht voldoen. Het opstellen van een ecologisch werkprotocol behoort tot zijn werkzaamheden.

Het ontbreken van de aanvraag en/of een ontwerp ontheffing is in het kader van het Tracébesluit niet verplicht. Het gaat er om of de vergunbaarheid is aangetoond. Naar oordeel van de minister is dit het geval. Voor het wat betreft het vleermuizenonderzoek geldt dat dit is uitgevoerd conform het vleermuizenprotocol.

De flora- en faunagegevens zijn tijdens het vaststellen van het Tracébesluit en de aanvraag van de ontheffing nog geldig. Indien het bevoegd gezag nieuwe gegevens vereist, dan zullen nieuwe inventarisaties worden gedaan.

4. Waterhuishouding

Net als het Hoogheemraadschap van Delfland is inspreker van mening dat absolute zekerheid dient te bestaan over dat de uitvoering van de tunnelbakken zo moet zijn, dat er geen problemen met de grondwaterstand kunnen ontstaan, zoals bij de aanleg van de A4 Delft-Schiedam het geval was. Hiervoor heeft inspreker al aangegeven dat bij de afweging van alternatieven voor dit tracé ten onrechte is aangenomen dat een kanteldijk bij de noordelijke tunnelmond van de Blankenburgtunnel absoluut noodzakelijk is, waardoor reële alternatieven met minder schade voor de EHS en overige natuur buiten beeld zijn gebleven.

Inspreker benadrukt nogmaals dat een alternatief met een tunnel onder de Rietputten door voor de natuur een veel gunstigere variant is, die zonder afdoende motivering niet in beschouwing is genomen. Een dergelijke variant heeft – mits aangelegd op de juiste diepte – ook gunstige effecten op de waterhuishouding omdat de grondwaterstromen in de Rietputten zich na de aanleg zonder nadere voorzieningen kunnen herstellen. Uit het oogpunt van waterkwaliteit dient er zekerheid te bestaan dat de zogenaamde waterharmonica ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd.

Reactie

Anders dan bij de A4 Delft-Schiedam, waar de aannemer heeft gekozen voor het gebruik van een waterremmende laag in de ondergrond, wordt bij de aanleg van de Blankenburgverbinding een oplossing voorgeschreven waarbij wordt uitgegaan van een gesloten, waterdichte constructie. Zie verder ook het antwoord in paragraaf 2.12 'Grondwaterstandseffecten'. De waterharmonica is onderdeel van het Kwaliteitsprogramma van de regio en maakt geen onderdeel uit van het Tracébesluit. Ten aanzien de kanteldijk wordt verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.7 'Kanteldijk'.

5. Luchtkwaliteit

Het OTB stelt dat er geen problemen met luchtkwaliteit te verwachten zijn omdat de Blankenburgtunnel is opgenomen in het NSL. Het NSL gaat er echter van uit dat het autoverkeer steeds schoner wordt als gevolg van het Europese beleid op dit gebied. Inspreker merkt op dat in september 2015 echter is gebleken dat de auto-industrie op grote schaal manieren heeft gevonden om dit Europese beleid te omzeilen en dat dieselmotoren dus in de praktijk een veel grotere bijdrage leveren aan de luchtvervuiling dan op papier. De prognoses op het gebied van de effecten op luchtkwaliteit als gevolg van de Blankenburgtunnel zijn daarom volgens inspreker gebaseerd op aannames die niet aan blijken te sluiten bij de realiteit. Daardoor kan onvoldoende worden gegarandeerd dat de aanleg van de Blankenburgtunnel niet zal leiden tot overschrijding van de geldende normen voor luchtkwaliteit.

Reactie

Voor het antwoord op deze vraag wordt verwezen naar paragraaf 2.10 'Luchtkwaliteit / NSL'.

3.40 Zienswijze 40, Havenbedrijf Rotterdam

In het kader van het project Blankenburgverbinding hebben het Havenbedrijf Rotterdam (HbR), Rijkswaterstaat en de gemeente Rotterdam de afgelopen periode intensief samengewerkt, waarbij met name de gezamenlijke ervaringen en lessen uit het project Maasvlakte-Vaanplein (MaVa) zijn gebruikt om het proces beter vorm te geven. Inspreker waardeert de open en constructieve houding van het projectteam van Rijkswaterstaat en stelt met tevredenheid vast dat de samenwerking heeft geleid tot een grote mate van overeenstemming aangaande het Ontwerp Tracébesluit.

Voor een goede borging van de belangen van inspreker, bedrijven en logistieke dienstverleners in het Haven en Industrieel Complex (HIG) en rivieropwaarts, worden een Uitvoeringsovereenkomst voor de kruisende infrastructuur en een Trilaterale Bestuursovereenkomst opgesteld. Met deze zienswijze wil inspreker de belangrijkste elementen van deze overeenkomsten benadrukken. Daarnaast benoemt inspreker een aantal punten in het Ontwerp Tracébesluit waar naar mening inspreker verbetering mogelijk is.

Borgen van gemaakte afspraken

De afspraken zoals op het van indienen van de zienswijze moment zijn opgenomen in de Trilaterale Bestuursovereenkomst en de Uitvoeringsovereenkomst voor de kruisende infrastructuur tussen Rijkswaterstaat, de gemeente Rotterdam en inspreker, worden aan de uitvoeringszijde geborgd in de contracten die gelden voor de DBFM-opdrachtnemer van het project Blankenburgverbinding. De volgende onderwerpen hierin zijn voor inspreker in het bijzonder van belang:

1. in het contract met de DBFM-opdrachtnemer moet het bindend ontwerp van het onderliggende wegennet, dat in samenspraak tussen de gemeente Rotterdam, Rijkswaterstaat en inspreker tot stand is gekomen, worden opgenomen. Er dient bovendien op te worden toegezien dat dit ontwerp overeenkomstig de gemaakte afspraken wordt uitgevoerd;
2. de bereikbaarheid van Rozenburg en de omliggende havengebieden – gedurende de uitvoering van het project – voor alle modaliteiten (wegen, spoor, scheepvaart en leidingen) moet worden zeker gesteld;
3. Rijkswaterstaat treedt op als centraal aanspreekpunt indien de DBFM-opdrachtnemer niet volgens de gemaakte afspraken te werk gaat. Rijkswaterstaat spreekt de DBFM-opdrachtnemer hierop aan en treft – indien nodig – passende maatregelen;
4. bij de realisatie van het project zal er expliciet op worden toegezien dat de werkzaamheden betreffende grondwater geen gevolgen hebben voor de bestaande leidingenstroken;
5. voor het deel van het project (alle werken met uitzondering van de tunnelbak) dat zich op de zuidoever bevindt, vraagt Rijkswaterstaat (of haar DBFM-opdrachtnemer) de benodigde omgevingsvergunning aan bij de gemeente Rotterdam;
6. inspreker en de gemeente Rotterdam worden inhoudelijk betrokken bij de aanbesteding en gedurende de realisatie van het werk;
7. de uitvoering van het project Blankenburgverbinding zal plaatsvinden op basis van een goedgekeurd integraal ontwerp en niet starten voordat dit ontwerp gereed is;

8. de nautische voorwaarden die de Rijkshavenmeester heeft opgesteld voor het project Blankenburgverbinding zijn volledig van toepassing.

Reactie

Onderstaand vindt u een puntsgewijze reactie op de door u aangedragen onderwerpen.

1. *het referentieontwerp wordt opgenomen in de Uitvoeringsovereenkomst (UVO). De beheersing zal geschieden door middel van Systeemgerichte Contractbeheersing (SCB);*
2. *de bereikbaarheid van Rozenburg en de omliggende havengebieden is tijdens de realisatie een belangrijk uitgangspunt. Met de beheerders worden daarom ook afspraken gemaakt over hoe deze te garanderen, waarbij in overleg met de beheerders ook moet worden gekeken welke flexibiliteit binnen deze afspraken is te realiseren. Het kan namelijk voorkomen dat, in het kader van een goede logistiek en de wens om hinder en overlast voor de omgeving te minimaliseren, het juist de voorkeur kan hebben over te gaan tot bijvoorbeeld tijdelijke (gedeeltelijke) afsluitingen. De afspraken hieromtrent worden opgenomen in het DBFM-contract. Mochten er afwijkingen nodig zijn, dan zal dat alleen geschieden in overleg met de betreffende beheerder;*
3. *primair maakt de DBFM-opdrachtnemer afspraken met de stakeholders. Bij verschillen van mening kan naar Rijkswaterstaat worden geëscaleerd;*
4. *het is de verantwoordelijkheid van de DBFM-opdrachtnemer dat hij derden geen schade berokkent. Dit zal hij te allen tijde moeten verifiëren. In het contract wordt daarom ook voorgeschreven dat de aannemer bij het uitvoeren van de werkzaamheden verantwoordelijk is voor het herstel van door zijn toedoen ontstane schade. De minister is van mening dat hier een goede preventieve werking van uitgaat en dat de aannemer zelf op zoek gaat naar maatregelen die dit het beste kunnen bewerkstelligen;*
5. *de DBFM-opdrachtnemer is zelf verantwoordelijk voor de aanvraag van de omgevingsvergunning bij de juiste instantie;*
6. *inspreker zal conform de afspraken in de bestuursovereenkomst (BOK) en de UVO's worden betrokken bij de aanbesteding en de realisatie van het project;*
7. *het is de verantwoordelijkheid van de DBFM-opdrachtnemer dat hij het werk zal bouwen overeenkomstig de kaders van het Tracébesluit, de vigerende wet- en regelgeving en het contract. Hiertoe dient de DBFM-opdrachtnemer een integraal ontwerp op te stellen. Voor de integraliteit, de aantoonbaarheid ervan en het verkrijgen van de noodzakelijke vergunningen op grond van dat ontwerp is hij zelf verantwoordelijk;*
8. *de nautische voorwaarden worden integraal opgenomen in het DBFM-contract.*

Correctie van een aantal uitgangspunten

Inspreker geeft aan dat in de gepubliceerde stukken een aantal algemene uitgangspunten wordt gehanteerd die volgens inspreker niet correct zijn. Het gaat daarbij om de volgende punten:

1. er wordt uitgegaan van herstel van de trapjeslijn in de rivier. Het toepassen van een trapjeslijn is geen beleid meer sinds de partiële herziening van het Nationaal Waterplan (ingegaan eind 2014);

2. er wordt uitgegaan van een verdieping van de Nieuwe Waterweg, het Scheur en de Nieuwe Maas naar NAP - 17m. Dit is feitelijk niet juist. Het gaat om een verdieping naar gemiddeld NAP - 16,3 m., namelijk NAP - 16,2 m. tot kmr. 1022 en NAP - 16,4 m. tot de Beneluxtunnel (exclusief een uitvoeringstolerantie van 0,5 m);
3. de ontwikkeling van het HIC conform de vigerende havenbestemmingsplannen ontbreekt. Met deze vigerende plannen dient rekening te worden gehouden.

Reactie

Onderstaand vindt u een puntsgewijze reactie op de door u aangedragen correcties.

1. *de trapjeslijn in de Nieuwe Waterweg/het Scheur en de Nieuwe Maas wordt niet meer onderhouden door Rijkswaterstaat. Dit uitgangspunt is in de stukken aangepast;*
2. *zoals u verderop in uw zienswijze terecht opmerkt, is op verzoek van inspreker bij het ontwerp van de Blankenburgtunnel uitgegaan van een maximaal mogelijke verdieping van de vaargeul van NAP -17,00 meter;*
3. *deze vigerende plannen zijn betrokken bij de planvorming.*

Opmerkingen bij de tekst van het OTB

Inspreker merkt ten aanzien van het Ontwerp Tracébesluit het volgende op:

1. er ontbreekt een artikel over het (ver)leggen van kabels en leidingen zowel ten behoeve van het project als voor toekomstige kabels en leidingen door het projectgebied;
2. bij artikel 10 en 11 ontbreken de noodzakelijke mitigerende maatregelen die in de toelichtende documenten onder natuur zijn benoemd (onder andere ten aanzien van vaatplanten en boomvalknest);
3. er ontbreekt een artikel waarin eenduidig is omschreven wat de diepteligging van de tunnel onder het Scheur is in relatie tot de vaarweg/baggergeul. Op basis van wat eerder met Rijkswaterstaat is afgesproken stelt inspreker de volgende tekst voor: "Over een breedte van 230m loodrecht op de vaargeul geldt een diepte van NAP -17,00m. Deze diepte is afgestemd op de drempel van de Maeslandkering en een maximaal mogelijke verdieping. Dit houdt in dat de bovenkant van de tunnel over de hierboven genoemde breedte op minimaal NAP - 19,00m ligt. De 2,00m tussenruimte wordt voor 1,00m gebruikt voor het aanbrengen van een beschermlaag tegen vallende ankers (conform de ARTO 1998) en voor 100m voor baggeronderhoud en baggertolerantie".
4. er ontbreekt een regeling ten behoeve van de realisatie van drie verkeersregelininstallaties op de Droespolderweg, om de veranderde verkeersstromen op het onderliggend wegennet veilig te kunnen blijven afwikkelen;
5. op pagina 10 wordt onder artikel 8 d de A20 foutief vermeld. Ook is het niet correct dat onder f wordt aangegeven dat de Zuidbaan van de A15 naar twee rijstroken gaat, terwijl deze rijbaan volgens stroomopwaarts al twee rijstroken heeft.

Reactie

Onderstaand vindt u een puntsgewijze reactie op de door u aangedragen opmerkingen ten aanzien van de tekst van het Ontwerp Tracébesluit.

- 1. in principe regelt het Tracébesluit niet de bestemming van kabels en leidingen. Met het aanpassen van het bestemmingsplan naar aanleiding van het vaststellen van het Tracébesluit kan de gemeente zelf een dubbelbestemming geven. Tussen deze aanpassing van het bestemmingsplan en het vastgestelde Tracébesluit is het Tracébesluit wel leidend. Dat wil echter niet zeggen dat alles wat niet in overeenstemming is met het Tracébesluit ook weg moet. Als er iets wijzigt (bijvoorbeeld een tussentijdse verlegging van een leiding), moet er wel voldaan worden aan het Tracébesluit, dan wel mag deze wijziging de uitvoering van het Tracébesluit niet onmogelijk maken. Om aan de zorg van inspreker tegemoet te komen is in het Tracébesluit een bepaling opgenomen waarin wordt voorzien in een dubbelbestemming ten aanzien van die locaties waar de bestaande Leidingenstrook overlapt met de maatregelvlakken zoals opgenomen in het Tracébesluit. In het geval dit niet aan de orde is en er bestaat een wens om kabels en leidingen binnen de plangrens aan te leggen maar buiten de bestaande en bestemde Leidingenstrook om, dan wordt aldus getoetst of dit uitvoering van het Tracébesluit onmogelijk maakt;*
- 2. in de artikelen 10 en 11 van het Tracébesluit zijn alleen ruimtelijke maatregelen opgenomen. De andere maatregelen zijn opgenomen in de Toelichting bij het Tracébesluit. Dit omdat een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet wordt aangevraagd, de in de Natuurtoets opgenomen maatregelen in de (te verkrijgen) ontheffing als voorschrift worden opgenomen en omdat de aannemer zich moet houden aan de voorschriften in deze ontheffing. Hiermee is de uitvoering van de maatregelen voldoende geborgd;*
- 3. het lengteprofiel van de tunnel is opgenomen in deel II, de plankaarten. In het contract met de aannemer wordt de genoemde vaargeuldiepte van NAP -17,00 meter bovendien opgenomen als eis. Daarmee is de diepteligging geborgd en is een extra bepaling in het Tracébesluit niet noodzakelijk;*
- 4. de realisatie van verkeerregelinstanties hoeft niet in het Tracébesluit te worden opgenomen. Deze zijn opgenomen in de trilaterale overeenkomst;*
- 5. de vermelding van de A20 is in bedoeld artikel (artikel 1 lid 8) verwijderd. Onder f wordt verwezen naar de noordbaan.*

Opmerkingen bij de plankaarten

Bij de plankaarten heeft inspreker we de volgende opmerkingen:

- 1. inspreker verzoekt nadrukkelijk te controleren of de maatregelvlakken Groen en Water niet deels over de bestaande (en bestemde) leidingenstrook lopen;*
- 2. het talud bij de afrit Trentweg (vanuit de Noordbaan A15) valt over de leidingenstrook heen. Dit is volgens inspreker onwenselijk omdat het gebruik en beheer van de leidingenstrook daardoor wordt belemmerd;*
- 3. de aansluiting van de Trentweg kan op de in de plankaart voorgestelde wijze niet worden ingepast op het onderliggend wegennet. Hiervoor zal een aanpassing op het ontwerp moeten worden gedaan. Hieraan inspreker uiteraard graag mee;*
- 4. bij kunstwerk 21 (overspanningen over de leidingenstrook) is een grote overspanning ontworpen. In overleg met de gemeente Rotterdam, het*

leidingenbureau en de leidingeigenaren is inspreker bereid mee te denken over een oplossing met een minder grote overspanning. Hierbij geldt als voorwaarde dat de verminderde ruimte in de leidingenstrook fysiek moet worden gecompenseerd.

Reactie

Onderstaand vindt u een puntsgewijze reactie op de door u aangedragen opmerkingen ten aanzien van de plankaarten.

- 1. dit is gecontroleerd. De belangen van de leidingenstrook worden niet geschaad. In de BOK zijn hierover nadere afspraken gemaakt;*
- 2. de plankaarten zijn hierop aangepast;*
- 3. het ontwerp is ter plaatse aangepast en na een succesvolle toets op verkeersveiligheid definitief gemaakt, waarna ook de betreffende plankaart in het Tracébesluit is aangepast.*

De minister dankt inspreker voor het aanbod. De verkende oplossing betreft de plaatsing van een tussensteunpunt bij kunstwerk 21. Inmiddels zijn inspreker en Rijkswaterstaat in gesprek om gezamenlijk tot een oplossing te komen. Het plaatsen van een tussensteunpunt leidt niet tot wijziging van het Tracébesluit. Wel is op de plankaarten de bestemming op de zuidoever zodanig aangepast dat de oorspronkelijke bestemming zoveel mogelijk wordt gehandhaafd.

Diversen

Tot slot heeft inspreker de volgende opmerkingen ten aanzien van diverse onderwerpen:

1. externe veiligheid: Het is inspreker niet duidelijk of na de realisatie van de Blankenburgverbinding nog voldoende vervoersruimte binnen de Basisnetplafonds op diverse wegen overblijft om het (toekomstige) transport van gevaarlijke stoffen van en naar de haven van Rotterdam te accommoderen. In het OTB en de deelstudie Externe Veiligheid bij het MER worden de werkelijke verkeershoeveelheden en de te verwachte verkeershoeveelheden na realisatie van de tunnel niet vergeleken met de referentiehoeveelheden uit het Basisnet (de Basisnetplafonds), zoals verplicht is op basis van artikel 14 van de Beleidsregel EV-beoordeling. Aan deze omissie ligt onder andere ten grondslag dat in het MER de basisnetwaarden zoals vermeld in de regeling basisnet worden gehanteerd voor zowel huidige situatie als de referentiesituatie en de plansituatie. Inspreker mist hierbij specifiek een onderbouwing van de gehanteerde referentiehoeveelheden voor de toekomstige A24 (wegvak Z152). De 'bijlage A' waarnaar wordt verwezen ontbreekt bovendien in de stukken;
2. oplossing te hoge voertuigen: Inspreker vindt in het OTB nog geen oplossing voor te hoge voertuigen en tankauto's met gevaarlijke stoffen (die niet aan categorie C voldoen) in het geval deze voertuigen voor de tunnelmond moeten omkeren. Er is geen calamiteitendoorsteek en er zijn geen vluchthavens of -wegen om vrachtverkeer om- of af te leiden, waardoor chauffeurs genoodzaakt zijn kilometers achteruit te rijden. Dit kan leiden tot een zeer grote overlast op het wegennet en is uiteraard niet veilig. Inspreker doet de suggestie een wachtplaats te realiseren aan beide zijden van de tunnels, zodat dergelijke voertuigen op een rustig tijdstip en zonder veel overlast te veroorzaken kunnen worden afgevoerd;

3. brandwerendheid Aalkeettunnel: De Aalkeettunnel wordt minder brandwerend dan de Blankenburgtunnel (wel allebei categorie C). Vanuit de wegbeschikbaarheid vraagt inspreker zich af waarom hiervoor is gekozen;
4. ontwerp knoop A15: Het ontwerp voor de knoop A15 zoals getoond in het Vormgevings- en Inpassingsplan voldoet volgens inspreker niet aan de uitgangspunten zoals deze worden gehanteerd voor infrastructurele elementen in het havengebied. Uitgangspunt voor de vormgeving in de haven is te allen tijde optimaal zicht hebben op de havenactiviteiten en haveninfrastructuur zodat deze als oriëntatie kan fungeren en tevens beleving van het havenlandschap mogelijk is. Inspreker ziet graag een nadere uitwerking van het ontwerp van de knoop A15 inclusief leidingstrook met als basis een landschappelijk beeld (grasland waarin hoogteverschillen door middel van reliëf zijn opgelost). De infrastructuur en noodzakelijke keerwanden dienen terughoudend en subtiel te worden vormgegeven. Inspreker ziet deze uitgangspunten graag nader uitgewerkt in het Esthetisch Programma van Eisen.

Reactie

Onderstaand vindt u een puntsgewijze reactie op de door u aangedragen diverse opmerkingen.

1. *bij de vaststelling van de referentiehoeveelheden op Basisnetwegen is reeds rekening gehouden met de Toekomstverkenning vervoer gevaarlijke stoffen van Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL) voor het jaar 2020, plus het Havenplan 2030 met daarin het scenario dat de grootste toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen (VGS) genereert (dus inclusief MVII). De verwachte jaarintensiteiten zijn vervolgens opgehoogd met 50% voor de stofcategorie GF3 en 100% voor de overige stofcategorieën. Mede gelet op het feit dat realisatie van de Blankenburgverbinding niet zal leiden tot toename van de transportstromen VGS (dit is afhankelijk van de wereldeconomie en niet van aanleg van deze weginfrastructuur) is er geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat de toekomstige transportstromen van en naar de haven van Rotterdam niet kunnen worden geaccommodeerd. Inherent aan het Basisnetbeleid is overigens dat onbeperkte accommodatie van groeiende transportstromen door de minister niet kan worden gegarandeerd, omdat binnen dit beleid een maximum wordt gesteld aan het risico waaraan in de omgeving aanwezige personen mogen worden blootgesteld. Reden te meer waarom de minister ten aanzien van de referentiehoeveelheden op Basisnetwegen de lat relatief hoog heeft gelegd. Op basis van de door WVL opgestelde toedeling van de transportstromen vervoer gevaarlijke stoffen (bijlage A) zijn voor de plansituatie toedelingen gemaakt voor de Blankenburgverbinding (wegvak Z152). Daarbij is uitgegaan van referentiehoeveelheden op de relevante Basisnetwegen in het onderzoeksgebied en de daarvan afgeleide referentiehoeveelheden op de nieuwe verbindingen A4 Delft-Schiedam en A16 Rotterdam (voorheen A13/A16). Bij de toedelingen voor de Blankenburgverbinding is dus reeds rekening gehouden met de ophoogfactoren zoals deze zijn toegepast bij de vaststelling van de referentiehoeveelheden op Basisnetwegen. Uit de toedelingen van WVL blijkt verder dat op bestaande Basisnetwegen redelijkerwijs geen toename wordt verwacht van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Een situatie zoals bedoeld in artikel 5, lid 1b van de Beleidsregels EV-beoordeling Tracébesluiten doet*

zich dus niet voor. De verplichting op grond van artikel 14 van de Beleidsregels EV-beoordeling Tracébesluiten de PR- (Plaatsgebonden Risico) en GR (Groepsrisico)-plafonds op bestaande Basisnetwegen te toetsen is daarom niet aan de orde. Pas (ruim) na opening van de Blankenburgverbinding zal de minister de nieuwe verbinding zelf opnemen in het Basisnet, waarbij de referentiehoeveelheden definitief zullen worden vastgesteld op basis van een uitgevoerde telling van de transportstromen van VGS;

- 2. in Nederland is de maximale wettelijke hoogte van voertuigen 4.00 m. In het (Ontwerp) Tracébesluit is rekening gehouden met een PVR (Profiel Vrije Ruimte) van 4.60 m. Voor de tunnels is zelfs 4.70 m. aangehouden, waardoor daar geen hoogtedetectie hoeft te worden toegepast. In het bewegwijzeringsplan wordt aangeduid dat voertuigen met gevaarlijke stoffen hoger dan categorie C niet van de Blankenburgverbinding gebruik mogen maken. Beide tunnels van de Blankenburgverbinding voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving en daarmee ook aan de Landelijke Tunnel Standaard (LTS). Beide tunnels worden voorzien van twee calamiteitendoorsteeken, die vooral zijn bedoeld voor overheidshulpdiensten;*
- 3. ten aanzien van de brandwerendheid maakt de wetgeving onderscheid tussen tunnels gelegen onder water en landtunnels. Het economisch belang, de schadegevolgen bij brand en herstelmogelijkheden spelen hierbij een rol. Voor eerstgenoemde tunnels (waartoe ook de Blankenburgtunnel behoort) is per definitie sprake van een hoog economisch belang. In lijn met de regelgeving is zodoende gekozen voor beperking van de schade door een bescherming tegen brand van 2 uur aan te houden. Voor de Aalkeettunnel is sprake van een landtunnel waarbij de schadegevolgen minder zijn en herstelmogelijkheden aanwezig zijn. Conform de regelgeving zou kunnen worden volstaan met 1 uur brandwerendheid. Voor de meer schadegevoelige locaties zoals de onderdoorgangen onder de kruisende watergangen, het middentunnelkanaal en de dienstgebouwen wordt gekozen voor extra bescherming en brandwerendheid tot 2 uur. Zodoende wordt hiermee voor dit tunneldeel aangesloten bij de situatie van de Blankenburgtunnel en is hier ook sprake van een overeenkomstige bescherming behorende bij de "hoge economische waarde" van de tunnelverbinding;*
- 4. voor de vormgeving van de knoop A15 is met diverse stakeholders uitgangspunten bepaald zoals verwoord in het Ambitiedocument. Bij de vormgeving van het knooppunt zijn twee principes gehanteerd. Enerzijds wordt gestreefd naar aansluiting bij de uitgangspunten voor infrastructurele elementen in het havengebied. Anderzijds wordt ernaar gestreefd de groene gordel rond Rozenburg te versterken. Dit gebeurt door ook een ruimtelijke relatie te leggen met de te realiseren grondwal aan de oostzijde van Rozenburg. Daarnaast zijn de onder andere aspecten, techniek, waterhuishouding en kosten bezien. Dit heeft geresulteerd in een landschappelijk ontwerp met grondlichamen en grastaluds waarin kunstwerken worden toegepast waar technisch aanleiding toe is. De aardebannen worden vloeiend vormgegeven. De kabels- en leidingen zone doorsnijdt dit heuvellandschap.*

Er is tevens rekening gehouden met de beleving van de automobilist op de omgeving. Zicht op de haven en de rivier spelen hierbij een rol. Waar

geluidschermen noodzakelijk zijn, zijn deze transparant vormgegeven. Het uitgangspunt is een ontwerp van de knoop inclusief leidingstrook met als basis een landschappelijk beeld. Deze eis wordt meegenomen in het Esthetisch Programma van Eisen (EPvE). Het ontwerp van de aannemer zal dieper ingaan op de meer gedetailleerde uitwerking. De infrastructuur en noodzakelijke keerwanden zijn in het ontwerp terughoudend vormgegeven zonder additionele elementen. Bovengenoemde eisen zijn eveneens verwoord in het EPvE dat zal worden meegegeven aan de DBFM-aannemer.

Relatie Theemswegtracé

Indien het Rijk en inspreker voortgaan met het omleggen van de havenspoorlijn over het tracé Theemsweg, ontstaat een kans om het rijkswegontwerp nog verder te optimaliseren. Zo kan de vluchtstrook die nu op de toerit van aansluiting 14 over een zekere lengte niet past alsnog worden ingepast en kan een slinger uit de hoofdrijbaan worden gehaald. Inspreker adviseert een mogelijkheid daartoe in de besluitvorming open te houden.

Reactie

Naar oordeel van de minister heeft de keuze voor het Theemswegtracé geen grotere impact dan de reeds door inspreker gesuggereerde inpassing van de vluchtstrook. Ook qua milieueffecten kent deze optimalisatie geen wezenlijke voor- of nadelen.

Omdat het Ontwerp Tracébesluit voor het Theemswegtracé naar verwachting medio juni 2016 verschijnt en het Tracébesluit medio februari 2017 blijft de minister in het Tracébesluit voor de Blankenburgverbinding bij de voorgestelde en ook maakbare oplossing, dus exclusief inpassing van dit korte stuk van de vluchtstrook.

3.41 Zienswijze 41

Inspreker verwijst allereerst naar de argumenten uit de zienswijze die gezamenlijk is ingediend door onder andere de Natuur- en Milieufederatie Zuid-Holland en Natuurmonumenten. Inspreker sluit zich hierbij aan.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijzen wordt verwezen naar paragraaf 3.59 en hoofdstuk 4 waarin de zienswijze van respectievelijk de Natuur- en Milieufederatie Zuid-Holland en Natuurmonumenten wordt behandeld.

De Wijnboerderij op Zuidbuurt 40 is ruim 25 jaar gevestigd op deze locatie. Het betreft een monumentale boerderij uit 1500, gelegen in de Groene Aalkeetpolder. De kracht van het bedrijf vloeit voort uit de rustige en groene ligging.

Dit dreigt nu te verdwijnen met de beoogde aanleg van de nieuwe weg, die pal naast deze locatie zal worden aangelegd. Het tracé verdwijnt hier ondergronds in de zogenaamde Aalkeettunnel waarop groen en water (weer) worden aangelegd zodat de gevolgen voor de wijnboerderij minimaal lijken. Volgens de planning gaan hieraan circa vijf jaar van aanleg vooraf; jaren waarin de exploitatie van de wijnboerderij alsmede het woongenot van de inspreker fors zal worden aangetast. Zo kan inspreker zich voorstellen dat de goedlopende verhuur van de boerderij als complete trouwlocatie gedurende de bouw nagenoeg stil zal komen te liggen omdat van rust en groen geen sprake meer is.

Daarnaast maakt inspreker zich grote zorgen over de bouwkundige effecten die de aanleg van met name de Aalkeettunnel op de boerderij zal hebben. In het door Rijkswaterstaat uitgevoerde bouwkundig onderzoek wordt geconcludeerd dat rekening moet worden gehouden met de mogelijkheid dat als gevolg van de bouwwerkzaamheden aan een deel van de boerderij constructieve schade zou kunnen ontstaan, alsmede esthetische schade aan andere delen van de boerderij.

Inspreker brengt daarnaast de volgende bezwaren in:

1. werkzaamheden veroorzaken fluctuerend peil van grondwater. Dit zal grote invloed hebben op de wijnstokken, zoals risico op afsterven, mindere opbrengst en/of slechtere kwaliteit van de druiven;
2. inspreker ziet veel risico's bij bemaling tijdens de aanlegfase;
3. inspreker vreest ernstige overlast van bouwverkeer tijdens de aanlegfase. Een deel van de huidige toerit tot de wijnboerderij zal namelijk mede worden gebruikt voor werkverkeer;
4. inspreker vreest luchtverontreiniging door lucht-/ventilatieafvoer uit de tunnel;
5. naast de bouw van de tunnel zal er overlast zijn als gevolg van de aanleg van toe- en afritten ten behoeve van het bouwverkeer en de realisatie van het bouwketenpark en gronddepot;
6. de wijnboerderij is in ieder geval de eerste vijf jaren onverkoopbaar en haar exploitanten/bewoners worden daarmee 'gegijzeld' in de eigen boerderij.

Reactie

Rijkswaterstaat heeft in juli 2014 opdracht gegeven tot een onafhankelijk bouwkundige onderzoek om de bouwkundige staat van de wijnboerderij op te nemen en te onderzoeken in hoeverre de boerderij risico loopt op bouwkundige schade ten gevolge van het uit te voeren werk, voor zover de werkwijze bekend is. Pas op 1 juli 2015 is erin geslaagd die opname daadwerkelijk te doen. Voor die tijd gaven de eigenaren geen gelegenheid om het onderzoek uit te voeren omdat daar volgens de eigenaren geen tijd voor was. Ook is het tot op heden niet gelukt een afspraak te maken om het rapport te komen toelichten. Uiteindelijk is het rapport op 2 november 2015 toegestuurd. Het is niet mogelijk op het rapport zelf een zienswijze in te dienen. In het betreffende rapport is in de samenvatting en conclusie vermeld dat de genoemde eventueel te verwachten constructieve schade door het treffen van schadebeperkende maatregelen beperkt kan blijven tot esthetische schade.

