

Nadere toelichting op verzoek van Commissie voor de m.e.r over de keuzes in de MIRT Verkenning Rotterdam Vooruit

Bijlage bij Plan-MER Bereikbaarheid Regio Rotterdam (oktober 2013)

Kenmerk: IENM/BSK-2013/233350

1. Achtergrond

In het definitief toetsingsadvies over de Ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid regio Rotterdam en NWO van 28 juni 2013 heeft de Commissie voor de m.e.r. geadviseerd een nadere onderbouwing te presenteren van de (relatieve) bijdrage van de prioritaire vraagstukken aan het realiseren van de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkelingen en het gewenste robuuste en duurzame mobiliteitssysteem. De commissie adviseert de vijf prioritaire vraagstukken af te zetten tegen beoordelingscriteria die zijn gebaseerd op de specifieke ruimtelijk economische ambities, zoals geformuleerd in de Ontwerp-Rijksstructuurvisie.

De Commissie adviseert daarnaast Draagvlak en de Kosten-Baten verhouding als beoordelingscriteria mee te nemen, vervolgens te onderbouwen waarom gekozen is de NWO te prioriteren en tenslotte aan te geven welke bijdrage ruimtelijke ordeningsmaatregelen kunnen leveren aan realisering van de gebiedsambities.

2. Doel van deze notitie

Deze notitie beoogt:

- een beschrijving hoe de genoemde trechtering is verlopen en hoe de uiteindelijke keuzes zijn gemaakt;
- een kwalitatieve beschrijving van de bijdrage van de vijf prioritaire vraagstukken aan het realiseren van de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkelingen.

Deze notitie beschrijft de stappen in de trechtering vanuit de ruimtelijk-economische visie naar de keuze voor vijf prioritaire projecten en daarbinnen de NWO.

3. De ruimtelijk - economische visie en de bereikbaarheidsproblemen

De MIRT verkenning Rotterdam Vooruit is gestart met een door Rijk en regio opgestelde ontwikkelvisie. Die visie sluit aan bij de speerpunten van het nationaal ruimtelijk beleid van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte:

- het versterken van de ruimtelijk - economische structuur;
- het optimaliseren van het mobiliteitssysteem;
- het behouden van een gezonde en veilige leefomgeving.

Voor de regio Rotterdam hebben Rijk, provincie, Stadsregio en gemeente vanuit deze speerpunten vijf ruimtelijke ambities geformuleerd: 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 vijf ruimtelijke ambities zijn toegepast op drie hoofdopgaven, gebonden aan onderling samenhangende gebieden binnen de regio Rotterdam. Dit zijn de 3 zogenaamde kernkwesties:

- World Ports, bereikbaarheid van het Havengebied, veiligheid en robuustheid van de ontsluiting van de haven, bereikbaarheid van haven en Westland voor werknemers en versterken van de economische relaties tussen mainport en greenport.
- World City, bereikbaarheid verdichtend stedelijk gebied en aanhaken sociaal economisch zwakkere gebieden, met name Rotterdam Zuid.
- Metropolitane regio, benutting schaalvoordelen Metropoolregio en versterken groenstructuur.

De regio Rotterdam kent een aantal bereikbaarheidsproblemen. Die beperken het economisch functioneren van de regio en de realisatie van de ruimtelijke en sociaal-economische ambities.

Door de opbouw van het wegennet in de regio is er sprake van veel lokaal en regionaal verkeer op de autosnelwegen. Dit leidt tot congestie op de Rotterdamse Ruit, op de aansluitingen van hoofd- en onderliggend wegennet en de belangrijkste toeleidende routes. In combinatie met het beperkt aantal oeverkruisingen leidt dit tevens tot relatief grote reistijdverliezen door omrijden. Hierdoor staat ook de leefkwaliteit van de omliggende gebieden onder druk.

Door het groeiende aantal reizigers en de radiale opbouw van het OV-net ontstaan er structurele knelpunten op de centrale delen van het spoor-, metro- en tramnet. De grootste knelpunten manifesteren zich op de (schaarse) oeververbindingen. De radiale opbouw leidt bovendien tot relatief lange reistijden en een slechte ontsluiting van delen van de regio.

Het wegennet en het OV-netwerk zijn nog niet ingericht op de ruimtelijk-economische ontwikkeling naar één samenhangende metropoolregio. De potentie van ketenmobiliteit is nog niet optimaal benut omdat weg- en openbaar vervoernetwerk onvoldoende met elkaar zijn verbonden.

