



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

8 juli 2013 / rapportnummer 2398-92



1. Oordeel over het MER

Achtergrond

In 2008 besloten Rijk en regio om de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit te starten. Deze verkenning resulteerde in 2009 in een Masterplan Rotterdam Vooruit, een ontwikkelingsvisie voor de Rotterdamse regio voor de periode 2020–2040 waarin de bereikbaarheidsopgave wordt afgestemd op de ruimtelijke, economische en sociale ontwikkelingen in de regio om zo te komen tot een robuust en duurzaam mobiliteitsstelsel.

In 2009 heeft de Commissie een tussentijds advies uitgebracht bij het concept-MER voor het Masterplan Rotterdam Vooruit. De Commissie was van mening dat de informatie voor besluitvorming nog onvolledig was op punten als een brede gebiedsvisie, visie op duurzame mobiliteit, toetsing van alternatieven op doelbereik, en relatie met ruimtelijke ontwikkelingen.

Op basis van het Masterplan hebben de betrokken bestuurders in 2010 opdracht gegeven om met betrekking tot de bereikbaarheid een vijftal prioritaire vraagstukken nader uit te werken, waaronder de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO). In haar advies uit 2010 bij de Nota Reikwijdte en Detailniveau voor de NWO verwees de Commissie naar de hoofdpunten uit haar eerdere advies, en werd een onderbouwing van de keuze voor de NWO gevraagd op basis van haar bijdrage aan de gebiedsdoelen en de visie op duurzame mobiliteit.

De uitwerking van zowel Rotterdam Vooruit als de NWO is gebeurd in de periode 2010–2012 en vastgelegd in een Ontwerp-Rijksstructuurvisie 'Bereikbaarheid Regio Rotterdam en NWO'. Deze Ontwerp-Rijksstructuurvisie dient ter verankering van de resultaten van het Masterplan Rotterdam Vooruit en bevat een tweetal 'ontwerp-besluiten':

- een bestuurlijke beslissing ten aanzien van de realisatie van de vijf prioritaire vraagstukken; daarbij hebben Rijk en regio ervoor gekozen om daarbinnen de NWO als eerste grote project te willen realiseren.
- een bestuurlijke voorkeursbeslissing ten aanzien van een uit te voeren variant van de NWO. Inmiddels heeft het nieuwe kabinet reeds gekozen voor uitvoering van de Blankenburgtunnel.

Adviesaanvraag

De Commissie voor de m.e.r. (verder 'de Commissie')¹ is in april 2013 door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu gevraagd advies uit te brengen over kwaliteit van de (plan-) milieueffectrapportages gemaakt voor Rotterdam Vooruit en NWO en het effectrapport Landtunnel Krabbeplas-West, welke ten grondslag hebben gelegen aan genoemde 'ontwerp-besluiten'. Het Ministerie heeft verzocht specifiek aan te geven of:

- alle relevante milieuaspecten zijn bekeken en daarvoor passende en actuele informatie is gebruikt;

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via commissiemer.nl onder 'Advisering' of door in het zoekvak het projectnummer in te geven.

- het detailniveau van de effectbepaling aansluit bij wat voor een verkenning nodig en wenselijk is (zinnvolle effectbepaling);
- de structuur van de plan-MER'en past bij de te nemen besluiten, te weten de keuze voor de uitvoering van een vijftal prioritaire projecten en voor de NWO de keuze voor het alternatief Blankenburgverbinding, variant Krabbeplass-West.

De Commissie heeft geen zienswijzen ontvangen. Het meenemen van zienswijzen maakte geen onderdeel uit van de adviesaanvraag van het Ministerie.

Oordeel

In de plan-MER'en Rotterdam Vooruit en NWO zijn, met uitzondering van enkele hieronder gespecificeerde onderdelen, alle relevante (milieu-)aspecten beschreven. Het detailniveau van de effectbepaling sluit daarbij goed aan op het abstractieniveau van de betreffende besluiten. Het MER in combinatie met de MKBA voor de NWO laat zien dat de Blankenburgverbinding in vergelijking tot de Oranjeverbinding positiever scoort qua economisch rendement en doorstroming (met name op de Beneluxcorridor) en negatiever qua effecten op natuur, landschap, cultuurhistorie, archeologie, geluidhinder en recreatie.

