



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Informatie toekomstige Blankenburgverbinding

Samenvatting MER Blankenburgverbinding

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



Samenvatting MER

Blankenburgverbinding

Wat voor impact heeft (de aanleg van) de Blankenburgverbinding op de omgeving? Hiervoor zijn voor verschillende elementen de effecten, zoals verkeersveiligheid, geluid en luchtkwaliteit, in beeld gebracht. De resultaten van deze onderzoeken zijn vastgelegd in het milieueffectrapport (MER). Een samenvatting van de resultaten vindt u in deze folder.

Waarom is de Blankenburgverbinding bij Rotterdam nodig?

De regio Rotterdam is een van de economische kerngebieden van Nederland. Het is een van de meest dichtbevolkte gebieden van Nederland en het huisvest het grootste havencomplex van Europa. In de periode tot 2020 wordt fors geïnvesteerd in de bereikbaarheid van de regio Rotterdam, met projecten als de A15 Maasvlakte-Vaanplein, de A4 Delft-Schiedam en de A13/A16. Ondanks deze investeringen blijkt dat de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio ook na 2030 nog structurele problemen kent. Dit komt doordat het verkeer op de snelwegen tussen 2010 en 2030 met ongeveer 35-40% groeit. Prognoses voor 2030 laten zien dat dan de problemen zich vooral voordoen op de A4 Beneluxcorridor (Beneluxtunnel), A15 en A20. De kern van het probleem ligt in het beperkte aantal oeververbindingen tussen snelwegen ten noorden en ten zuiden van Het Scheur en de Nieuwe Maas. Daarnaast is de haven van Rotterdam beperkt ontsloten. Dat zorgt ervoor dat er bij calamiteiten of incidenten weinig alternatieve routes beschikbaar zijn, waardoor vrijwel meteen oponthoud ontstaat voor weggebruikers.

Welk proces is er tot nu toe doorlopen?

Vanwege bovenstaande problematiek hebben het Rijk en de regionale partijen ervoor gekozen om de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit uit te voeren, om zo de bereikbaarheidsproblemen in de regio Rotterdam aan te pakken. De uitkomst van deze verkenning is dat de minister van Infrastructuur en Milieu ervoor heeft gekozen om een nieuwe oeververbinding te realiseren aan de westzijde van

Rotterdam. Deze verbinding ontlast de A4 Beneluxtunnel en zorgt ervoor dat de A15 richting de Rotterdamse havens minder kwetsbaar wordt. Ook biedt de nieuwe verbinding een alternatieve route in het geval van een calamiteit of incident. Deze verkenning is verder uitgewerkt en opgenomen in de Rijksstructuurvisie 'Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding'. Hierin zijn de volgende projectdoelstellingen geformuleerd voor de oeververbinding:

- het oplossen van het capaciteitsprobleem op de Beneluxcorridor in en na 2020;
- verbetering van de ontsluiting van het Haven Industrieel Complex;
- verbetering van de ontsluiting van de Greenport Westland;
- de ontwikkeling van de A4-corridor als vitale bereikbaarheidsas van dit deel van de Randstad.

In de Rijksstructuurvisie is een aantal alternatieven en varianten voor een nieuwe westelijke oeververbinding onderzocht op de mate waarin ze bijdragen aan bovenstaande projectdoelstellingen, en zijn de (milieu)effecten van de verschillende alternatieven en varianten in beeld gebracht. Op basis hiervan is een voorkeursvariant gekozen: de variant Krabbeplass-West van het alternatief Blankenburgverbinding. De Rijksstructuurvisie is op 4 november 2013 vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu. Hiermee eindigde de verkenningsfase en is de fase van de planuitwerking gestart. In deze fase is de voorkeursvariant verder uitgewerkt. Onderdeel daarvan is het opstellen van voorliggend milieueffect-

rapport (MER). Dit MER beschrijft de milieueffecten van de voorkeursvariant en maatregelen die genomen kunnen worden om deze effecten te mitigeren (verzachten) of te compenseren. Het MER dient ter onderbouwing van het Ontwerptracébesluit, het OTB. Het OTB geeft de ruimtelijke uitwerking van de voorkeursvariant en legt het ruimtebeslag planologisch vast. Het OTB zal na vaststelling door de minister ter visie worden gelegd. Indien noodzakelijk wordt het OTB aangepast, waarna medio 2016 het Tracébesluit wordt vastgesteld.