De belangrijkste problemen in het verkeer- en vervoernetwerk in de regio Rotterdam zijn voor het wegennet het functioneren van de Ruit, bij het openbaar vervoer het radiale netwerk in de netwerkstad en daarnaast ketenmobiliteit en fietsverkeer.

4. Verkenning mogelijke oplossingen voor de bereikbaarheidsproblemen

Op basis van de kernkwesaties en de bijbehorende bereikbaarheidsproblematiek is langs twee lijnen een verkenning gemaakt van mogelijke oplossingen. Ten eerste is een pakket van maatregelen opgesteld om het mobiliteitsnetwerk te optimaliseren. Hieronder vallen:

- Betere afstemming tussen deelnetwerken (OV, weg, fiets), o.a. nieuwe en verbeterde P+R-locaties, verbetering overstaptijden en –mogelijkheden.
- Gelijkmatische spreiding van verkeer over het netwerk, bijvoorbeeld door het optuigen van een mobiliteitsonderneming voor de regio Rotterdam.

Een deel van deze maatregelen is opgepakt door de gemeente en de Stadsregio Rotterdam. Andere zijn later opgenomen in het programma Beter Benutten. Deze maatregelen zijn al in uitvoering of worden de komende jaren opgepakt.

Ten tweede zijn de effecten van een aantal fysieke maatregelen in een verkeerskundige analyse bekeken. Het aantal mogelijke maatregelen was te groot om deze effecten per maatregel in beeld te brengen. Daarom is een vijftal combinaties samengesteld. Uitgangspunt bij het samenstellen van deze combinaties was het oplossen van knelpunten en het faciliteren van de stedelijke verdichtingsopgave. Dit is gecombineerd met een bijpassende keuze voor een netwerkstructuur zoals in de in 2008 gemaakte analyse van de werking van het netwerk in de Rotterdamse regio (de zgn. ARKO-analyse).

De combinaties waren:

- 1. Grootste knelpunten eerst:** gericht op het aanpakken van de verkeerskundig ernstigste problemen met maatregelen die op die knelpunten de grootste bereikbaarheidswinst geven. Gericht op aanpak van de Beneluxcorridor, de Brienenoordcorridor, de stedelijke bereikbaarheid via OV (vooral Rotterdam Zuid) en de verkeersspanning tussen Rotterdam en Zoetermeer.
- 2. Oplossingen in het stedelijk gebied.** maatregelen die vooral de bereikbaarheidsproblemen in de grootstedelijke gebieden oplossen, gericht op de stedelijke bereikbaarheid per OV, het ontvlechten van lokaal verkeer enerzijds en regionaal/nationaal verkeer anderzijds op de Ruit van Rotterdam en de verkeersspanning in de verstedelijkte gebieden tussen Rotterdam en Zoetermeer.
- 3. Dubbel regionaal netwerk:** het netwerk zo inrichten dat voor elke regionale verbinding via weg of OV een volwaardige alternatieve verbinding bestaat. Dit principe maakt ook veel verschillende ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk. Voor het wegennet twee mogelijkheden uitgewerkt:
 - a. Uitbreiding met een Welplaatverbinding, Blankenburgtunnel, N24 Maassluis – A13/16 en een N471 / N14 Rotterdam – Nootdorp – Leidschendam (ontwerpprincipe verbinden);
 - b. Uitbreiding met een Oranjetunnel, N54 en N16 Rotterdam – Zoetermeer – Leiden (ontwerpprincipe opschalen).

- 4. Versterken onderliggend wegennet:** gericht op het aanvullen van ontbrekende delen van het regionaal en stedelijk wegennet om een volwaardig alternatief voor het HWN te zijn. In de grootstedelijke gebieden betekent dit concentratie van het autoverkeer op een beperkt aantal stedelijke hoofdwegen, in de gebieden buiten de grootstedelijke zones een wat dichter wegennet.

Bij de analyse zijn de pakketten en daarbinnen de individuele maatregelen beoordeeld op het effect op verkeer, milieu, maatschappelijke kosten en baten en bijdrage aan de ruimtelijk – economische ontwikkeling.

Parallel hieraan is in een participatietraject met burgers en organisaties uit de regio gekeken naar de wenselijkheid en het draagvlak van de diverse maatregelen.