Plan-MER Rotterdam Vooruit

De Commissie is van oordeel dat in het MER de (relatieve) bijdrage van de prioritaire vraagstukken aan het realiseren van de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkelingen en het gewenste robuuste en duurzame mobiliteitssysteem slechts in beperkte mate is beschreven. Zij adviseert in een aanvulling op het MER deze bijdrage te presenteren ter nadere onderbouwing van de trechterstappen van de ruimtelijk-economische visie en visie op robuuste en duurzame mobiliteit naar de vijf prioritaire vraagstukken, en vandaar naar de keuze om de NWO als eerste te realiseren. Beschouw daarbij ook de nut en noodzaak inclusief de toekomstvastheid van de vijf prioritaire vraagstukken en daarbinnen de prioriteitstelling voor de NWO, rekening houdend met de in dit advies genoemde kanttekeningen bij de MKBA's, de economische ontwikkeling sinds 2008/2009 (en daarmee verbonden aanpassingen in plannen voor ruimtelijke ontwikkeling) en de (toekomstige) inzet van 'beter benutten'-maatregelen.

Plan-MER NWO, inclusief effectrapport Landtunnel Krabbeplass-West

Het MER bevat veel relevante informatie. Op het onderdeel 'natuur' acht de Commissie echter nog niet alle essentiële informatie aanwezig voor een besluit over de uit te voeren variant van de NWO. Zij adviseert in een aanvulling op het MER de conclusie dat bij een toename in stikstofdepositie in een al overbelaste situatie significante gevolgen zijn uit te sluiten, nader te onderbouwen. Indien significante gevolgen niet kunnen worden uitgesloten, dient in een Passende beoordeling onderzocht te worden of en hoe de zekerheid kan worden verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet aantast.

In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Plan MER Rotterdam Vooruit

2.1.1 Prioritaire vraagstukken en selectie NWO

Bijdrage aan realisering ruimtelijk–economische visie en visie op robuuste en duurzame mobiliteit

De Commissie constateert dat in het MER de (relatieve) bijdrage van de vijf prioritaire vraagstukken aan het realiseren van de gewenste ruimtelijk–economische ontwikkelingen en het gewenste robuuste en duurzame mobiliteitssysteem slechts in beperkte mate is beschreven. Presentatie daarvan acht zij nodig ter (nadere) onderbouwing van de trechterstappen van gebiedsambities naar de vijf prioritaire vraagstukken, en vandaar naar de keuze om de NWO als eerste te realiseren.

In het MER is daarnaast het huidige ruimtelijke beleid als uitgangspunt genomen. Er is geen analyse gemaakt van de ruimtelijke projecten waarover nog besluitvorming plaats moet vinden en in welke mate door andere keuzes daarin (denk aan de situering van bedrijventerreinen en woningbouwlocaties) de gewenste ruimtelijk–economische ontwikkelingen en het gewenste robuuste en duurzame mobiliteitssysteem gerealiseerd kunnen worden. Hier zijn ook de gevolgen van de economische ontwikkeling in deze regio sinds 2008 van belang.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER de (relatieve) bijdrage van de prioritaire vraagstukken aan het realiseren van de gewenste ruimtelijk–economische ontwikkelingen en het gewenste robuuste en duurzame mobiliteitssysteem te presenteren. Zet daarbij tegen elkaar af (bijvoorbeeld in een tabel) aan de ene kant de vijf prioritaire vraagstukken en aan de andere kant beoordelingscriteria die zijn gebaseerd op de specifieke ruimtelijk–economische ambities, zoals geformuleerd in de Ontwerp–Rijksstructuurvisie. Daarin (blz. 25 e.v.) worden de volgende ambities voor de Rotterdamse regio genoemd: 1) Versterken en verbinden van economische functies, 2) Versterken van de stad, 3) Beschermen en versterken van het groen om de stad, 4) Opschalen van aparte stedelijke regio's naar een metropolitane regio, en 5) Duurzame ruimtelijke ontwikkeling, waarbij ingezet wordt op verbetering van de ecologische, sociale, ruimtelijke en economische kwaliteit. De Commissie adviseert daarnaast 6) Draagvlak en 7) de Kosten–Baten verhouding als beoordelingscriteria mee te nemen. Onderbouw vervolgens waarom gekozen is de NWO te prioriteren. Geef ook aan welke bijdrage ruimtelijke ordeningsmaatregelen kunnen leveren aan realisering van de gebiedsambities.