Waar komt de Blankenburgverbinding te liggen en hoe ziet de voorkeursvariant eruit?

De Blankenburgverbinding is een autosnelweg (A24) die de A15 en de A20 ten westen van Rotterdam met elkaar verbindt.

In het noorden sluit de snelweg aan op de A20 met een volledig knooppunt. Dat wil zeggen dat het vanaf de A24 mogelijk is om zowel in westelijke als in oostelijke richting op de A20 in te voegen, en omgekeerd. Hiertoe wordt een deel van de A20 verbreed. Vanaf de A20 gaat de A24 zuidwaarts richting de A15, door de Aalkeetpolder en onder Het Scheur door. In dit tracé bevinden zich twee tunnels: de Aalkeettunnel en de Blankenburgtunnel. De Aalkeettunnel loopt onder de weg Zuidbuurt (gemeente Vlaardingen) en onder de spoorlijn Rotterdam-Hoek van Holland door. Net na de spoorlijn stijgt de weg naar boven het maaiveld en gaat hij over een kanteldijk heen, die vanwege de Blankenburgtunnel wordt aangelegd. Deze kanteldijk is nodig vanuit het oogpunt van waterveiligheid, omdat de A24 de primaire waterkering (Delflandsedijk) langs Het Scheur doorkruist. Na de kanteldijk daalt de weg weer naar beneden maaiveld, om vervolgens de Blankenburgtunnel in te gaan. Net voor de ingang van de Blankenburgtunnel kruist het tracé de weg Maassluisdijk, waarbij de Maassluisdijk met een viaduct over de A24 wordt geleid. De Blankenburgtunnel is 945 meter lang en wordt afgezonken in de bodem van Het Scheur. Op de Zuidoever komt de A24 direct ten zuiden van de Boulevard bij Rozenburg boven en sluit hij vervolgens aan op de A15. Ook de aansluiting met de A15 is een volledig knooppunt.

Wat zijn de effecten van de Blankenburgverbinding op het milieu? Dit MER bevat de resultaten van het onderzoek van de effecten van de Blankenburgverbinding op het milieu. Daarvoor zijn verschillende thema's van belang, die in de navolgende paragraaf worden weergegeven. Per thema is de voorkeursvariant vergeleken met de referentiesituatie. Dit is de situatie in 2030 zonder Blankenburgverbinding. Hieronder wordt kort toegelicht wat per thema de belangrijkste effecten zijn.

Verkeer

De voorkeursvariant zorgt voor een herverdeling van het verkeer. Dit leidt tot een afname van reistijd op veel snelwegen, met name op de Beneluxcorridor. De reistijden worden ook betrouwbaarder, omdat er minder kans is op vertraging. Daarnaast zorgt de voorkeursvariant voor een robuuster netwerk, omdat deze een alternatieve route vormt voor onder andere de Beneluxcorridor.

Verkeersveiligheid

De Blankenburgverbinding heeft geen effect op de verkeersveiligheid in het gebied, omdat het aantal slachtofferongevallen vergelijkbaar is met de referentiesituatie. Het ontwerp kent een aantal kleine afwijkingen van de ontwerprichtlijnen, omdat het niet anders kon. Deze afwijkingen zijn acceptabel. Daar waar mogelijk zijn hiervoor mitigerende maatregelen genomen, waardoor de gevolgen voor de verkeersveiligheid beperkt zijn.

Luchtkwaliteit

Lokaal verbetert de luchtkwaliteit op plekken langs de A15 en de A4 Beneluxcorridor, omdat daar minder verkeer gaat rijden. Op een groot gedeelte van het tracé van de nieuwe weg vindt geen uitstoot plaats, omdat de weg door twee tunnels loopt. Bij de tunnelmonden en langs de A20 tussen de aansluiting van de Blankenburgverbinding en het Kethelplein is er wel sprake van verslechtering, maar omdat daar slechts enkele woningen en geen gevoelige bestemmingen liggen, leidt dit niet tot een netto negatief effect op luchtkwaliteit.

Geluid

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 geluidsniveau 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.