5. Van vijf pakketten en het pakket optimalisering functioneren netwerk naar vijf prioritaire vraagstukken

Uit de analyse van het pakket optimalisering functioneren netwerk en uit de analyse van de vijf pakketten bleek dat een aantal maatregelen meer, en een aantal maatregelen minder bijdraagt aan het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen. Uit het participatietraject kwam ook een voorkeur naar boven voor een aantal maatregelen. Enkele maatregelen hadden wel effect op de bereikbaarheid, maar tegen een dusdanig hoge prijs dat de maatschappelijke baten-kostenverhouding zeer ongunstig bleek.

Aangezien in elk van de vijf pakketten zowel effectieve als minder effectieve maatregelen bleken te zitten is geen selectie van één van de pakketten gemaakt.

In plaats daarvan is teruggekeerd naar de drie kernkwesties en is gekeken welke van de effectieve maatregelen het beste paste bij elk van de drie kernkwesties, en bij het karakter van de bereikbaarheidsproblemen. De maatregelen die al bij de vrij globale analyse van de pakketten niet effectief bleken te zijn, zijn niet verder in de beschouwing meegenomen. Dit waren:

Nr ¹	Maatregel	Belangrijkste reden om de maatregel niet verder mee te nemen
3	Stadstunnel Vijfsluizen - Vondelingenweg	Trekt nauwelijks verkeer, door hoge kosten en gering effect op bereikbaarheid niet effectief.
4	A4 Zuid	Verergert problemen Beneluxcorridor en zeer hoge kosten. Heeft mogelijk pas toegevoegde waarde als probleem Beneluxcorridor is opgelost
5	Oostelijke Randweg Spijkenisse	Verergert problemen Beneluxcorridor, alleen effect op lokaal verkeer Hoogvliet en Spijkenisse, geen bijdrage aan functioneren gehele netwerk.
6	Welplaatverbinding	Voor een deel van het verkeer in het havengebied effectief, maar fors negatieve effecten op natuur, landschap en geluid. Andere maatregelen hebben meer effect met minder negatieve effecten
8	N24	Voor zover er effect op verkeer is, zijn dat ongewenste effecten. Een N24 leidt tot verschuiving van verkeer van de A4 Delft – Schiedam naar de A13 door Overschie. Ook heeft deze weg sterk negatieve effecten landschap, cultuurhistorie, geluid en lucht.
15	Spoorverbinding Alexander – Schiedam	Effectief omdat tegen lage kosten een snelle verbinding tussen enkele economische concentraties binnen de regio wordt gerealiseerd. De maatregel past echter niet bij de systeemopzet van het

¹ Deze nummers verwijzen naar de factsheets opgenomen in deel IV van de Plan-MER MIRT-verkenning Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar.

		Randstedelijk spoorwegnet van het reeds in uitvoering zijnde Programma Hoogfrequent Spoor.
16	HOV Tussengebied	Te weinig effect, voor de meeste partijen in het gebied hebben andere knelpunten prioriteit.
18	N38/N210/N219	Alleen oeververbinding Ridderkerk – Krimpen heeft effect op verkeer, verder oplossend vermogen voor bereikbaarheidsprobleem te gering, zelfs als zouden kosten veel lager zijn dan ze zijn.
19	A38	Zie N38/N210/N219, maar door hogere kosten en negatieve effecten op Krimpenervaard nog aanzienlijk minder kosteneffectief
25	N471 Noord	Verbeterd verkeerssituatie in het gebied, maar veroorzaakt verderop (A12) juist grotere problemen. Geen positief effect in regio Rotterdam. Wel in Haaglanden, maar contraproductief voor de daar gewenste ruimtelijk – economische structuur
27	N14	Geen positieve effecten in regio Rotterdam. Maatregel is vervolgens nog bekeken in de MIRT-verkenning Haaglanden. De N14 draagt bij aan de bereikbaarheid van de hele regio, maar de problemen op de A12 tussen Nootdorp en Den Haag worden groter. Sterk negatieve effecten op natuurwaarden, lucht en geluidhinder. Ook heeft de weg een ongewenst effect op de ruimtelijk – economische ontwikkeling van Haaglanden, het belemmert de binnenstedelijke verdichting doordat activiteiten naar het gebied rond de N14 trekken. De kosten zijn mede door deze problemen zeer hoog.
28	N16	Zie N14. Tevens doorkruist deze weg tussen Zoetermeer en Leiden het Groene Hart.
29	Parallelruit Rotterdam	Lost wel verkeersproblemen op de Ruit op, maar vraagt zeer ingrijpende lokale maatregelen (slopen van honderden woningen) en heeft negatieve effecten op geluid, luchtkwaliteit en leefbaarheid. Draagvlak afwezig.