Kanttekeningen bij Maatschappelijke Kosten Baten Analyses (MKBA's)

MKBA Rotterdam Vooruit

Een toets op de bijdrage aan realisering van de ruimtelijk–economische visie en visie op duurzame mobiliteit is één manier om de bijdrage van de prioritaire vraagstukken aan maatschappelijke welvaart te duiden. Een andere manier is de uitvoering van een MKBA. In de MK–

BA voor Rotterdam Vooruit uit 2009² zijn vijf pakketten onderzocht met wisselende combinaties van weg- en openbaar vervoer-maatregelen. De Blankenburgtunnel, bijvoorbeeld, zit in meerdere pakketten. De alternatieven in de MKBA komen dus niet overeen met de vijf prioritaire vraagstukken. Een andere beperking is dat slechts gebruik is gemaakt van één ruimtelijk economisch groeiscenario en niet van een hoog en laag ruimtelijk-economisch groeiscenario.³ Hierdoor is er geen zicht op de toekomstvastheid van de verschillende pakketten en helpt de MKBA dus maar beperkt bij de onderbouwing van nut en noodzaak van de vijf prioritaire pakketten, en voor het toekennen van prioriteit daarbinnen aan de NWO.

Door de financiële en economische crisis neemt de vervoersvraag minder toe dan verwacht en zijn sinds 2008/2009 verschillende ruimtelijke ontwikkelingen uitgesteld of stopgezet. Mede als gevolg van de inzet van 'beter benutten'-maatregelen⁴ zal de filedruk in de regio Rotterdam de komende jaren verder afnemen. In het MER is niet duidelijk gemaakt in hoeverre bij het vaststellen van de autonome ontwikkeling en daarmee de analyse van de aard, grootte en locatie van de toekomstige bereikbaarheidsproblemen in de regio rekening is gehouden met deze ontwikkelingen in de afgelopen vijf jaar.⁵

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER nut en noodzaak (inclusief toekomstvastheid) van de vijf pakketten en de prioriteitsstelling daarbinnen voor de NWO nader te onderbouwen, rekening houdend met bovenstaande kanttekeningen bij de MKBA, de gevolgen van de economische crisis sinds 2008/2009 (inclusief aanpassingen in plannen voor ruimtelijke ontwikkeling) en de (toekomstige) inzet van 'beter benutten'-maatregelen.

MKBA NWO

Van de vijf prioritaire vraagstukken is alleen het maatschappelijk rendement van de NWO onderzocht in de MKBA bij de Concept-Rijksstructuurvisie. De MKBA laat, uitgaande van de autonome ontwikkeling zoals hierboven besproken, aanzienlijke verschillen in kosten en baten van de NWO (zowel Blankenburgtunnel als Oranjetunnel) zien tussen het hoge en het lage economische groeiscenario. Het Rijk heeft als bestuurlijke randvoorwaarde meegegeven dat van de 1,1 miljard euro aan benodigde investeringen voor de Blankenburgtunnel, 300 miljoen vanuit tolopbrengsten terugverdiend moet worden. Het gebruik en dus de baten van de NWO nemen bij tol af. Daarmee komt bij lage economische groei de baten/kostenratio van de Blankenburgtunnel uit tussen de 0,8 en 1,0, waarin de effecten op landschap, natuur en milieu niet zijn meegenomen.

² Bijlage 7, MKBA en memo individuele maatregelen behorende bij de MIRT-verkenning Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar, d.d. 16 november 2009.