Externe veiligheid

Over de nieuwe weg kan vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Dit zorgt ervoor dat er om de weg een zogeheten risicocontour komt te liggen van 10^{-7} . Dit wil zeggen dat binnen die contour de kans op overlijden als gevolg van een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen één op tien miljoen per jaar is. Dit veroorzaakt een licht negatief effect.

Thema/aspect	Criterium	Beoordeling
Verkeer		
Mobiliteit	Verkeersprestatie	0
Bereikbaarheid	Nomo reistijdfactoren	+
	I/C-verhoudingen	0
	Voertuigverliesuren	+
Betrouwbaarheid	Betrouwbaarheid reistijd	+
	Robuustheid van het netwerk	+
Verkeersveiligheid		
Verkeersslachtoffers	Aantal ernstige ongevallen op het hoofdwegennet	0
	Aantal ernstige ongevallen op het onderliggende wegennet	0
Verkeersveiligheid van het ontwerp	Kritische ontwerpelementen (aandachtspunten uitvoering wegontwerp)	0
Luchtkwaliteit		
Projectbijdrage jaargemiddelde concentraties NO ₂ , PM10 en PM2,5	Aantal woningen en gevoelige bestemmingen in verschilconcentratieklassen NO ₂	0
	Aantal woningen en gevoelige bestemmingen als scholen, ziekenhuizen en verzorgingshuizen in verschilconcentratieklassen PM10	0
	Aantal woningen en gevoelige bestemmingen in verschilconcentratieklassen PM2,5	0
Geluid		
Wegverkeerslawaai	Geluidbelast oppervlak	++
	Aantal geluidbelaste woningen en overige geluidgevoelige bestemmingen	+
	Aantal gehinderden	++
	Aantal ernstig gehinderden	++
Gecumuleerd (met spoor en industrielawaai gezoneerde terrein)	Geluidbelast oppervlak	+
	Aantal geluidbelaste woningen en overige geluidgevoelige bestemmingen	+
	Aantal gehinderden	++
	Aantal ernstig gehinderden	++
Externe veiligheid		
Plaatsgebonden risico	Toename plaatsgebonden risico	-
Groepsrisico	Oriëntatiewaarde	0
	Toename groepsrisico	0
Bodem		
Bodemopbouw	Beïnvloeding bodemopbouw	-
Kwaliteit landbodem	Verandering gemiddelde kwaliteit (diffuse verontreinigingen)	-
	Verandering van aanwezige verontreinigingen (boven interventiewaarde)	+
Kwaliteit grondwater	Verandering van aanwezige verontreinigingen (boven interventiewaarde) in grondwater	+
Kwaliteit waterbodem	Verandering van aanwezige verontreinigingen	0

Thema/aspect	Criterium	Beoordeling
Water		
Waterhuishouding	Invloed op waterhuishouding	0
	Afgeleide effecten (grondwater)	0
Waterkwaliteit	Invloed op kwaliteit van grond- en oppervlaktewater binnendijks, omgang met afstromend wegwater	0
	Verziltting en zoetwatervoorziening	0
Waterveiligheid	Risico op wateroverlast en calamiteiten (klimaatbestendigheid en robuustheid)	0
Morfologie	Invloed van de tunnel (eindfase) op de morfologische processen in Het Scheur (incl. het Gors van Lickebaert en scheepvaart)	0
Scheepvaart	Dwarsstroomsnelheid op de rand van de vaargeul	0
Natuur		
Natuurbeschermingswet 1998 (Natura 2000 en Beschermd Natuurmonumenten)	Effecten op instandhoudingsdoelen en indien nodig 'oude' doelen van Beschermd Natuurmonumenten	0
Ecologische Hoofdstructuur	Aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden	--
Overige beschermde gebieden (weidevogelgebieden en opvanggebieden winterganzen)	Vernietiging en/of aantasting leefgebied, verstoring	-
Flora- en faunawet	Vernietiging en/of aantasting leefgebied, verstoring	--
Rode lijstsoorten	Vernietiging en/of aantasting leefgebied, verstoring	-
Boswet	Vernietiging van bomen en houtachtige opstanden	--
Landschap		
Landschapstype en structuur	Verandering kwaliteiten landschapstype en structuur	-
Ruimtelijk-visuele kenmerken	Verandering kwaliteiten ruimtelijk-visuele kenmerken	-
Aardkunde	Verandering kwaliteiten aardkundige vormen en gebieden	--
Cultuurhistorie en archeologie		
Historische geografie	Verandering kwaliteiten historisch-geografische elementen, patronen en ensembles	--
Historische (steden)bouwkunde	Verandering kwaliteiten historisch-(steden)bouwkundige elementen en ensembles	0
Archeologie	Verandering kwaliteiten archeologische waarden (bekende en verwachte)	--
Ruimtelijke kwaliteit		
Gebruikswaarde wonen	Verandering huidig en toekomstig areaal woongebied	-
	Amoveren woningen	-
	Invloed op woonfunctie	-
	Verandering bereikbaarheid woningen	0
Gebruikswaarde werken	Verandering huidig en toekomstig areaal werkgebied (waaronder agrarisch gebied)	-
	Verplaatsing bedrijven (waaronder agrarische)	0
	Invloed op werkfunctie	+
	Verandering bereikbaarheid bedrijven	+
Gebruikswaarde land- en tuinbouw	Mate waarin de verbinding effect heeft op de functie land- en tuinbouw	-
Gebruikswaarde recreatie	Verandering huidig en toekomstig areaal recreatiegebied	-