Zie ook de effectbeschrijving van deze maatregelen in deel IV van de Plan-MER MIRT-verkenning Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar.

De overgebleven maatregelen zijn bekeken op de bijdrage aan het oplossen van de drie kernkwesties World Port, World City en Metropoolregio. De uiteindelijke keuze is gebaseerd op het oplossend vermogen van maatregelen in specifieke delen van de regio, het draagvlak en de politieke voorkeur van de bestuurders die de vijf prioritaire projecten uiteindelijk hebben gekozen.

Aan de **westkant** van de Rotterdamse regio ging en gaat het vooral om het functioneren van het Rotterdamse havengebied, de Greenport Westland en de regionale relaties in de regio Den Haag – Rotterdam – Dordrecht. Al deze problemen komen samen in de A4 Beneluxcorridor en de A15 Maasvlakte – Beneluxplein. Gezien het relatief extensieve ruimtegebruik in het havengebied en Voorne-Putten bleken oplossingen gericht op verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en openbaar vervoer nauwelijks effect te hebben. De bereikbaarheidsproblemen op de Beneluxcorridor zijn bovendien zo groot dat het effect van deze oplossingen ruimschoots onvoldoende is. Alleen een nieuwe oeververbinding ten westen van de Beneluxtunnel heeft een substantieel effect op de vier belangrijkste doelen in dit gebied: de ontsluiting van het haven industrieel complex, de ontsluiting van het Westland, de capaciteitsproblemen op de Beneluxcorridor en de ontwikkeling van de A4-corridor. Die oeververbinding zorgt bovendien voor een tweede ontsluiting van het Havengebied waardoor de robuustheid van het wegennet (alternatieve routes als een weg niet beschikbaar is) en

de veiligheid van dit gebied aanzienlijk worden vergroot.

Voor de kernkwestie **World Port** is een Nieuwe Westelijke Oeververbinding daarmee de belangrijkste en meest urgente maatregel.

Aan de **oostkant** van de Rotterdamse regio spelen zowel de kernkwesties **World City** als de **Metropoolregio**. Het grootste probleem in dit gebied is de Brienenoordcorridor. Anders dan aan de westkant kenmerkt het patroon van verplaatsingen zich hier door zeer veel verschillende herkomsten en bestemmingen. Er is geen dominante verkeersstroom, de Brienenoordcorridor is een combinatie van zeer veel kleine stromen. Ingrepen in deze corridor zelf zijn weinig effectief of zeer moeilijk uitvoerbaar. Ingrepen elders in het netwerk blijken slechts zeer beperkt de Brienenoordcorridor te ontlasten. Soms leiden deze zelfs tot nieuwe problemen in het stedelijk gebied van Rotterdam, Capelle of Krimpen.

Deze complexe situatie vroeg om nader onderzoek. Daarom is gekozen om eerst een nader onderzoek te doen naar effectieve maatregelen. Dit is het prioritaire project Herontwerp Brienenoord- en Algeracorridor, uitgevoerd in 2010-2011. Uitkomst was dat een aantal specifieke maatregelen op het gebied van verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en herinrichting van de fysieke infrastructuur het meeste effect heeft. Die maatregelen worden nu in het programma Beter Benutten uitgevoerd. Dit is de reden dat Beter Benutten in de regio Rotterdam vooral gericht is op de (noord)oostkant van de regio, met name de gebieden rond de A20 Kleinpolderplein – Terbregseplein, de A16 Brienenoordcorridor en de Algeracorridor.

Waar dus aan de westkant gekozen is voor een grootschalige maatregel, is aan de oostkant gekozen voor een serie kleinschaliger maatregelen. In beide gevallen komt dit mede voort uit het verplaatsingspatroon.

Voor de kernkwestie **World City** is daarnaast gekozen voor verbetering van het OV-systeem, met daarbij de nadruk op Rotterdam Zuid. Dit is vormgegeven in het prioritaire project Kwaliteitssprong in ontwikkelingsopgave en OV Rotterdam Zuid.