³ Overigens is in de MKBA niet aangegeven van welk scenario is uitgegaan.

⁴ Bijvoorbeeld Mobiliteitsmanagement, Kleine Infrastructurele Maatregelen en Dynamisch Verkeersmanagement.

⁵ De planbureaus geven aan dat de bandbreedte van de bestaande scenario's voor 2030 nog altijd voldoende ruimte bieden en het speelveld schetsen waarbinnen daadwerkelijke ontwikkelingen zich afspelen. Recentelijk is aangegeven dat er, ondanks de economische crisis, vooralsnog geen reden is de scenario's voor 2030 aan te passen.

2.2 Plan MER NWO, inclusief effectrapport Landtunnel Krabbeplass–West

In het MER zijn de milieueffecten van de NWO-alternatieven goed in beeld gebracht. Het MER voor de NWO laat zien dat de Blankenburgverbinding in vergelijking tot de Oranjeverbinding positiever scoort qua MKBA en doorstroming (met name op de Beneluxcorridor) en negatiever qua effecten op natuur⁶, landschap, cultuurhistorie, archeologie, geluidhinder en recreatie.

2.2.1 Effecten stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden

In het MER is aangegeven dat, als gevolg van de realisering van de NWO, de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden met ca 0,5 tot 3 mol/ha.jaar zal toenemen. Geconcludeerd wordt dat, ondanks dat sprake is van een toename van de stikstofdepositie in een al overbelaste situatie, dergelijke (kleine) bijdragen niet leiden tot significant negatieve effecten. Daarbij wordt verwezen naar het huidige gebruik en beheer van de betreffende Natura 2000-gebieden, dat voldoende wordt geacht om de instandhoudingsdoelstellingen te realiseren. De Commissie acht deze conclusie onvoldoende onderbouwd⁷ en in tegenspraak met gebiedsanalyses zoals die momenteel in het kader van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) worden opgesteld en beoordeeld. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Natura 2000-gebieden Voornes Duin, Duinen van Goeree en Kwade Hoek. Uit de PAS-gebiedsanalyses komt naar voren dat voor verschillende habitattypen (bijvoorbeeld grijze duinen) in deze gebieden sprake is van een overbelaste situatie wat betreft stikstof en een negatieve trend in de habitatontwikkeling. Aangegeven wordt dat, met het oog op de realisering van de instandhoudingsdoelen, extra maatregelen vereist zijn om de negatieve trendontwikkeling ten gevolge van stikstofdepositie te doorbreken. Alleen regulier beheer wordt hiervoor niet voldoende geacht.

Om de reikwijdte van de stikstofdepositie te bepalen is zowel in de dwars- als lengterichting van de wegen gekeken. Voor de dwarsrichting is, op basis van ervaringen met andere wegen, verondersteld dat effecten niet optreden bij afstanden groter dan 3 kilometer. Voor de lengterichting is aangenomen dat effecten alleen optreden indien de verkeersintensiteit met meer dan 500 motorvoertuigen per etmaal toeneemt. De Commissie acht in het MER onvoldoende onderbouwd dat buiten de 3 kilometerzone en bij toenames van minder dan 500 motorvoertuigen per etmaal significante effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden zijn uit te sluiten.

⁶ De Blankenburgverbinding scoort in vergelijking tot de Oranjetunnel overall gezien slechter op natuur, mede gelet op de aantasting van de EHS en weidevogelgebieden. Wat betreft de effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden zijn beiden niet onderscheidend.

⁷ De Commissie merkt op dat bij iedere toename van stikstofdepositie in een al overbelaste situatie het risico op ecologische effecten toeneemt.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER de conclusie, dat bij een toename in stikstofdepositie in een al overbelaste situatie significante gevolgen zijn uit te sluiten, nader te onderbouwen. Betrek daarbij:

- de instandhoudingdoelstellingen voor de verschillende soorten en habitats en of sprake is van een behoud- of verbeterdoelstelling;
- de actuele en verwachte oppervlakte en kwaliteit van habitattypen en leefgebieden voor soorten aan de hand van meerjarige trends;
- de concept-gebiedsanalyses in het kader van de PAS. Deze leveren veel bruikbare informatie voor de effectanalyse wat betreft stikstofdepositie en (toekomstige) ontwikkelruimte.