Er is voor Rijkswaterstaat geen juridische grondslag op basis waarvan de boerderij op onteigeningsbasis kan worden aangekocht. Het perceel grond waarop de boerderij rust valt buiten de grenzen van het Tracébesluit.

Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek tot nadeelcompensatie indienen. De minister zal een beslissing over een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.

In de aanbesteding dringt Rijkswaterstaat er bij de aannemer op aan dat hinder wordt beperkt (alhoewel overlast natuurlijk niet is uit te sluiten). Hieronder wordt ook verstaan de bereikbaarheid van erven en routes. Met de beheerders en direct betrokkenen worden daarom ook afspraken gemaakt over hoe de bereikbaarheid kan worden gegarandeerd, waarbij ook moet worden gekeken naar de flexibiliteit die binnen deze afspraken is te realiseren. Het kan namelijk voorkomen dat in het kader van een goede logistiek en de wens om hinder en overlast voor de omgeving te minimaliseren het juist de voorkeur verdient over te gaan tot bijvoorbeeld tijdelijke of gedeeltelijke afsluitingen. De afspraken hieromtrent worden opgenomen in het DBFM-contract. Mochten er afwijkingen nodig zijn, dan zal dat alleen geschieden in overleg met de betreffende beheerder.

De overwegingen die inspreker naar voren brengt zijn een reden geweest om voor de aanleg van de tunnel te kiezen voor het gebruik van een waterdichte constructie. Zie verder ook het antwoord in paragraaf 2.12.

Het effect van de emissies vanuit de tunnel is meegenomen in de Effectstudie Luchtkwaliteit. Uit de berekeningen blijkt weliswaar dat rond de tunnelmonden sprake zal zijn van verhoogde concentraties, maar dat hier op grond van het toepasbaarheidsbeginsel niet hoeft te worden getoetst. Dit beginsel wil zeggen dat de luchtkwaliteit niet hoeft te worden getoetst op de volgende plaatsen:

- a. plaatsen waar geen mensen mogen en kunnen komen;*
- b. terreinen met één of meer inrichtingen, waar al regels gelden voor de gezondheid en veiligheid van werknemers;*
- c. wegen (rijbanen en middenberm).*

Zie verder ook paragraaf 2.10 'Luchtkwaliteit / NSL'.

3.42 Zienswijze 42

Inspreker stelt dat er al te weinig groen is in dit gebied. Inspreker spreekt over een klein stukje groen tussen Maassluis en Vlaardingen dat letterlijk lucht geeft. Inspreker krijgt het benauwd bij het idee dat dit verdwijnt voor een tunnel die achterhaald en bovendien onnodig is.

Reactie

Voor wat betreft de zienswijze van inspreker dat het plan schadelijk is voor de natuur, klopt het dat als gevolg van het plan natuurwaarden worden aangetast. Het betreft dan zowel fysieke aantasting als versnippering en verstoring van natuurwaarden door bijvoorbeeld geluid. Deze effecten worden zo goed mogelijk gemitigeerd en waar nodig gecompenseerd. Voor meer informatie wordt verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.4 'Natuurwaarden'.

Met het verdiept aanleggen van de weg en het deels ondertunnelen blijft echter sprake van een ruimtelijke ervaring van het landschap. De weg ontleemt niet het zicht en vormt als gevolg van de verdiepte ligging ook geen barrière in het landschap. Zie voor meer informatie over de inpassing ook paragraaf 2.5 'Landschap'.

Dat de tunnel achterhaald en onnodig is, is naar mening van de minister niet het geval. Zie voor meer tekst en uitleg hierover paragraaf 2.1 'Nut en noodzaak'.

3.43 Zienswijze 43

Inspreker is van oordeel dat het hele proces een farce is geweest. De scope van het onderzoek is veel te klein gehouden zodat er de bizarre oplossing is uitgekomen om hemelsbreed 6 kilometer naast een gratis tunnel (de Beneluxtunnel) een toltunnel aan te leggen. De nieuwe tunnel geeft volgens inspreker helemaal geen ontlasting van de Ruit van Rotterdam.

Volgens inspreker is onvoldoende gekeken naar het belang van het landschap, natuurkwaliteiten en luchtkwaliteit. Het project heeft een toename van het verkeerslawaai op de A20, verslechtering van de luchtkwaliteit en uitstoot van fijnstof tot gevolg.

Reactie

De Minister vindt het spijtig dat de indiener het proces als een farce ervaart.

Bij de start van de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit in 2009 is volgens de adviezen van de Commissie Elverding een participatieproces ingericht om samen oplossingsrichtingen te ontwikkelen, voorstellen te verbeteren en resultaten te delen. 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 het verkrijgen van inzicht in de voorkeur voor oplossingsrichtingen van 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.

In de vervolhverkenning Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) zijn in de eerste helft van 2011 meedenkavonden georganiseerd waarbij ambtenaren, belangengroepen, het bedrijfsleven en ongeveer 150 omwonenden is gevraagd een bijdrage te leveren. Dankzij het participatieproces is een beter beeld verkregen van de waarden, kenmerken van beide onderzoeksgebieden, evenals 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.

Voor wat betreft de opmerking van inspreker dat de weg de Ruit van Rotterdam niet zou ontlasten, wordt verwezen naar paragraaf 2.1 'Nut en noodzaak'.

Inspreker heeft gelijk dat een deel van het verkeer in de situatie met tol kiest voor de bestaande verbindingen. We noemen dit effect de vraaguitval. Met dit effect is in het onderzoek rekening gehouden. Zie verder ook het antwoord in paragraaf 2.2 'Tol'.

Het klopt dat als gevolg van het plan natuurwaarden worden aangetast, dit is helaas niet te voorkomen. Het betreft dan zowel fysieke aantasting als versnippering en verstoring van natuurwaarden door bijvoorbeeld geluid. Onderdeel van het plan zijn daarom diverse maatregelen om deze effecten te mitigeren en, waar dit niet kan, te compenseren. Voor meer informatie wordt verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.4 'Natuurwaarden'.

De minister begrijpt ook de zorg die inspreker heeft ten aanzien van het landschap. De minister heeft derhalve met de regionale overheden in het gebied gestreefd naar een zo goed mogelijk ingepaste weg. Het tracé is ook bewust gekozen op de overgang van het veenweidegebied en de Krabbepas. Daarbij volgt het tracé zoveel mogelijk het lengtepatroon van het historisch slagenlandschap. Alle andere in het kader van de Rijksstructuurvisie onderzochte varianten van de Blankenburgverbinding kenden een veel grotere aantasting van het landschap, soms dwars door de polder dan wel dwars door het recreatiegebied. Deze varianten zijn ook tot stand gekomen op basis van intensieve werksessies met betrokkenen.

Juist vanwege de landschappelijke waarden van dit stuk van Midden-Delfland (aangewezen als TOP-gebied) is gekozen voor een zo veel mogelijk verdiepte ligging van de weg en wordt de weg over een lengte van 510 meter ter plaatse van de Zuidbuurt zelfs overkapt.

Op de A20 is sprake van een verkeerstoename als gevolg waarvan ook een toename van de milieubelasting zou zijn te verwachten. Zo is op het traject ter hoogte van de woonplaats van inspreker sprake van een verkeerstoename van circa 8%. De toename van het verkeer leidt weliswaar tot een toename van de geluidproductie, maar deze toename blijft binnen de geldende geluidproductieplafonds (GPP's).

Eén van de pijlers van de nieuwe geluidwetgeving voor rijkswegen van juli 2012 is het voorkomen van onbeheerste groei van geluid. Deze wetswijziging heeft als grote voordeel dat de ontwikkeling van de geluidbelasting jaarlijks wordt bijgehouden en dat bij overschrijding van de GPP's wordt bekeken of maatregelen noodzakelijk en/of (nog) doelmatig zijn. Op deze wijze wordt naar de omgeving een extra garantie ingebouwd. Voor de vastgestelde geluidniveaus, het jaarlijkse verslag en meer informatie hierover wijzen wij u graag op onze website <http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/geluidwetgeving.aspx>

Voor wat betreft de luchtkwaliteit is in de periode 1992-2011 sprake van een dalende trend in de uitstoot van stikstofdioxide en fijnstof. Deze trend zal naar verwachting doorzetten als gevolg van de toenemende vervanging van oudere voertuigen voor nieuwe. Tevens worden bij industrie en huishoudens ook nog verbeteringen verwacht. Uit de berekeningen behorende bij het Milieueffectrapport (MER) blijkt ook dat in 2030 nergens grenswaarden worden overschreden

Tot slot is het project ook opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Voor meer informatie wordt ook verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.10 'Luchtkwaliteit / NSL'.

3.44 Zienswijze 44, ANWB

Vanuit de bereikbaarheid in de Rotterdams regio is inspreker voorstander van de Nieuwe Westelijke Oeververbinding. Naast capaciteitsuitbreiding wordt het wegennet rond Rotterdam aanzienlijk robuuster.

Minder gelukkig is inspreker met de gekozen uitwerking. In het Ontwerp Tracébesluit is een 'kanteldijk' opgenomen omdat dit nodig zou zijn voor de waterveiligheid. De kanteldijk heeft volgens inspreker echter een negatief effect op recreatie, landschap en natuur op de noordoever. Uit recente studies blijkt bovendien dat de waterveiligheid ook kan worden geborgd zonder aanleg van de kanteldijk. De varianten die vervolgens op tafel zijn gelegd, voldoen volgens inspreker beter aan de Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen (NOA), doordat de helling zonder kanteldijk een stuk minder steil wordt. Hierdoor ontstaat een verkeersveiliger weg, die bovendien het landschap spaart.

In de trechtering van varianten is naar mening van inspreker onvoldoende gekeken naar de varianten zonder kanteldijk. Dit onderzoek had in de verkenningsfase moeten plaatsvinden om op zorgvuldige wijze tot een voorkeursbesluit te komen. Dit is echter te laat uitgevoerd. Pas nadat het voorkeursbesluit al was verankerd in een vastgestelde structuurvisie. De varianten zonder kanteldijk hebben daardoor ten onrechte ook geen deel uitgemaakt van het vereiste brede participatieproces. Deze voortschrijdende kennis is naar oordeel van inspreker van zulk groot belang voor het ontwerpproces, dat dit proces hierop had moeten worden aangepast.

Inspreker dringt er derhalve op aan om in het Tracébesluit ook een variant met een lange tunnel (dus zonder kanteldijk) uit te werken of in ieder geval mogelijk te maken. Gezien de ervaringen met andere grote infrastructuurprojecten is op voorhand zeker niet uit te sluiten dat het bedrijfsleven met een tunneloplossing komt die binnen het taakstellend budget past. Bij de aanbesteding zouden dan beter ingepaste varianten extra punten kunnen krijgen.

Reactie

Inspreker merkt terecht op dat nadere onderzoeken hebben uitgewezen dat in de eindsituatie een kanteldijk niet noodzakelijk blijkt. In de beoogde uitvoering en fasering is een tijdelijke kanteldijk echter noodzakelijk. Als gevolg van deze tijdelijke oplossing is al sprake van aantasting van de natuurwaarden. Deze natuurwaarden worden voor aanvang van de realisatie elders gecompenseerd. In de eindsituatie kan de tijdelijke kanteldijk weliswaar worden afgegraven en kan het natuurgebied opnieuw worden gereconstrueerd. Naar oordeel van de minister leidt dit echter tot onnodige kapitaalvernietiging. Naast de hoge kosten speelt mede een rol dat de landschappelijke winst minimaal is. Voor meer informatie wordt verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.7 'Kanteldijk'.

Het voorstel van inspreker de markt meer vrijheid te geven voor alternatieve varianten kent zeker voordelen. In het kader van een Tracébesluit dient de burger echter ook voldoende rechtszekerheid te kunnen ontleen aan de gekozen oplossing. Het vrijlaten van de oplossing kent als bezwaar/risico dat het voor de omgeving pas duidelijk wordt welke oplossing wordt gekozen op het moment dat zij niet meer kunnen inspreken dan wel in beroep kunnen gaan. Dit maakt dat de minister niet kiest voor het door inspreker ingebrachte voorstel.

3.45 **Zienswijze 45**

Inspreker is van mening dat de nieuwe weg het hele natuurgebied bederft en bovendien weinig toegevoegde waarde heeft voor de economie. Inspreker stelt dat we al zo weinig natuur in ons land hebben. Veel mensen uit andere gebieden komen juist genieten van het unieke gebied. Inspreker vindt het belachelijk om dit te vernietigen voor een tunnel. Zeker omdat de tunnel ook verderop richting Maassluis kan worden aangelegd.

Reactie

De aanleg van nieuwe infrastructuur kan niet zonder effecten op natuur en landschap. Ook in het geval van de Blankenburgverbinding is dit het geval. Het betreft dan zowel fysieke aantasting als versnippering en verstoring van natuurwaarden door bijvoorbeeld geluid. Deze effecten worden echter zo goed als mogelijk gemitigeerd en waar nodig gecompenseerd. Voor meer informatie wordt verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.4 'Natuurwaarden'.

Ten aanzien van de effecten op het landschap heeft de minister samen met de regionale overheden in het gebied gestreefd naar een zo goed mogelijk ingepaste weg. Zie voor meer informatie het antwoord in paragraaf 2.5 'Landschap'.

De minister deelt de mening van inspreker dat de weg geen waarde zou hebben voor de economie niet. De minister draagt zorg voor een goede bereikbaarheid van de regio en het oplossen van knelpunten. Dit niet eens zo zeer om economische groei te bevorderen, maar ook uit zorg voor het behoud van de economische positie van de voor Nederland unieke Rotterdamse haven. De aard van de knelpunten en de ontwikkeling van het verkeer maken dat maatregelen nodig zijn. Zie voor verdere beantwoording ook paragraaf 2.4 'Natuurwaarden'.

Tot slot maakt inspreker melding van het feit dat de weg beter richting Maassluis zou kunnen worden opgeschoven. Deze inpassingsvariant is in kader van de Rijksstructuurvisie onderzocht en niet gekozen. Deze weliswaar goedkopere variant leidt tot nog meer schade aan het landschap. Een nog verder weg gelegen alternatief voor de Blankenburgverbinding is de Oranjeverbinding. Deze voldoet echter in onvoldoende mate aan de projectdoelstellingen.

3.46 **Zienswijze 46, Deltalinqs**

Externe veiligheid

In het Ontwerp Tracébesluit (OTB) en de deelstudie Externe Veiligheid bij het milieueffectrapport (MER) wordt volgens inspreker geen rekening gehouden met de referentiehoeveelheden uit het Basisnet. Deze verplichting bestaat echter wel op basis van artikel 14 van de Beleidsregel EV-beoordeling. Hier ligt onder andere aan ten grondslag dat de basisnetwaarden voor zowel de huidige situatie, de referentiesituatie als de plansituatie worden gehanteerd en niet de werkelijke verwachte, dan wel gerealiseerde, vervoershoeveelheden. Er bestaat naar mening van inspreker nu geen duidelijkheid of na realisatie van de Blankenburgverbinding nog voldoende ruimte op diverse wegen overblijft om het (toekomstige) transport van gevaarlijke stoffen van en naar de haven van Rotterdam te accommoderen.

Inspreker geeft aan een specifieke onderbouwing te missen voor de gehanteerde referentiehoeveelheden voor de toekomstige A24 (wegvak Z152).

Reactie

Aangezien de zienswijze overeenkomt met de zienswijze van het Havenbedrijf Rotterdam, wordt voor het antwoord dan ook verwezen naar de beantwoording van deze zienswijze in paragraaf 3.40.

Kabels en leidingen

Voor de kabels- en leidingeneigenaren in het gebied is het gewenst zorgvuldige afspraken te maken omtrent bestaande en toekomstige leidingentracés. In de besluittekst ontbreekt volgens inspreker echter een toelichting op het (ver)leggen van kabels en leidingen, zowel ten behoeve van het project als voor toekomstige kabels en leidingen door het projectgebied.

Reactie

Aangezien de zienswijze overeenkomt met de zienswijze van het Havenbedrijf Rotterdam, wordt voor het antwoord dan ook verwezen naar de beantwoording van deze zienswijze in paragraaf 3.40.

Havenbestemmingsplannen

De toekomstige ontwikkeling van het havenindustriële complex conform de vastgestelde havenbestemmingsplannen ontbreekt in de ter inzage gelegde documenten. Inspreker acht het zeer wenselijk dat met dit bestemmingsplan rekening wordt gehouden inzake realisatie van de nieuwe oeververbinding.

Reactie

Aangezien de zienswijze overeenkomt met de zienswijze van het Havenbedrijf Rotterdam, wordt voor het antwoord dan ook verwezen naar de beantwoording van deze zienswijze in paragraaf 3.40.

Verkeer

Inspreker merkt op dat in het Ontwerp Tracébesluit nog geen oplossingsrichtingen worden gedefinieerd voor te hoge voertuigen en tankauto's met gevaarlijke stoffen die niet aan categorie C voldoen. In het geval deze voertuigen voor de tunnelmond moeten omkeren zijn er geen calamiteitendoorsteken, vluchthavens of -wegen beschikbaar om vrachtverkeer om of af te leiden. Om die reden is een chauffeur mogelijk genoodzaakt kilometers achteruit te rijden. Deze situatie kan leiden tot een zeer grote overlast op het wegennet. Daarnaast vragen wij aandacht voor genoeg parkeerruimte voor vrachtauto's. Genoeg mogelijkheden om te parkeren is noodzakelijk vanwege de Europese wetgeving voor rij- en rusttijden. Door de komst van de Blankenburgverbinding komt de verzorgingsplaats Aalkeet langs de A20 te vervallen. Verzorgingsplaats Rijskade wordt minder goed bereikbaar, omdat het verkeer dat de verzorgingsplaats verlaat, niet direct de Blankenburgverbinding op kan rijden.

Reactie

Voor wat betreft het parkeren onderkent de minister het feit dat vermoeidheid van chauffeurs een belangrijke rol speelt in het ontstaan van veel ernstige verkeersongelukken. Vanwege de verkeersveiligheid is de bestuurder van een vrachtvoertuig daarom ook gehouden aan rij- en rusttijden. In het

Voorzieningenbeleid 2004 is daarom gesteld dat voor de verzorging van mens en voertuig op regelmatige afstand (in beginsel om de circa 20 kilometer) langs rijkswegen weggebonden verzorgingsplaatsen worden aangelegd. Richting het oosten ligt de eerstvolgende verzorgingsplaats aan de A20 op iets meer dan 20 kilometer van de vervallen verzorgingsplaats Aalkeet.

De minister realiseert zich ook dat parkeerdruk in de regio groot is. Dit is ook de reden waarom Rijkswaterstaat samen met de Metropoolregio Rotterdam Den Haag een onderzoek laat doen naar de knelpunten in de regio. Dit moet leiden tot een bestuurlijke visie inclusief maatregelenpakket voor de gehele metropoolregio.

Voor het overige wordt verwezen naar de beantwoording van zienswijze 40 van het Havenbedrijf Rotterdam in paragraaf 3.40.

Tolheffing

De aanleg van wegen in Nederland is primair een publieke taak waarvoor de weggebruiker met diverse verkeersheffingen als motorrijtuigenbelasting en brandstofaccijnzen ruimschoots betaalt. Tolheffing kan wat inspreker betreft daarom alleen onder strikte voorwaarden (bij wijze van grote uitzondering) worden geheven.

Reactie

Verschillende vraagstukken speelden in de discussies van de afgelopen jaren een rol, waaronder de doelen van tolheffing (gedragsbeïnvloeding of bekostiging), de technische en praktische toepasbaarheid, het gebruikersgemak, de handhaafbaarheid, de kosten van een systeem voor tolheffing, privacyaspecten en het maatschappelijke draagvlak. Uit die discussies werd duidelijk dat weinig draagvlak bestaat voor de heffing van tol. Dat heeft de regering ertoe gebracht tolheffing alleen te overwegen voor belangrijke projecten waarvoor de bekostiging niet sluitend is. Een en ander heeft geleid tot een beleidskader voor tolheffing, waarbij is gedefinieerd in welke gevallen tolheffing aan de orde kan zijn. Deze beleidsmatige uitgangspunten luiden als volgt:

- 1. tolinning zal alleen geschieden op nieuwe doorsnijdingen;*
- 2. tolinning dient alleen als (gedeeltelijke) bekostiging van infrastructuur, en niet voor sturing in verkeersstromen;*
- 3. tolinning geschiedt alleen indien er een gratis alternatief beschikbaar is;*
- 4. tolinning geschiedt door middel van free-flowtechniek;*
- 5. de kosten van tolinning zijn niet meer dan 20% van de totale tolinkomsten;*
- 6. de tolinning dient te geschieden op uniforme wijze en dient te voldoen aan Europese eisen.*

De tijdelijke tolheffing op de Blankenburgverbinding sluit aan bij de uitgangspunten van het beleidskader. De regering wil geen misverstand laten bestaan over het feit dat de tolheffing alleen voor de gedeeltelijke bekostiging van deze nieuw aan te leggen verbindingen aan de orde is en dat tolheffing tijdelijk is, namelijk totdat de tologpave is gerealiseerd.

Communicatie

Voor de bedrijven die rondom het plangebied van de Blankenburgverbinding zijn gevestigd, is het volgens inspreker van het grootste belang dat de bereikbaarheid gedurende de realisatie van het project voor alle modaliteiten wordt geborgd.

Hetzelfde geldt voor de exploitatiemogelijkheden van de in het gebied gevestigde bedrijven. Om deze redenen wordt een optimale afstemming met het bedrijfsleven voorafgaand en gedurende de bouwperiode door inspreker als cruciaal gezien.

Reactie

Omwonenden en bedrijven worden via verschillende media, zoals nieuwsbrieven, twitterberichten en berichten op de website www.blankenburgverbinding.nl over de werkzaamheden van het project tijdens de aanleg geïnformeerd. De DBMF-opdrachtnemer wordt daarnaast gevraagd maatregelen te treffen om zo min mogelijk hinder te veroorzaken. Waar nodig vindt afstemming plaats met bewoners en bedrijven om bereikbaarheid en exploitatiemogelijkheden te garanderen tijdens de bouwwerkzaamheden.

3.47 Zienswijze 47

Bij het akoestisch onderzoek is ervan uitgegaan dat de geluidswal bij Park Hoog Lede, aan de noordkant van de A20 door Vlaardingen, 6 meter hoog is. Dit is volgens inspreker feitelijk onjuist. De wal is immers hoofdzakelijk slechts 5 meter en op enkele plekken 5,5 meter hoog, zoals in het bestemmingsplan van Park Hoog Lede is bepaald (zie pagina 50 en verder). Door dit verkeerde uitgangspunt komt de meting van de geluidbelasting voor de woningen (en de buurtspeelplaats) in Park Hoog Lede lager uit dan deze feitelijk is. Om de waarden te bereiken zoals in het akoestisch onderzoek zijn beoogd, zal de geluidswal moeten worden verhoogd.

Reactie

De hoogtes van het scherm zijn overgenomen uit het akoestisch onderzoek voor het bestemmingsplan Hoog Lede. In de rapporten staan afgeronde waarden opgenomen. In het geluidmodel zijn echter de niet afgeronde waarden van 5 en 5,5 meter opgenomen. Met die hoogtes zijn de geluidniveaus berekend. Dit is ook opgenomen in het 'Akoestisch onderzoek - deelrapport specifiek' (bijlage E van het Tracébesluit).

Inspreker stelt dat in genoemd bestemmingsplan van Park Hoog Lede steeds is uitgegaan van een voorkeursgrenswaarde van 48 dB, conform het bepaalde in de Wet geluidshinder. Inspreker merkt op dat dit in het akoestisch onderzoek voor de Blankenburgverbinding ineens wordt opgerekt naar meer dan 50 dB, voor dezelfde meldpunten waarvoor in eerdergenoemd bestemmingsplan nog een waarde van minder dan 48 dB werd berekend. Dat is een toename van meer dan 2 dB, hetgeen – ook door de Rijksoverheid – wordt aangemerkt als een "significante toename van de geluidbelasting". Inspreker verwijst hierbij naar de website <http://www.infomil.nl/onderwerpen/hindergezondheid/geluid/inhoudelijk-dossier/funcies/wegen/gemeentelijkewegen/wijziging/>.

Reactie

Bij de bepaling van de geluidbelasting voor woningbouw wordt conform artikel 110g Wet geluidhinder een aftrek van 2 dB toegepast. Deze aftrek van 2 dB is sinds 1 juli 2012 niet meer van toepassing op de berekende geluidbelasting bij wijziging of aanleg van een rijksweg. Om deze reden zijn de huidige normen voor rijkswegen met de aftrek van 2 dB verhoogd. De voorkeurswaarde voor het aanleggen of wijzigen van een rijksweg in de Wet milieubeheer (50 dB) is daarmee 2 dB hoger

dan de voorkeurswaarde voor gemeentelijke en provinciale wegen uit de Wet geluidhinder (48 dB). Het beschermingsniveau (effectief 50 dB) is niet gewijzigd.

Door het naar achteren plaatsen van de geluidswal tegenover Park Hoog Lede, aan Ambachtszijde omdat daar de tweebaans rijksweg wordt uitgebreid met een extra rijbaan, wordt de geluidbelasting voor de woningen in Park Hoog Lede volgens inspreker veel hoger. Doordat de geluidswal achterover helt, weerkaatst die het toegenomen verkeersgeluid over de wal van Park Hoog Lede heen. Door de wal naar achteren te verplaatsen, gaat volgens inspreker meer geluid nog verder over de wal van Park Hoog Lede heen en wordt dit tot verder in de wijk gehoord.

Reactie

In het akoestische onderzoek voor het Tracébesluit is gerekend met de verplaatsing van de wal (scherm). De verplaatsing an sich leidt niet tot een toename van de geluidbelasting verder in de wijk.

In de procedure rondom de bouwvergunning heeft het bureau Peutz in november-december 2012 onderzoek uitgevoerd naar de akoestische consequenties van de plaatsing van geluidschermen aan de zuidzijde van de A20 voor de ten noorden van de A20 gelegen bebouwing. Door het plaatsen van de schermen aan de zuidzijde worden de geluidniveaus ten zuiden van de A20 sterk verminderd. Aan de noordzijde kan echter door reflecties het geluidniveau licht toenemen. Er zijn twee methoden om dit effect tegen te gaan. Allereerst door het bekleden van het geluidscherm met geluidsabsorberend materiaal of, ten tweede, door het scherm onder een hoek te plaatsen. Door TNO is voor verschillende afstanden ten noorden van de A20, zowel voor een absorberend recht scherm als een achteroverhellend scherm, de toename van de geluidbelasting bepaald. Dit niet in het kader van de Blankenburgverbinding, maar in het kader van een saneringsscherm voor de wijk Ambacht. Het verschil in optredende geluidbelasting varieert daarbij per locatie en per omstandigheid. De verschillen (enkele tienden dB) zijn echter dusdanig gering dat deze in de praktijk niet waarneembaar zullen zijn.

De geluidswal aan de noordkant van de A20 bij Vlaardingen houdt op richting de afrit Vlaardingen West. Aangezien de wind in Nederland vaak uit het westen/zuidwesten waait, stelt inspreker dat de woningen in Park Hoog Lede last hebben van het toegenomen verkeersgeluid van de A20 bij Vlaardingen West en verder bij het geplande knooppunt met de A24. Hiermee is geen rekening gehouden in het akoestisch onderzoek.

Reactie

De berekening van het geluidniveau vindt plaats op basis van het wettelijk reken- en meetvoorschrift (Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012). Uitgangspunt voor de geluidberekening is een geluidsoverdracht onder meewindcondities, waarna een zogenoemde meteorocorrectie wordt toegepast voor de jaargemiddelde situatie. Bij bepaalde windrichtingen kan een hogere geluidbelasting optreden, maar die situatie is niet het uitgangspunt voor de wettelijke toetsing

Tijdens een bezoek aan Rijkswaterstaat om het geluidsmiddel in te zien is gevraagd naar de maximumsnelheid op de A20. Er kon toen geen uitsluitsel worden gegeven over de toegestane snelheid en of die niet gaat worden verhoogd, zoals naar mening van inspreker een trend lijkt te zijn in Nederland. Een hogere snelheid betekent

meer geluidsoverlast en meer uitstoot van fijnstof en NO₂. Maximaal 80 of 100 km/u zou volgens inspreker op die plek passen, met toepassing van permanente snelheidscontrole (trajectcontrole).

Reactie

In het kader van het project wordt uitgegaan van een maximale snelheid bij openstelling van 100 km/u.

Inspreker sluit zich verder aan bij de zienswijze van Natuurmonumenten:

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt verwezen naar hoofdstuk 4 Campagne Natuurmonumenten.

3.48**Zienswijze 48**

Vanaf november 2013, toen de minister de voorkeursvariant Krabbepas-West en de Rijksstructuurvisie vaststelde, bestaat volgens inspreker grote onrust onder de bewoners van nieuwbouwproject de Eilanden, gelegen aan de Hugo de Vriesstraat in Vlaardingen. Inspreker, een huidige bewoner, wist dat de mogelijkheid bestond dat op termijn de Blankenburgtunnel zou kunnen worden aangelegd. Op het moment van het kopen van de woningen moest de minister echter nog een keuze maken tussen de diverse varianten. Nimmer had inspreker verwacht dat de minister een variant zo dicht bij een woonwijk zou kiezen. Een woonwijk die aan de andere zijde al een weg (Marathonweg) heeft liggen die al jaren in de top tien van meest vervuilende wegen van Nederland staat. Inmiddels heeft inspreker uit de stukken vernomen dat de minister nooit onderzoek heeft gedaan naar het onderliggende wegennet van Vlaardingen. Inspreker verzoekt de minister dit alsnog te onderzoeken en de uitkomsten van dit onderzoek te betrekken bij de definitieve besluitvorming.

Reactie

Ten aanzien van de problemen inzake de leefbaarheid rondom de Marathonweg kan worden opgemerkt dat deze door de regio worden erkend. Hiervoor zijn in het regionale Kwaliteitsprogramma ook maatregelen uitgewerkt. De verkeersdoorstroming wordt verbeterd en op een aantal punten wordt de oversteekbaarheid aangepast. Het betreft hier de kruising Marathonweg Westlandseweg A20, het kruispunt Floris de Vijfdelaan en het kruispunt Marnixlaan. Ook wordt stil asfalt op de Marathonweg aangelegd als geluidbeperkende maatregel. Voor meer informatie wordt verwezen naar bijlage 5 van het Kwaliteitsprogramma.

In de Effectstudie Luchtkwaliteit zijn, conform de Tracéwet, de wegvakken van het onderliggende wegennet in de berekeningen meegenomen die zich bevinden binnen 1 kilometer aan weerszijden van de geselecteerde wegvakken van het hoofdwegennet. Hiermee is een deel van het onderliggende wegennet van Vlaardingen in het onderzoek betrokken. In afbeelding 2.3 van de Effectstudie Luchtkwaliteit is het gehanteerde studiegebied, inclusief de in het onderzoek betrokken wegen, weergegeven.

Inspreker constateert dat de minister in het Ontwerp Tracébesluit niet alle woningen van nieuwbouwproject de Eilanden heeft meegenomen in de berekeningen ten aanzien van de reeds gedane luchtkwaliteitsmetingen. Bij nieuwbouwproject de Eilanden moeten van fase 1 nog vier woningen worden gebouwd. Fase 2, een appartementencomplex, gaat binnenkort de verkoop in. De economische crisis en het besluit over de aanleg van de Blankenburgtunnel hebben ertoe geleid dat de beoogde ontwikkeling van het project de nodige vertraging heeft opgelopen. Inspreker verzoekt de minister de berekeningen van de luchtkwaliteit aan te passen aan de realiteit van nieuwbouwproject de Eilanden.