Voor de kernkwestie **Metropoolregio** is de aandacht gericht op de relatie met de Zuidplaspolder, waar ten tijde van het Masterplan grootschalige ruimtelijke uitbreidingen waren voorzien en op verbetering van de achterlandverbinding met Utrecht en Duitsland via uitbreiding van de A20 oost.

Deze overwegingen hebben geleid tot de bestuurlijke keuze voor de vijf prioritaire projecten.

6. Verdere uitvoering van de vijf prioritaire projecten

Kwaliteitssprong OV op Zuid.

In 2010 en 2011 is dit project nader verkend. Conclusie hieruit was dat versterken van de verbindingen per openbaar vervoer, noord-zuid en oost-west, bijdraagt aan de gewenste sociaal-economische ontwikkeling van Rotterdam-Zuid en daarmee aan de kernkwestie World City. Het gaat met name om de oeverkruisende verbindingen binnen het stedelijk gebied van de Rotterdamse regio. Kansrijk binnen Rotterdam en vooral Rotterdam Zuid is vooral het ontwikkelen van een Zuidtangent in het Rotterdamse OV-net. Wel is geconstateerd dat de hoge investeringskosten en de beperkte netto groei van het OV-gebruik leiden tot een lage rentabiliteit van dit pakket. De maatregelen moeten daarom worden gezien in relatie met de ruimtelijke ontwikkelingen op Zuid, zoals Stadionpark, Hart van Zuid, Stadshavens, Zorgboulevard Lombardijen en de herstructurering van de oude stadswijken.

Uitgangspunt is ontwikkeling in drie stadia: tot 2020 een beperkte stedelijke ontwikkeling met een pakket aanlopinvesteringen (o.a. een Stedenbaanstation bij Stadionpark gericht op het verbeteren van bestaand OV, tot 2030 meer uitgebreide stedelijke groei met versterking van de noord – zuid verbindingen en/of de oost – westverbindingen en na 2030 een doorgroei tot een volledige noord – zuid en oost – weststructuur.

Herontwerp Brienenoord- en Algeracorridor

Conclusie van deze nadere verkenning was dat een structurele oplossing voor de problemen in deze corridor ligt in twee nieuwe oeververbindingen (tussen Krimpen-Ridderkerk en Kralingen-Feijenoord) als alternatieve route voor het lokale en regionale verkeer. Maatregelen in de vorm van een derde Brienenoordbrug en A38 (beide als autosnelweg) lossen de verkeersproblemen onvoldoende op en zijn bovendien zeer kostbaar.

Voor beide projecten is vooruitlopend op structurele oplossingen een pakket aanloopinvesteringen samengesteld om de problemen te verlichten. Voorbeelden van zulke maatregelen zijn: mobiliteitsmanagement, dynamisch verkeersmanagement en vervoer over water (onder andere (fiets-)veren), maatregelen in het openbaarvervoernetwerk en een 'stedenbaanstation' voor metro, bus en tram bij Stadionpark.

Dit pakket is ingebracht in het programma Beter Benutten. De uitvoering wordt gecoördineerd door de Verkeersonderneming, een samenwerkingsorganisatie van **gemeente en stadsregio**

Rotterdam, het Havenbedrijf en het ministerie van Infrastructuur en

Milieu/Rijkswaterstaat die door het slim gebruiken van infrastructuur, slim reizen en slim werken de bereikbaarheid in de regio Rotterdam op kortere termijn verbetert.

Omdat er vóór 2024 geen zicht is op financieringsmogelijkheden en deels door onduidelijkheid over gewenste ruimtelijke ontwikkelingen, worden een verdere uitwerking van Kwaliteitssprong OV op Zuid en nieuwe oeververbindingen voor de Brienenoord- en Algeracorridor nu niet voorbereid.

Netwerkverbeteringen

In het najaar van 2011 hebben Rijk en regio afgesproken dat de projecten uit de projectenlijst netwerkversterkende maatregelen van voorjaar 2011, die niet zijn opgenomen in de Regionale Programma's Beter Benutten Rotterdam en Haaglanden, niet verder uit te werken. Een besluit over verdere uitwerking van deze netwerkversterkende maatregelen is aan de orde als zicht bestaat op financiering bij Rijk en regio.

A20 oost

Mede door het sterk beperken van de ruimtelijke ontwikkelingen in de Zuidplaspolder is dit project minder urgent geworden. Rijk en regio streven er daarom naar in de periode 2020-2030 te starten met de realisatie van dit project, onder voorwaarde dat de andere 4 prioriteiten binnen de Zuidvleugel (Nieuwe Westelijke Oeververbinding, A4 passage en Poorten & Inprikkers, A13/A16 en de Rijnlandroute) binnen de financiële kaders kunnen worden gerealiseerd.

Nieuwe Westelijke Oeververbinding

Rijk en regio hebben ervoor gekozen om in de periode voor 2024 een Nieuwe Westelijke Oeververbinding als eerste grote project te realiseren. De keuze om prioriteit te geven aan dit project ten opzichte van de andere projecten uit deze verkenning is gebaseerd op een combinatie van de volgende argumenten:

1. Urgentie van de bereikbaarheidsproblematiek;
2. Ruimtelijk-economische betekenis;
3. Bijdrage aan een robuust netwerk;
4. Het niet kunnen faseren via kleinere maatregelen op kortere termijn;
5. Draagvlak in de regio.

Deze argumenten zijn nader toegelicht in de Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en NWO.

Nadere toelichting op verzoek van Commissie voor de m.e.r over het aspect natuur in het Plan-MER Nieuwe Westelijke Oeververbinding

Bijlage bij Plan-MER Nieuwe Westelijke Oeververbinding (oktober 2013)

Plan MER NWO en het aspect natuur

In de Plan-MER voor de NWO staat beschreven dat als gevolg van de realisering van de NWO, de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden (Solleveld en Kapittelduinen, Voornes Duin, en Duinen Goeree en Kwade Hoek) met ca 0,5 tot 3 mol/ha.jaar zal toenemen. Geconstateerd is dat dergelijke (kleine) bijdragen niet leiden tot significant negatieve effecten. Daarbij is verwezen naar het huidige gebruik en beheer van de betreffende Natura 2000 gebieden, dat voldoende wordt geacht om de instandhoudingsdoelstellingen te realiseren.

De Commissie voor de mer heeft geoordeeld dat het natuuronderzoek in het plan-MER NWO tekortkomingen bevat voor wat betreft stikstofdepositie in Natura 2000 gebieden. De Commissie heeft aangegeven dat de conclusie in het plan-MER dat er geen sprake is van significante effecten onvoldoende onderbouwd is en in tegenspraak is met de concept-gebiedsanalyses die momenteel in het kader van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) worden opgesteld.

Verder is aangegeven dat in het plan-MER ook onvoldoende is 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.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het plan-MER de conclusie, dat bij een toename van stikstofdepositie in een al overbelaste situatie significante gevolgen zijn uit te sluiten, nader te onderbouwen. Daarbij zouden volgens de commissie de volgende aspecten betrokken moeten worden:

- de instandhoudingsdoelstellingen 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.

Indien significante negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten, dient volgens de Commissie in een Passende Beoordeling onderzocht te worden of en hoe de zekerheid kan worden verkregen dat het plan de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden niet aantast. De Passende Beoordeling dient herkenbaar in het plan-MER opgenomen te worden.

Gezien de aard en het doel van de studie, een verkenning uitmondend in een structuurvisie, heeft geen gedetailleerde beschrijving van de huidige situatie plaatsgevonden. De nadruk heeft gelegen op het in beeld brengen van de effecten van de alternatieven t.o.v. de referentiesituatie om hiermee tot een afweging te kunnen komen. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu is voornemens om in de volgende fase van het project, waar zoals gebruikelijk meer gedetailleerd onderzoek wordt gedaan, het advies verder uit te werken. Verwacht wordt de werkwijze en gebiedsanalyses uit de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) te kunnen benutten.

In het gesprek met de Commissie is aangegeven dat in het onderzoek een te beperkt gebied is gezien op effecten. De reden om een afstand van 3 km aan te houden voor de afbakening van het studiegebied is dat bij dit soort projecten op een dergelijke afstand in het algemeen geen significante effecten meer optreden. Deze afstand wordt ook vaak bij andere projecten gebruikt.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu verwacht hierover eind 2014 nader te berichten in het kader van het project-MER ten behoeve van het OTB.