Houd er rekening mee dat het effectgebied mogelijk groter is dan in het MER wordt verondersteld. Indien significante gevolgen niet kunnen worden uitgesloten, dient in een Passende beoordeling onderzocht te worden of, en hoe de zekerheid kan worden verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet aantast. Effecten van mitigerende bron- en effectgerichte maatregelen kunnen daarbij betrokken worden. Beschouw de effectiviteit en uitvoerbaarheid van deze maatregelen. De Passende beoordeling dient herkenbaar in het plan-MER opgenomen te worden. Doorloop de ADC-toets⁸ indien niet aanmerkelijk gemaakt kan worden dat met mitigerende maatregelen een toename van stikstofdepositie, en daarmee aantasting van de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden, voorkomen kan worden.

2.2.2 Woon- en leefmilieu

De Commissie vindt dat de effecten van de alternatieven en varianten op het woon- en leefmilieu goed zijn beschreven in het planMER over de NWO.

Luchtkwaliteit

Jaargemiddelde concentraties fijn stof en NO₂ hoger dan de wettelijke grenswaarde van 40 µg/m³ treden alleen op bij de tunnelmonden en op enkele locaties boven de weg(en). Terecht wordt in relatie daarmee verwezen naar het toepasbaarheidsbeginsel. In de gezondheidseffectenstudie (GES) wordt ook de blootstelling van bewoners onder de grenswaarden in beeld gebracht, maar vanwege de grote klasse (5 tot 10 µg/m³) wordt geen onderscheid gevonden tussen alternatieven en varianten.

Geluid

De Blankenburgverbinding scoort slechter voor geluid dan de Oranjetunnel, m.n. vanwege de hogere belasting op de woonkernen te Rozenburg, Vlaardingen, Maasland en Maasluis (er zijn ook overigens woonkernen met een afname van de belasting). De variant Middendoor scoort iets beter dan de varianten Krabbepas-West en Oost.

⁸ Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Natuurbeschermingswet 1998 respectievelijk in:

- A: zijn er Alternatieve oplossingen (inclusief locatiealternatieven) voor een project of handeling?
- D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?
- C: welke Compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

De landtunnel Krabbepas–West leidt niet een andere beoordeling van de geluidssituatie op de woonomgeving dan de variant Krabbepas–West zonder landtunnel. Voor de Oranjeverbinding scoort de hoge variant conform verwachting slechter.

Voor bestaande wegen (A15, A20) met een toename van verkeersintensiteiten ten gevolge van de planontwikkeling gelden de huidige GPP's⁹ als toetsingskader. Op bepaalde wegvakken zal teneinde de GPP's niet te overschrijden tweelaags ZOAB moeten worden toegepast en bij Blankenburgverbinding enkele geluidschermen. De maatregelen zijn omvangrijker bij de Blankenburgverbinding. Voor de nieuwe infrastructuur gelden nog geen GPP's, die worden vastgelegd bij het Tracébesluit. Om bij woningen binnen de grenswaarden (er geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB en een uiterste grenswaarde van 65 dB) te blijven zullen er maatregelen getroffen dienen te worden. De uitwerking Geluid is maatgevend voor de beoordeling die volgt uit het GES.