Reactie

In het kader van het Milieueffectrapport (MER) is inzichtelijk gemaakt welke toe- en afnames er zijn op de concentraties verontreinigende stoffen. Ook de locatie waarin het nieuwbouwproject De Eilanden is gelegen valt binnen het onderzochte gebied. Uit de Effectstudie Luchtkwaliteit is op te maken dat de maximale toenames in 2030 voor stikstofdioxide (NO₂) maximaal 1,2 µg/m³ en voor fijnstof (PM10 en PM2,5) maximaal 0,4 µg/m³ zullen bedragen. In geen van de gevallen, dus ook ter plaatse van De Eilanden, worden grenswaarden overschreden. Uit hetzelfde rapport blijkt ook dat op de toetspunten die dicht bij de weg liggen dan de woning van inspreker al in 2020 wordt voldaan aan de wettelijke normen. Het genoemde projecteffect zal daar geen verandering in brengen. Dit project is verder ook aangemeld in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Ook dit programma draagt er zorg voor dat wordt voldaan aan de Europese normen. Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar paragraaf 2.10 'Luchtkwaliteit / NSL'.

Tot ontzetting van inspreker heeft hij vernomen dat bij aanleg van het tracé het geluidproductieplafond wordt overschreden. Inspreker voelt zich genoodzaakt de minister erop te wijzen dat, hoewel de afstand tussen het nieuw aan te leggen tracé en de woningen een grotere afstand betreft dan de ligging van de A20 ten op zichte van de woningen, het ook bij de minister bekend moet zijn dat water (Krabbeplas) geluid draagt. Gezien de windrichting in Nederland meestal zuid of zuidwest is zal de geluidsbeleving bij de nu voorliggende variant voor inspreker zijn alsof hij direct aan het tracé woont.

De uitkomsten van de geluidsberekeningen betreffen een gemiddelde geluidbelasting in 24 uur. Inspreker vraagt de minister om inzichtelijk te maken welke geluidbelasting tijdens de spitsuren kan worden ervaren. Inspreker verzoekt de minister de nodige maatregelen te treffen om binnen het geluidproductieplafond (50 db) te blijven en het Tracébesluit hierop aan te passen.

Hoewel de minister bij de verbreding van de A20 binnen de voorkeursgrenswaarde voor de A20 blijft, betekent dit voor de bewoners wel een verdubbeling van de geluidsoverlast. Inspreker verzoekt de minister dan ook om alle mogelijke middelen (zoals groene geluidschermen aan één zijde van het tracé en fluisterasfalt) in te zetten om de maximale waarde van 55 dB (voorkeursgrenswaarde voor de A20) niet te overschrijden. Aanvullend verzoekt inspreker de berekening van de geluidbelasting aan te passen naar de realiteit van nieuwbouwproject de Eilanden om dezelfde reden als hierboven door inspreker wordt geschetst.

Reactie

De berekening van het geluidniveau vindt plaats op basis van het wettelijk reken- en meetvoorschrift (Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012). Uitgangspunt voor de geluidberekening is een geluidsoverdracht onder meewindcondities, waarna een zogenoemde meteorocorrectie wordt toegepast voor de jaargemiddelde situatie. Bij bepaalde windrichtingen kan een hogere geluidbelasting optreden, maar die situatie is niet het uitgangspunt voor de wettelijke toetsing.

In het geluidmodel is voorts rekening gehouden met alle relevante bodemgebieden. Zo is water als reflecterend opgenomen.

Conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift wordt uitgegaan van de gemiddelde geluidbelasting over 24 uur, rekening houdend met toeslagen voor de avond- en nachtperiode. Daarop is ook de normering geënt. Het in beeld brengen van de geluidbelasting tijdens de spitsuren kent geen wettelijke grondslag. Ook is er geen directe relatie tussen de voorkeurswaarde van 50 dB en het GPP.

Uit de berekeningen (specifiek het akoestisch onderzoek) blijkt dat de geluidbelasting af zal nemen met de maatregelen zoals opgenomen in het Tracebesluit ten opzichte van het geldende geluidproductieplafond. Omdat de woningen in Vlaardingen-West ook onder de invloed van de nieuwe A24 vallen, moet ook worden getoetst aan de voorkeurswaarde vanwege de nieuwe weg ($L_{den} = 50$ dB). Niet in alle gevallen kan daar aan worden voldaan, maar per saldo neemt de geluidbelasting af.

Het valt inspreker direct op dat geen geluidsberekeningen zijn gemaakt van het tracé zonder tolheffing. De berekeningen stellen dat de verkeersintensiteit op het tracé zonder tolheffing met 35% zal toenemen. Inspreker vraagt zich af wat dit in de toekomst betekent voor huiseigenaren en bewoners. Een verdriedubbeling van de geluidsoverlast van twee zijden en onverkoopbare woningen? Inspreker verzoekt de minister om ook deze berekeningen uit te laten voeren en onderdeel van de definitieve besluitvorming te laten zijn. Inspreker vermoedt dat de uitkomsten van deze berekeningen voldoende kunnen zijn voor de minister en de Kamer om alsnog te kiezen voor de extra investering die bij volledige ondertunneling hoort.

Reactie

In het onderzoek is inderdaad gerekend met alleen de situatie waarin sprake is van tol. Indien in de toekomst wordt besloten om de tolheffing te beëindigen, zal een nieuw tolbesluit moeten worden vastgesteld. Zie verder ook het antwoord in paragraaf 2.2 'Tol'.

Verder maakt inspreker zich grote zorgen over de nu al aangekondigde geluidsoverlast die hij zal ervaren bij de aanleg van dit traject. Geluidsoverlast oplopend tot 70 dB, zelfs 's nachts, is iets waar inspreker niet vrolijk van wordt. Inspreker verzoekt de minister dan ook met hem in contact te treden om passende maatregelen te treffen.

Reactie

Het kan niet geheel worden uitgesloten dat in de aanlegfase tijdelijk sprake is van een verhoogde geluidbelasting als gevolg van bouw- en sloopactiviteiten. In de aanlegfase zullen alleen in uitzonderlijke situaties nachtelijke werkzaamheden

plaatsvinden en zal, als nachtelijke werkzaamheden incidenteel onvermijdbaar zijn, tijdig met de omgeving worden gecommuniceerd. De werkkerreinen zullen zodanig worden ontsloten dat de extra vervoersbewegingen op het onderliggende wegennet zo veel mogelijk worden beperkt.

Tot slot meldt inspreker dat hij zijn volledige medewerking zal verlenen bij het eventueel plaatsen van lucht- en geluidsmetingen apparatuur op de gevels. Verder beraadt inspreker zich na ontvangst van een reactie van de minister op vervolgstappen ten aanzien van planschade.

Reactie

De opmerking van inspreker inzake het plaatsen van lucht- en geluidsmetingen wordt voor kennisgeving aangenomen. Ten aanzien van planschade geldt dat indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, u een verzoek kunt doen tot nadeelcompensatie. De minister zal een beslissing over een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.

3.49 Zienswijze 49 VV2000

Leefbaarheid

Het valt inspreker op dat de minister in het OTB rekening houdt met de wensen van partijen als de regio Rotterdam, het Havenbedrijf en Natuurmonumenten. Inspreker vindt dit een mooi streven, maar het Vlaardings leefbaarheidsbelang is hieraan onderschikt gemaakt. Inspreker vraagt zich af of de minister begrijpt dat dit voor haar niet acceptabel is.

Hoewel heel Vlaardingen zal worden geconfronteerd met een verslechtering van de luchtkwaliteit, gaat de grootste zorg uit naar de inwoners van de Westwijk. Doordat de minister in een eerder stadium de door de gemeenteraad van Vlaardingen gewenste op- en afritten, de zogenaamde "oortjes", ter hoogte van de Maassluisdijk aan de kant heeft geschoven, worden deze inwoners onevenredig gedupeerd. Inspreker is van mening dat als het onderliggende wegennet van Vlaardingen in het onderzoek was meegenomen, de minister had geweten dat deze wijk al aan de andere zijde de Marathonweg heeft lopen; een weg die al jaren in de top tien van meest vervuilde wegen van Nederland staat. Tel hier de extra verkeersstromen over de A20 en het nieuw aan te leggen tracé bij op en er blijft naar mening van inspreker van de leefbaarheid (lucht en geluid) in deze wijk weinig over.

Door "oortjes" aan te leggen ter hoogte van de Maassluisdijk kan de Marathonweg volgens inspreker worden verboden voor vrachtverkeer. Dit zou de leefbaarheid van de Westwijk en het centrum aanzienlijk verbeteren en zou de Marathonweg eindelijk uit de top tien van meest vervuilende wegen van Nederland doen laten verdwijnen. Inspreker verzoekt de minister dan ook om, gezien bovenstaande argumenten, het Tracébesluit aan te passen en te voldoen aan de wens van de

gemeenteraad van Vlaardingen (VVD motie, aangenomen op 10 juli 2014) om een directe aansluiting aan te leggen ter hoogte van de Maassluisdijk.

Reactie

Allereerst de opmerking dat de realisatie van de oortjes niet noodzakelijk is voor een goede afwikkeling van het verkeer in het kader van de Blankenburgverbinding.

De extra aansluiting op de Blankenburgverbinding (de 'Oortjes') leidt tot een grotere ruimtelijke impact en ook meer zichtbaarheid van de weg in haar omgeving en een grotere aantasting van onder meer de natuur in 'de Rietputten'. Ook brengt de aansluiting extra kosten met zich mee die niet door het Rijk zullen worden gedragen. Het verzoek zoals vastgelegd in de motie is ook tegenstrijdig met het advies van de regio zoals dat op 26 juni 2014 in de Bestuurlijke Afstemgroep (BAG) is vastgesteld. Omdat de minister dit breed gedragen advies op hoofdlijnen volgt, kan zij het eerder genomen standpunt daarom ook niet heroverwegen en derhalve varianten niet meenemen in het aanbestedingsproces.

Ten aanzien van de problemen inzake de leefbaarheid rondom de Marathonweg worden deze door de regio erkend. Hiervoor zijn in het regionale Kwaliteitsprogramma dan ook maatregelen uitgewerkt. De verkeersdoorstroming wordt verbeterd en op een aantal punten wordt de oversteekbaarheid aangepast. Het betreft hier de kruising Marathonweg Westlandseweg A20, het kruispunt Floris de Vijfdelaan en het kruispunt Marnixlaan. Ook wordt stil asfalt op de Marathonweg aangelegd als geluidsbeperkende maatregel. Voor meer informatie wordt verwezen naar het Kwaliteitsprogramma.

Economie

Naar het oordeel van inspreekster stelt de minister dat bij het nemen van het besluit om het tracé aan te leggen, is gekeken naar de economische belangen van de regio. Het bevreemdt inspreekster dat de economische belangen van Vlaardingen hier schijnbaar niet bij horen. De MetropoolRegio Rotterdam Den Haag staat op het punt €750.000,- uit te geven om te onderzoeken hoe de economische belangen van de regio volledig kunnen worden benut. Inspreekster verwacht dat juist Vlaardingen zal worden aangemerkt als gemeente waar nog veel economische groei mogelijk is. Vlaardingen beschikt over veel nog onbenut industrieterrein met veel potentie. Daarbij heeft Vlaardingen een centrale ligging in de regio met goede rijkswegverbindingen (A20 en A4) die direct aansluiten op de industrieterreinen, behalve voor de haven gerelateerde bedrijven en de braakliggende industrieterreinen gelegen aan de Waterweg. Deze zijn uitsluitend bereikbaar via de Marathonweg en de Deltaweg, die dagelijks volledig vaststaan.

Door ontsluiting van het nieuw aan te leggen tracé ter hoogte van de Maassluisdijk zullen ook deze industrieterreinen volledig kunnen worden benut en zullen daarmee volgens inspreekster de noodzakelijke behoefte vervullen in de economische groei van Vlaardingen en de regio. Inspreekster verzoekt de minister dan ook om het Tracébesluit aan te passen en te voldoen aan de wens van de gemeenteraad van Vlaardingen (VVD motie, aangenomen 10 juli 2014) om een aansluiting aan te leggen ter hoogte van de Maassluisdijk.

Reactie

Voor het antwoord wordt verwezen naar de hiervoor gegeven reactie.

Tol

In het Ontwerp Tracébesluit leest inspreker dat de minister voornemens is het tracé als tolweg aan te leggen om zo de investering in de aankomende jaren terug te verdienen. Volgens inspreker stelt de minister dat wanneer in de toekomst het tracé zichzelf heeft terugverdiend, de tolheffing zal komen te vervallen en dat de verkeersintensiteit op het tracé met 35% zal toenemen. De minister treft in het OTB echter geen maatregelen voor deze toekomstontwikkeling. De minister weet volgens inspreker dat zij daarmee het geluidproductieplafond (50 dB) volledig naast zich neer legt en dat vindt inspreker onacceptabel.

De enige wijze om met zekerheid, nu en in de toekomst, aan het geluidproductieplafond te voldoen, is volledige ondertunneling van het tracé. Inspreker verzoekt de minister het Tracébesluit aan te passen en het tracé te ondertunnelen. Deze extra kosten kunnen worden terugverdiend door op het tracé langer tol te heffen, waardoor een afwijzing op uitsluitend de extra kosten niet relevant is, tenzij de plannen ten aanzien van tolheffing een farce zijn. Dit laatste kan inspreker zich echter niet voorstellen.

Reactie

Het Tolbesluit maakt onderdeel uit van het Tracébesluit. Indien in de toekomst wordt besloten om de tolheffing te beëindigen, zal een nieuw tolbesluit moeten worden vastgesteld inclusief maatregelen om te kunnen voldoen aan de geluidproductieplafonds. Van het volledig naast zich neerleggen van het geluidproductieplafond is dus geen sprake. Zie verder ook het antwoord in paragraaf 2.2 'Tol'. Ten aanzien van de ondertunneling wordt inspreker verwezen naar paragraaf 2.6 'Bouwmethode'.

Scouting

Hoewel het in heel Nederland inmiddels in het kader van de volksgezondheid heel gewoon is dat scholen en verenigingen niet naast een rijksweg worden gesitueerd, stagneren de onderhandelingen ten aanzien van de verplaatsing van de scoutingvereniging. Het kan volgens inspreker toch nooit de intentie van de minister zijn om de scoutingvereniging te handhaven op de huidige locatie. Inspreker verzoekt de minister dan ook actiever bij deze onderhandelingen betrokken te zijn en vertrouwt op een goede uitkomst.

Reactie

De minister begrijpt en deelt uw zorg. Met de gemeente Vlaardingen wordt daarom ook gestreefd naar een Bilaterale Bestuursvereenkomst (BOK) en uitvoeringsovereenkomst (UVO). Deze zijn op 2 februari jl. ter bestuurlijke besluitvorming aan de gemeenten toegezonden. De stukken zijn in het college van B&W behandeld en besluitvorming is voorzien eind maart / medio april. Ten aanzien van de scouting geldt dat alle scoutingactiviteiten worden verplaatst naar de Vlaardingervaart. Rijkswaterstaat voert in het kader van het vastgoedproces hierover overleg met zowel de gemeente Vlaardingen, Stichting Scouting Vlaardingen, de Vereniging Broekpolder als ook de huurders van de volkstuinen.

Tot slot vindt inspreker het zeer merkwaardig dat het Ontwerp Tracébesluit de nodige tegenstrijdigheden bevat. Daar waar de minister eerst aangeeft dat de

kanteldijk noodzakelijk is, stelt zij elders dat deze niet noodzakelijk is. Stelt de minister dat aanleg van de zogenoemde 'oortjes' de Rietputten zal verwoesten, leest inspreker elders in het OTB dat de Rietputten hoe dan ook zullen worden verwoest door de aanleg van het tracé. Dit zijn de twee meest opvallende tegenstrijdigheden, maar de documenten staan er volgens inspreker vol van. Inspreker verzoekt de minister het Tracébesluit eenduidig te maken en de keuzes te verdedigen op eensluidende argumenten.

Reactie

Inspreker merkt terecht op dat in de eindsituatie een kanteldijk niet noodzakelijk blijkt. In de beoogde uitvoering en fasering is een tijdelijke kanteldijk echter wel noodzakelijk. Voor meer informatie wordt verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.7 'Kanteldijk'. Voor wat betreft de Rietputten gaan deze niet volledig verloren als gevolg van het project. Het project heeft als effect dat een deel van het oppervlak wordt vernietigd, dat sprake is van enige versnippering van de resterende delen en dat een deel meer te maken krijgt met verstoring door geluid dan nu het geval is. Voor al deze effecten wordt het verlies aan natuurwaarden gecompenseerd. De compensatie zal bij voorkeur zoveel mogelijk worden gerealiseerd aansluitend aan de bestaande Rietputten. Zie verder ook het antwoord in paragraaf 2.4.

In het kader van het regionale Kwaliteitsprogramma bestaat verder de wens tot de realisatie van een waterharmonica om onder andere de (zwem)waterkwaliteit van de Krabbeplas te verbeteren (zie ook de Factsheet inrichting Rietputten <http://www.blankenburgverbinding.nl/Bibliotheek/Documenten/default.aspx>).

Met de realisatie van de 'oortjes' is deze vorm van compenseren en de aanleg van een waterharmonica niet mogelijk.

3.50 Zienswijze 50, Staatsbosbeheer

Inspreker is van mening dat het door inspreker in een erfpachtopstal uitgegeven restaurant "Het Oeverbos", dat is gevestigd binnen de grenzen van het (Ontwerp) Tracébesluit ten onrechte is aangeduid als te amoveren object. Het restaurant vervult naar mening van inspreker een belangrijke functie in het geheel van recreatieve voorzieningen in het Oeverbos. Iets dat ook wordt onderschreven door het recreatieschap Midden-Delfland, de erfpachter van het omringende recreatiegebied.

In het Ontwerp Tracébesluit zijn alle gronden die tijdelijk nodig zijn voor de aanleg van de Blankenburgverbinding bestemd als Werkterrein, waardoor de horeca bestemming van het restaurant is wegbestemd. De omschrijving is volgens inspreker daarbij niet volledig. Op de locatie is ook een bedrijfswoning aanwezig, die ook is bestemd in het huidige bestemmingsplan "Buitengebied West". Naar inspreker aanneemt moet ook deze bedrijfswoning tijdelijk worden geamoveerd.

Het conform het in artikel 5 van het Ontwerp Tracébesluit gestelde wegbestemmen betekent voor inspreker dat, ook na de aanleg van de Blankenburgverbinding en de teruglevering van de werkterreinen met wederom een passende recreatieve inrichting, het niet meer mogelijk is om binnen deze gronden een horecafunctie met bedrijfswoning te realiseren.

Dit zou zelfs kunnen betekenen dat wanneer de gemeente Vlaardingen na afronding van de werkzaamheden bij een opnemings van het Tracébesluit in een herziening van het bestemmingsplan "Buitengebied West", een zienswijze die ziet op het in de herziening weer terug plaatsen van de bestemming Horeca, niet ontvankelijk wordt verklaard wegens strijdigheid met artikel 13 lid 10 van de Tracéwet.

Inspreker is van mening dat het permanent wegbestemmen van deze functie een negatief effect heeft op de aantrekkelijkheid van het Oeverbos als recreatiegebied en daarmee zeer ongewenst is. Inspreker begrijpt dat het wellicht noodzakelijk is het restaurant tijdelijk te amoveren voor het realiseren van het benodigde werkterrein, maar meent dat met het wegbestemmen geen recht wordt gedaan aan de door Rijkswaterstaat in de tot nu toe gevoerde gesprekken gedane toezeggingen, waardoor niet wordt voldaan aan het rechtszekerheidsbeginsel. Ook is volgens inspreker dan geen sprake van een goede ruimtelijke ordening.

De onderbouwing van de definitieve inrichting van het Oeverbos in het Ontwerp Tracébesluit verwijst volgens inspreker met enige regelmaat naar het Landschapsplan Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding – het plan dat is opgesteld ten behoeve van het bepalen van de bestemming voor de € 25 miljoen euro die in 2013 ter beschikking is gesteld conform de motie Kuiken voor het realiseren van bovenwettelijke compensatiemaatregelen. In dit Landschapsplan is echter geen sprake van het definitief amoveren van het restaurant, maar is het restaurant op de overzichtskaart van het gebied gehandhaafd (pagina 54 Overzichtskaart Landschapsplan, bijlage 2). Het weg bestemmen van deze functie is daarmee ook in strijd met het Landschapsplan, dat mede in overleg met het ministerie is opgesteld.

Verder heeft inspreker in het Ontwerp Tracébesluit en de daarbij behorende documenten geen onderzoeken kunnen vinden naar de gevolgen die het wegbestemmen heeft voor de recreatieve waarden van het gebied en de verkeersstromen die nu hun weg vinden naar de horecafaciliteit. Hierdoor is naar mening van inspreker niet voldaan aan het zorgvuldigheidsbeginsel zoals opgenomen in 3:2 Awb, het motiveringsbeginsel uit de artikelen 3:46 jo 3:47 lid 1 Awb en de belangenafwegingsplicht zoals opgenomen in 3:4 lid 1 Awb.

Gelet op de tot nu toe met Rijkswaterstaat gevoerde gesprekken, waarin door medewerkers van Rijkswaterstaat is aangegeven dat het niet de intentie is geweest de horeca definitief weg te bestemmen, wil inspreker met deze zienswijze wijzen op de omissie die nog in de plannen zit en de minister de gelegenheid geven deze omissie te herstellen in het definitieve Tracébesluit.

Inspreker verzoekt de minister daarom het Tracébesluit zodanig aan te passen dat het mogelijk blijft om na de aanleg van de Blankenburgverbinding binnen het Oeverbos weer een horecafaciliteit met bedrijfswoning te realiseren. Inspreker doet hiervoor de suggestie om de plankaart en toelichting van het Tracébesluit hierop aan te passen en in de besluittekst de locatie niet op te nemen in artikel 5 (te amoveren objecten), maar in artikel 4 (tijdelijke maatregelen en voorzieningen), zodat duidelijk is dat het amoveren ten behoeve van de realisatie van het werkterrein slechts een tijdelijke maatregel betreft.

Reactie

Het Oeverbos wordt tijdens de aanleg van de nieuwe weg gebruikt als werkterrein. De locatie is onder andere nodig voor het omleggen van de Maassluissedijk en de realisatie van een tijdelijke laad- en loskade. Na deze werkzaamheden wordt het Oeverbos conform het Kwaliteitsprogramma heringericht.

Het opheffen van de horecabestemming (inclusief bedrijfswoning) is dus niet noodzakelijk voor de uiteindelijke ligging van de nieuwe weg. Gedurende de uitvoering van het werk kan het restaurant echter niet worden geëxploiteerd. In het Tracébesluit is voor wat betreft de horecabestemming het maatregelvlak 'tijdelijk werkterrein' van toepassing. Zodoende herleeft de vigerende bestemming na voltooiing van het project en bestaat de mogelijkheid om de horecafunctie hier te doen herleven.

Tot slot wil inspreker opmerken dat de keuze in het Ontwerp Tracébesluit voor een kanteldijk tussen de Aalkeettunnel en de Blankenburgverbinding, niet de optimale keuze is voor de aanwezige natuurwaarden in het gebied. Dit des te meer nu uit de onderzoeken van Rijkswaterstaat naar de risico's voor de waterkerende functie is gebleken dat ook voor een andere, landschappelijk beter passende oplossing, kan worden gekozen, zoals het realiseren van één tunnel waarbij aan het einde van deze tunnel het wegniveau wordt opgehoogd tot dijkhoogte.

Reactie

Inspreker merkt terecht op dat nadere onderzoeken hebben uitgewezen dat in de eindsituatie een kanteldijk niet noodzakelijk is. In de beoogde uitvoering en fasering is een tijdelijke kanteldijk echter wel noodzakelijk. Als gevolg van deze tijdelijke oplossing is al sprake van aantasting van de natuurwaarden. Deze natuurwaarden worden voor aanvang van de realisatie elders gecompenseerd. In de eindsituatie kan de tijdelijke kanteldijk weliswaar worden afgegraven en kan het natuurgebied opnieuw worden gereconstrueerd. Naar oordeel van de minister leidt dit echter tot onnodige kapitaalvernietiging. Voor meer informatie wordt ook verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.7 'Kanteldijk'.

3.51 Zienswijze 51

Als een ervaren gebruiker van bijna alle verbindingen van de noordoever naar de zuidoever van de Nieuwe Waterweg heeft inspreker het Ontwerp Tracébesluit bestudeerd. Inspreker heeft een alternatief voor een geheel rechte tunnel schuin onder de Nieuwe Waterweg, waardoor de oude boerderij van De Jong intact blijft. Daarnaast heeft inspreker een tweetal andere profielvoorstellen betreffende de tunnelbuis, de tunnelbak en het traject langs de Krabbeplas. Een bredere middenberm vergroot het landschappelijk beleven van de Aalkeetpolder. Door de keuze voor een recht traject kunnen de forse besparingen volgens inspreker worden ingezet voor een metro- en fietsverbinding, net zoals bij de Beneluxtunnel tussen Vlaardingen en Pemis naar Hoogvliet en Spijkenisse. Rozenburg, Botlek, Europoort Midden, Europoort West en Maasvlakte I + II zijn dan ook per openbaar vervoer bereikbaar voor de daar werkenden en passagiers van en naar Engeland. Daarvoor zal de vernieuwde Calandbrug zijn dubbel spoorfunctie moeten behouden.

Naast de trajectvoorstellen van inspreker die voorzien in een metro- en fietsverbinding, is een recht tunnelprofiel veel goedkoper en veel minder riskant bij

bouwen, transport, afzinken en aan elkaar aansluiten dan de voorgestelde banaanvorm. Naar verwachting van inspreker zullen de in aanmerking komende capabele aannemers zelf ook hun eigen voorstellen indienen en het voorstel van inspreker zou wel eens kunnen worden overgenomen. Omdat grote infrastructuurprojecten kunnen ontsporen op de meer complexe uitvoeringen, zullen zij streven naar projecten met minder risico's.

Het tunnelprofiel is nu circa 35,00 m. breed en bij toevoegen van een dubbel metrospoor wordt dat circa 40,00 m. Het metrospoor kan zich bij voorkeur in het midden, maar ook aan zowel de oost- als de westkant komen. Met het spoor als trambaan kunnen er bij calamiteiten reddingsauto's vanaf beide oevers overheen rijden.

Inspreker is zich ervan bewust dat de metro en het fietsdeel boven de metro nogal laat als voorstel wordt ingediend, maar het doorrekenen voorafgaand aan een definitieve uitvoeringsaanleg van Rijkswaterstaat lijkt inspreker heel goed mogelijk.

Reactie

Gewaardeerd wordt dat inspreker met alternatieve voorstellen voor het ontwerp van de Blankenburgverbinding komt. Zoals inspreker echter zelf al aangeeft komt het voorstel tamelijk laat in het proces naar voren. Inspreker moet zich bedenken dat in de fase van de verkenning reeds een breed en zorgvuldig interactief proces met vele stakeholders, het bedrijfsleven, maatschappelijke en bewonersorganisaties en bewoners heeft plaatsgevonden. Op deze wijze zijn ambtenaren, belangengroepen en circa 150 burgers intensief betrokken geweest bij het ontwerpproces. Uiteindelijk leverde dit 64 mogelijke ideeën op voor beide alternatieven (Oranje- en Blankenburgverbinding), met ook een voorstel voor een rechte tunnel schuin onder de Nieuwe Waterweg door.

Het voorstel om de tunnel te combineren met een metro- en fietsdeel valt buiten de scope van het project. Ten aanzien van de fietsverbinding geldt bovendien dat in het voorjaar van 2014 de Stadsregio Rotterdam (nu Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag) een onderzoek uit heeft laten voeren naar nut en noodzaak van de fietstunnel in de Blankenburgtunnel. Onderzocht is de potentie van het (toekomstige) gebruik van de fietstunnel in relatie tot de bestaande veerpont tussen Maassluis en Rozenburg. Uit het onderzoek blijkt dat de benodigde investering in een fietstunnel (circa 33 miljoen euro aanlegkosten, exclusief beheerkosten) niet opweegt tegen het aantal verwachte gebruikers.

De zienswijze zoals naar voren gebracht in tekst en een tekening is bestudeerd door experts van Rijkswaterstaat. Deze zien de volgende knelpunten die ofwel niet stroken met eisen van belanghebbenden ofwel financieel niet realiseerbaar zijn binnen het projectbudget.

- *de boogstraal in het voorgestelde ontwerp aan de zuidzijde van de A24 is niet geschikt voor de ontwerpsnelheid van 100 km/u. De aansluiting (knoop) is door de krappe boog in de A24 niet aan te sluiten op basis van ontwerprichtlijnen (NOA) voor een ontwerpsnelheid van 100 km/u;*
- *met het voorgestelde ontwerp moet het onderliggendewegennet op grote schaal worden aangepast, zoals:*
 - a. *verleggen van een bedrijfsspoor langs de Prof. Gerbrandyweg;*
 - b. *verleggen van de Prof. Gerbrandyweg;*

- c. verleggen van de Botlekweg;
 - d. verleggen van de Binnendijk;
 - e. aan te kopen bedrijventerrein bij de Prof. Gerbrandyweg.
- er zijn in deze zienswijze meerdere verleggingen van kabels en leidingen noodzakelijk;
 - de Blankenburgtunnel wordt in het voorgestelde ontwerp langer. Dit heeft een negatief effect op de tunnelveiligheid en de kosten;
 - het voorgestelde ontwerp gaat dwars door de Rietputten en het Oeverbos wordt in twee delen gesplitst. Dit heeft een negatief effect op de natuur;
 - op de noordoever betekent aansluiting op de toekomstige Randstadrail nog een grote aanslag op de omgeving waarbij de vraag is of dit kan worden gerealiseerd gezien het grote hoogteverschil over een korte afstand. Op de zuidoever is aansluiting op de havenspoorlijn niet inpasbaar. Mocht dat wel zo zijn, dan moeten nog een aantal stations worden bijgebouwd. Ook hier speelt het grote hoogteverschil over een korte lengte.

3.52 Zienswijze 52

De grondwaterproblematiek in samenhang, is volgens inspreker niet terdege en specifiek onderzocht. Ontoereikend is onderzocht welke dynamiek het bouwen van de tunnel (overdekte bak en aansluitende open bakken) in de Aalkeetbinnen en -buitenpolder teweeg zal brengen in een eeuwenoud en geconsolideerd landschap. Inspreker vraagt zich af wat door de zeer diepe aanleg in de ondergrond en met welke risico's wordt losgemaakt en wat de toevoer van zout/brak water voor schade kan aanbrengen. Ook vraagt inspreker zich af wat de effecten op de natuurlijke en bebouwde omgeving zijn.

Wat inspreker betreft is door de minister onvoldoende helder gemaakt wat de consequenties zijn van het inbrengen van een dergelijke lange grote betonnen tunnelbak op het grondwater en de kwetsbare bodem in de ongeroerde polder, evenals wat de consequenties zijn van de afvoer van water tijdens en/of na de bouw van deze tunnel. Inspreker vraagt zich af of wel een bouwmethode wordt toegepast die past bij een dergelijke complexe bodem- en grondwaterproblematiek zoals in de Aalkeetbinnen en -buitenpolder aan de orde is.

Het is inspreker onduidelijk waarom men niet afstapt van het bouwen van bovenaf en een bouwmethode kiest die juist gebruik maakt van aanwezigheid van veel water en een kwetsbare bodem.

Reactie

De invloed van de tunnelbak op het grondwatersysteem is nader beschreven in paragraaf 7.1 van de Effectstudie Water (bijlage G bij het MER). Omdat de Aalkeettunnel parallel aan de stromingsrichting van het grondwater wordt aangelegd, hindert de tunnel de grondwaterstroming niet. In het knooppunt A20 is dit wel het geval, maar zijn de berekende effecten beperkt. De afvoer van water is nader beschreven en toegelicht in paragraaf 7.2 van de Effectstudie Water.

De overwegingen die inspreker naar voren brengt zijn de reden geweest om in de aanleg van de tunnel te kiezen voor het gebruik van een waterdichte constructie. Hierbij is het niet nodig een grootschalige bemaling op te zetten om de bouwkuip droog te houden. Met het gebruik van een waterdichte constructie worden de

hydrologische effecten op de omgeving voorkomen. Effect op de toevoer van zout grondwater wordt derhalve niet verwacht. Zie verder ook het antwoord in paragraaf 2.12 'Grondwaterstandseffecten'.

Wat inspreker betreft is de keuze van een tunnel met kanteldijk onder het Scheur ten opzichte van een tunnel zonder kanteldijk niet helder gemaakt, evenals waarom een kanteldijk in de zeedijk langs het Scheur noodzakelijk is. Wetenschappelijk is aangetoond dat dit qua wettelijk vereiste waterveiligheid bij een dergelijke rivierkruising niet uitmaakt; een sterke tunnel voegt zich immers als een sterke dijk. Als bouwen van een tunnel (afzinktunnel) onder het Scheur zonder kanteldijk wat betreft de waterveiligheid evenredig is, dan vraagt inspreker zich af waarom deze wetenschap met name op de noordoever vanaf de zeedijk niet wordt gekoppeld aan de aansluitende waterige omgeving in Aalkeetbinnen en -buitenpolder door andere bouwmethoden mogelijk te maken die minder gevolgen en risico's kennen in en voor deze zeer kwetsbare omgeving.

Reactie

Een boortunnel is gegeven de beperking in fysieke ruimte niet mogelijk, met name op de zuidoever van het Scheur. Voor de bouw kan dus alleen worden volstaan met een zinktunnel. Dit betekent dat ter plaatse van de Rietputten een zinksleuf moet worden gegraven. Tevens zal tijdens de aanleg een tijdelijke kanteldijk moeten worden aangelegd ter borging van de waterveiligheid tijdens de bouw. Deze kanteldijk blijft na realisatie gehandhaafd als permanente kanteldijk. Zie voor meer informatie ook het antwoord in paragraaf 2.7 'Kanteldijk'.

Door de huidige aanpassing van het Kethelplein (die volgens velen niet de benodigde proporties heeft om ook nog eens deze Blankenburgverbinding te verwerken) wordt het volgens inspreker steeds duidelijker dat de verkeersdruk op de A20 bij Vlaardingen en Maassluis steeds heftiger zal worden en dat door de aanleg van de Blankenburgverbinding de druk verder zal toenemen. Daar waar nu geen of weinig filevorming is, zal wel of meer filevorming optreden en wel tot ver op het onderliggende wegennet in het buitengebied en in de desbetreffende steden inclusief het dorp Maasland. Inspreker vraagt zich af waarom dit punt consequent van tafel wordt geveegd.

Inspreker vraagt zich tevens af of, mede gezien het feit dat verkeer zich gedraagt al water, en nu toch al niet adequaat flankerend kan worden aangegeven waar de minister en partners mogelijkheden zien om ook bij mogelijk onvoldoende functioneren van de kwetsbare verkeersafwikkeling rondom Blankenburgverbinding A4/A15 en A20, in de toekomst kansen en de aanvullende oplossingen worden gezien.

Reactie

De verkeersdruk op de A20 bij Vlaardingen en Maassluis neemt inderdaad toe als gevolg van de autonome ontwikkeling en door de aanleg van de Blankenburgverbinding. Om de toename van het verkeer op te vangen wordt de A20 tussen de Blankenburgverbinding en knooppunt Kethelplein ook uitgebreid met een extra rijstrook per rijrichting.

Op netwerkniveau wordt in 2030 in het GE-scenario met en zonder Blankenburgverbinding op het traject A20 tussen de Lier en Kethelplein voldaan aan

de streefwaarde uit de Nota Mobiliteit van 1,5 keer de vrije reistijd (reistijdfactor). Alhoewel het op dit traject drukker wordt is er grond van de streefwaarden geen aanleiding dit wegvak aan te passen.

Op het traject tussen de A4 Beneluxplein en A20 Kleinpolderplein wordt in de referentiesituatie (2030 zonder Blankenburg) niet voldaan aan de streefwaarde, maar in de situatie met Blankenburgverbinding wel.

Voor wat betreft het onderliggend wegennet is de verwachte verkeerstoename of -afname op een aantal locaties in beeld gebracht (zie ook het Effectrapport Verkeer, bijlage A behorende bij het Tracébesluit).

Het verkeersonderzoek laat zien dat de Blankenburgverbinding weliswaar effecten heeft op het onderliggend wegennet, maar niet van dien aard dat kan worden gesteld dat eventuele capaciteitsproblemen door het project NWO worden veroorzaakt, uit het verkeersonderzoek komt naar voren dat deze knelpunten ook ontstaan zonder aanleg van de Blankenburgverbinding, dus als gevolg van de autonome verkeersgroei in het GE-scenario.

*In de Bestuurlijke Afstemgroep (BAG) Blankenburgverbinding van 25 juni 2015 is over dit onderwerp gesproken. Hier is afgesproken dat de regio haar zorgpunten ten aanzien van de effecten op het onderliggend wegennet in brengen in de kwartiermakersfase van het MIRT onderzoek Bereikbaarheid regio Rotterdam-Den Haag. Zie voor meer informatie over deze verkenning:
http://mirt2016.mirtoverzicht.nl/mirtgebieden/project_en_programmabladen/630.a.spx*

Aanpak

Inspreker vraagt zich af of de aanpak aan de zorgvuldigheid zoals neergelegd in de Crisis en herstelwet voldoet. De recente ontwikkelingen rondom de aanleg van de A4 Delft-Schiedam geven aanleiding hier extra aandacht aan te schenken.

Helaas zal de minister volgens inspreker gezien het bij de A4 Delft-Schiedam bereikte resultaat moeten erkennen dat zij bij de Blankenburgverbinding slechts meer en duidelijke prestatievoorwaarden in het Tracébesluit vastlegt. Dit vooral in en gelet op het belang van belanghebbenden, zodat deze na de bouw van de Blankenburgverbinding niet ook voor moeilijk omkeerbare gevolgen komen te staan.

Reactie

De Crisis- en herstelwet beoogt een economische impuls te geven aan de bouwsector. De Crisis- en herstelwet versnelt de bestuursrechtelijke procedures voor grote infrastructurele projecten. Daarnaast handhaaft de wet de waarborgen voor zorgvuldige besluitvorming. De in de Algemene wet bestuursrecht opgenomen bepalingen over zorgvuldig handelen van een bestuursorgaan en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur zijn onverminderd van kracht en zijn bij het opstellen van het Tracébesluit in acht genomen.

3.53 Zienswijze 53

Inspreker is het niet eens met het voorliggende ontwerpbesluit voor de aanleg van de Blankenburgverbinding en wel om de volgende redenen:

1. de onzorgvuldigheid van het doorlopen besluitvormingsproces;
2. de gemankeerde onderbouwing van het besluit;
3. de negatieve effecten voor het milieu en de luchtkwaliteit;
4. de verwoestende effecten op natuur en landschap.

1. De onzorgvuldigheid van het doorlopen besluitvormingsproces

De noodzakelijke maatschappelijk participatie is in een laat stadium ingezet, namelijk op het moment dat een oplossingsrichting al bestuurlijk was vastgesteld en ingeperkt tot de Blankenburgtunnel of de Oranjetunnel. Deze actieve inzet op maatschappelijke participatie had naar mening van inspreker al in de fase van de probleemanalyse en het verkennen van oplossingsrichtingen ten tijde van de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit plaats moeten vinden, maar het betrekken van stakeholders in die fase schoot schromelijk tekort. Inspreker stelt dat essentiële informatie nog ontbrak toen de zogenaamde meedenkavonden plaatsvonden, zoals de verkeerscijfers tot 2030 en informatie over de mogelijkheden wat de waterkering van de tunnel betreft.

Er is dan ook veel kritiek op dit proces gekomen, zowel vanuit burgers, belangenorganisaties en gemeenten als onafhankelijke deskundigen. De doelstellingen zijn volgens inspreker vanaf het begin op bereikbaarheid gericht en van ondergeschikt belang aan het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. Inspreker vindt dat opmerkelijk, aangezien juist in het studiegebied een leefbaarheidsprobleem bestaat.

Reactie

De minister herkent zich niet in het beeld dat inspreker schetst van het participatieproces en vindt het spijtig dat inspreker dit proces als negatief heeft ervaren.

Bij de start van de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit in 2009 is volgens de adviezen van de Commissie Elverding een participatieproces ingericht om samen oplossingsrichtingen te ontwikkelen, voorstellen te verbeteren en resultaten te delen. 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 heeft plaatsgevonden tijdens een publieksraadpleging in het voorjaar en door middel van twee burgerpanels in augustus en september 2009. Het doel van de burgerpanels was inzicht te verkrijgen in de voorkeur van inwoners in de regio voor de verschillende oplossingsrichtingen. 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.

In de vervolgvragen Nieuwe Westelijke Oeververbinding zijn in de eerste helft van 2011 meedenkavonden georganiseerd waarbij ambtenaren, belangengroepen, het bedrijfsleven en ongeveer 150 omwonenden zijn gevraagd een 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 vastgesteld voor verder onderzoek en effectbepaling.

In de planuitwerkingsfase voor de Blankenburgverbinding is deze lijn doorgezet. In onder meer ambtelijke begeleidingsgroepen, klankbordgroepen, door middel van online consultatie en tijdens informatieavonden zijn het ontwerp van de weg, de landschappelijke inpassing en de milieueffecten onderwerp geweest van nadere uitwerking, bespreking en discussie.

Inspreker stelt ook dat er informatie ontbrak, zoals de verkeerscijfers 2030. Deze zijn in het kader van de participatie en meedenkavonden medio 2011 gedeeld en ook meegenomen in de verdere uitwerking en afweging van de Oranjeverbinding en Blankenburgverbinding. Voor het Plan-MER Rotterdam Vooruit waren medio 2009 nog geen verkeerscijfers 2030 beschikbaar, maar is in de berekeningen wel gebruik gemaakt van de sociaal-economische gegevens van de gemeente Rotterdam zoals gebaseerd op de Stadsvisie, waarin de ontwikkelingsstrategie voor de periode tot 2030 is vastgelegd. Tevens zijn doorkijken gemaakt naar 2040. Hiervoor zijn dezelfde infrastructurele uitgangspunten en beleidsinstellingen als in 2020 aangehouden, maar zijn wel de sociaal-economische gegevens bepaald op grond van de groei van 2020-2040 per gemeente van het WLO SE scenario voor woningen en het totaal aantal arbeidsplaatsen.

De samenwerking tussen de diverse partijen en consultatie van betrokkenen is van grote meerwaarde gebleken voor de totstandkoming van de Rijksstructuurvisie, het Ontwerp Tracébesluit en het regionale Kwaliteitsprogramma. Het heeft geleid tot optimalisaties in het ontwerp en de resultaten van de milieuonderzoeken en brengt daarmee de kwaliteit van besluiten en onderzoeksrapport van het project en het Kwaliteitsprogramma naar een hoger niveau.

Inspreker stelt ook dat de doelstellingen primair op bereikbaarheid zijn gericht. Primair is dit ook het geval. Feit is wel dat files niet alleen leiden tot ongewenste economische schade, maar ook flinke schade toebrengen aan het milieu. Stilstaand verkeer leidt tot meer schadelijke uitstoot van uitlaatgassen dan verkeer dat goed kan doorrijden. Met de aanleg van de Blankenburgverbinding wordt bereikt dat er minder verkeersknelpunten zijn, met ook minder negatieve effecten op het milieu. Dat sprake is van leefbaarheidsproblemen in het gebied is op grond van de onderzoeken niet aangetoond.

In het Milieueffectrapport (MER) is dit effect ook duidelijk zichtbaar. De berekeningen van de luchtkwaliteit laten zien dat in 2013 nog sprake is van overschrijding van de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) ter plaatse van de Beneluxcorridor en de A15 ten noorden van Spijkenisse; juist de plekken waar het verkeer bijna dagelijks stilstaat. In 2020 zien we weliswaar een lichte verbetering, mede ingegeven door de alsmaar schoner wordende auto's (het aantal elektrische auto's is volgens de RVO tussen december 2013 en oktober 2015 meer dan verdubbeld, van ruim 30.000 naar ruim 68.600), maar op de Beneluxcorridor is nog

steeds sprake van overschrijdingen. Op de A15 hangen de concentraties tegen overschrijding aan. Met de aanleg van de Blankenburgverbinding is op die plekken sprake van een aanzienlijke daling van de concentraties tot onder de grenswaarden en langs de nieuwe verbinding blijven de concentraties ruimschoots onder de grenswaarden. Per saldo kan dus worden gesteld dat sprake is van een milieuwinst.

2. De gemankeerde onderbouwing van het besluit

Noch uit het OTB, noch uit de overige stukken blijkt volgens inspreker of bij de berekeningen van de verkeersdruk rekening is gehouden met de mogelijke afwezigheid van tolheffing. Die tolheffing is op het moment van indienen van de zienswijze van inspreker nog niet zeker, omdat de Eerste Kamer daar nog niet mee had ingestemd.

Bovendien is het volgens inspreker ook mogelijk dat in een later stadium wordt besloten tot het niet invoeren of het afschaffen van de tolheffing. Als er geen tol (meer) wordt geheven, dan heeft dat verregaande effecten op de verkeersstromen. Bij een worst-case benadering van de effecten op natuur, geluid en luchtkwaliteit zal daarom naar mening van inspreker rekening moeten worden gehouden met de afwezigheid van tolheffing. Eveneens is het inspreker onduidelijk of bij de berekening van alle effecten rekening is gehouden met de noodzaak om filevorming in de tunnel te voorkomen en dus de noodzaak om bij dreigende filevorming zorg te dragen voor omleidingen. Nog actuelere inzichten laten zien dat de werkelijke groei van het autoverkeer, zowel landelijk als in Zuid-Holland en in de Rotterdamse regio, kleiner is dan waar de probleemanalyse van Rotterdam Vooruit op is gebaseerd.

Reactie

Ten aanzien van de verkeersgroei wordt inspreker verwezen naar paragraaf 2.1 'Nut en noodzaak' en voor de zienswijzen ten aanzien van tol naar paragraaf 2.2 'Tol'.

Voor wat betreft de filevorming in tunnels geldt dat Rijkswaterstaat ook is gebaat bij een goede doorstroming en ervoor zorgt dat het verkeer veilig en snel over de snelwegen kan rijden. In het geval van een incident en/of calamiteit wordt snel gehandeld om de hinder zo veel mogelijk te beperken. Met incidentmanagement wordt geprobeerd de files die ontstaan door ongelukken een stuk korter te maken. Dit gebeurt door een aantal technische maatregelen en een goede samenwerking tussen hulpverleners en de weginspecteurs van Rijkswaterstaat.

In een tunnel mag overigens (beperkt) file staan. Dit gegeven is ook meegenomen in de berekening van de filekansen en Kwantitatieve Risicoanalyse (QRA).

Anders is de situatie met een incident in de tunnel. Dit leidt altijd tot een ophoping van verkeer achter het incident. Om te voorkomen dat er terugslag in de tunnel ontstaat, wordt verkeer, bijvoorbeeld via informatiepanelen langs de weg, omgeleid via andere routes over het hoofdwegennet of zal sprake zijn van een vorm van dosering door bijvoorbeeld het aanpassen van de maximumsnelheid en/of het afkruisen van één of meerdere rijstroken voor de tunnel. Deze maatregelen vallen echter niet onder de werking van het Tracebesluit.

Met de toekomstige wegbeheerder zijn al afspraken gemaakt over de stuurpunten in het netwerk om informatieborden toe te passen voor de Blankenburgverbinding en om bestaande informatieborden van nieuwe dynamische teksten (omleidingsroutes) te voorzien. De nieuwe informatieborden worden onderdeel van het contract met de

aannemer. Aanpassen van teksten op bestaande informatieborden geschiedt onder verantwoordelijkheid van de wegbeheerder.

In de doorrekening van geluid wordt alleen rekening gehouden met de verkeersdata uit het Nederlands Regionaal Model (NRM). Met de effecten van extra filedruk ten gevolge van de regelscenario's wordt geen rekening gehouden. Wel is het zo dat de geluidemissie bij filevorming lager is dan de geluidemissie bij de representatieve rijsnelheid (80 à 100 km/u). In de berekeningen voor luchtkwaliteit is rekening gehouden met de congestie zoals die met de verkeersmodellen is berekend.

Zodra de weg in gebruik is genomen wordt wel gemonitord (nalevingsverslag voor geluid en de monitoringstool voor luchtkwaliteit), waarbij jaarlijks wordt bekeken of de weg aan de normen voldoet. Op deze wijze wordt met de genoemde effecten rekening gehouden. Mocht blijken dat niet aan de normen kan worden voldaan, dan zullen aanvullende maatregelen moeten worden overwogen en indien doelmatig ook worden getroffen.

3. De negatieve effecten voor het milieu en de luchtkwaliteit

Het OTB stelt dat er geen problemen met luchtkwaliteit zijn te verwachten omdat de Blankenburgtunnel is opgenomen in het NSL. Het NSL gaat er echter van uit dat het autoverkeer steeds schoner wordt als gevolg van het Europese beleid op dit gebied.

Inspreker merkt op dat in september 2015 echter is gebleken dat de auto-industrie op grote schaal manieren heeft gevonden om dit Europese beleid te omzeilen en dat dieselmotoren in de praktijk een veel grotere bijdrage leveren aan de luchtvervuiling dan op papier. De prognoses op het gebied van de effecten op luchtkwaliteit van het verkeer als gevolg van de Blankenburgtunnel zijn daarom volgens inspreker gebaseerd op aannames die niet aan blijken te sluiten bij de realiteit. Daardoor kan onvoldoende worden gegarandeerd dat de aanleg van de Blankenburgtunnel niet zal leiden tot overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit.

Inspreker stelt verder dat in de regio het groentekort nu al het grootste is van het hele land. De steden in het Rijnmondgebied liggen ingeklemd tussen de snelwegen A20, A13 en A4 en de zware industrie langs de Nieuwe Waterweg. Met name de direct omringende gemeentes, met Vlaardingen voorop, staan al onder druk op het gebied van de kwaliteit van de leefomgeving.

Reactie

Bij de berekeningen voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) wordt gebruik gemaakt van modellen die jaarlijks worden aangepast op basis van de meest actuele inzichten, zoals meetgegevens van het Rijksinstituut voor Verkeer en Milieu (RIVM) DCMR Milieudienst Rijnland, gecombineerd met de op enig moment te verwachten samenstelling van het wagenpark. Hiervoor wordt steeds de best beschikbare data gebruikt. Dit heeft dus geen effect op de uitgevoerde berekeningen. Voor meer informatie wordt verwezen naar paragraaf 2.10 'Luchtkwaliteit / NSL'.

4. De verwoestende effecten op natuur en landschap

De Blankenburgtunnel vernietigt en verstoort volgens inspreker diverse EHS-gebieden, waarbij de Rietputten dwars worden doorsneden. Het is volgens inspreker niet inzichtelijk of de berekening van de compensatieopgave voor de EHS en

weidevogelgebieden voldoende is. De compensatiemaatregelen zijn zeer mager en weinig gericht op de natuur. Daarnaast wordt het eeuwenoude, cultuurhistorische slagenlandschap in de Zuidbuurt bruut doorsneden. Inspreker acht het naïef te veronderstellen dat met de aanleg van deze zesbaansweg de identiteit van het gebied blijft behouden. Inspreker spreekt van vernietiging van een pareltje van historie en spreekt daarbij nog niet eens over de effecten die de bouw van de weg zal hebben op de historische boerderijen. Volgens inspreker weet Rijkswaterstaat bovendien als geen ander hoe kritiek en gevoelig de waterstand in deze omgeving is. Het inklinken van de grond en het veranderende waterpeil is onvermijdelijk en zal zijn invloed hebben op onder andere de weidevogels.

Reactie

De minister realiseert zich dat met de aanleg van nieuwe wegen sprake is van aantasting van natuurwaarden. De minister heeft echter tevens zorg voor een goede bereikbaarheid van de regio en het oplossen van knelpunten. Dit niet eens zozeer om economische groei te bevorderen, maar ook uit zorg voor het behoud van de economische positie van de voor Nederland unieke Rotterdamse haven. Hierin moet een goede balans worden gevonden. Voor de inpassing van alle genoemde snelwegen geldt derhalve dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop nadelige effecten moeten worden gemitigeerd en/of gecompenseerd.

Het klopt dat als gevolg van het plan natuurwaarden worden aangetast. Dit is helaas niet te voorkomen. Het betreft dan zowel fysieke aantasting als versnippering en verstoring van natuurwaarden door bijvoorbeeld geluid. Onderdeel van het plan zijn daarom diverse maatregelen om deze effecten te mitigeren en, waar dit niet kan, te compenseren. Voor meer informatie wordt verwezen naar paragraaf 2.4 'Natuurwaarden'.

Juist vanwege de gevoeligheid van de omgeving voor grondwaterstanddaling en inklinking is in overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland gekozen om voor de aanleg van de Aalkeettunnel gebruik te maken van een waterdichte constructie. Hiermee worden effecten op het grondwater in de omgeving voorkomen. Zie verder ook het antwoord in paragraaf 2.12 'Grondwaterstandseffecten'. Ten aanzien van het landschap heeft de minister samen met de regionale overheden in het gebied gestreefd naar een zo goed mogelijk ingepaste weg. Het tracé is dan ook bewust gekozen op de overgang van het veenweidegebied en de Krabbeplas. Daarbij volgt het tracé zoveel mogelijk het lengtepatroon van het historisch slagenlandschap. Alle andere in het kader van de Rijksstructuurvisie onderzochte varianten van de Blankenburgverbinding kenden een veel grotere aantasting van het landschap, soms dwars door de polder, dan wel dwars door het recreatiegebied. Deze varianten zijn tot stand gekomen op basis van intensieve werksessies met betrokkenen.

3.54 Zienswijze 54, Hoogheemraadschap van Delfland

De zienswijze van inspreker is voornamelijk gericht op deel I en II van het Ontwerp Tracébesluit, aangezien deze juridisch bindend zijn. Daarnaast worden enkele zaken benoemd die naar oordeel van inspreker op een andere wijze in de verdere voorbereiding van het project zouden moeten terugkomen.

Ten aanzien van de primaire waterkering merkt inspreker op dat inspreker in het Ontwerp Tracébesluit en de onderliggende studies een integrale beschouwing op het hele veiligheidssysteem mist als onderbouwing voor het ontwerp en de hoogtes zoals die in het Ontwerp Tracébesluit zijn opgenomen.

Reactie

Deze punten van inspreker worden nader toegelicht in de aanvullende zienswijze. Voor het antwoord verwijst de minister derhalve naar het antwoord op de aanvullende zienswijze.

(Ontwerp)-Tracébesluit deel I en II

Inspreker heeft steeds naar voren gebracht dat het van belang is dat de tunnels en de verdiepte delen "waterdicht" zijn. Dit komt voort uit het beleid van inspreker om geen permanente grondwateronttrekking, die noodzakelijk is om de constructie droog te houden (polderconstructies), toe te staan. Inspreker constateert nu dat het bovenstaande niet is opgenomen in het Ontwerp Tracébesluit en niet meer terugkomt in de verschillende studies. Inspreker verzoekt de minister aan te geven waarom hiervoor is gekozen, aangezien in andere (Ontwerp) Tracébesluiten in het gebied van inspreker een dergelijk voorschrift wel is opgenomen. Tevens verzoekt inspreker het voorschrift dat tunnels en verdiepte weggedelen "waterdicht" worden gemaakt, te weten geen permanente grondwateronttrekking veroorzaken, op te nemen in het Tracébesluit.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt verwezen inspreker naar paragraaf 2.12 'Grondwaterstandseffecten'.

Polderkade Zuidbuurt

In de ogen van inspreker is de polderkade bij de Zuidbuurt onderbelicht. Inspreker kan uit het Ontwerp Tracébesluit niet opmaken hoe deze kade wordt uitgevoerd en of hier bijvoorbeeld nog een aanvullende maatregel nodig is. Inspreker verzoekt de minister dit in het Tracébesluit helder op te nemen en is uiteraard bereid hierover voorafgaand overleg te voeren.

Reactie

Op pagina 86 van het Vormgevings- en Inpassingplan is een doorsnede over de Zuidbuurtkade opgenomen, waaruit volledig herstel van de kade blijkt. In het Waterhuishoudingsplan is dit eveneens het uitgangspunt. Over het functiebehoud tijdens de aanleg zal nader overleg plaatsvinden met inspreker.

Kwaliteitseisen afstromend wegwater

In het Ontwerp Tracébesluit ontbreken volgens inspreker kwaliteitseisen voor het afstromend wegwater. Inspreker verzoekt in het Tracébesluit deel I in artikel 9, lid 2 op te nemen dat het gezuiverde wegwater dat wordt geloosd niet van mindere kwaliteit mag zijn dan het ontvangende oppervlaktewater.

Aanvullend hierop verzoekt inspreker om in deel III, paragraaf 11.4.3 van het Tracébesluit het volgende op te nemen: "Het hemelwater van de weg dat wordt geloosd op oppervlaktewater van Delfland mag niet van mindere kwaliteit zijn dan het ontvangende oppervlaktewater. Dat betekent, dat de concentratie van verontreinigende stoffen in het te lozen water, zoals zware metalen en PAK, niet

hoger mag zijn dan de concentratie van deze stoffen in het ontvangende oppervlaktewater”.

Reactie

Voor zover in het Tracébesluit eisen aan waterkwaliteit worden opgenomen is dit omdat dan sprake is van maatregelen die leiden tot mitigatie/compensatie van een negatief effect van het ontwerp. Daarvan is hier geen sprake, compenserende maatregelen zijn reeds in het ontwerp opgenomen. Het voorstel van inspreker om een voorschrift toe te voegen aan de besluittekst past derhalve niet binnen de kaders van een Tracébesluit. In het Waterhuishoudingsplan zijn de eisen benoemd en is beschreven hoe aan deze voorwaarden kan worden voldaan. Via de Bestuursovereenkomst (BOK) tussen inspreker en Rijkswaterstaat en het contract met de aannemer zal de uitvoering van het Waterhuishoudingsplan zoals bijgevoegd bij het Tracébesluit worden voorgeschreven.

Uit het Ontwerp Tracébesluit (tabel 1.24 bij artikel 9 van het Ontwerp Tracébesluit deel I en tabel 11.3 in deel III) kan worden afgeleid dat het afstromend wegwater via waterpartij 1 en 2 direct en ongezuiverd in het oppervlaktewatersysteem terecht komt. Inspreker acht dit ongewenst. Inspreker verzoekt de minister in het Tracébesluit deel I in artikel 9.2.b als maatregel op te nemen “de realisatie van kunstwerken als scheiding tussen zuiveringsvoorzieningen en oppervlaktewatersystemen”.

Aanvullend hierop verzoekt inspreker om in deel III, paragraaf 11.4.3 van het Tracébesluit het volgende op te nemen: “Het afstromende hemelwater doorloopt een zuiverende voorziening, die is afgescheiden van het oppervlaktewatersysteem van Delfland. In geval van bijvoorbeeld een rietveld als zuiverende voorziening zijn er geen open duikerverbindingen tussen oppervlaktewater van Delfland en de voorziening, maar wordt bijvoorbeeld via een stuwconstructie vanuit de voorziening afgevoerd naar oppervlaktewater van Delfland. Deze lozingspunten moeten goed bereikbaar zijn en het gezuiverde water, dat in oppervlaktewater van Delfland wordt geloosd, moet op deze locaties bemonsterd kunnen worden.”

Reactie

Het is niet zo dat wegwater ongezuiverd wordt geloosd op het oppervlaktewater. In de waterkelder vindt bezinking plaats van zwevend stof waar de meeste verontreiniging aan hecht. Daarnaast wordt de eerste 4 millimeter afgevoerd naar het Scheur. Wat overblijft is dus het schone deel van het wegwater. Probleemstoffen als nutriënten worden naar verwachting beperkt aangetroffen. De rietzones binnen de knoop zijn zo ingericht dat het uitstroompunt op maximale afstand van de afvoerduiker ligt, wat bemonstering mogelijk maakt van het water dat het systeem binnenkomt.

Het plaatsen van een stuw binnen het knooppunt heeft daarnaast een aantal belangrijke nadelen:

- de minimale drooglegging van de weg kan niet altijd worden behaald;
- het handhaven van het peil ter voorkoming van klink is niet altijd mogelijk omdat de wateraanvoer wordt belemmerd;
- de rietzones doen dan niet mee in de totale waterbergingscapaciteit van het watersysteem;
- stuwen kosten extra onderhoud.

Watercompensatie

Het is inspreker niet duidelijk hoe de watercompensatie van het te verbreden deel van de A20 tussen het knooppunt A20/A24 en het knooppunt Benelux wordt vormgegeven. In tabel 1.25 van het Ontwerp Tracébesluit wordt dit wel benoemd, maar de locaties en de precieze invulling worden in de onderliggende studies verder niet uitgewerkt. Inspreker verzoekt de minister dit in het Tracébesluit alsnog te doen.

Reactie

In het Waterhuishoudingsplan is aangegeven dat de compensatieopgave voor de toename van verhard oppervlak 0,35 hectare is voor de zone A20. In overleg met Rijkswaterstaat en uw medewerkers is vanwege de beperkte ruimte en de aanwezigheid van kabels en leidingen in de zone langs de A20 besloten deze compensatie centraal aan te leggen ter plaatse van het volkstuintencomplex. Dit is nader toegelicht op pagina 51 van het Waterhuishoudingsplan.

Uitmeet- en flexibiliteitsbepaling

In artikel 18 van het Ontwerp Tracébesluit is opgenomen dat van het ontwerp en de maatregelen, zoals vastgesteld in het Tracébesluit, kan worden afgeweken tot 1 meter in de hoogte en 2 meter naar weerszijden. Inspreker verzoekt de minister in lid 3 van dit artikel ook voorwaarden op te nemen ten aanzien van de kanteldijk, zoals opgenomen in artikel 9. Inspreker stelt voor om in artikel 18.3 de volgende voorwaarde toe te voegen: "e. uit de afwijkingen geen negatieve gevolgen voortvloeien voor het watersysteem en de waterveiligheid".

Reactie

De uitmeet- en flexibiliteitsbepaling is niet van toepassing op de kanteldijk. Het Tracébesluit is hierop aangepast. De uitgangspunten met betrekking tot de kanteldijk zullen worden vastgelegd in de bestuursovereenkomst.

Duikers op de plankaart

In artikel 9 wordt gesteld dat de duikers met symbolen op de detailkaarten zijn aangegeven. Dit is niet het geval. Inspreker verzoekt de minister de duikers op de detailkaarten aan te geven. Daarnaast wordt verzocht ook de te realiseren stuwen op de detailkaarten aan te geven.

Reactie

Duikers staan aangegeven op de plankaarten. De stuwen en duikers worden beiden gerealiseerd binnen het op de plankaarten aangeduide maatregelvlak 'Waterhuishouding'. Artikel 9 is hierop aangepast.

Overige aspecten

Effecten op grondwater. Over het algemeen constateert inspreker dat de effecten op het grondwater onvoldoende zijn beschouwd. Voorbeelden hiervan zijn:

- het ontbreken van een effectbeschuwing van de toename van zoute kwel door het weggraven van de deklaag (par. 5.3.2 en par 7.2);
- het ontbreken van een beschouwing van de invloed van mogelijke veranderingen in de grondwaterstanden op de stabiliteit van de waterkeringen;
- het ontbreken van een beschouwing van de invloed van het project op de bestaande grondwaterverontreinigingen in het gebied (inclusief het havengebied van Rotterdam);

- het onvoldoende beschouwen van mogelijke relaties tussen het project en de gevolgen van de afbouw van de grondwateronttrekking Delft-Noord (DSM) en van de aankomende uitbreiding van de gaswinning door de NAM in Midden-Delfland.

Reactie

Op pagina 61 van het Effectrapport Water wordt nader ingegaan op de verandering van chloriderijke kwel. Het weggraven van de deklaag zal binnen de dichte bouwkuip plaatsvinden en heeft daarom geen invloed op de omgeving.

Uit het effectrapport blijkt dat in de eindsituatie geen effecten op de grondwaterstanden ter plaatse van de waterkeringen zijn te verwachten. De stabiliteit van de waterkering tijdens en na de uitvoering is tevens een harde randvoorwaarde voor het ontwerpproces van de aannemer.

Er is sprake van enkele lokale en beperkte grondwaterverontreinigingen in de ophooglaag. Daarnaast is het grondwater in het Rotterdamse havengebied diffuus beïnvloed. De aanleg van de Blankenburgverbinding heeft geen invloed op grootschalige en/of diepere grondwaterverontreinigingen in het havengebied. Bij de bouw wordt slechts in beperkte mate grondwater onttrokken. Het beheersen van lokaal aanwezige grondwaterverontreiniging in de ophooglaag is onderdeel van de aanpak die de aannemer uitwerkt. Deze uitwerking dient te voldoen aan de dan geldende beleidsrichtlijnen. Modelstudie toont aan dat geen grootschalig effect wordt verwacht op de grondwaterhuishouding tijdens of na de aanleg. In deze studie is het natuurlijk effect van het Scheur maatgevend als effect op grondwaterverontreinigingen in het gebied.

Onderzoeken die in het verleden zijn uitgevoerd naar afstromend wegwater (zie CIW publicaties afstromend wegwater) laten zien dat langs snelwegen geen aantoonbare verontreiniging van het grondwater plaatsvindt. De aard van de verontreinigingen in het wegwater is zodanig dat deze achterblijven in het bovenste deel van de bodem (als gevolg van hechting aan organische stof in de bodem). De enige stof die wel kan uitspoelen is chloride, maar dat is slechts tijdelijk. In dit gebied is het grondwater vrijwel overal van zichzelf al licht brak tot zout. Een merkbaar effect op de omgeving wordt daarom niet verwacht.

Inspreker constateert dat in het Waterhuishoudingsplan (paragraaf 4.7.3.) is opgenomen dat aan de noordkant van Het Scheur de grondwaterwinning van DSM te Delft een belangrijke rol speelt in het stromingspatroon binnen de watervoerende pakketten. Al sinds 1916 onttrekt DSM in Delft grondwater om te gebruiken als koelwater voor productieprocessen. Op het hoogtepunt werd 13,5 miljoen kubieke meter per jaar onttrokken. Eind 2004 is door DSM aangekondigd de onttrekking te willen afbouwen en op termijn helemaal stop te zetten. Uit onderzoek is gebleken dat het stopzetten van de grondwateronttrekking grote gevolgen heeft voor de regionale (grond)waterhuishouding. De Blankenburgverbinding ligt aan de rand van het invloedsgebied van de onttrekking. Een eventuele stopzetting van de onttrekking wordt daarom meegenomen als scenario in deze studie. Het effect van het stopzetten is berekend op maximaal 5-10 centimeter in het watervoerend pakket in het noordelijk deel van het studiegebied. Dit veroorzaakt volgens inspreker naar verwachting geen verandering van de freatische grondwaterstanden in het gebied.

Wettelijk kader en beleid

In deel III van het Ontwerp Tracébesluit is een overzicht van beleidsdocumenten opgenomen. Inspreker signaleert dat dit overzicht niet compleet is. Volstaan wordt hier met de opmerking dat bij het aanvragen (of verlenen) van de vergunningen de dan geldende wet- en regelgeving en beleidskaders van toepassing zijn.

Reactie

Het opgesomde beleidskader is inderdaad niet limitatief. De aannemer moet voldoen aan alle geldende wet- en regelgeving.

Tijdelijke situatie

Het Ontwerp Tracébesluit en de onderliggende studies richten zich voornamelijk op de definitieve situatie. Inspreker signaleert dat ook in de onderliggende studies nauwelijks aandacht wordt besteed aan de tijdelijke situatie en tijdelijke effecten. Ook tijdens de periode van realisatie dienen de werking van het watersysteem en de waterveiligheid te worden gegarandeerd. Inspreker geeft aan hier met de vergunningverlening op toe te zien.

Reactie

Uiteraard zal er op worden toegezien dat ook in de tijdelijke situatie gedurende de realisatie van het werk aan de normen en kwaliteitseisen voor waterveiligheid en waterkwaliteit zal worden voldaan.

Afspraken in de Uitvoeringsovereenkomst

Inspreker geeft aan met de minister in gesprek te zijn over een aantal onderwerpen, waarover inspreker met de minister in een Uitvoeringsovereenkomst dan wel op een andere wijze nadere afspraken wil maken. Dit betreft onder meer (niet limitatief):

- beheerafspraken over de kanteldijk;
- onderhoud van de nieuw te graven watergangen (onder andere financiële afspraken);
- eisen aan de kunstwerken;
- de afmetingen van de duikers (ook in relatie tot de rietvelden);
- het beheer van het meetnet van peilbuizen en monitoring van de grondwaterstanden.

Inspreker gaat ervan uit dat hierover bevredigende afspraken worden gemaakt, zodat kan worden voorkomen dat dergelijke zaken in het kader van de vergunningverleningsprocedure moeten worden opgelost.

Reactie

Uiteraard is dit ook de intentie van Rijkswaterstaat.

Plan Sluizen

Door het Rijk wordt naar aanleiding van de motie Geurts (november 2014) gewerkt aan het Plan Sluizen. Dit behelst de aanleg van sluizen in de Nieuwe en Oude Maas, waarmee op termijn de Maeslantkering kan verdwijnen. Dit leidt tot grote dijkverbeteringsopgaves van onder andere de primaire waterkeringen langs de Nieuwe Waterweg. Op basis van onderzoek dat wordt uitgevoerd zal de minister naar verwachting in november 2015 een besluit nemen over de positie van dit plan ten opzichte van de voorkeursstrategie van het Deltaprogramma. Dat besluit zal in het wetgevingsoverleg met de Tweede Kamer worden besproken op 30 november 2015. Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat in het Ontwerp Tracébesluit wordt

uitgegaan van vastgestelde wet- en regelgeving, beleid en besluiten. Er wordt daarom geen rekening gehouden met het Plan Sluizen, terwijl dit grote consequenties kan hebben voor de te bouwen constructie. Inspreker verzoekt de minister een reactie hierop te geven. Verder geeft inspreker aan bij de vergunningverlening te zijner tijd rekening te houden met dit plan.

Reactie

Zoals inspreker aangeeft, wordt in het Tracébesluit uitgegaan van vastgestelde wet- en regelgeving, beleid en besluiten. Het Plan Sluizen bevindt zich in de fase van onderzoek.

Op 30 november 2015 is het onderzoek naar het Plan Sluizen tijdens het Wetgevingsoverleg aan de orde geweest. In de bijbehorende Kamerbrief staat dat het onderzoek inmiddels heeft plaatsgevonden, dat het Gebiedsoverleg Rijnmond-Drechtsteden over dit plan een advies heeft opgesteld en dat de minister nog met de heer Spaargaren zal spreken, alvorens zij de Kamer zal informeren over haar inzet. Het is nog niet bekend op welke termijn dit zal plaatsvinden. Het is echter niet te verwachten dat op basis van het huidige onderzoek op korte termijn een besluit wordt genomen over het wel of niet realiseren van dit plan. Gezien de huidige status is het dan ook niet mogelijk rekening te houden met Plan Sluizen bij het bepalen van de hoogte van de kanteldijk.

Afvoer first flush regenwater

In het Waterhuishoudingsplan (par. 7.3 en bijlage A) wordt geen eenduidige informatie gegeven over de afvoer van de eerste 4 millimeter regenwater ("first flush"). Inspreker kan zich vinden in de voorstellen van de minister, maar verzoekt de minister dit consequent door te voeren in de tekst door niet te spreken over "de eerste 4 millimeter", maar "ten minste de eerste 4 millimeter" en door aan te geven dat niet al het afstromend wegwater wordt afgevoerd naar het Scheur, maar ten minste 80% van het afstromend wegwater.

Reactie

Dit is conform het voorstel aangepast in het Waterhuishoudingsplan.

Zuiverende rietmoerassen

In de Effectstudie Water ontbreekt de waterkwaliteitseis. Inspreker verzoekt de minister aan te geven dat de zuiverende voorzieningen ervoor dienen te zorgen dat het te lozen water niet van mindere kwaliteit is dan het ontvangende oppervlaktewater van de polder. Verder verzoekt inspreker de minister om de zuiverende waterbergingen bij de A20 en de Aalkeettunnel op te nemen in het Vormgevings- en Inpassingsplan.

Reactie

De verwachting is dat het schone deel van het wegwater schoner zal zijn dan het water in de bestaande polder vanwege de geringe nutriëntenbelasting. De waterkwaliteitseisen zijn opgenomen in het Waterhuishoudingsplan omdat deze als uitgangspunt (het niet achteruit laten gaan van de waterkwaliteit) voor het ontwerp zijn gehanteerd. Deze eisen worden ook opgenomen in het contract met de aannemer.

De zuiverende functie van de verschillende waterbergingen is afdoende beschreven in de tekst van het Vormgevings- en Inpassingsplan (pagina 66), in afstemming met de uitgebreidere beschrijving in het Waterhuishoudingsplan.

Coördinatie vergunningen

Op het project Blankenburgverbinding is op basis van de Tracéwet de verplichte coördinatie bij de besluitvorming over vergunningaanvragen van toepassing. Eén van de doelen van deze coördinatie is dat de rechtsbescherming van de burger wordt geoptimaliseerd. De praktijk in andere projecten leert echter dat deze regeling ook wordt gebruikt om maximale vrijheden aan de opdrachtnemer te geven. Hierdoor kan het burgerbelang van een duidelijke samenhang tussen de verschillende vergunningen worden ondergesneeuwd. Inspreker verzoekt bij de aanbesteding van het project specifieke richtlijnen aan de opdrachtnemer mee te geven om tot een voor de burger begrijpbare clustering van vergunningen te komen.

Reactie

Vanaf 2013 worden de bevoegdheden van de minister in het kader van de rol van coördinator op grond van artikel 20 Tracéwet in mandaat uitgeoefend door het hoofd van de Afdeling Projectadvisering van de Corporate Dienst/BJV van Rijkswaterstaat.

Een wezenlijk kenmerk van de coördinatieregeling is dat procedures parallel worden geschakeld (geclusterd). De Tracéwet beoogt niet alle procedures zonder meer tegelijkertijd te laten beginnen en af te ronden. De wet laat fasering daarvan toe. Het kan dan ook mogelijk zijn dat een cluster uit slechts één vergunningaanvraag bestaat.

De opdrachtnemer dient een inventarisatie te maken van de benodigde vergunningen en de daarvoor geldende wet- en regelgeving die volgens het vergunningenproces, zoals verwoord in artikel 20 van de Tracéwet, gecoördineerd moeten worden aangevraagd. Dit is vastgelegd in een lijst van vergunningen, welke leidt tot een clusterplan.

Het clusterplan houdt een voorstel in voor de aan te vragen clusters van vergunningen. Het bevat tevens een planning, in maanden nauwkeurig, van de aan te vragen clusters. Dit plan dient als raamwerk voor de aan te vragen vergunningen en zal door de coördinator, door middel van een brief aan het betrokken bestuursorgaan en de opdrachtnemer, worden vastgesteld.

Voor het moment van vaststelling van het clusterplan door de coördinator zal de vergunningenlijst en het clusterplan door de opdrachtnemer worden besproken met de coördinator en het betrokken bestuursorgaan. Op deze wijze zal aan de door inspreker ingediende zienswijze met betrekking tot de coördinatieregeling tegemoet worden gekomen.

Inspreker heeft als taak het voorkomen en waar nodig beperken van overstromingen in het gebied. Vanwege deze zorg voor de waterveiligheid toetst inspreker voorgestelde ingrepen, zoals de aanleg van de Blankenburgverbinding, op het effect ervan op de waterkeringen en is inspreker bevoegd gezag voor het verlenen van de hiervoor benodigde watervergunning.

Tijdens het planproces in voorbereiding op de aanleg van de Blankenburgverbinding heeft inspreker regelmatig overleg gevoerd met Rijkswaterstaat over de wijze waarop de tunnel en de tunnelmond kunnen worden ingepast in de primaire waterkering, de Delflandsedijk. Daarbij heeft inspreker geen voorkeur uitgesproken voor een bepaalde (ontwerp)oplossing, maar heeft inspreker steeds aangegeven dat de te kiezen oplossing moet leiden tot een veilige en beheerbare waterkering, nu en in de toekomst.

De veiligheid wordt bepaald door de wettelijke veiligheidsnorm. De te kiezen oplossing moet niet alleen op het moment van oplevering veilig en beheerbaar zijn, maar ook op de langere termijn. Hierbij spelen de nieuwe veiligheidsnormen een belangrijke rol. Inspreker zal in de komende periode nadere afspraken met de minister maken, in het kader van beheer dan wel over uitbreidbaarheid of aanpasbaarheid van de gekozen oplossing. Een aanzet hiervoor, eventueel in de vorm van een procesafspraken, kan worden opgenomen in de Uitvoeringsovereenkomst of Bestuursafspraken waarover inspreker met de minister in gesprek is.

De minister heeft in het Ontwerp Tracébesluit voor de noordoever gekozen voor een oplossing met een kanteldijk met een hoogte van NAP + 3.90 m., met daarbovenop een wegpakket met een dikte van 1.20 m. Met het principe van een kanteldijk kan inspreker instemmen. Over de hoogte van de kanteldijk, zoals deze is opgenomen in het Ontwerp Tracébesluit, wil inspreker echter graag nader met de minister in gesprek. Inspreker zou graag zien dat deze hoogte wordt afgeleid uit een integrale veiligheidsbenadering, waarbij alle relevante onderdelen in de veiligheidsketen, zowel onder normale als extreme situaties, worden meegenomen. Uiteraard zal hierbij ook de toekomstige situatie in beschouwing worden genomen. Bij deze integrale benadering sluit inspreker onderdelen, die door de aanleg van de Blankenburgverbinding de waterveiligheid van het beheergebied beïnvloeden doch buiten de projectgrenzen van de Blankenburgverbinding vallen, niet uit. Mogelijk volgt hieruit dat door Rijkswaterstaat extra maatregelen moeten worden genomen om aan de wettelijke (toekomstige) waterveiligheidsnorm van de primaire waterkering van inspreker te voldoen. Mochten deze maatregelen niet binnen het project kunnen worden genomen, dan wil inspreker hierover eveneens met de minister nadere afspraken maken. Inspreker stelt zich daarbij op het standpunt dat de kosten die extra maatregelen ten aanzien van veiligheid en/of beheer meebrengen voor de initiatiefnemer zijn.

Op dit moment zijn de nieuwe waterveiligheidsnormering en het bijbehorende toets- en ontwerpinstrumentarium nog niet door het Rijk vastgesteld. De verwachting is dat dit gebeurt per 1 januari 2017. Het is niet ondenkbaar dat in de laatste fase van vaststelling nog aanpassing van de norm en/of van het instrumentarium plaatsvindt. Inspreker wijst de minister erop dat op het moment van de vergunningaanvraag door inspreker gebruik zal worden gemaakt van de dan geldende wettelijke normering en het bijbehorende ontwerp- en toetsinstrumentarium en dat consequenties van afwijkende inzichten voor rekening zijn van initiatiefnemer.

Reactie

Ten behoeve van bepaling van de hoogte van de kanteldijk bij de noordelijke tunnelmond is een uitgebreide analyse gemaakt en verwerkt in het rapport

"RW1929-40-315-14-011.324-rapd1.2-hoogte kanteldijk dijkkring 14" van 4 juni 2014. Dit rapport gaat in op wat de hoogte van de kanteldijk moet zijn, zodat nu en gedurende de komende 100 jaar de waterveiligheid van dijkkring 14 blijft geborgd.

De veiligheidsfilosofie ten aanzien van waterveiligheid is veranderd. Nieuwe normen zijn opgesteld en worden op 1 januari 2017 van kracht. Het Tracébesluit wordt vastgesteld onder de huidige regelgeving, maar ten tijde van de vergunningsaanvraag zal inderdaad moeten worden voldaan aan de nieuwe normen. Hiermee is zo goed mogelijk rekening gehouden bij het bepalen van de hoogte van de kanteldijk. Het nieuwe toetsingskader en rekeninstrumentarium zijn echter nog volop in ontwikkeling. Dat betekent dat op dit moment niet met zekerheid kan worden vastgesteld of zonder aanvullende maatregelen ook aan de nieuwe normen wordt voldaan.

Hierover vindt voortdurend overleg plaats tussen inspreker en Rijkswaterstaat. De conclusie van deze overleggen is dat momenteel voldoende informatie beschikbaar is voor het aantonen van de haalbaarheid, maakbaarheid en vergunbaarheid van het huidige ontwerp. De plannen zijn in hun huidige vorm vergunbaar onder de vigerende regelgeving. Indien voor meerdere onderdelen van de veiligheidsbeschouwing veilige aannames zijn gedaan, worden de plannen als robuust beschouwd. Of aanvullende maatregelen nog nodig zullen zijn, kan pas worden vastgesteld als het toetsingskader en het rekeninstrumentarium behorende bij de nieuwe normen zijn vastgesteld. Inspreker en Rijkswaterstaat zullen hierover in overleg blijven en indien nodig zullen te zijner tijd aanvullende maatregelen worden getroffen.

3.55 Zienswijze 55, Lyondell Basell Industries N.V. en Lyondeel Chemie Nederland B.V.

Inspreker exploiteert een ondergrondse buisleiding. Deze buisleiding bevindt zich binnen het gebied van het beoogde tracé.

Het Ontwerp Tracébesluit in huidige vorm brengt met zich mee dat verlegging van genoemde buisleiding uiterlijk begin 2017 gereed moet zijn. Verlegging is niet mogelijk zonder dat de leiding tijdelijk buiten gebruik wordt genomen. Het OTB staat aldus in de weg aan een ongestoorde afloop van het afvalwater van inspreker. Voor de procesvoering van insprekers inrichting is de buisleiding cruciaal.

Gezien de verwachte duur van de verleggingswerkzaamheden (waaronder onzekerheden vanwege de samenloop met andere (verleggings-)werkzaamheden door derden, waarover op dit moment nog onvoldoende duidelijkheid bestaat) enerzijds, en de beperkingen van de buffercapaciteit voor afvalwater binnen insprekers inrichting anderzijds, noopt het OTB inspreker om de bedrijfsvoering tijdelijk stil te leggen. De afloop via die leiding belooft namelijk maar liefst circa 20 kubieke meter afvalwater per uur. Die omvang is zodanig dat afvoer op andere wijze praktisch niet mogelijk is.

Voor inspreker heeft stillegging derhalve desastreuze gevolgen. De nadelige financiële gevolgen daarvan (lost profit opportunity) zijn voor inspreker, per dag dat de inrichting buiten bedrijf is, zeer aanzienlijk. De kosten van de stillegging en

opstart van de inrichting als zodanig nog buiten beschouwing gelaten en de risico's vanwege stilstand van de inrichting nog daargelaten (mogelijke schade aan installaties als gevolg van stillegging). Daarbij kan de stillegging ook gevolgen hebben voor reeds door inspreker gecontracteerde leveringen, en daarmee de betrouwbaarheid van die leveringen, met alle nadelige gevolgen voor inspreker van dien, waaronder ook druk op de goede relatie met haar afnemers. Op generlei wijze blijkt uit het OTB of de daaraan ten grondslag gelegde stukken dat, en hoe, met deze belangen van inspreker is omgegaan.

De genoemde nadelige gevolgen zouden (grotendeels) kunnen worden voorkomen wanneer de verleggingswerkzaamheden zouden plaatsvinden tijdens een geplande, periodieke onderhoudsstop (een zogeheten 'turn-around'). Voor de betrokken inrichting is een dergelijke stop voorzien in het jaar 2019.

Inspreker meent dat het vorenstaande onvoldoende in het Ontwerp Tracébesluit is betrokken, onder meer omdat onvoldoende uit het OTB en de daaraan ten grondslag gelegde stukken blijkt waarom de Blankenburgverbinding niet zou kunnen worden gerealiseerd op een wijze die de buisleiding van inspreker ongemoeid laat, dan wel tenminste waarom de hiervoor genoemde onderhoudsinterval niet in acht kan worden genomen.

In de toelichting op het OTB (pagina 54) staat dat belangrijke raakvlakken met kabels en leidingen zijn geïnventariseerd en dat overleg is gepleegd met de eigenaren en beheerders van de kabels en leidingen. Dit heeft echter nog niet geleid tot transparantie en duidelijkheid over bovenstaande punten.

Het enkel opnemen van een schadevergoedingsregeling in artikel 19 van het OTB kan in dit verband niet volstaan. Inspreker is daardoor gedwongen een aparte procedure te volgen voor het verhalen van de door haar te lijden schade. In die aparte procedure is het hoogst onzeker of deze schade volledig zal worden vergoed. Door reeds bij de vaststelling van het Tracébesluit deze gevolgen te betrekken, kunnen deze negatieve gevolgen voor inspreker mogelijk geheel of tenminste grotendeels worden voorkomen.

In dit verband wijst inspreker op de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 19 november 2014 in zaak nr. 20I404207/1/R6 inzake het Tracébesluit Sporen in Arnhem 2014. De Afdeling heeft in die uitspraak geoordeeld dat bij vaststelling van een Tracébesluit moet zijn onderzocht welke schade kan optreden en of deze zodanig is dat het voorkomen daarvan zwaarder moet wegen. Bovendien heeft de Afdeling geoordeeld dat wanneer vaststaat dat schade zal worden geleden, omwille van een zorgvuldige belangenafweging moet zijn onderzocht op welke wijze de nadelige gevolgen voor betrokkenen – in dit geval voor inspreker – kunnen worden beperkt. Inspreker is van mening dat dit in het Ontwerp Tracébesluit ten onrechte niet is gebeurd.

Inspreker vraagt de minister om haar zienswijze in de besluitvorming rond de Blankenburgverbinding te betrekken en het Tracébesluit zodanig vast te stellen dat aan bovengenoemde bezwaren tegemoet wordt gekomen.

Reactie

Vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid is gekeken naar de noodzaak van verlegging van dergelijke infrastructuur. In het geval van inspreker betreft dit de verlegging van een leiding voor afvalwater die niet op de huidige locatie kan worden gehandhaafd.

Met inspreker wordt overleg gevoerd om afspraken te maken om de overlast te beperken en de uitvoering van het project niet te vertragen. Gestreefd wordt naar een Projectovereenstemming medio 2016. Gestuurd wordt op een verlegging van de leiding voor juni 2018.

De nieuwe locatie wordt in overleg met de beheerder in de voorbereiding op de bouw van de weg vastgesteld. Het uitgangspunt in het ontwerp is dat de weg en de kabels en leidingen elkaar niet in het functioneren belemmeren. Onderhoud en vervanging van kabels en leidingen moeten zoveel mogelijk worden uitgevoerd zonder dat hierbij het wegverkeer wordt gehinderd. Kabels en leidingen van derden worden zoveel mogelijk buiten de wegzone gelegd. Kruisende kabels en leidingen worden zoveel mogelijk gebundeld onder het tracé doorgevoerd.

Voor de regeling van schade ten gevolge van de verlegging van kabels en leidingen gelden de 'Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten Rijkswaterstaatswerken en spoorwerken 1999' (NKL), de 'Overeenkomst inzake verleggingen van kabels en leidingen buiten beheersgebied tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en Energie-Ned, Velin en VEWIN' (OVK) of Hoofdstuk 5 van de Telecommunicatiewet. Welke regeling van toepassing is, is afhankelijk van de aard en ligging van de leiding en de betrokken leidingbeheerder. Voor zover bekend is inspreker lid van de Velin.

Schade ten gevolge van de verlegging van de leiding wordt op basis van de bovengenoemde regelingen vergoed.

3.56 Zienswijze 56

De zienswijze van insprekers richt zich tegen alle onderdelen van het Ontwerp Tracébesluit en tegen het MER. In het navolgende wordt specifiek op enkele onderdelen ingegaan, met daarbij de kanttekening dat daaruit mag niet worden afgeleid dat insprekers zich met de niet besproken onderdelen kan verenigen.

Gevolgen tracé onevenredig

Insprekers wonen op zeer geringe afstand van het tracé van de nieuwe Rijksweg, meer in het bijzonder de zuidelijke tunnelmond van de te realiseren Aalkeettunnel. De aanleg en de komst van het tracé zelf heeft voor insprekers grote gevolgen. Momenteel zijn insprekers woonachtig in een relatief rustige omgeving. Deze relatief rustige omgeving wordt bevestigd in het recent vastgestelde bestemmingsplan 'Buitengebied West' van de Gemeente Vlaardingen, evenals in de daaraan voorafgaande bestemmingsplannen, waarop insprekers hebben vertrouwd en op basis waarvan insprekers belangrijke beslissingen hebben genomen, onder meer de bouw van een nieuwe woning in 2006.

Insprekers stellen dat de geluidbelasting en luchtkwaliteit zeer aanzienlijk zullen toenemen. Bovendien heeft de aanleg van het nieuwe tracé ingrijpende gevolgen

voor de natuurwaarden en kwaliteit van het landschap. Insprekers komen niet alleen direct naast een snelweg te wonen, maar zelfs naast een tunnelmond, met alle gevolgen voor de luchtkwaliteit en geluidbelasting van dien.

Los van de concrete normen waaraan het Tracébesluit moet worden getoetst, dient de hiervoor genoemde relatieve verslechtering volgens insprekers een plaats te krijgen in de belangenafweging die moet worden verricht en die tot op heden niet, althans in ieder geval onvoldoende, is verricht.

Insprekers wijzen er daarbij op dat geen (procedurele) mogelijkheid bestaat om zich te laten uitkopen dan wel te laten onteigenen. Insprekers stellen zich bij voorbaat op het standpunt dat het ontbreken van een dergelijke procedure in een geval als het onderhavige in strijd komt met het in art. 1 EP EVRM (vgl. EHRM 29 maart 2011, EHRC 2011,99) bepaalde.

Ook wijzen insprekers er op dat door de komst van het tracé en de daarmee onder andere gepaard gaande toename van verkeerslawaai en de verslechtering van de luchtkwaliteit leidt tot waardedaling van de woningen. Voorts zal het voor insprekers met name tijdens de aanlegfase van het tracé onmogelijk zijn om de woningen, mocht dat onverhoopt om welke reden dan ook noodzakelijk zijn, te verkopen. Insprekers wijzen er op dat op deze schade, alsmede op het nadeel dat ten tijde van de aanlegfase zal worden ondervonden, de Regeling nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014 niet van toepassing is, zodat deze schade als onderdeel van het totaal aan negatieve gevolgen voor insprekers bij de vaststelling van het Tracébesluit moet worden betrokken.

Reactie

Er is voor Rijkswaterstaat geen juridische grondslag op basis waarvan de opstallen op onteigeningsbasis kunnen worden aangekocht. Het perceel grond waarop de boerderij rust valt grotendeels buiten de grenzen van het Tracébesluit. Vanwege een aanpassing in de watergang zal 52 m² moeten worden aangekocht. Vanwege de benodigde tijdelijke beschikbaarheid van werkterrein wil Rijkswaterstaat 550m² huren. Het betreffende perceel, kadastraal bekend als gemeente Vlaardingen sectie N, nr 76, is groot: 1 hectare 29 are en 80 centiare. Het bouwkundig rapport d.d. 19 augustus 2014 concludeert dat sprake kan zijn van beperkte en esthetische schade en dat door middel van maatregelen de schade kan worden beperkt. Er is onvoldoende aanleiding tot aankoop van de opstallen.

Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek tot nadeelcompensatie indienen. De minister zal een beslissing over een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.

Voorts wijzen insprekers er op dat uit jurisprudentie van het EHRM kan worden afgeleid dat de Staat op grond van artikel 8 EVRM onder omstandigheden een positieve verplichting heeft om burgers te beschermen tegen de gevolgen van milieuvervuiling, ook wanneer deze niet gezondheids- of levensbedreigend is.

Voorwaarde is dat het gaat om ernstige vervuiling die het welzijn van burgers zodanig schaadt dat een effectief genot van het privé- of gezinsleven niet meer mogelijk is.

Reactie

Zoals verderop in de reactie op uw zienswijze wordt toegelicht (geluid en lucht) wordt aan alle wettelijke normen voor luchtkwaliteit en geluidbelasting voldaan. Dit en het feit dat een gedegen belangenafweging (zie ook paragraaf 2.3 'Keuze voor de Blankenburgverbinding') heeft plaatsgevonden maakt dat geen sprake is van schending van het EVRM.

De tunnel is op zeer korte afstand van de woningen van insprekers geprojecteerd. Onduidelijk is wat de gevolgen (kunnen) zijn voor de woningen, gezien onder meer het grondverzet en de druk die hiervan uitgaat. Dit in eerste instantie bij de werkzaamheden ten behoeve van de aanleg hiervan, maar ook na ingebruikname vanwege de trillingen van met name het vrachtverkeer.

Ook vrezen insprekers voor het verzakken van de woningen indien de waterhuishouding bij de aanleg van het tracé wordt gewijzigd. Insprekers wijzen in dit verband op de problemen met de grondwaterstand die al bij de aanleg (dus nog niet eens in de fase van ingebruikname) van de A4 Delft-Schiedam zijn ontstaan. Insprekers wonen in een historische, oude boerderij die kwetsbaar is voor trillingen en het verzakken van de grond. Daarenboven bestaat het voornemen om op het tracé gevaarlijke stoffen te vervoeren, zodat insprekers, anders dan nu het geval is, voortdurend zullen worden blootgesteld aan de risico's die hiermee gepaard gaan, nota bene direct naast de woningen.

Reactie

In het kader van een technisch uitvoerbaar ontwerp heeft onderzoek plaatsgevonden naar de effecten van de aanleg (zoals trillingen en grondwateronttrekking) op de omgeving. Hierbij is ook het effect op de omgeving bepaald en zijn mitigerende maatregelen voorzien en ontwerpaanpassingen doorgevoerd. Deze maatregelen en aanpassingen zijn vertaald naar eisen in het contract.

Juist vanwege de gevoeligheid van de omgeving voor grondwaterstandsaling en inklinking is in overleg met het Hoogheemraadschap van Delfland gekozen om gebruik te maken van een waterdichte constructie voor de aanleg van de Aalkeettunnel. Hiermee worden effecten op het grondwater in de omgeving voorkomen. Zie verder ook het antwoord in paragraaf 2.12 'Grondwaterstandseffecten'.

De regio Rotterdam-Rijnmond is een dichtbevolkt gebied met veel risicovolle activiteiten. Om conflicten tussen risicovolle bedrijven/transporten en mensen te beperken is in Nederland het Extern Veiligheidsbeleid opgesteld. Dit veiligheidsbeleid zorgt ervoor dat geen onacceptabele risico's ontstaan. Als onderdeel van het project is een Effectstudie Externe Veiligheid uitgevoerd om het plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) te bepalen. Hierin kwam naar voren dat de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar niet wordt overschreden. Daarmee voldoet de Blankenburgverbinding aan de vigerende wet- en regelgeving voor externe veiligheid.

Het adres Zuidbuurt 38A ligt zelfs buiten de 10^{-8} contour. Daarnaast is ook geen sprake van een groepsrisico. Dit wil zeggen dat de kans op 10 of meer slachtoffers kleiner is dan 10^{-9} per jaar. Daarnaast volgt uit de berekeningen dat voor geen enkel wegvak een toename van het groepsrisico optreedt en dat voor geen enkel wegvak de factor van 0,1 maal de oriëntatiewaarde wordt overschreden. Daarom is een verantwoording van het groepsrisico niet noodzakelijk. Hiermee wordt voldaan aan de wettelijke normen voor externe veiligheid.

De boerderij ligt tevens buiten het plasbrandaandachtsgebied van 30 meter vanaf de rechterrاند van de rechterrijstrook. Er is dus geen sprake van een onacceptabel risico. Er gelden voor toekomstig te bouwen bouwwerken dan ook geen aanvullende voorschriften voor brandwerendheid en brandklasse.

Luchtkwaliteit en rechten van het kind

Insprekers stellen dat (juist) ter plaatse van de tunnelmonden sprake zal zijn van verhoogde concentraties, omdat de binnen de tunnel geëmitteerde stoffen de tunnel ook uiteindelijk zullen verlaten, als gevolg van het de tunnel uitrijdende verkeer (zie 'Effectstudie Luchtkwaliteit Blankenburgverbinding, september 2015, hierna: 'Luchtkwaliteitsrapport', p. 27).

De aanleg van het tracé leidt volgens insprekers tot een verslechtering van de gezondheidssituatie en het woon- en leefklimaat van de kinderen van insprekers, terwijl zij ook nog aan nieuwe externe veiligheidsrisico's worden blootgesteld aangezien het tracé zal worden benut voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Naar de mening van insprekers is dit in strijd met art. 3 van het Kinderrechtenverdrag, dat vereist dat het belang van het kind voorop moet staan bij alle maatregelen die kinderen aangaan. Insprekers zijn verder van mening dat de aanleg van het nieuwe tracé leidt tot schending van andere bepalingen van het Kinderrechtenverdrag, waaronder de artikelen 6 en 27.

Dit klemmt naar mening van insprekers te meer nu ook het Europese Hof voor de Rechten van de Mens heeft geoordeeld dat, in het kader van het recht op 'family life' dat wordt beschermd door art. 8 EVRM, aan het "hogere belang" van het kind bij de belangenafweging die in het kader van een toetsing aan dit artikel moet worden verricht, een bijzonder zwaar gewicht moet worden toegekend (vergelijk onder andere EHRM 3 oktober 2014, nr. 12738/10, Jeunesse vs. Nederland).

Reactie

Zoals elders in de reactie op uw zienswijze al is toegelicht, wordt aan alle wettelijke normen voor luchtkwaliteit en geluidbelasting voldaan. Dit en het feit dat er een gedegen belangenafweging (zie paragraaf 2.3 'Keuze voor de Blankenburgverbinding') heeft plaatsgevonden, maakt dat geen sprake is van schending van het Verdrag inzake de rechten van het kind of het EVRM.

Uit het luchtkwaliteitsrapport blijkt, volgens insprekers overigens ten onrechte, niet (goed) hoe hoog de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de situatie na de aanleg van het tracé precies zullen zijn. Uit de kaarten 'Projecteffect 2030 woningen en gevoelige bestemmingen', 'Projecteffect 2030 woningen en gevoelige bestemmingen', 'Projecteffect 2023 woningen en gevoelige bestemmingen' en 'Projecteffect 2030 woningen en gevoelige bestemmingen' uit het

luchtkwaliteitsrapport volgt volgens insprekers in ieder geval een verslechtering van de jaargemiddelde concentratie NO₂ van meer dan 2,5 microgram per kubieke meter (µg/m³), een verslechtering van de jaargemiddelde concentratie PM10 van meer dan 1,2 µg/m³, respectievelijk een verslechtering van de jaargemiddelde concentratie PM 2,5 van meer dan 1,2 µg/m³, zowel in 2023 als in 2030, op zeer korte afstand van de woning van insprekers.

Reactie

In het luchtkwaliteitsrapport blijkt dat, na realisatie van het voornemen, de totale jaargemiddelde concentraties bij woningen in de nabijheid van de tunnelmonden minder dan 25 µg/m³ NO₂, minder dan 25 µg/m³ PM10 en minder dan 14 µg/m³ PM2,5 bedragen. Deze concentraties voldoen ruim aan de luchtkwaliteitseisen uit titel 5.2 van de Wet milieubeheer.

Overigens betwijfelen insprekers of überhaupt (een voldoende redelijk) belang bestaat bij deze nieuwe verbinding en of voldoende nut en noodzaak bestaat bij deze verbinding, waarbij inspreker in het bijzonder aandacht vragen voor het feit dat de Blankenburgverbinding een toweg zal worden, omdat het project anders niet uitvoerbaar is. Aannemelijk is dat, ter besparing van kosten, het leeuwendeel van het verkeer zal omrijden en de aanleg van de Blankenburgverbinding om die reden noch een redelijk doel zal dienen, noch – bij deze wijze van uitvoering – zal voorzien in een daadwerkelijk behoefte of de verkeersafwikkeling en doorstroming niet of nauwelijks ten goede zal komen, terwijl de negatieve gevolgen hiervan aanzienlijk zijn.

Reactie

Insprekers hebben gelijk dat een beperkt deel van het verkeer in de situatie met tol kiest voor de bestaande verbindingen. We noemen dit effect de vraaguitval. Zie verder ook het antwoord in paragraaf 2.2 'Tol'.

Het Ontwerp Tracébesluit leidt, in de huidige vorm, voor inspreker tot onaanvaardbare geluidsoverlast. Voor zover insprekers hebben kunnen vaststellen worden bovendien onvoldoende geluidsreducerende maatregelen genomen om die onaanvaardbare geluidbelasting te compenseren.

Uit het 'Akoestisch onderzoek - deelrapport specifiek' Bijlage E blijkt dat op basis van berekeningen is gebleken dat het effect van het aanbrengen van geluidsreducerende maatregelen (geluidsabsorptie) bij de tunnelmonden op woningen, in relatie tot de kosten, beperkt is. Om deze reden is uitgegaan van een akoestisch 'harde' afwerking van de tunnelwanden.

Insprekers leiden daaruit af dat niet wordt gekozen voor de meest geluidsabsorberende maatregelen, maar vooral voor goedkope maatregelen. De geluidsoverlast bij de tunnelmond zal daardoor hoger zijn dan redelijkerwijs nodig is en kan bovendien worden voorkomen.

Insprekers menen dat niet duidelijk is of ter hoogte van hun woning nu wel of niet ZOAB wordt toegepast. Uit artikel 7 van de besluittekst lijkt te kunnen worden afgeleid dat de volledige nieuwe A24, met uitzondering van de tunnels, met ZOAB wordt uitgerust, maar insprekers verzoeken de minister het ontwerp op dit punt te verduidelijken om aan alle mogelijke misverstanden een einde te maken. Insprekers dringen er op aan om onder andere ter hoogte van de tunnelmond van de

Aalkeettunnel in ieder geval de meest optimale geluidreducerende maatregelen, zoals ZOAB en geluidsabsorberende tunnelwanden, toe te passen.

Reactie

Er is geen geluidsabsorptie in de tunnel/verdiepte ligging toegepast omdat het effect (circa 1 dB) in relatie tot de kosten beperkt is. Op basis van de berekende geluidbelasting van de woning kan worden geconcludeerd dat de toekomstige geluidbelasting (nagenoeg) gelijk is aan de voorkeurswaarde voor de aanleg van een nieuw tracé. Op onder meer afbeelding 4.5 in het Hoofdrapport Geluid is zichtbaar waar welke type wegdekverhardingen worden toegepast. Op de A24 wordt tweelaags Zeer Open Asfaltbeton (ZOAB) toegepast op de wegdelen buiten de tunnels. In de tunneltoeritten wordt tweelaags ZOAB toegepast. Verderop in de tunnel wordt vanwege veiligheidsoverwegingen dicht asfalt toegepast, maar voor de emissie bij de tunnelmonden heeft dat geen significant effect.

Het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg2012) is gebruikt voor de berekening van de geluidbelasting bij tunnelmonden. Ook zijn in het Kader Akoestisch Onderzoek Wegverkeer (KAOW) nadere modelleringsrichtlijnen gegeven. In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met deze modelleringsrichtlijn.

Insprekers plaatsen vraagtekens bij de berekeningen in het akoestisch rapport. Hen is althans niet duidelijk of rekening is gehouden met bijvoorbeeld de piekbelasting van vrachtverkeer dat de noordelijke tunnelmond van de nieuwe Blankenburgtunnel zal uitrijden (en daarbij een waterkering zal moeten passeren, wat mogelijk een extra inspanning van de motoren van dit vrachtverkeer vergt) en de zuidelijke tunnelmond van de Aalkeettunnel zal inrijden (en daarbij naar verwachting 'op de motor' zal afremmen), het laagfrequente geluid (trillingen) als gevolg van – met name – het vrachtverkeer, alsmede de geluidbelasting ('gesuis') als gevolg van het in- en uitrijden van het verkeer bij de tunnelmonden, in het bijzonder de zuidelijke tunnelmond van de Aalkeettunnel die op zeer korte afstand van de woningen van insprekers is geprojecteerd. Insprekers wijzen er op dat de standaardrekenmethoden van het Reken- en meetvoorschrift niet geschikt zijn voor het bepalen van de geluidbelasting die door dit alles wordt teweeggebracht. TNO heeft om die reden zelfs een speciaal rekenmodel voor ontwikkeld. Uit de akoestische onderzoeksrapporten kan niet worden vastgesteld of, en zo ja in hoeverre, met deze bijzondere vormen van geluidbelasting rekening is gehouden.

Reactie

Geluidberekeningen zijn uitgevoerd conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg2012). De geluidbelasting wordt daarbij bepaald op basis van de representatieve verkeersintensiteit ofwel dosismaat L_{den} , een weekdaggemiddelde, en niet op basis van een piekbelasting. Gelet op de afstand van de woningen tot de noordelijke tunnelmond van de Blankenburgverbinding (meer dan 800 meter) en de Aalkeettunnel wordt de geluidbelasting vooral bepaald door de A20 en het weggedeelte A24 ten noorden van de tunnel onder vrije doorstroming van het wegverkeer.

De geluidemissie wordt conform het Rmg2012 bepaald op een continue doorstroming van het verkeer. Er is gerekend met een representatieve rijsnelheid voor lichte motor-/middelzware-/zware motorvoertuigen van respectievelijk 100/90/85 per uur daar waar een wettelijke maximale rijsnelheid van 100 km/uur geldt. In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met het hoogtepiefiel van

de weg. Conform Rmg2012 is met mogelijke piekbelastingen vanwege extra inspanning voor verkeer door de stijging van de weg bij de noordelijke tunnelmond voor de Blankenburgtunnel geen rekening gehouden omdat een deel van de stijging in de tunnel zelf zit en bij de zuidelijke tunnelmond van de Alkeettunnel omdat het stijgingspercentage daar onder de 3% blijft. Bij de berekeningen op basis van de wettelijke Standaard Reken- en meetmethode Geluid wordt rekening gehouden met de verschillende frequenties van het wegverkeer. In Nederland bestaat verder geen wettelijke beoordelingsmethodiek om het geluid van wegverkeer anders te beoordelen. Het TNO-model heeft geen wettelijke status en is derhalve niet gehanteerd.

Ten oosten en ten zuiden van Rozenburg is het gezoneerde industrieterrein 'Botlek-Pernis' gelegen. De woningen van insprekers zijn gesitueerd binnen deze geluidzone van het industrieterrein. Als gevolg van activiteiten op het industrieterrein kan voor die delen de geluidbelasting hoger zijn dan 50 dB etmaalwaarde. Insprekers wijzen er op dat geen rekening lijkt te zijn gehouden met de cumulatieve geluidbelasting ter hoogte van hun woningen, anders dan in het kader van de afweging van maatregelen ter beperking van de geluidbelasting. Het akoestisch onderzoek en de afweging die op basis hiervan heeft plaatsgevonden zijn volgens insprekers in zoverre onvolledig en dus ondeugdelijk.

Reactie

Voor de woningen waarvoor de toetswaarde voor wegverkeer wordt overschreden is ook de gecumuleerde geluidbelasting in beeld gebracht. Daarbij is rekening gehouden met de geluidbelasting van het industrieterrein met behulp van het zonemodel. In het zonemodel is uitgegaan van de vergunde geluidemissie van de afzonderlijke bedrijven. Omdat vaak niet alle bedrijven deze vergunde ruimte volledig invullen is de situatie een "worst case" situatie.

Op basis van de gecumuleerde geluidbelasting is beoordeeld dat voor deze woningen geen aanvullende maatregelen haalbaar zijn:

- *industrielawaai: geluidbelasting nabij de voorkeurswaarde en maatregelen niet op eenvoudige wijze haalbaar (en er is geen juridische basis);*
- *wegverkeer: door de tunnel en verdiepte ligging resteren relatief lage geluidbelasting (geluidbelastingen nabij de voorkeurswaarde of zelfs daaronder).*

Volgens (pagina 22 van) het luchtkwaliteitsrapport is het tracé opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit ('NSL'). Dat is in ieder geval voor wat betreft de Aalkeettunnel niet zo, zoals op pagina 38 van het luchtkwaliteitsrapport wordt bevestigd. Om niettemin gebruik te kunnen maken van het NSL ter onderbouwing van de gevolgen voor de luchtkwaliteitseisen van het onderhavige tracé, zal moeten worden onderbouwd dat dit tracé past binnen of in elk geval niet in strijd is met het NSL.

Het OTB volgens insprekers is in strijd met art. 5.16 Wm en Richtlijn 2008/55/EG. Het in artikel 16 van het OTB bepaalde kan hieraan niet afdoen, omdat met het in dit artikel genoemde onderzoek nog niet vaststaat dat, en zo ja hoe, in overeenstemming met luchtkwaliteitseisen kan worden gehandeld.

Reactie

Bij de aanpassing van het luchtrapport is verzuimd de laatste NSL melding (7^e NSL Melding Infrastructuur en Milieu versie 2015) te verwerken. In die melding is de Aalkeettunnel met een lengte van 510 meter opgenomen en is onderbouwd waarom deze wijziging niet in strijd is met het NSL. Dit is in het Tracébesluit aangepast.

Het NSL dient op grond van artikel 5.12 Wm te zijn gericht op het bereiken van de grenswaarden voor luchtkwaliteit, zoals die in Bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn opgenomen. Op basis van de stukken kan volgens inspreker niet worden vastgesteld of de aanleg van het tracé past binnen deze doelstelling.

In dit kader is volgens insprekers relevant dat uit het luchtkwaliteitsrapport blijkt dat op enkele plaatsen, na de aanleg van het tracé, overschrijdingen van de grenswaarden voor NO₂ en PM10 zullen optreden. Daarbij gaat het in de eerste plaats om de vier tunnelmonden waarin het OTB voorziet. Bij de tunnelmonden van de Blankenburgtunnel vinden overschrijding van de grenswaarde van 40 µg/m³ als jaargemiddelde concentratie plaats, nu hier concentraties NO₂ hoger dan 40,5 µg/m³ zijn berekend. Datzelfde geldt voor de tunnelmonden van de Aalkeettunnel, nu hier jaargemiddelde concentraties tot 40,5 µg/m³ zijn berekend, althans jaargemiddelde concentraties hoger dan de grenswaarde van 40 µg/m³.

Reactie

In het Luchtkwaliteitsrapport wordt inderdaad aangegeven dat er locaties zijn waar niet aan de norm wordt voldaan. Deze locaties vallen onder het toepasbaarheidsbeginsel. Dit beginsel wil zeggen dat de luchtkwaliteit niet hoeft te worden getoetst op de volgende plaatsen:

- a. plaatsen waar geen mensen mogen en kunnen komen;*
- b. terreinen met één of meer inrichtingen, waar al regels gelden voor de gezondheid en veiligheid van werknemers;*
- c. wegen (rijbanen en middenberm).*

In dit kader is relevant dat, hoewel het luchtkwaliteitsrapport wel enkele kaartjes bevat waaruit blijkt dat binnen sommige 'ghds' sprake is van een overschrijding van de grenswaarden voor PM10 en NO₂ (waarbij dan weer niet wordt vermeld om welk jaar het gaat) géén inzicht wordt gegeven in de daadwerkelijke concentraties luchtverontreinigende stoffen ter plaatse van de tunnelmonden, na aanleg en na ingebruikname. Aldus kan volgens insprekers niet goed worden vastgesteld of het tracé past in dan wel niet in strijd is met het NSL.

Reactie

De kaartjes waarop wordt bedoeld geven zowel de toe- als afnames en concentraties van de projectsituatie weer. Dit is de situatie voor 2030. Dit jaartal is echter abusievelijk niet vermeld. De daadwerkelijke concentraties bij de tunnelmonden worden niet vermeld omdat daar op grond van het toepasbaarheidsbeginsel niet hoeft te worden getoetst.

Insprekers stellen dat een onjuiste interpretatie van het blootstellingscriterium wordt gehanteerd. Het blootstellingscriterium is opgenomen in art. 4 van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 en verplicht ertoe de luchtkwaliteit te beoordelen op plaatsen waar de bevolking, voor zover redelijkerwijs is te verwachten, direct of indirect kan worden blootgesteld aan concentraties in de buitenlucht die hoger zijn dan de toepasselijke in bijlage 2 van de Wm opgenomen

grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Deze Regeling regelt dus uitsluitend op welke plaatsen de luchtkwaliteit in ieder geval moet worden beoordeeld, maar hieruit volgt niet dat op andere plaatsen niet aan luchtkwaliteitseisen hoeft te worden voldaan.

Ook regelt het zeker niet, zoals ten onrechte in het luchtkwaliteitsrapport wordt gesuggereerd, dat op plaatsen waar een overschrijding van de vierentwintiguurs grenswaarde voor de concentratie PM10 optreedt, niet aan deze grenswaarde zou hoeven te worden getoetst. Deze grenswaarde geldt ook hier onverkort en daaraan moet dan ook worden voldaan. Volgens insprekers blijkt uit het luchtkwaliteitsrapport evenwel dat daarvan geen sprake is. Bovendien, zo stellen inspreker, past door het overschrijden van de grenswaarden het project niet in het NSL of is het daarmee strijdig.

Reactie

De invulling van beoordelen (meten of rekenen) is in het luchtkwaliteitsrapport toegepast conform artikel 22 lid a van de Rbl, waar staat dat: "door middel van metingen op dat punt gegevens worden verkregen over concentraties van de betreffende luchtverontreinigende stof in gebieden binnen zones en agglomeraties waar de hoogste concentraties voorkomen waaraan de bevolking rechtstreeks of onrechtstreeks kan worden blootgesteld gedurende een periode die in vergelijking met de middelingstijd van de betreffende luchtkwaliteitseis significant is; voor arseen, cadmium, nikkel en benzo(a)pyreen bedraagt die periode een kalenderjaar".

Bij de aanpassing van het luchtrapport is verzuimd de laatste NSL melding (7^e NSL Melding Infrastructuur en Milieu versie 2015) te verwerken. In die melding is onderbouwd waarom deze wijziging niet in strijd is met het NSL. Dit is in het Tracébesluit aangepast.

Het overschrijden van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit betekent volgens insprekers bovendien dat het NSL niet kan dienen als onderbouwing van het standpunt dat aan de luchtkwaliteitseisen is voldaan. In dit kader is van belang dat de looptijd van het NSL inmiddels is verstreken, zodat thans onverkort aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit moet worden voldaan (vgl. ABRvS 10 juni 2015, AB 2015/313). Dat is echter niet het geval, zoals insprekers hiervoor beschrijven.

Reactie

Van overschrijdingen van de grenswaarden is geen sprake omdat de locaties waar deze zich voordoen vallen onder de werking van het toepasbaarheidsbeginsel (tunnelmonden) dan wel het blootstellingscriterium (A15). Derhalve kan als grondslag wel degelijk het NSL worden gebruikt. De looptijd van het NSL is ook verlengd tot januari 2017. Dit betekent dat tot die tijd projecten zich kunnen beroepen op het halen van de norm via de programmatoetsing van het NSL.

Daarbij speelt naar mening van inspreker ook nog een rol dat zowel de autonome ontwikkeling van de luchtkwaliteit als de bijdrage van het verkeer dat gebruik zal maken van het tracé (veel) te rooskleurig is ingeschat. In het luchtkwaliteitsrapport wordt immers uitgegaan van de gedachte dat het autoverkeer steeds schoner wordt (zie bijvoorbeeld pagina 35), terwijl onlangs is gebleken dat het autoverkeer veel meer verontreinigend is dan altijd is aangenomen en waarvan kennelijk is uitgegaan bij het berekenen van de referentiesituatie en de bijdrage aan de verslechtering van

de luchtkwaliteit van het onderhavige tracé. Gedoeld wordt dan in het bijzonder op de recente ontwikkelingen met betrekking tot de 'sjoemelsoftware' en de (overige) fraude van Volkswagen, waarvan de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet mogen worden onderschat, zoals recent door het RIVM is bevestigd. Uit een recente praktijktoets van TNO is bovendien gebleken dat veel dieselauto's op de weg vijf tot zes keer zoveel NO₂ uitstoten dan wat door autofabrikanten wordt doorgegeven en waarvan bij luchtkwaliteitsberekeningen kennelijk wordt uitgegaan.

Reactie

Bij de berekening van de jaarlijkse achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de type goedkeuringseisen al meegenomen. Jaarlijks worden de achtergrondconcentraties en emissiefactoren bijgesteld. De jaarlijkse monitoring van het NSL zal steeds deze laatste data gebruiken. Wat betreft de recent ontdekte softwarefraude met dieselmotoren wordt verwezen naar paragraaf 2.10 'Luchtkwaliteit / NSL'.

Daar komt volgens insprekers nog bij dat niet alle ontwikkelingen in de nabije omgeving in het luchtkwaliteitsrapport zijn betrokken en dat deze dus ook niet zijn meegenomen in de berekening van de autonome ontwikkeling van de luchtkwaliteit. Hierbij wordt in het bijzonder gedoeld op de ontwikkeling van een grootschalige woningbouwlocatie in Maassluis, waarvan insprekers kennis hebben genomen.

Reactie

In de verkeerscijfers die ten grondslag liggen aan de luchtkwaliteitsberekeningen worden alle vastgestelde ontwikkelingen meegenomen en derhalve ook de vastgestelde bestemmingsplannen voor woninglocaties in Maassluis.

Juist omdat de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in de referentiesituatie en de situatie waarin rekening wordt gehouden met de aanleg van het nieuwe tracé te rooskleurig is voorgesteld, kan volgens insprekers niet worden uitgesloten dat de grenswaarden voor zeer fijn stof (PM_{2,5}) worden overschreden, hoewel in het luchtkwaliteitsrapport tot een andere conclusie wordt gekomen.

Reactie

Omdat de bijdrage van het verkeer aan de PM_{2,5} concentratie slechts 0,4 µg/m³ bedraagt en de totale concentratie kleiner is 17,5 µg/m³ zou een toename van 100% verkeer nog steeds geen overschrijding van de grenswaarde van 25 µg/m³ veroorzaken.

Voor wat betreft luchtkwaliteit is verder voor insprekers nog van belang dat de bestemming 'Agrarisch met waarden', die op het perceel van insprekers rust, het mogelijk maakt om het perceel te gebruiken ten behoeve van verblijfsrecreatie voor groepen. Naar mening van insprekers staat het toestaan van een nieuwe Rijksweg op zo'n korte afstand van een (potentiële) groepsaccommodatie voor scholieren op gespannen voet met art. 3 hd 1 onder a van het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen), waarbij van belang is dat uit de Nota van Toelichting op deze AMvB (Staatsblad 2009, 14) volgt dat de hierin opgenomen gevoelige bestemmingen niet in 'enge zin' moeten worden uitgelegd. In dit verband is nog van belang er plannen zijn om in de toekomst een (kinder)opvang op de boerderij te realiseren, binnen de mogelijkheden van het vigerende bestemmingsplan. De komst van de nieuwe Rijksweg op korte afstand van de boerderij waar kinderen zullen

worden opgevangen, staat eveneens op gespannen voet met art. 3 hd 1 onder b van het Besluit gevoelige bestemmingen.

Reactie

Het Besluit gevoelige bestemmingen is alleen van toepassing op situaties waarin nieuwe gevoelige functies in de nabijheid van de snelweg worden geprojecteerd en niet op de omgekeerde situatie. Bovendien is het besluit alleen relevant bij dreigende overschrijding. In dit geval is daar, zoals al eerder is aangegeven, geen sprake van.

Natuur

Ook wijzen insprekers op het feit dat de nabij hun woningen gelegen Krabbeplass thans een open gebied is. In dit gebied foerageren onder andere vleermuizen. Inspreker vreest voor verstoring (geluid en licht) van de flora en fauna in dit gebied, zowel tijdens de aanlegfase als nadat het tracé is gerealiseerd. In het rapport 'Effectstudie Natuur' wordt opgemerkt dat verschillende mitigerende maatregelen moeten worden genomen om overtreding van artikel 11 van de Flora- en faunawet te voorkomen. Hiermee wordt er evenwel aan voorbijgegaan dat het nemen van mitigerende maatregelen zoals beschreven impliceert dat zich een overtreding van een verbodsbepaling van de Flora- en faunawet voordoet, in zoverre dat een ontheffing van deze wet is vereist.

Reactie

Ter plaatse van de Krabbeplass is inderdaad leefgebied van enkele vleermuissoorten aanwezig. In de Natuurtoets wordt ingeschat of overtredingen van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet op kunnen treden, en zo ja, hoe deze kunnen worden voorkomen. Als er geen effecten optreden, worden geen verbodsbepalingen overtreden, hoeft er niet te worden gemitigeerd en is geen ontheffingsaanvraag van de Flora- en faunawet nodig. Als er wel effecten kunnen optreden waardoor verbodsbepalingen worden overtreden, worden mitigerende maatregelen voorgesteld om deze effecten te verminderen of helemaal te voorkomen. Als dat laatste mogelijk is, is geen sprake meer van een overtreding en hoeft geen ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet te worden aangevraagd.

Fietspad

Het bestaande recreatieve fietspad met naastgelegen sloten ten oosten van de te realiseren Aalkeettunnel wordt in het kader van het tracé aangepast. Het fietspad is in het OTB in de nabijheid van de woningen van inspreker gesitueerd. Insprekers vrezen, door de komst van dit recreatieve fietspad pal achter hun woningen, voor aantasting van hun privacy. Passanten hebben vanaf het fietspad zicht op de woningen van insprekers. In dit verband is van belang dat, voor zover insprekers kunnen overzien, geen onderzoek is gedaan naar de intensiteit van het gebruik van het fietspad. Het OTB bevat geen waarborgen om te bewerkstelligen dat door de komst van het fietspad de privacy van insprekers niet op onaanvaardbare wijze wordt aangetast. Om deze reden is volgens insprekers ten aanzien van dit punt geen sprake van een zorgvuldige belangenafweging en is het OTB in zoverre onzorgvuldig voorbereid (art. 3:2 en 3:4 van de Awb).

Reactie

Het bedoelde fietspad wordt circa 100 meter richting de woningen van insprekers verplaatst. Het fietspad komt hiermee op circa 75 meter van de woningen te liggen. Deze afstand tussen het fietspad en de woningen leidt onzes inziens niet tot onacceptabele aantasting van de privacy. De fietsintensiteiten zullen overeenkomen met de huidige fietsintensiteiten op het fietspad; de verlegging van het fietspad heeft geen invloed op de fietsintensiteiten. Gezien het feit dat de privacy van inspreker door het fietspad onzes inziens niet wordt aangetast, worden insprekers ook niet in hun belang geschaad. Van een onzorgvuldige belangenafweging is volgens de minister dan ook geen sprake.

3.57 Zienswijze 57, Recreatieschap Midden-Delfland

Afgelopen jaren heeft overleg plaatsgevonden tussen Rijkswaterstaat, het Recreatieschap Midden-Delfland (RMD) en andere betrokken gebiedspartijen, dat vooral was gericht op het bepalen van de landschappelijke inpassing van de geplande rijksweg A24 (Blankenburgverbinding). Naast dit publiekrechtelijke proces heeft inspreker als erfpachter/eigenaar van de gronden die nodig zijn om deze rijksweg te realiseren ook privaatrechtelijk een positie richting Rijkswaterstaat.

In 2013 heeft inspreker een zienswijze ingediend op de Ontwerp-Rijksstructuurvisie bereikbaarheid regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding, alsmede de bijbehorende Plan-MER en de rapporten "NWO" en "Rotterdam Vooruit" die gezamenlijk ter visie zijn gelegd.

In de zienswijze uit 2013 staat dat inspreker het Rijk en Rijkswaterstaat verzoekt gezamenlijk een samenwerkingsprotocol op te stellen waarin afspraken wat betreft aard en planning van voorgenomen activiteiten, procesbegeleiding en communicatie, schadebeperking, nadeelcompensatie en vergoeding van benodigde capaciteitsinzet tijdig worden vastgelegd.

Sinds 2013 hebben enkele ambtelijke overleggen plaatsgevonden tussen inspreker en Rijkswaterstaat om te komen tot nadere afspraken, maar dit heeft nog niet geleid tot een overeenkomst waarin afspraken eenduidig zijn vastgelegd. Op 6 oktober 2015 heeft inspreker in een overleg met Rijkswaterstaat voorgesteld om alle privaatrechtelijke afspraken als één geheel te zien, die worden vastgelegd in diverse uitvoerings-, gebruiks- en vastgoedovereenkomsten met Rijkswaterstaat. Na ambtelijke overeenstemming kunnen deze overeenkomsten vervolgens in de eerste helft van 2016 integraal worden voorgelegd aan het bestuur van RMD voor bestuurlijke besluitvorming. Inspreker verzoekt Rijkswaterstaat in te stemmen met deze procesafpraak.

Reactie

Met deze procesafpraak kan Rijkswaterstaat instemmen.

Inspreker heeft verder de volgende inhoudelijke opmerkingen op het Ontwerp Tracébesluit en de bijbehorende stukken.

Artikel 2

Inspreker constateert dat het viaduct bij het Surfpad niet is opgenomen in tabel 1.13 'Nieuwe kunstwerken' en ook niet in tabel 1.15 'Wijzigingen aan bestaande kunstwerken'. Inspreker gaat ervan uit dat het viaduct bij het Surfpad gehandhaafd en ongewijzigd blijft.

Reactie

Deze aanname van inspreker is correct.

Artikel 4

Inspreker verzoekt in artikel 4 op te nemen dat tijdens de werkzaamheden aan de rijksweg de erven en routes binnen de OTB-grenzen bereikbaar en ontsloten blijven.

Reactie

Het Tracébesluit dient de planologische verankering van het plan, in het bijzonder het ruimtebeslag en de technische maakbaarheid. Genoemd verzoek past derhalve niet in het kader van het Tracébesluit, maar dient op andere wijzen te worden overeengekomen. De wijze van uitvoering is primair een aangelegenheid van de aannemer. Uiteraard is de aannemer gebonden aan het Tracébesluit en aanvullende eisen vanuit Rijkswaterstaat, dan wel aan de vigerende wet- en regelgeving. Eisen aan de bereikbaarheid van erven en routes worden echter niet opgelegd in het kader van het Tracébesluit, maar in het kader van het contract dat Rijkswaterstaat met de aannemer sluit.

In de aanbesteding dringt Rijkswaterstaat bij de aannemer aan op het beperken van hinder (althoewel enige overlast natuurlijk niet is uit te sluiten). Hieronder wordt ook verstaan de bereikbaarheid van erven en routes. Met de beheerders en direct betrokkenen worden daarom ook afspraken gemaakt ten aanzien van hoe de bereikbaarheid is te garanderen, waarbij ook moet worden bekeken welke flexibiliteit er binnen deze afspraken is te realiseren. Het kan namelijk voorkomen dat in het kader van een goede logistiek en de wens om hinder en overlast voor de omgeving te minimaliseren het juist ook de voorkeur kan hebben over te gaan tot bijvoorbeeld tijdelijke of gedeeltelijke afsluitingen. De afspraken hieromtrent worden opgenomen in het DBFM-contract. Mochten er afwijkingen nodig zijn, dan zal dat alleen geschieden in overleg met de betreffende beheerder.

Inspreker verzoekt in artikel 4 op te nemen dat tijdens de werkzaamheden aan de rijksweg de doorstroming van de watergangen wordt gehandhaafd.

Reactie

De wijze waarop tijdens de werkzaamheden de doorstroming van de watergangen wordt gehandhaafd is onderwerp van gesprek tussen de DBFM-opdrachtnemer en de waterschappen. De waterschappen zijn verantwoordelijk voor de benodigde vergunningverlening en stellen ook eisen aan het behoud en functioneren van het watersysteem, ook gedurende de realisatiefase. In het geval de aannemer hier geen gehoor aan geeft zal de betreffende waterbeheerder ook geen vergunning verlenen. Op deze wijze wordt naar oordeel van Rijkswaterstaat de doorstroming van watergangen voldoende geborgd.

Inspreker verzoekt bij punt 2 te vermelden dat gefaseerd wordt gewerkt met deelopleveringen, zodat een zo groot mogelijk recreatiegebied openbaar toegankelijk blijft.

Reactie

De bouwfaserings is vrij aan de aannemer. Of deelopleveringen onderdeel zijn van de beoogde aanpak is dus aan de aannemer. In het kader van de aanbesteding wordt de aannemer wel uitgedaagd bouwhinder tot een minimum te beperken. Naar oordeel van Rijkswaterstaat kan hinder ook bestaan uit het niet of slecht toegankelijk zijn van recreatiegebieden. Het tijdens de bouw zoveel mogelijk openbaar toegankelijk houden van de recreatiegebieden kan dus een onderdeel zijn waar de aannemer op kan scoren. Daarbij geldt net als voor de bereikbaarheid van erven en routes dat met de beheerders en direct betrokkenen afspraken worden gemaakt over hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk kan worden gegarandeerd en waarbij ook moet worden bekeken welke flexibiliteit er binnen deze afspraken is te realiseren. Het kan namelijk voorkomen dat in het kader van een goede logistiek en de wens om hinder en overlast voor de omgeving te minimaliseren het juist de voorkeur kan hebben over te gaan tot bijvoorbeeld tijdelijke of gedeeltelijke afsluitingen.

Inspreker constateert dat als gevolg van tijdelijke werkterreinen bodem- en grondwaterverontreiniging kan optreden in het Oeverbos. Inspreker verzoekt daarom dat in artikel 4 wordt opgenomen dat de saneringskosten niet terecht komen bij Staatsbosbeheer, dan wel bij inspreker als beheerder.

Reactie

Zie ook de reactie ten aanzien van artikel 4. De aannemer is verantwoordelijk voor schade die is ontstaan tijdens de uitvoering. Indien sprake is van saneringskosten, ontstaan als gevolg van nalatigheid of onrechtmatig handelen, zijn de kosten ook voor de aannemer.

Artikel 5

Inspreker constateert dat Restaurant 't Oeverbos aan de Maassluisdijk een te amoveren object is. Inspreker verzoekt het Tracébesluit zodanig aan te passen dat het mogelijk blijft om na de aanleg van de Blankenburgverbinding binnen het Oeverbos weer een horecafaciliteit met bedrijfswoning te realiseren. Het restaurant vervult naar mening van inspreker en Staatsbosbeheer een belangrijke functie in het geheel van recreatieve voorzieningen in het Oeverbos. Beide partijen zijn van mening dat het permanent wegbestemmen van deze functie een negatief effect heeft op de aantrekkelijkheid van het Oeverbos als recreatiegebied en daarmee zeer ongewenst is. Inspreker stelt voor om in het kader van de uitwerking van het Landschapsplan Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding, dat in overleg met Rijkswaterstaat en de betrokken regiopartijen is opgesteld, op korte termijn samen met Staatsbosbeheer te bespreken wat de mogelijkheden zijn om in het Oeverbos een horecabestemming te behouden.

Reactie

Het Oeverbos wordt tijdens de aanleg van de nieuwe weg gebruikt als werkterrein. De locatie is onder andere nodig voor het omleggen van de Maassluisdijk en de realisatie van een tijdelijke laad- en loskade. Na deze werkzaamheden wordt het Oeverbos conform het Kwaliteitsprogramma heringericht.

Het opheffen van de horecabestemming (inclusief bedrijfswoning) is dus niet noodzakelijk voor de uiteindelijke ligging van de nieuwe weg. Gedurende de uitvoering van het werk kan het restaurant echter niet worden geëxploiteerd. In het Tracébesluit is voor wat betreft de horecabestemming het maatregelvlak 'tijdelijk werkterrein' van toepassing. Zodoende herleeft de vigerende bestemming na voltooiing van het project en bestaat de mogelijkheid om de horecafunctie hier te doen herleven.

Artikel 9

Inspreker constateert dat bij punt 2a staat dat afstromend wegwater van wegdelen op maaiveldhoogte wordt geïnfiltreerd in de berm. Inspreker vraagt zich af wat het effect hiervan is op het grond-, recreatie- en zwemwater. Inspreker verzoekt niet alleen met de waterbeheerder af te stemmen maar ook met de eigenaar.

Reactie

Onderzoeken die in het verleden naar afstromend wegwater zijn uitgevoerd (zie CIW publicaties afstromend wegwater) laten zien dat langs snelwegen geen aantoonbare verontreiniging van het grondwater plaatsvindt. De aard van de verontreinigingen in het wegwater is zodanig dat deze achterblijven in het bovenste deel van de bodem (als gevolg van hechting aan organische stof in de bodem). De enige stof die wel kan uitspoelen is chloride, maar dat is slechts tijdelijk. In dit gebied is het grondwater vrijwel overal van zichzelf al licht brak tot zout. Een merkbaar effect op de omgeving wordt daarom niet verwacht.

Artikel 12

Inspreker constateert dat in het kader van de Boswet bomen worden herplant. Het is onduidelijk welke categorie bomen worden herplant. Inspreker verzoekt de toevoeging aan artikel 12 van de zinsnede "in overleg met recreatieschap Midden-Delfland bepalen welke categorie bomen herplant worden".

Reactie

Rijkswaterstaat zal in overleg treden met inspreker over welke categorie bomen worden herplant. Concrete afspraken inzake boscompensatie zullen worden vastgelegd in een nog te sluiten onderlinge overeenkomst.

Artikel 16

Inspreker verzoekt afspraken omtrent de oplevering van alle objecten en gebieden in eigendom van inspreker vast te leggen in nadere overeenkomsten.

Reactie

Aan dit verzoek wordt invulling gegeven door middel van te sluiten overeenkomsten.

Artikel 19

Inspreker verzoekt de toevoeging aan artikel 19 dat afspraken over schadevergoeding met de betreffende partijen in nadere overeenkomsten worden vastgelegd.

Reactie

Zie ook de reactie ten aanzien van artikel 4. Aan het verzoek wordt invulling gegeven door middel van het sluiten van nadere overeenkomsten.

Inspreker stelt vast dat, doordat de kwaliteit van de Krabbeplas en het Oeverbos achteruit zal gaan als gevolg van de aanleg van de Blankenburgverbinding, dit effect heeft op de exploitatiemogelijkheden en daardoor ook op het verdienvermogen van de gebieden. Inspreker zal hierdoor na realisatie mogelijk minder canonopbrengsten ontvangen. Inspreker verzoekt derhalve in artikel 19 op te nemen dat wanneer sprake is van (gevolg)schade deze kan worden verhaald op Rijkswaterstaat. Ook wanneer pas na een aantal jaar blijkt dat de canonopbrengsten minder zijn door de aanleg van de Blankenburgverbinding.

Reactie

Aan dit verzoek wordt geen gehoor gegeven. Indien inspreker van mening is dat sprake is van schade, dan kan inspreker hiervoor een verzoek tot schadevergoeding indienen.

Inspreker constateert dat door veranderingen in de Krabbeplas, het Oeverbos en de Rietputten de kosten voor beheer en onderhoud voor inspreker omhoog zullen gaan. Inspreker verzoekt aan artikel 19 toe te voegen dat afspraken over beheer en onderhoud en de daarbij behorende kosten tussen Rijkswaterstaat en inspreker in nadere overeenkomsten worden vastgelegd.

Reactie

Dergelijke privaatrechtelijke overeenkomsten worden niet vastgelegd in het Tracébesluit. Wanneer het beheer aan inspreker wordt overgedragen, worden hierover concrete afspraken opgenomen in een nog te sluiten onderlinge overeenkomst.

Vormgevings- en Inpassingsplan (Bijlage A)

Inspreker constateert dat de kwaliteit van het ontwerp van het Oeverbos laag is. Voorzieningen, zoals parkeerplaatsen en zitplekken op de heuvel, ontbreken. Verschillende partijen uit de regio hebben gezamenlijk een Landschapsplan Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding opgesteld. In dit landschapsplan is ook een ontwerp van het Oeverbos opgenomen. Inspreker verzoekt het Landschapsplan Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding mee te nemen bij het ontwerp van het Oeverbos. Ook zou inspreker graag dat nadere uitwerking van het ontwerp samen met inspreker wordt opgepakt. Het Oeverbos (oostelijk en westelijk deel) moet één geheel worden.

Reactie

Rijkswaterstaat heeft in de Bestuurlijke Afstemgroep (BAG) afgesproken dat het westelijk deel van het Oeverbos wordt hersteld conform het landschapsplan behorende bij het Kwaliteitsprogramma van de regio.

5.2.1 Watersysteem, pagina 66

Inspreker vraagt zich af wat de schatting is van de verontreinigingsklasse / vervuiling die zal optreden in de Krabbeplas, in combinatie met de helofytenfilter. Daarnaast vraagt inspreker zich af of de First Flush links langs of onder de gehele Blankenburgverbinding loopt en hoeveel meter uit de tunnelbak het hier betreft.

Reactie

In de waterkelder vindt bezinking plaats van zwevend stof waar de meeste verontreiniging aan hecht. Daarnaast wordt de eerste 4 millimeter afgevoerd naar het Scheur. Wat overblijft is dus het schone deel van het wegwater. De verwachting is dat dit water schoner zal zijn dan het water dat afkomstig is van de bemeste weilanden in de polder. Het helofytenveld zorgt nog voor eventuele verder bezinking en zuivering. De verwachting is dat dit uiteindelijk vergelijkbare of betere waterkwaliteit zal opleveren dan de huidige waterkwaliteit in de Krabbeplas. Ten noorden van de Krabbeplas is voorzien in de aanleg van rietzones, waarmee het water in de Krabbeplas zelf aanvullend wordt gezuiverd.

De leiding van de first flush is voorzien op enkele meters van de tunnel / de weg en wordt in de bodem aangebracht. Het is aan de aannemer om hiervoor binnen de ruimte van de grenzen van het Tracébesluit een passende oplossing te vinden.

5.2.2 Beplanting

Inspreker constateert dat doordat de bomen dicht op elkaar staan in de transformatiezone en het Oeverbos het onderhoud van de bomen groot wordt. Inspreker vraagt zich daarom af of sprake is van bladval in de tunnelbak. Daarnaast bestaat bij inspreker de vraag of de dichte, gesloten beplanting ook voor minder geluidsoverlast zorgt en of de bomen ('Abelen' en 'Populieren') aan de Maassluissedijk worden gecompenseerd. Dit is opgenomen in het Landschapsplan Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding. Inspreker verzoekt ervoor te zorgen dat niet voor ziektegevoelige boomsoorten wordt gekozen.

Reactie

In de tunneltoerit is ongetwijfeld sprake van bladval. In welke mate is sterk afhankelijk van de wind. Indien sprake is van overmatige bladval, met mogelijke veiligheidsissues tot gevolg, wordt dit in het kader van beheer en onderhoud aangepakt.

Vegetatie, en dus ook bomen, absorberen geluid slecht. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidbelasting moet sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. In dit geval zal van minder geluid vrijwel geen sprake zijn. Daarom is in de berekeningen van de geluidbelasting conform het reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg2012) geen rekening gehouden met het effect van groene beplanting. Hoewel beplanting fysiek dus vrijwel geen geluid reduceert, is het vaak wel zo dat met groen de geluidbron aan het zicht wordt onttrokken, waardoor het geluid vaak als minder indringend wordt ervaren. Daarbij wordt het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden ook nog eens gemaskeerd door het geluid van ritselende bladeren, waardoor het geluid van de weg ook als minder hinderlijk wordt ervaren.

De bomen aan de Maassluissedijk worden gecompenseerd. Dit is inmiddels ook in het Vormgevings- en Inpassingsplan (VIP) opgenomen. De wijze van compensatie vindt plaats in overleg met de betrokken gemeenten. Uiteraard zal hierbij aandacht zijn voor de ziektegevoeligheid van bepaalde boomsoorten. De uitkomsten van deze afspraken zijn bindend voor de aannemer.

5.2.3 Verkeer, recreatieve verbindingen

De nieuwe houten brug tussen het Surfpad en het cirkelvormige bos moet voldoende geschikt zijn voor onderhoudsvoertuigen met toebehoren. Daarnaast moet de brug een minimale hoogte hebben van 1 meter boven het waterpeil voor een toekomstige kanoroute. Inspreker verzoekt, mede onder verwijzing naar het Landschapsplan Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding, dit te realiseren.

Het Deltapad en het Oeverpad kunnen tijdens de bouw niet gelijktijdig worden afgesloten. De overlast voor fietsers en wandelaars dient volgens inspreker zo minimaal mogelijk te worden gehouden. Dit kan door de bouwhekken steeds verder naar binnen op te schuiven als een deel klaar is.

Reactie

De nieuwe houten brug maakt geen onderdeel uit van Tracébesluit, maar van het regionaal Landschapsplan Kwaliteitsprogramma. Uw verzoeken zijn doorgegeven aan de regio.

Ten aanzien van het verzoek het Deltapad en het Oeverpad (tevens onderhoudspad van Rijkswaterstaat) tijdens de bouw niet gelijktijdig afgesloten te laten zijn, is het primair zo dat de aannemer verantwoordelijk is voor de uitvoering van het werk. In het kader van de aanbesteding wordt de aannemer wel uitgedaagd bouw hinder tot een minimum te beperken. Naar oordeel van Rijkswaterstaat kan deze hinder ook bestaan uit het niet of slecht toegankelijk zijn van recreatiegebieden en/of routes.

Het tijdens de bouw één van beide verbindingen toegankelijk houden kan een onderdeel zijn waar de aannemer op kan scoren. Daarbij geldt, net als bij de bereikbaarheid van erven en routes, dat met de beheerders en direct betrokkenen afspraken worden gemaakt over hoe de bereikbaarheid zo goed mogelijk kan worden gegarandeerd, waarbij er ook moet worden bekeken welke flexibiliteit er binnen deze afspraken is te realiseren. Het kan namelijk voorkomen dat in het kader van een goede logistiek en de wens om hinder en overlast voor de omgeving te minimaliseren het juist de voorkeur kan hebben over te gaan tot bijvoorbeeld tijdelijke of gedeeltelijke afsluitingen.

5.2.4 Ecologie

Inspreker constateert dat de vliegroute langs Het Scheur essentieel is voor de vleermuizen. In het Oeverbos wordt een groot stuk bos gekapt, dat als geleiding dient. Inspreker vraagt zich af waarom voor de vliegroutes van de vleermuizen struweel wordt aangeplant en geen boomvormers.

Inspreker acht het noodzakelijk om tijdelijke maatregelen te nemen voor de vleermuizen. Inspreker sluit zich aan bij de uitkomsten in het rapport van Bureau Viridis 'Beoordeling Natuurrapportages Blankenburgverbinding te Vlaardingen', dat is uitgebracht in opdracht van de gemeente Vlaardingen.

Reactie

Ten aanzien van de zienswijze van inspreker op het rapport van Bureau Viridis wordt verwezen naar de reactie op de zienswijze van de gemeente Vlaardingen in paragraaf 3.32.

Voor de essentiële vliegroute aan de zuidzijde van het Scheur wordt struweel aangeplant. Deze maatregel wordt gespecificeerd naar struweel van 2 tot 2,5 meter

hoog. De vliegroute aan de noordzijde van het Scheur, ter plaatse van het Oeverbos is tijdens het veldwerk ingeschat als een diffuse vliegroute op basis van de aanwezige landschapselementen. In de Natuurtoets (en het deelrapport) is deze inschatting bijgesteld. Ter plaatse van het Oeverbos is op één avond één waarneming gedaan van een overvliegende gewone dwergvleermuis. Wel is in het Oeverbos ten westen van het Binnenbospad op meerdere avonden activiteit van foeragerende gewone dwergvleermuizen vastgesteld. Dit gebied ten westen van het Binnenbospad wordt daarom in de beoordeling meegenomen als foerageergebied voor gewone dwergvleermuis. Er is geen sprake van een diffuse vliegroute langs de noordoever. Er hoeven daar dan ook geen boomvormers te worden herplant, daar struweel voldoet als foerageergebied.

Om effecten tijdens de aanlegfase zo veel mogelijk te voorkomen zijn in paragraaf 7.3.3 van de Natuurtoets verschillende tijdelijke maatregelen beschreven voor vleermuizen (en ook specifiek voor vliegroutes). Bijvoorbeeld: "Ter plaatse van de vliegroute aan de zuidzijde van het Scheur tussen het Botlekpark en Rozenburg wordt een rij populieren gekapt. Het kappen van deze populieren dient buiten de actieve periode van vleermuizen plaats te vinden. Nog voor de actieve periode (maart tot en met november) start, moet een kunstmatige verbinding in oost-west richting worden gerealiseerd ter plaatse van de verwijderde bomen. Als tijdelijke overbrugging bij verwijdering van deze essentiële vliegroutes kunnen schermen worden aangebracht die als echobaken kunnen dienen of als wind- of lichtscherm kunnen functioneren en waarbij hoogte en keuze tussen enkel- of dubbelscherm moet aansluiten bij de oorspronkelijke situatie. Deze schermen moeten minimaal een maand voorafgaand aan het verwijderen van de oorspronkelijke vliegroute aanwezig zijn.

Schermen moeten minimaal 2 meter hoog zijn en op palen staan van minimaal 1,5 meter hoog (totale hoogte minimaal drie meter). Het scherm kan zowel van stuifzanddoek zijn als van gaaswerk met een maximale maaswijdte van 1,5 centimeter. Schermen zijn windgevoelig en moeten goed onderhouden worden na stormachtig weer. (...) In de gebruiksfase zal de functie van de vliegroute weer hersteld worden door het terugplanten van struweel".

5.3.2 Aalkeet-Buitenpolder -Krabbeplass kaart pagina 79

Voor het uitvoeren van het beheer van de rietzone is het noodzakelijk dat de onderhoudspaden minimaal 5 meter breed zijn. Inspreker verzoekt derhalve onderhoudspaden van minimaal 5 meter breed in te tekenen op de kaart op pagina 79. Inspreker merkt tevens op dat niet alle onderhoudspaden zijn ingetekend op de kaart op pagina 79. De nieuwe houten brug tussen het Surfpad en het cirkelvormige bos moet nog worden ingetekend worden op deze kaart. Tot slot verzoekt inspreker afkalving van de oever bij het nieuwe wandelpad bij de Krabbeplass te voorkomen.

Reactie

In het Vormgevings- en Inpassingsplan en het Tracébesluit is ten westen van de Blankenburgverbinding sprake van een calamiteitenroute van 4 meter breed. Dit is naar oordeel van Rijkswaterstaat breed genoeg voor het uitvoeren van beheer en onderhoud. Eventueel is het mogelijk de calamiteitenroutes aan weerszijden te voorzien van groenbetonklinkers. Ten oosten van de Blankenburgverbinding ligt een pad dat voor diverse doeleinden kan worden gebruikt (zoals fietsen, wandelen en paardrijden). Dit pad ligt in een groenstrook van ruim 6 meter breed. Dit biedt

voldoende ruimte voor het uitvoeren van beheer en onderhoud. De brug tussen het Surfpad en het cirkelvormig bos is ingetekend. Ten aanzien van de het voorkomen van afkalving van de oevers, is aan het Waterhuishoudingsplan toegevoegd dat dit moet worden voorkomen.

5.3.2 Aalkeet-Buitenpolder-Krabbeplas Doorsnede KB4 pagina 82

Tussen de dijk ligt een bruggetje of plank. Inspreker vraagt zich af of de dijk daardoor nog wel kan worden gemaaid.

De maat tussen de tunnelbak is 1,5 - 2,0 meter aan weerszijden bij de reling. Dit is te weinig na het zakken van het water, afkalving van de rietlanden en helofytenfilter. Inspreker verzoekt de maatvoering aan te passen. Inspreker vraagt zich af wat de stroomsnelheid is en wat wordt verwacht van het beheer van de helofytenfilter. Inspreker merkt op dat dijkjes in de helofytenfilter om de circa 10 meter nodig zijn teneinde er met een onderhoudsvoertuig bij te kunnen. Inspreker verzoekt hier rekening mee te houden.

Ook vraagt inspreker in de beheerraming rekening te houden met de omstandigheid dat het beheer naar inspreker overgaat.

Reactie

Er is geen bruggetje of plank weergegeven tussen de dijk op pagina 82 van het VIP. Het betreft een stuw van het helofytenveld. In de nadere detailuitwerking zal de toegang voor onderhoudsvoertuigen nader worden uitgewerkt. Hiertoe is extra ruimte opgenomen in de te realiseren waterberging, zodat ook na aanleg van eventuele onderhoudskades aan de opgave kan worden voldaan. De stroomsnelheid van het helofytenfilter is in deze TB-fase nog niet bepaald. Als het beheer aan inspreker wordt overgedragen, worden concrete afspraken over deze aangevoerde onderwerpen opgenomen in een nog te sluiten onderlinge overeenkomst.

5.3.3 Zuidbuurtzone

Inspreker vraagt zich af of de twee fietsbruggen in de Krabbeplas (op de kaart op pagina 85) ook geschikt zijn voor onderhoudsverkeer.

Daarnaast vraagt inspreker zich af waarom de sloot bij het dienstgebouw in de boszone is verlegd (kaart pagina 85). Het is wenselijk om de sloot terug te leggen in de oorspronkelijke situatie, zodat deze ruimtelijk beter wordt ingepast. Dit sluit ook aan op de tekst. Het fietspad verleggen is dan ook geen probleem.

Inspreker verzoekt de knotwilgen rechts van de weg Zuidbuurt met circa drie stuks aan te vullen.

Daarnaast vraagt inspreker een verbreding van het fietspad in doorsnede ZB6-ZB6. Het desbetreffende fietspad is te smal doordat het is gecombineerd met een ontsluitings-/onderhoudspad van de tunnelbak. Inspreker verzoekt het fietspad in doorsnede ZB4-ZB4 te verbreden naar 2,6 meter.

Inspreker vraagt zich tot slot af wat de minimale afstand bedraagt tussen de tunnelbak en de beplanting, en of een onderhoudspad past tussen de beplanting en de tunnel.

Reactie

De fietsbruggen zijn geschikt zijn voor onderhoudsverkeer. De sloot is verlegd om een doodlopende sloot te voorkomen en tevens te voorkomen dat de sloot de directe zichtlijn vanaf het fietspad op tunnelbak wordt. De genoemde fietspaden zijn inderdaad smal, maar de breedte van de fietspaden komt overeen met de breedte van de bestaande fietspaden. Het verzoek voor extra knotwilgen wordt meegenomen in de verdere inrichting van het gebied. De minimale afstand tussen de tunnelbak en de beplanting fluctueert, maar is dermate ruim dat altijd een onderhoudspad tussen de beplanting en de tunnel past.

5.3.4 Transformatiezone

Inspreker verzoekt de Kader Richtlijn Water op te nemen bij strekdam, zoals in het Landschapsplan Kwaliteitsprogramma Blankenburgverbinding.

Reactie

In het contract met de aannemer zal de inrichting van het KRW-gebied Gors van de Lickebaert worden opgenomen. De exacte invulling zal nader worden bepaald.

Oeverbos

Inspreker vraagt zich af of de helling van de Maassluisdijk in het Oeverbos niet te steil is (pagina 93). Daarnaast is inspreker benieuwd of er voldoende ruimte in de bermen is om aan weerszijden laanbomen te planten (pagina 93).

Inspreker verzoekt duikers op te nemen in de recreatieve verbinding van het spoor richting het Oeverbos (pagina 93). Eveneens verzoekt inspreker afstemming over de manier waarop het linkerdeel van de Rietputten is te bereiken voor onderhoud en beheer. Een mogelijkheid is het oude fietspad om te vormen naar onderhoudspad achter de caravanstalling. Inspreker stemt ook graag af over de manier waarop het rechterdeel van de Rietputten is te bereiken voor onderhoud en beheer. Inspreker vindt de kaden rondom de Rietputten en langs de Blankenburgtunnel erg smal ingetekend (pagina 93).

Het pad haaks op het Scheur moet volgens inspreker een voetpad zijn (pagina 93). Inspreker verzoekt dit aan te passen.

Ook verzoekt inspreker bomen van een grotere categorie aan te planten en de solitaire bomen in het gras te plaatsen.

Tot slot vraagt inspreker onderhoudspaden toe te voegen aan doorsnede OB1-OB1 (pagina 94), hekwerk in te tekenen op de onderste tekening Maassluisdijk brug doorsnede OB2-OB2 (pagina 95) en de maatvoering over een nieuw voet- en fietspad aan te passen (pagina 97).

Reactie

De helling van de Maassluisdijk aan de kant van het Oeverbos wijzigt nauwelijks ten opzichte van de huidige situatie. Er is in het ontwerp geen rekening gehouden met het planten van laanbomen langs de dijk. Bij de uitvoering zal Rijkswaterstaat in het contract met de aannemer opnemen dat de overblijvende delen van de Rietputten toegankelijk moeten blijven voor het beheer en onderhoud van de Rietputten. Rijkswaterstaat zal in overleg met inspreker afspraken hierover in een nog te sluiten overeenkomst opnemen.

De paden zijn globaal overgenomen uit Landschapsplan Kwaliteitsprogramma. Dit is overigens indicatief; er zal door de regio een definitief inrichtingsplan Oeverbos worden gemaakt.

Het formaat bomen is niet aangegeven in het VIP. In de tekst is sprake van grasweiden en boomgroepen.

In de genoemde doorsnede zijn 'onderhoudsstroken' aangegeven, wat wil zeggen dat het onverharde paden betreft. Het hekwerk bij de onderste tekening Maassluissedijk brug doorsnede OB2-OB2 (pagina 95) is ingetekend. Het fietspad heeft een breedte van 3,0 m. Dit is voldoende breed voor een fietspad.

Plankaarten (Deel II), Kaartblad 4 en 5 van 17

Inspreker constateert dat de verzorgingsplaats wordt gebruikt als ontsluiting bij calamiteiten tijdens evenementen bij de Krabbeplas. De verzorgingsplaats komt te vervallen. Inspreker vraagt zich daarom af hoe wordt voorzien in een ontsluiting bij calamiteiten tijdens evenementen?.

Reactie

Het terrein kan worden ontsloten via het Surfpad.

Kaartblad 4 en 5 van 17

Inspreker merkt op dat op de plek van de verzorgingsplaats riet komt. Inspreker verzoekt bij oplevering van de grond een schone grondverklaring aan te leveren aan het recreatieschap Midden-Delfland.

Reactie

Aan dat verzoek kan worden voldaan.

Kaartblad 5 van 17

Het is inspreker onduidelijk hoe het gebied tussen de snelwegen wordt ontsloten voor beheer en onderhoud van het riet. Inspreker vraagt op de kaart aan te geven op welke manier het gebied tussen de snelwegen wordt ontsloten voor beheer en onderhoud. Inspreker vraagt zich daarbij af of het ontsloten wordt via het grondgebied van het recreatieschap.

Reactie

De ontsluiting van het gebied is weergegeven in het VIP. In het Tracébesluit is hiervoor de benodigde ruimte gereserveerd.

Kaartblad 5 van 17

Inspreker constateert dat de watergang 'ronde bos' buiten de OTB-grens ligt. Inspreker kan echter het beheer en onderhoud niet uitvoeren tijdens de bouwwerkzaamheden, aangezien het onderhoudspad binnen de OTB-grens ligt. Inspreker verzoekt daarom de watergang 'ronde bos' binnen de grenzen van het Tracébesluit op te nemen.

Reactie

Het onderhoud van de watergang wordt niet gehinderd door de grenzen van het Tracébesluit. In het contract tussen Rijkswaterstaat en de aannemer wordt de afstemming tussen de bouwwerkzaamheden en het onderhoud van watergangen

geregeld. Het is niet nodig de watergang 'Ronde Bos' in het Tracébesluit op te nemen.

Kaartblad 5 van 17

De onderhoudspaden ontbreken op de kaart. Inspreker verzoekt het onderhoudspaden op te nemen op kaartblad 5 van 17 in deel II Plankaarten en op de kaart op pagina 79 van het Vormgevings- en Inpassingsplan Bijlage A, paragraaf 5.3.2.

Reactie

De onderhoudspaden zijn verbeeld in het VIP. In het Tracébesluit is hiervoor de benodigde ruimte gereserveerd. In het VIP is rekening gehouden met inpassing van onderhoudspaden. Exact inteken gaat in dit stadium echter te ver, omdat dit mede afhankelijk is van de uiteindelijke beheerder en het beheerregime.

Kaartblad 5 van 17 en 7 van 17

Een onderhoudspad langs het fiets-/voetpad ontbreekt op de kaartbladen 5 en 7 van 17. Een onderhoudspad is volgens inspreker noodzakelijk gezien de grote hoeveelheid riet langs dit pad. Inspreker vraagt het onderhoudspad op te nemen op de kaartbladen 5 en 7 van 17 als inspreker het beheer en onderhoud verzorgt.

Reactie

De onderhoudspaden zijn verbeeld in het VIP. In het Tracébesluit is hiervoor de benodigde ruimte gereserveerd. Tevens dienen fiets- en voetpaden als onderhoudspad.

Kaartblad 7 van 17

Inspreker constateert dat op kaartblad 7 van 17 een ruiterroute rond de Krabbeplas langs het fiets-/voetpad ontbreekt. In het Vormgevings- en Inpassingsplan Bijlage A, paragraaf 5.3.2 op pagina 79 staat deze ruiterroute rond de Krabbeplas wel ingetekend. Inspreker verzoekt deze alsnog op te nemen op kaartblad 7. De ruiterroute kan worden gecombineerd met het onderhoudspad.

Reactie

Het pad is opgenomen in artikel 3 van de Besluittekst van het Tracébesluit en is geschikt als ruiterspad.

Kaartblad 7 van 17

Er ontbreekt een brug over de Zuidbuurt op kaartblad 7 van 17. Nu loopt het fiets-voetpad dood. Inspreker zou graag zien dat een brug over de Zuidbuurt wordt ingetekend op het desbetreffende kaartblad.

Reactie

Het Tracébesluit is hierop aangepast.

Kaartblad 8 van 17

Het dienstgebouw bij de tunnelingang staat niet op kaart 8. Inspreker verzoekt het dienstgebouw alsnog op te nemen op het desbetreffende kaartblad.

Reactie

Het zuidelijke dienstgebouw van de Aalkeettunnel is ingetekend op kaartblad 8. De andere dienstgebouwen staan op andere kaartbladen.

Effectstudie landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit, 6.1.2, pagina 36
Inspreker verzoekt om aanpassing van de negatieve beschrijving van het Oeverbos. Er staan vele verschillende boom- en heestersoorten. Het bos is nu circa veertig jaar oud. Veel bezoekers wandelen er.

Reactie

De beschrijving is aangepast. Hierbij geldt wel dat de ecologische kenmerken van het Oeverbos, zoals de genoemde boom- en heestersoorten, niet moeten worden verward met de ruimtelijk-visuele kenmerken van het Oeverbos, waar het in het Effectrapport LCR om gaat.

7.1, pagina 52 van 70

Inspreker vraagt de tekst 'Als gevolg van de aanleg van de Blankenburgverbinding moeten er een aantal bomen uit het Oeverbos worden verwijderd' te veranderen in: 'In het Oeverbos wordt een derde deel van de bomen gekapt om plaats te maken voor het werkterrein. Dit heeft een grote impact.'

Reactie

De tekst is aangepast.

Natuurtoets / Passende Beoordeling (Bijlage H)

De Blankenburgverbinding zal de rietputten doorsnijden, waardoor de natuurwaarden achteruit gaan en het gebied versnipperd. Dit moet wat inspreker betreft zoveel mogelijk in de directe omgeving gecompenseerd worden.

Reactie

De compensatiegebieden zijn opgenomen de besluittekst. De compensatie zal zoveel mogelijk plaatsvinden aansluitend aan de Rietputten.

Nadere advisering

Bij de herinrichtingswerkzaamheden zullen enkele problemen naar voren komen, zoals verzakt maaiveld en waterhuishouding (lager maaiveld als slootpeil). Bij de herinrichtingswerkzaamheden dient de kwaliteit van het zwemwater in de Krabbepas volgens inspreker niet als negatief te worden beïnvloed. Inspreker verzoekt om aanpassing. Daarnaast vraagt inspreker, wanneer de herinrichtingswerkzaamheden bij de Krabbepas en het Oeverbos gereed zijn, de terreinen zo snel mogelijk in de nieuwe staat te brengen.

Reactie

Het ontwerp voorziet in het functioneel in stand houden van het waterhuishoudingssysteem en handhaving van de huidige oppervlaktewaterpeilen. Maaivelddaling is in dit gebied een autonoom proces en aanvullende maaivelddaling als gevolg van de uitvoering van het project wordt niet verwacht.

Door de aanleg van extra rietzones en behandeling van afstromend wegwater wordt geen negatief effect verwacht op de waterkwaliteit van de Krabbepas. De verwachting is dat de aanleg van de rietzones ten noorden van de Krabbepas de

waterkwaliteit verder zullen verbeteren door de opname van nutriënten uit het water.

3.58 Zienswijze 58

Daar de zienswijze van inspreker identiek is aan zienswijze 47 wordt voor de beantwoording verwezen naar paragraaf 3.47.

Inspreker sluit zich verder aan bij de zienswijze van Natuurmonumenten.

Reactie

Voor het antwoord op deze zienswijze wordt verwezen naar hoofdstuk 4 Campagne Natuurmonumenten.

3.59 Zienswijze 59, Natuur en Milieu Federatie, Natuurmonumenten, Actiecomité Blankenburgverbinding Nee, Stichting Groeiend Verzet, Midden-Delfland Vereniging, KNNV Afdeling Delfland, KNNV Afdeling Waterweg-Noord, Vereniging van Huiseigenaren 'Woonpark Boonervliet',

Daar de zienswijze van inspreker identiek is aan zienswijze 39 wordt voor de beantwoording verwezen naar paragraaf 3.39.

3.60 Zienswijze 1982 C.RO Ports Nederland

Inspreker stelt dat de ligging van het tracé van de Blankenburgverbinding direct en indirect van invloed is op de terreinen van inspreker aan de Merseyweg. Inspreker benadrukt dat de ligging en aanleg van het tracé geen enkel negatief effect mogen hebben op de exploitatie van en operaties op de terreinen of op de waarde van de terreinen en de daaraan verbonden roerende en onroerende zaken.

Reactie

Rijkswaterstaat is momenteel reeds in gesprek met Rotterdam Car Terminal BV en C. RO Ports Nederland. Het betreft hier een gesprek over de onteigeningsschadeloosstelling voor de minnelijke verwerving dan wel het tijdelijk in gebruik nemen van een gedeelte van het perceel waarvan de gemeente Rotterdam, het Havenbedrijf Rotterdam en Rotterdam Car Terminal de rechthebbenden zijn. Rijkswaterstaat spant zich in om hinder en schade te voorkomen. Mocht toch sprake zijn van schade in het kader van nadeelcompensatie of bouwschade, dan kan door inspreker een verzoek tot vergoeding worden ingediend bij Rijkswaterstaat.

Inspreker geeft aan dat zijn operaties ISPS en AEO zijn gecertificeerd en dat de Blankenburgverbinding en de aanleg daarvan noch invloed mogen hebben op de aan inspreker gestelde eisen of te stellen eisen in het kader van de ISPS wetgeving en Douanewetgeving omtrent AEO, noch op de door inspreker te nemen maatregelen om aan die eisen te voldoen.

Reactie

De door inspreker genoemde eisen zien op het beveiligen van havens en schepen. Hieruit volgen onder meer maatregelen, zoals verplichte veiligheidsplannen en het installeren van veiligheidsmateriaal, zoals camera's en metaaldetectoren. Ook moeten personen en lading bij aankomst en vertrek worden gecontroleerd. Gezien de ligging van inspreker in de directe nabijheid van de A15/Trentweg zegt de minister toe dat met u overleg zal worden getreden over de wijze waarop tijdens de bouw en in de gebruiksfase invulling kan worden gegeven aan genoemde eisen en de doorwerking daarvan in het contract met de aannemer.

Inspreker geeft aan dat de Blankenburgverbinding zeker effecten zal hebben op het milieu en benadrukt dat geen enkele (milieu) beperking mag ontstaan voor de vennootschappen van inspreker, nu of in de toekomst. Tevens mag door de Blankenburgverbinding geen enkele beperking ontstaan voor het verkrijgen van toekomstige milieuvergunningen.

Reactie

Voor zover inspreker al een milieuvergunning heeft, blijft die ook tijdens de aanleg en de gebruiksfase van de Blankenburgverbinding onverkort van kracht. Voor toekomstige activiteiten die nu nog niet zijn vergund valt niet op voorhand te zeggen of deze daadwerkelijk kunnen worden vergund

4 Campagne Natuurmonumenten

Via de campagne van Natuurmonumenten zijn in totaal 1.921 reacties binnengekomen op het Ontwerp Tracébesluit en Project MER Blankenburgverbinding (zienswijzen 60 tot en met 1981). Van deze 1.921 insprekers waren 1.018 personen woonachtig in of nabij het plangebied van de Blankenburgverbinding. Van deze 1.018 personen zijn 486 personen woonachtig in de gemeente Vlaardingen, 155 in de gemeente Maassluis, 143 in de gemeente Rotterdam (inclusief Rozenburg), 109 in de gemeente Midden-Delfland, 73 in de gemeente Schiedam en 52 in de gemeente Westland. De overige 903 personen komen uit het hele land, maar ook van daarbuiten (België en Duitsland). Van de 1.921 personen die zich via de campagne van Natuurmonumenten tegen de Blankenburgverbinding hebben uitgesproken, hebben 6 insprekers tevens een zienswijze ingediend via de Directie Participatie. De zienswijze van Natuurmonumenten is hieronder integraal opgenomen.

4.1 Zienswijze 60

Hierbij wil ik gebruik maken van de gelegenheid om een zienswijze in te dienen op het ontwerpbesluit Blankenburgverbinding. Ik ben het niet eens met het besluit om de Blankenburgverbinding te realiseren vanwege de volgende redenen:

Aantasting groene long Midden-Delfland

De Blankenburgverbinding is een zesbaanssnelweg die niet in het kwetsbare Midden-Delfland gebied thuis hoort:

- de weg doorsnijdt de beschermde natuur in de Rietputten, terwijl er alternatieven (Oranjetunnel) zijn die dit gebied sparen. De aanleg van de Blankenburgverbinding is daarom in strijd met de spelregels die gelden voor beschermde natuur (EHS);
- de Blankenburgverbinding tast het eeuwenoude slagenlandschap aan en brengt een grote verstoring voor weidevogels met zich mee. Ook tast de Blankenburgverbinding de groene recreatiemogelijkheden aan, terwijl in de Zuidvleugel van de Randstad het groentekort al het grootst is van het hele land;
- als aanleg van de Blankenburgverbinding onontkoombaar is, dan moet dit ten minste gebeuren in de vorm van een volledig ondertunnelde variant zonder kanteldijk zodat natuur, landschap, recreatie en leefbaarheid veel meer gespaard kunnen worden.

Nut en noodzaak van de Blankenburgverbinding niet aangetoond

De Blankenburgverbinding zou een fileknelpunt in de Beneluxtunnel op moeten gaan lossen. Dit knelpunt wordt echter alleen voorzien bij een hoge groei van verkeer en economie. Inmiddels is gebleken dat het autoverkeer al sinds 2005 niet meer groeit, ook in de Rotterdamse regio. Een fileknelpunt in de Beneluxtunnel zal dus naar verwachting voorlopig niet gaan ontstaan en daarom is de keuze voor de Blankenburgverbinding 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 Blankenburgverbinding lost niets op, maar maakt wel veel kapot. Ik wil u vriendelijk verzoeken rekening te houden met deze zienswijze in de verdere besluitvorming over de Blankenburgverbinding.

Reactie

Ten aanzien van het punt 'Aantasting groene long Midden-Delfland' kan het volgende worden opgemerkt.

In de Verkenningsfase zijn twee alternatieven onderzocht, te weten de Blankenburgverbinding en de Oranjeverbinding. Deze twee alternatieven en de bijbehorende varianten zijn vergeleken op hoeveel verkeer ze verwerken, leefbaarheids- en milieueffecten en kosten/baten. Van grote betekenis in de keuze voor de Blankenburgverbinding is het feit dat deze verkeerskundig beter presteert dan de Oranjeverbinding en zo ook meer bijdraagt aan de doelstelling van het project, namelijk het verbeteren van de verkeersknelpunten in de Beneluxtunnel en het verbeteren van de bereikbaarheid van de haven. De Oranjeverbinding doet dit ook, maar in veel mindere mate. Daardoor is sprake van een minder renderende oplossing.

De minister realiseert zich dat met de aanleg van nieuwe wegen sprake is van aantasting van natuurwaarden. De minister draagt echter tevens zorg voor een goede bereikbaarheid van de regio en het oplossen van knelpunten. Dit niet eens zo zeer om economische groei te bevorderen, maar ook uit zorg voor het behoud van de economische positie van de voor Nederland unieke Rotterdamse haven. Hierin moet een goede balans worden gevonden. Voor de inpassing van alle genoemde snelwegen geldt derhalve dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop nadelige effecten moeten worden gemitigeerd en/of gecompenseerd.

Anders dan inspreker stelt is de minister van oordeel dat wordt voldaan aan de spelregels van de EHS, in het bijzonder ook het 'nee, tenzij' beginsel. Indien aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden aan de orde is, dient de 'nee, tenzij' toets te worden doorlopen. Dit wil zeggen dat ruimtelijke ingrepen in beginsel niet zijn toegestaan, tenzij sprake is van een groot openbaar belang of alternatieven beschikbaar zijn. Het EHS-regime laat hierbij ruimte om, bij de beoordeling of sprake is van een significante aantasting, mitigerende maatregelen te betrekken. In het geval van de Blankenburgverbinding is sprake van een dwingende reden van groot openbaar belang en geldt dat met inbegrip van de mitigerende maatregelen de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd. Hiermee wordt voldaan aan de spelregels van de EHS en is geen sprake van aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden.

De werking van het 'nee, tenzij' beginsel is nader omschreven in het Barro (artikel 2.10.4) en de provinciale beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland (2013).

Het klopt dat als gevolg van het plan natuurwaarden worden aangetast. Dit is helaas niet te voorkomen. Het betreft dan zowel fysieke aantasting als versnippering en verstoring van natuurwaarden door bijvoorbeeld geluid. Onderdeel van het plan zijn daarom diverse maatregelen om deze effecten te mitigeren en, waar dit niet

mogelijk is, te compenseren. Dit geldt ook voor de Rietputten. Voor meer informatie wordt verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.4 'Natuurwaarden'.

Landschap en recreatie

De minister begrijpt de zorg wat betreft landschap en recreatie en heeft derhalve met de regionale overheden in het gebied gestreefd naar een zo goed mogelijk ingepaste weg. Het tracé is ook bewust gekozen op de overgang van het veenweidegebied en de Krabbeplas. Daarbij volgt het tracé zoveel mogelijk het lengtepatroon van het historische slagenlandschap. Alle andere in het kader van de Rijksstructuurvisie onderzochte varianten van de Blankenburgverbinding kenden een veel grotere aantasting van het landschap, soms dwars door de polder, dan wel dwars door het recreatiegebied. Deze varianten zijn tot stand gekomen op basis van intensieve werksessies met betrokkenen.

Juist vanwege de landschappelijke waarden van dit stuk van Midden-Delfland (dat is aangewezen als TOP-gebied) is gekozen voor een zo veel mogelijk verdiepte ligging van de weg en wordt de weg over een lengte van 510 meter ter plaatse van de Zuidbuurt zelfs overkapt.

Bij de inpassing is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de bestaande gebiedskenmerken, zoals de voorkomens van de riet- en moerasgebieden. Naast de landschappelijke waarde zijn deze rietgebieden ook zeer waardevol voor de voorkomens van vele vogelsoorten. De aanwezigheid van voldoende kwalitatief goed riet- en moerasgebied is dan ook een belangrijke opgave voor het project. Voor meer informatie wordt verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.5 'Landschap'.

Ook de recreatieve waarde van het gebied heeft een belangrijke rol gespeeld in de variantenafweging en de inpassing. Vergeleken met de andere varianten van de Blankenburgverbinding kent de gekozen variant Krabbeplas-West met landtunnel de minste impact. De andere varianten gingen uit van tracéliggingen dwars door de polder of het recreatiegebied ten oosten van de Krabbeplas. Naast het gegeven dat alle bestaande fietspaden worden hersteld, soms op dezelfde locatie, soms met een aangepaste route, zal de regio ook nieuwe fiets- en wandelpaden realiseren. Onderdeel van het project is dat in aanvulling op het bestaande netwerk van recreatieve routes, met een overwegende oost-west oriëntatie, ook een aantal nieuwe en verbeterde noord-zuid verbindingen worden gecreëerd.

Wat betreft de effecten van verstoring geldt dat ook specifiek is gekeken naar de effecten op de recreatieve voorziening in het gebied. Als gevolg van de verdiepte ligging en de toepassing van tweelaags Zeer Open Asfaltbeton (ZOAB) blijven de geluidbelastingen grotendeels binnen de vigerende geluidproductieplafonds (GPP's). In enkele gevallen is ook sprake van een lichte verbetering als gevolg van de snelheidsverlaging op de A20 en het ook hier toepassen van tweelaags ZOAB. Voor meer informatie over de effecten en nieuwe recreatieve ontwikkelingen wordt verwezen naar het antwoord in paragraaf 2.8 'Recreatieve functies'.

Kanteldijk

Omdat voor de bouw alleen kan worden volstaan met een zinktunnel, betekent dit dat ter plaatse van de Rietputten een zinksleuf moet worden gegraven. Met andere woorden: ook de aanleg van een lange tunnel zal leiden tot vernietiging van

natuurwaarden, de Rietputten. Deze natuurwaarden dienen voor aanvang van de werkzaamheden elders te worden gecompenseerd.

Tevens zal tijdens de aanleg een tijdelijke kanteldijk moeten worden aangelegd ten behoeve van de borging van de waterveiligheid tijdens de bouw. Deze kanteldijk blijft na realisatie gehandhaafd als permanente kanteldijk.

Voor wat betreft de gebruiksfase heeft de minister onderzoek gedaan naar het nut en de noodzaak van de kanteldijk. De conclusie van dit onderzoek is dat de kanteldijk niet strikt noodzakelijk is om te kunnen voldoen aan de toekomstige waterveiligheidsnormen. Er zijn andere oplossingen mogelijk. Echter, het niet opnemen van een kanteldijk in het ontwerp leidt tot een substantiële verhoging van de kosten, waarbij ook sprake is van een stuk kapitaalvernietiging aangezien de tijdelijke dijk weer dient te worden afgegraven.

De opmerking dat het vervallen van de kanteldijk landschappelijk beter past wordt deels onderkend, maar geeft naar oordeel van de minister slechts een marginale meerwaarde omdat in de huidige situatie de bestaande Maassluisdijk, waar de weg overheen wordt gelegd, ook al een sterk beeldbepalend element is in het landschap.

Bij de inpassing van de weg en de kanteldijk is expliciet naar de omgeving gekeken. Alleen bij de Maassluisdijk komt de weg boven maaiveld om de waterkering te kruisen. De weg komt hier op dezelfde hoogte te liggen als de bestaande Maassluisdijk om vervolgens weer naar beneden te duiken onder het Scheur door. Het Oeverbos wordt over de tunnel 'getrokken' om zo het recreatiegebied in stand te houden. Om de weg te kunnen kruisen zal het kunstwerk in de Maassluisdijk over de Blankenburgverbinding circa 3 meter hoger komen te liggen. Daar waar de weg niet in een tunnel ligt, wordt de overgang van weg naar omliggend landschap zoveel mogelijk verzacht door de weg in te passen in rietvelden.

De wanden van de open toerit van de Blankenburgtunnel maken verder onderdeel uit van de waterkering en worden zo lang mogelijk doorgezet om een – letterlijk – brede impact van de weg te voorkomen en de nabijgelegen bebouwing zoveel mogelijk te kunnen handhaven. Vanuit de omgeving gezien is de tunneltoerit in de kanteldijk 'verzonken'. De kanteldijk sluit verder qua vorm en inrichting aan op de Maassluisdijk en het aangrenzende landschap van de Rietputten (de ligging wordt bijvoorbeeld ook niet benadrukt met beplanting). Zo wordt voorkomen dat de kanteldijk als een vreemd en contrasterend object in het landschap wordt ervaren.

Nut en noodzaak van de Blankenburgverbinding niet aangetoond

Inspreker stelt dat de Blankenburgtunnel niet noodzakelijk is omdat de verwachte fileproblemen niet zullen ontstaan.

Bij het opstellen van het (Ontwerp) Tracébesluit is uitgegaan van de meest actuele gegevens. De gehanteerde uitgangspunten en gegevens zijn nader toegelicht in het Effectrapport Verkeer. Voor het genereren van de verkeersgegevens is ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit gebruik gemaakt van de op dat moment meest actuele versie van het Nederlands Regionaal Model (het NRM 2014).

Op grond van het NRM 2014 is opnieuw gekeken naar de probleemanalyse en is de conclusie nog steeds dat streefwaarden op het gebied van reistijden op diverse trajecten niet worden gehaald. Op de wegvakken waar nu al sprake is van hoge I/C-verhoudingen neemt dit in 2030 alleen maar toe. In 2030 doen problemen zich vooral voor op de A4 Beneluxcorridor (Beneluxtunnel) en de A20. De bereikbaarheid van de regio en haven blijft onder druk staan en in het geval van calamiteiten zijn er onvoldoende alternatieven voor een vlotte afwikkeling van het verkeer.

Ten aanzien van de prognoses gaat het NRM 2014 uit van het GE-scenario. Dit zou naar oordeel van inspreker geen representatief scenario zijn omdat de groei van het verkeer stagneert. Recente tellingen (2014) laten echter zien dat nog steeds sprake is van een aanzienlijke groei (met op de Beneluxcorridor groeipercentages van circa 1,5% per jaar), waarbij op een aantal wegvakken de RC-prognoses voor 2030 nu al zijn gehaald dan wel dicht worden genaderd.

Mede door de aanleg van spitsstroken en uitbreiding van nieuwe wegen zijn de files tussen 2007 en 2014 weliswaar met 50% afgenomen, maar landelijk neemt het totaal aantal afgelegde kilometers op het rijkswegennet op jaarbasis licht toe. Ook de filewaarte en de extra reistijd voor alle snelweggebruikers tezamen zijn gestegen (Rijkswaterstaat, 2015) [bron: 2e Publieksrapportage rijkswegennet 2015, RWS].

Als gevolg van het herstel van de economie neemt sinds september 2014 het autoverkeer en ook het goederenvervoer in de Randstad verder toe. Door de toegenomen drukte op de weg stijgt het aantal ongevallen, met ook weer files tot gevolg. De verkeerscijfers zijn derhalve actueel en het GE-scenario is representatief.

Voor meer informatie omtrent nut en noodzaak wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van de Toelichting.

Samenvattend kan worden gesteld dat de Blankenburgverbinding niet alleen de doorstroming op de Beneluxcorridor verbetert, maar ook bijdraagt aan de verdere ontwikkeling van de A4 corridor als vitale bereikbaarheidsas van dit deel van de Randstad. Zo levert de Blankenburgverbinding een belangrijke bijdrage aan het functioneren van hoofdwegennet in en het economisch functioneren van de Rotterdamse regio. Daarbij zorgt een nieuwe oeververbinding in zowel het hoge als lage scenario voor een betere bereikbaarheid van het Haven Industrieel Complex en Greenport Westland. Het hoofdwegennet wordt robuuster en daarmee minder kwetsbaar voor calamiteiten. Hierdoor blijft de Rotterdamse haven ook bij calamiteiten beter bereikbaar en draagt de Blankenburgverbinding bij aan de veiligheid in het gebied.

4.1 Aanvullingen op de standaard zienswijze

Uit de reacties die via de campagne van Natuurmonumenten zijn binnengekomen is een aantal zienswijzen te herleiden waarvan de antwoorden niet terug zijn te vinden in hoofdstuk 2. Deze worden in deze paragraaf afzonderlijk behandeld.

Volledige ondertunneling

Insprekers pleiten voor een ondertunnelde variant van de Blankenburgverbinding. In dergelijke verbinding stuit op minder weerstand bij betrokkenen en beperkt bovenal de aantasting van de natuur als gevolg van de aanleg en ingebruikname van de Blankenburgverbinding. Enkele insprekers geven aan dat het plan van de heer Bandringa met betrekking tot een geboorde tunnel door Rijkswaterstaat met zwakke argumenten van tafel is geveegd. Daarnaast is een studie van Rijkswaterstaat naar een betere inpassing van de Blankenburgverbinding door de minister niet in overweging genomen.

Reactie

Het volledig ondertunnelen van het gebied is niet realiseerbaar. Meer uitleg over de wijze van ondertunnelen is te vinden in het antwoord in paragraaf 2.6 'Bouwmethode'.

Ten aanzien van het volgens insprekers betaalbare, alternatieve voorstel van dhr. Bandringa dat van tafel zou zijn geveegd, kan het volgende worden opgemerkt. Het voorstel van de heer Bandringa betrof een alternatieve uitvoering van de Blankenburgtunnel, namelijk een geboorde tunnel, zowel onder de Nieuwe Waterweg door als onder het groengebied tussen Vlaardingen en Maassluis. Van dit alternatief ligt het knelpunt met name in het feit dat een geboorde tunnel niet realiseerbaar is. Een boortunnel ligt dieper dan een zinktunnel, waarbij eisen gelden ten aanzien van de toegestane hellingshoek. Omwille van veiligheid mag de helling niet te steil en te lang zijn. Is dit namelijk wel zo, dan bestaat het risico dat vrachtwagens stil komen te staan in de tunnel. Een andere beperkende factor van betekenis is de ligging van een grote kabel- en leidingstrook op de zuidoever. Deze strook vervult een cruciale rol in het distributienetwerk van het havenindustriële complex. Het verleggen van deze kabel- en leidingstrook is zeer complex en kostbaar. Niet op de laatste plaats omdat omzetting voor diverse plants op de Maasvlakte een uitermate kostbare onderbreking van het productieproces betekent. Uitgaande van dit gegeven moet de boortunnel ruim voor of ruim achter deze strook boven de grond komen om deze strook vervolgens 'ongelijkvloers' te kunnen passeren. Dit kan echter alleen achter de strook en dan alleen met zeer steile hellingen die in het kader van de verkeersveiligheid niet aanvaardbaar zijn.

Met betrekking tot het bezwaar van insprekers dat de minister een studie van Rijkswaterstaat ten aanzien van een betere inpassing van de Blankenburgverbinding in het landschap niet in overweging heeft willen nemen, wordt verwezen naar paragraaf 2.7 'Kanteldijk'.

Alternatieve vervoersopties

Een groot aantal insprekers spreekt de zorg uit dat in de planvorming onvoldoende aandacht uitgaat naar (het stimuleren van) alternatieve vervoersopties dan wel rekening wordt gehouden met huidige en toekomstige technologische ontwikkelingen. Alternatieve vervoersopties, zoals het openbaar vervoer of een fietsverbinding, maar ook zelfsturende auto's of *zero emission vehicles* vormen een betere investering op de lange termijn en ontzien bovendien het milieu meer dan de aanleg van nieuw asfalt. Insprekers geven aan dat onderzoeken bovendien aantonen dat meer wegen leidt tot meer verkeer. Ook dit gegeven maakt een investering in alternatieve vervoersopties of strengere ontmoedigingsmaatregelen (zoals een kilometerheffing) op de lange termijn aantrekkelijker.

Reactie

Voor een reactie op de vraag of ontwikkelingen ten aanzien van alternatieve vervoersopties, zoals openbaar vervoer, zijn meegenomen in de afwegingen wordt verwezen naar paragraaf 2.11 'Alternatieven voor de Blankenburgverbinding'. Voor een reactie op het ontbreken van een langzaam verkeersverbinding in de Blankenburgverbinding wordt verwezen naar paragraaf 2.9 'Fietsverbinding'.

De nieuwe technologische ontwikkelingen die onder meer moeten gaan leiden tot meer zelfsturende auto's is een ontzettend spannende ontwikkeling met zeer mogelijk ook positieve effecten op files en ongevallen. De minister ijvert daarom ook sterk voor deze ontwikkeling en wil Nederland internationaal tot de koplopers laten horen.

Zie voor meer informatie ook: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/mobiliteit-nu-en-in-de-toekomst/inhoud/zelfrijdende-autos>.

Deze ontwikkelingen zijn echter ook nog omgeven met diverse onzekerheden, zodat hier niet op kan worden voorgesorteerd. Ook dient rekening te worden gehouden met het feit dat deze ontwikkelingen weliswaar een positieve invloed hebben op de files, maar dat op voorhand niet duidelijk is of deze ontwikkelingen de files ook daadwerkelijk oplossen. Met het voortschrijden van deze techniek komt de auto mogelijk ook weer in beeld bij groepen verkeersdeelnemers die de auto nu nog mijden omwille van gevoelens van onveiligheid en onzekerheid, maar dan wel gebruik durven te maken van de auto. Met andere woorden, met deze ontwikkelingen kan het ook zo zijn dat het autogebruik weer toeneemt.

Mislukken participatieproces

Insprekers geven aan dat het participatieproces een farce te vinden en zich niet gehoord te voelen.

Reactie

De minister herkent zich niet in het beeld dat wordt geschetst van het participatieproces en vindt het spijtig dat de participatie-activiteiten als negatief zijn ervaren.

Het doel van de participatie is dat de omgeving invloed heeft op de ontwikkeling van de Blankenburgverbinding. Rijkswaterstaat heeft stakeholders en omgevingspartijen die betrokken zijn en een direct belang hebben bij de Blankenburgverbinding, zo goed mogelijk geïnformeerd en betrokken. Dit door hen mee te laten denken over de uitwerking van het ontwerp, de vormgeving en inpassing van de Blankenburgverbinding en in het door de regionale overheden ontwikkelde Kwaliteitsprogramma.

Al sinds de Verkenningsfase Rotterdam Vooruit en Nieuwe Westelijke Oeververbinding vindt met de regionale partners intensieve samenwerking plaats. In de Planuitwerkingsfase voor de Blankenburgverbinding is deze lijn doorgezet. In onder meer ambtelijke begeleidingsgroepen, klankbordgroepen, door middel van online-consultatie en tijdens informatieavonden zijn het ontwerp van de weg, de landschappelijke inpassing en de milieueffecten onderwerp geweest van nadere uitwerking, bespreking en discussie. De samenwerking tussen de diverse partijen en

consultatie van betrokken is van grote meerwaarde gebleken voor het tot stand komen van het OTB. Het heeft geleid tot optimalisaties in het ontwerp en de resultaten van de milieuonderzoeken en brengt daarmee de kwaliteit van het OTB en het kwaliteitsprogramma naar een hoger niveau.

Effecten op de gezondheid

Insprekers zijn van mening dat het gezondheidsbelang van personen die in de nabijheid van de weg wonen niet of onvoldoende is meegenomen in de besluitvorming. Een nulmeting ontbreekt daarnaast. In het kader van gezondheid refereren insprekers voornamelijk aan een toename van de hoeveelheid fijnstof en het verloren gaan van recreatieve voorzieningen en daarmee een voor insprekers een belangrijk stuk ontspanning.

Reactie

In het plan-MER behorende bij de Rijksstructuurvisie is onderzoek gedaan naar gezondheidseffecten. Zie hiervoor ook "Deelrapport E Effectenonderzoek (MER)". Hoewel op basis van de in dit onderzoek gehanteerde methode geen absoluut oordeel kan worden gegeven over de gezondheidsrisico's binnen een bepaald gebied, is op basis van dit onderzoek in een vroegtijdig stadium al wel gescreend op te verwachten gezondheidsknelpunten. Dergelijke knelpunten zijn niet geconstateerd. De minister deelt het standpunt dat gezondheidsbelangen niet of onvoldoende zouden zijn meegenomen dan ook niet. Dat sprake is van een verlies aan recreatieve voorzieningen en daarmee een belangrijk stuk ontspanning, is naar oordeel van de minister ook niet het geval. Er gaan weliswaar recreatieve functies verloren. In het kader van het Kwaliteitsprogramma wordt echter ook geïnvesteerd in nieuwe recreatieve voorzieningen. De inpassing van de weg is daarbij ook zodanig dat de effecten op natuur en landschap tot een minimum zijn beperkt.

Schending Vogelrichtlijn

Een inspreker stelt dat de aanleg van de Blankenburgverbinding in strijd is met de Vogelrichtlijn en dat het project derhalve niet in aanmerking komt voor ontheffing.

Reactie

De Vogelrichtlijn is geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet (Nbwet) 1998 en de Flora- en faunawet (Ff-wet). Onderdeel van het Tracébesluit is een Passende Beoordeling, opgesteld in het kader van de Nbwet 1998. Tevens is beoordeeld in hoeverre in het kader van de Ff-wet ontheffingen moeten worden aangevraagd. Op grond van de onderzoeken is aannemelijk gemaakt dat de beoogde ontheffingen kunnen worden verkregen.

Toename geluidbelasting (door ondeugdelijk geluidscherm)

Meerdere insprekers geven aan te vrezen voor een toename in geluidbelasting als gevolg van meer vliegbewegingen van en naar Rotterdam The Hague Airport. De frequentie van vliegverkeer van en naar Rotterdam The Hague Airport is de afgelopen jaren toegenomen, met een substantiële vermeerdering van geluidoverlast tot gevolg. Het woon- en leefklimaat van insprekers wordt daardoor in toenemende mate aangetast. Daarnaast vreest een inspreker voor verdere toename van geluidbelasting indien de Blankenburgverbinding wordt aangelegd vanwege een ondeugdelijk geluidscherm aan de noordzijde. Het scherm is te kort en voldoet volgens inspreker niet aan de gestelde normen. Het geluid vanuit de richting Maassluis waait hierdoor direct de woonwijk Holy Zuid binnen.

Reactie

Hoewel zeer zeker sprake kan zijn van een toegenomen beleving van hinder als gevolg van het vliegverkeer, geldt voor Rotterdam The Hague Airport (RTHA) dat zij zich wettelijk te houden hebben aan de voor RTHA vastgestelde geluidzone en het aantal hierbinnen passende vliegbewegingen. Zie voor informatie ook: <http://www.rotterdamthehagueairport.nl/onderneming/overons/geluid-en-milieu/wet-en-regelgeving/geluidzone/>. In het kader van het project Blankenburgverbinding is ook gekeken naar cumulatie met het vliegverkeer. Uit dit onderzoek blijkt dat vliegverkeer ten aanzien van de cumulatie binnen het plangebied waarop het Tracébesluit betrekking heeft geen maatgevende geluidsbron is. Wel voor het plangebied maatgevende geluidsbronnen, en dus meer relevant voor de cumulatie, zijn het industrielaawaai (zuidkant) en het onderliggend wegennet. Voor de woningen waarvoor de toetswaarde (wegverkeer rijkswegen) wordt overschreden is de geluidcumulatie van deze bronnen in beeld gebracht. Dit heeft binnen het Tracébesluit niet geleid tot aanvullende maatregelen, mede gelet de hoogte van de gecumuleerde geluidbelasting en de mogelijkheden om op een effectieve wijze verdergaande reducties te realiseren.

Ten aanzien van de bewering over het scherm aan de noordzijde dat deze kort zou zijn en niet zou voldoen aan de gestelde normen kan worden gemeld dat onderzoek is gedaan naar de akoestische werking van dit scherm. In het akoestisch onderzoek is gemotiveerd dat het bestaande scherm qua afmetingen past binnen de wettelijke kaders. Op grond van het uitgevoerde onderzoek is echter gebleken dat de geluidisolatie van dat bestaande scherm niet voldoende is. Dit wordt opgelost door de bestaande panelen te vervangen door panelen met een voldoende geluidsisolatie.

Oversteekplekken voor dieren

Een inspreker geeft aan dat de aanleg van oversteekplekken voor dieren een hoop dierenleed kan besparen indien de Blankenburgverbinding toch wordt aangelegd.

Reactie

Naast het feit dat sprake is van twee tunnels waarbij dieren zonder problemen kunnen oversteken, wordt dierenleed zoveel mogelijk beperkt door de verdiepte ligging van de weg (voorzien van valbescherming) en door bovengrondse of open wegdelen waar nodig te voorzien van kleine zoogdierrasters.

Strijdigheid met EHS

Een inspreker stelt dat de aanleg van de Blankenburgverbinding in strijd is met de regels voor de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Inspreker beschouwt het project derhalve als onwettig en vreest voor kapitaalvernietiging wanneer de minister tijdens of na de aanleg wordt teruggefloten.

Reactie

Anders dan inspreker stelt is de minister van oordeel dat wordt voldaan aan de spelregels EHS, in het bijzonder ook het nee tenzij-beginsel: Indien aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden aan de orde is, dient de 'nee, tenzij' toets te worden doorlopen. Dit wil zeggen dat ruimtelijke ingrepen in beginsel niet mogen tenzij er sprake is van een groot openbaar belang of dat er alternatieven beschikbaar zijn. Het EHS regime laat hierbij ruimte om bij de beoordeling of er sprake is van een significante aantasting, mitigerende maatregelen te betrekken. In

het geval van de Blankenburgverbinding is er sprake van een dwingende reden van groot openbaar belang en geldt dat met inbegrip van de mitigerende maatregelen de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd. Hiermee wordt voldaan aan de spelregels EHS en is geen sprake van aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden.

De werking van het nee tenzij-beginsel is nader omschreven in het Barro (artikel 2.10.4) en de provinciale beleidsregel Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap Zuid-Holland (2013).



Dit is een uitgave van

Rijkswaterstaat

www.rijkswaterstaat.nl

0800 - 8002

(gratis, dagelijks 06.00 - 22.30 uur)

maart 2016