Bodem

De aanleg van de Blankenburgverbinding verstoort de huidige opbouw van de bodem en heeft daarmee een negatief effect. Daarentegen worden er tijdens de aanleg op verschillende plekken verontreinigingen van de bodem en het grondwater verwijderd, wat positief is voor de kwaliteit van de landbodem en het grondwater.

Water

Bij het uitwerken van de voorkeursvariant heeft waterhuishouding een belangrijke rol gespeeld. Hierdoor zijn mitigerende maatregelen om effecten op het thema water te verkleinen, al in het ontwerp verwerkt. Dat zorgt ervoor dat de voorkeursvariant geen effecten heeft op het thema water.

Natuur

De Blankenburgverbinding doorsnijdt een aantal natuurgebieden, waaronder de Rietputten. Hierdoor gaat er oppervlak aan natuur verloren en wordt een aantal daar aanwezige beschermde plant- en diersoorten aangetast. Daarnaast zijn op verschillende locaties in het plangebied vaste rust- en verblijfplaatsen aanwezig van de huismus, een beschermde vogelsoort. Door de aanleg van de weg wordt een aantal van deze locaties vernietigd. Tot slot worden vanwege de aanleg van de Blankenburgverbinding op diverse plekken beplanting en losse bomen gekapt. Deze ingrepen zorgen voor een negatief effect op de natuur.

Landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit
De Blankenburgverbinding doorsnijdt het aanwezige veenweidelandschap en enkele belangrijke (historisch) landschappelijke elementen, zoals de Maassluisdijk, de Rietputten en het Oeverbos, en heeft hierdoor een zeer negatief effect op het landschap. Doordat ook een kreekkrug, een belangrijk aardkundig element, wordt doorsneden en twee archeologische monumenten worden verwijderd, zijn de effecten op cultuurhistorie en archeologie ook zeer negatief. De gebruikerswaarde wonen scoort negatief, omdat ter plaatse van het tracé een aantal woningen moet worden verwijderd. Ook de vermindering van het areaal aan land- en tuinbouw en recreatie is negatief. Positief is dat de bereikbaarheid van het bedrijventerrein de Botlek verbetert. De belevingswaarde van de weg is zeer besloten door verdiepte wegen, geluidsschermen en tunnels en zorgt daarom voor een negatief effect.

Doelbereik

De Blankenburgverbinding voldoet aan de vier projectdoelstellingen. De Blankenburgverbinding ontlast de Beneluxcorridor en levert zo een belangrijke bijdrage aan het functioneren van het hoofdwegennet in de Rotterdamse regio. Ook wordt het hoofdwegennet robuuster en daarmee minder kwetsbaar voor calamiteiten. Hierdoor blijft de

Rotterdamse haven ook bij calamiteiten beter bereikbaar en draagt de Blankenburgverbinding bij aan de openbare veiligheid.

Conclusie

De Blankenburgverbinding heeft (overwegend) positieve effecten op de thema's verkeer, geluid en bodem. Op bepaalde aspecten binnen de thema's externe veiligheid, natuur en landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit treden negatieve effecten op.

De beschreven effecten treden op wanneer geen aanvullende maatregelen worden getroffen (tenzij anders aangegeven). Per thema zijn in het MER mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen beschreven. Met deze maatregelen is het mogelijk de hierboven beschreven effecten te beperken en (gedeeltelijk) te compenseren. De tabel hieronder geeft een verkorte versie van het totaaloverzicht van verwachte effecten voor de betreffende aspecten wanneer mitigerende maatregelen worden getroffen. De effecten zijn variërend van sterk negatieve effecten (--), via neutraal effect (o) tot sterk positieve effecten (++)

Vorbereiding en realisatie

In de voorbereiding van en tijdens de realisatie staat er veel te gebeuren. Wat kunt u straks verwachten van Rijkswaterstaat en de aannemer?

- Tijdens de aanleg van de Blankenburgverbinding is tijdelijk ruimte nodig om de weg te kunnen bouwen. Om de werkzaamheden mogelijk te maken, worden bouwwegen en bouwterreinen aangelegd.
- De aannemer wordt uitgedaagd met een plan te komen dat minder hinder oplevert voor omwonenden volgens het Minder Hinder-beleid van Rijkswaterstaat. Hierbij valt te denken aan het beperken van hinder bij bouw-verkeer, verlichting van de bouwplaats of geluidshinder door heien.
- De aannemer en Rijkswaterstaat gaan u via diverse kanalen informeren over aanstaande werkzaamheden.
- Eventuele klachten of opmerkingen over de werkzaamheden of de aannemer kunt u traks kwijt bij:
 - het te realiseren informatiecentrum;
 - de website www.blankenburgverbinding.nl;
 - de Landelijke Informatielijn van Rijkswaterstaat: 0800 8002.

Planuitwerking

Realisatie



Planning en procedure

Voor de aanleg van een nieuwe snelweg, zoals de Blankenburgverbinding, gelden wetten en procedures. Deze zorgen ervoor dat de voorbereiding en uitvoering van het project weloverwogen en zorgvuldig, in samenwerking met betrokkenen uit de omgeving, gebeuren.

Hoe komen we samen tot een besluit?

In de afgelopen jaren zijn omgevingspartijen die betrokkenheid en een direct belang hebben bij de Blankenburgverbinding, gevraagd om mee te denken over de uitwerking van het ontwerp, de vormgeving en inpassing van de nieuwe weg en onderwerpen van het Kwaliteitsprogramma. In onder meer werkgroepen, klankbordgroepen, 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. Met als resultaat het ontwerptractébesluit en milieueffectrapport (MER) én het regionale Kwaliteitsprogramma.

Derde kwartaal 2015 ontwerptractébesluit en MER ter inzage

Na het ondertekenen van het ontwerptractébesluit en het MER heeft u de mogelijkheid op de plannen te reageren. Voor het indienen van een reactie (zienswijze) op de plannen heeft u zes weken de tijd. Gedurende de zes weken

zijn het ontwerptractébesluit en het MER bij overheden in de regio en via www.platformparticipatie.nl in te zien.

Vaststelling tracébesluit en MER 2016



Op basis van reacties op het ontwerptractébesluit wordt het definitieve tracébesluit opgesteld. In het voorjaar van 2016 wordt het tracébesluit vastgesteld. Na vaststelling van het tracébesluit kan hiertegen beroep worden ingesteld door belanghebbenden die een zienswijze naar voren hebben gebracht bij het ontwerptractébesluit. Wie redelijkerwijs niet kan worden verweten geen zienswijze kenbaar te hebben gemaakt, kan eveneens beroep instellen. Dit geldt onder andere voor onderdelen van het tracébesluit die gewijzigd zijn ten opzichte van het ontwerp. Op basis van het tracébesluit kan het project Blankenburgverbinding worden gerealiseerd.

Start realisatie 2017

Een groot deel van 2016 en het begin van 2017 staan in het teken van het sluiten van het contract met het aannemersconsortium dat straks de nieuwe verbinding gaat aanleggen. Nadat het contract officieel is gesloten, start het consortium met zijn werkzaamheden.

Openstelling Blankenburgverbinding 2022

De werkzaamheden voor het aanleggen van de nieuwe verbinding duren naar verwachting vijf jaar. Dit betekent dat de openstelling in 2022 is voorzien.



Dit is een uitgave van

Rijkswaterstaat

www.rijkswaterstaat.nl
0800 - 8002

september 2015 | WNZ 0915VH2368