Externe veiligheid

De tunnel van de nieuwe verbinding zal worden aangelegd als een categorie C tunnel waardoor er geen transporten van brandbare en toxische gassen en van zeer toxische vloeistoffen door de tunnel mogelijk zijn. Het vervoer van deze stoffen is bepalend voor de externe veiligheid, zodat de externe veiligheidsrisico's niet noemenswaardig zullen veranderen ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

⁹ GPP = Geluidproductieplafond.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: De minister van Infrastructuur en Milieu, samen met de Stadsregio Rotterdam, de gemeente Rotterdam en de provincie Zuid Holland

Bevoegd gezag: De minister van Infrastructuur en Milieu

Besluit: Vaststellen van Rijksstructuurvisie 'Bereikbaarheid Regio Rotterdam en NWO'

Categorie Besluit m.e.r.: Plan-m.e.r. vanwege kaderstelling voor categorie C 01.1 en vanwege passende beoordeling

Activiteit: Opstellen ontwikkelingsvisie voor de Rotterdamse regio voor de periode 2020-2040 en realisatie Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO)

Procedurele gegevens:

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 16 maart 2010

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 18 mei 2010

kennisgeving MER: 2 april 2013

ter inzage legging MER: 3 april 2013 t/m 14 mei 2013

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 6 maart 2013

toetsingsadvies uitgebracht: 8 juli 2013

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

dr. G.P.J. Draaijers (werkgroepsecretaris)

ir. J.A. Huizer

prof.dr. H.J. Meurs

dr. M.J.F. van Pelt

drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

dr. N.P.J. de Vries

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus

op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding Hoofdrapport Plan-MER Nieuwe Westelijke Oeververbinding, Projectorganisatie NWO, april 2013;
- Ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding Hoofdrapport Plan-MER Nieuwe Westelijke Oeververbinding, Samenvatting, Projectorganisatie NWO, april 2013;
- Ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding Hoofdrapport Plan-MER Nieuwe Westelijke Oeververbinding, Deelrapport A: Nota van Antwoord, Projectorganisatie NWO, april 2013;
- Ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding Hoofdrapport Plan-MER Nieuwe Westelijke Oeververbinding, Deelrapport B: Variantenota, Projectorganisatie NWO, april 2013;
- Ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding Hoofdrapport Plan-MER Nieuwe Westelijke Oeververbinding, Deelrapport C: Beeldverslag participatie variantenontwikkeling, Projectorganisatie NWO, april 2013;
- Ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding Hoofdrapport Plan-MER Nieuwe Westelijke Oeververbinding, BGSV, maart 2012;
- Ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding Hoofdrapport Plan-MER Nieuwe Westelijke Oeververbinding, Deelrapport D: Verkeersnota, Projectorganisatie NWO, april 2013;
- Ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding Hoofdrapport Plan-MER Nieuwe Westelijke Oeververbinding, Deelrapport E: Effectenonderzoek (MER) Projectorganisatie NWO, april 2013;
- Ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding Hoofdrapport Plan-MER Nieuwe Westelijke Oeververbinding, Deelrapport E: Effectenonderzoek (MER) Bijlage B: Technische verantwoording milieuberekeningen Nieuwe Westelijke Oeververbinding Deelonderzoeken: geluid, lucht en stikstofdepositie, TNO, 21 maart 2013;
- Ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding Hoofdrapport Plan-MER Nieuwe Westelijke Oeververbinding, Deelrapport E: Effectenonderzoek (MER) Bijlage C: Natureffecten; Goderie Ecologisch advies BV, 13 maart 2013;
- Ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding Hoofdrapport Plan-MER Nieuwe Westelijke Oeververbinding, Regionaal Economische Effectenstudie (REES), Ecorys, maart 2013;
- Ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding Hoofdrapport Plan-MER Nieuwe Westelijke Oeververbinding, Maatschappelijke Kosten Batenanalyse (MKBA), Ecorys, maart 2012;

- Ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding Plan-MER MIRT-verkenning Regio Rotterdam en Haven: duurzaam bereikbaar, Projectorganisatie NWO, april 2013;
- Ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding Plan-MER Rotterdam Vooruit, Maatregelen en verkeersanalyse, Project NWO, april 2013;
- Ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding, Effectrapport Landtunnel Variant Krabbepas-West met landtunnel, Projectorganisatie NWO, april 2013;
- Ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding, Projectorganisatie NWO, april 2013;
- MIRT-verkenning Regio Rotterdam en Haven: duurzaam bereikbaar, MKBA en memo individuele maatregelen, november 2009.

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvangen.

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding

ISBN: 978-90-421-8997-3



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl

