



Richtlijnen Trajectnota/MER

Rijksweg 13/16 Rotterdam

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat



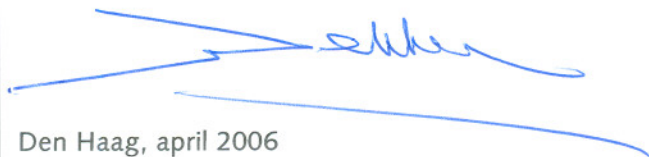
Richtlijnen Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 Rotterdam

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Water-
staat overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.15 Wet
Milieubeheer



Den Haag, april 2006

Vastgesteld door de Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer overeenkomstig
het bepaalde in artikel 7.15 Wet Milieubeheer



Den Haag, april 2006

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Probleemstelling, doel en besluitvorming	4
2.1	Probleemstelling	4
2.2	Doelstellingen en afbakening	5
2.3	Besluitvorming	6
3.	Voorgenomen activiteit en varianten	7
3.1	Algemeen	7
3.2	Varianten	8
4.	Referentiesituatie en effecten	11
4.1	Referentiesituatie	11
4.1.1.	Bestaande toestand en autonome ontwikkeling	11
4.1.2.	Mate van uitwerking	12
4.2	Verkeer en vervoer	12
4.3	Ruimtelijke ordening	14
4.4	Woon- en leefomgeving	14
4.4.1.	Algemeen	14
4.4.2.	Geluid en trillingen	14
4.4.3.	Lucht	15
4.4.4.	Externe veiligheid	16
4.5	Natuurlijke omgeving	17
4.5.1.	Landschap, cultuurhistorie en archeologie	17
4.5.2.	Flora, fauna en ecologie	18
4.5.3.	Bodem en water	18
4.6	Overige aspecten	18
4.6.1.	Bouwfase	18
4.6.2.	Sociale aspecten	19
4.6.3.	Economie	19
5.	Vergelijking van de varianten	20
6.	Leemten in informatie	21
7.	Evaluatieprogramma	22
8.	Vorm en presentatie	23
9.	Samenvatting van de trajectnota/MER	24
	Bijlagen	25

1. Inleiding

In de Rotterdamse regio zijn op de A20 en de A13 problemen op het gebied van verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en kwaliteit van de leefomgeving. Ook op delen van het onderliggende wegennet in deze regio stroomt het verkeer niet goed door. In de periode 1997-1999 is een planstudie uitgevoerd onder de titel 'Rijksweg 16/13, Terbregseplein-Kleinpolderplein'. Deze studie is stopgezet bij de herprioritering in het Meerjarenplan voor Infrastructuur en Transport (MIT) 1998/1999.

Sinds het vaststellen van de startnotitie aan het begin van deze eerdere planstudie (december 1996), is er veel veranderd. Zo is er een nieuwe visie op het ruimtelijke beleid (Nota Ruimte) en het verkeers- en vervoersbeleid (Nota Mobiliteit). Ook de wet- en regelgeving is gewijzigd: Tracéwet, Besluit luchtkwaliteit 2005, enz. De probleemstelling is in grote lijnen wel hetzelfde gebleven. Het verbredingsalternatief en het combinatiealternatief worden beschreven in de startnotitie. Destijds zijn deze wel onderzocht. In de nieuwe startnotitie is aangegeven waarom deze oplossingsrichtingen niet onderzocht dienen te worden.

Ook vinden in het plangebied diverse ontwikkelingen plaats (sommige zijn al gerealiseerd), die extra randvoorwaarden opleveren voor de oplossingen: denk aan de Hoge Snelheidslijn, Randstadrail en diverse woningbouw- en bedrijvenlocaties.

Gezien de bovenvermelde wijzigingen is besloten een nieuwe startnotitie uit te brengen. Op 15 november 2005 is deze gepubliceerd en deze Richtlijnen zijn gebaseerd op deze startnotitie, alsmede op de adviezen van de wettelijke adviseurs (waaronder de Commissie voor de m.e.r.) en de inspraakreacties die naar aanleiding van deze startnotitie (schriftelijk en mondeling) zijn ingebracht (zie bijlagen).

2. Probleemstelling, doel en besluitvorming

*Artikel 7.10, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer
Een MER bevat tenminste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd".*

*Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wet milieubeheer
Een MER bevat tenminste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven".*

2.1 Probleemstelling

Samengevat luidt de probleemstelling die in de startnotitie beschreven wordt als volgt:

- Tussen de aansluiting A13 Berkel en Rodenrijs en het Terbregseplein (samenkomen van A16 en A20) voldoet de hoofdwegennetverbinding niet aan de streefwaarden inzake betrouwbare en acceptabele reistijden;
- Het centrum van Rotterdam en het noordelijk deel van de Rotterdamse regio zijn niet goed bereikbaar; dit manifesteert zich onder meer bij de aansluitingen op het hoofdwegennet: Kleinpolderplein en Schieplein;
- De kwaliteit van de leefomgeving rond de A13 tussen aansluiting Berkel en Rodenrijs en het Kleinpolderplein en rond de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein voldoet niet aan de geldende kwaliteitseisen ten aanzien van luchtkwaliteit en geluidhinder;
- De verkeersdruk op regionale en lokale wegen in het noordelijk deel van de Rotterdamse regio is groot.

In de trajectnota/MER dienen deze problemen verder uitgewerkt te worden. Daarbij dienen onder meer aan de orde te komen:

- De herkomst en bestemming van het verkeer;
- De functie en het gebruik van het onderliggend wegennet;
- De situatie met betrekking tot de verkeersveiligheid;
- De verhouding van vracht- en personenvervoer;
- De routes van de gevaarlijke stoffen;
- Leefomgevingsknelpunten rond wegen van het onderliggend wegennet (G.K. van Hogendorpweg, Molenlaan en Gordelweg).

2.2 Doelstellingen en afbakening

De doelstelling van het project Rijksweg 13/16 Rotterdam is een oplossing creëren die de gesignaleerde verkeersknelpunten op de A13 bij Overschie en de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein wegneemt/verkleint en de kwaliteit van de leefomgeving rond de genoemde wegvakken verbetert.

In de startnotitie is op hoofdlijnen aangegeven waarom slechts één oplossingsrichting nader onderzocht dient te worden: de nieuwe Rijksweg 13/16 Rotterdam die de A13 (noordelijk van Overschie) verbindt met het Terbregseplein (knooppunt A16 en A20). Deze keuze dient in de Trajectnota/MER nader onderbouwd te worden door in te gaan op:

- De bijdrage die openbaar vervoeroplossingen, verbetering van het onderliggend wegennet en benuttingsmaatregelen of een combinatie hiervan, kunnen leveren aan de oplossing van de gesignaleerde problemen;
- Het probleemoplossend vermogen van Rijksweg 13/16 Rotterdam, gebaseerd op de netwerkanalyse die V&W in samenwerking van de andere partners uitvoert in het kader van de Nota Mobiliteit voor de regio Rotterdam¹

De keuze om de studie te richten op de uitwerking van Rijksweg 13/16 Rotterdam impliceert dat de trajectnota/MER in feite een inrichtings-MER is, waarin diverse varianten worden vergeleken die verschillen qua inpassing. De studie dient in twee fasen te worden uitgevoerd:

Fase 1

Het opstellen van een Variantennota waarin (naast de bovengenoemde onderbouwing van de keuze voor de realisatie van Rijksweg 13/16 Rotterdam) de varianten worden geselecteerd die in de studie vergeleken zullen worden. Deze varianten dienen zo gekozen te zijn dat ze gezamenlijk een beeld te geven van alle realistische oplossingen. Het doel van deze selectie is om door beperking van het aantal varianten de trajectnota/MER overzichtelijk te houden. Door voldoende verschillen in de varianten te hebben ontstaat een goed beeld van de mogelijke effecten en kosten om (na een inspraak- en adviesronde) een keuze te kunnen maken. In dit stadium is het niet de bedoeling bepaalde (categorieën) oplossingen op voorhand uit te sluiten.

Fase 2

1. Het bepalen van de effecten van de geselecteerde varianten ten behoeve van trajectnota/MER.

De resultaten van beide fasen worden beschreven in de trajectnota/MER. Deze nota dient alle informatie te bevatten voor de inspraak-

¹ De netwerkanalyse betreft een integrale benadering van het mobiliteitsvraagstuk voor de regio Rotterdam met aandacht voor openbaar vervoer, verkeersmanagement, wegennetwerken van verschillende beheerders, e.d. Het netwerk dat onderzocht wordt omvat onder meer knooppunt Ypenburg, Prins Clausplein, de A16 vanaf de Van Brienoordbrug en de A20 west en oost.

en adviesronde op basis waarvan het Bevoegd Gezag een beslissing kan nemen.

Verkeer en Waterstaat streeft ernaar eerst het Bevoegd Gezag voor A4 Delft-Schiedam een keuze te laten maken, alvorens de Trajectnota/MER van Rijksweg 13/16 Rotterdam te publiceren. Ook het beleid inzake 'betaald rijden' is bij het uitbrengen van de Trajectnota/MER naar verwachting voldoende uitgekristalliseerd. Indien er (nog) geen duidelijkheid is over belangrijke beleidskeuzes of beslissingen over grote ruimtelijke en infrastructurele ingrepen die van invloed zijn op de effecten van Rijksweg 13/16 Rotterdam, dient met verschillende scenario's gewerkt te worden.

2.3 Besluitvorming

De randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) die gehanteerd zijn bij de studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam, dienen te worden beschreven. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, plannen en wetten, waarin deze zijn of worden vastgelegd. Ook de wijze waarop rekening gehouden is met A4 Delft-Schiedam dient in dit kader toegelicht te worden.

De trajectnota/MER dient aan te geven dat deze is opgesteld voor een tracébesluit door de Ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). De trajectnota/MER dient vervolgens te beschrijven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

Tussentijds zal de variantennota worden vastgesteld. Deze nota zal ook worden besproken met de Commissie voor de m.e.r. Deze keuze is essentieel voor de kwaliteit van de trajectnota/MER die een goed en overzichtelijk beeld dient te geven van de relevante effecten van de mogelijke oplossingen.

Bij de keuze van een variant op basis van de trajectnota/MER dient voldoende ruimte gegeven te worden om in het vervolg van het project te optimaliseren. Zeker indien met het oog op innovatieve oplossingen het uitwerken van een variant of schetsontwerp naar een definitief ontwerp door of in samenwerking met (een) marktpartij(en) wordt uitgevoerd.

3. Voorgenomen activiteit en varianten

*Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wet milieubeheer
Een MER bevat tenminste: " een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven. "*

*Artikel 7.10, lid 3 van de Wet milieubeheer
" Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt. "*

3.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit, de realisatie van Rijksweg 13/16 Rotterdam, dient te worden beschreven voor zover deze gevolgen heeft voor het milieu. De varianten (verschillende combinaties van inpassingsmaatregelen) die in de eerste fase geselecteerd worden, dienen inzicht te geven in de mogelijke oplossingen en dienen een basis te zijn voor de besluitvorming. In principe wordt de nieuwe rijksweg ontworpen als een stadsautosnelweg met 2x2 rijstroken en een ruimtereservering voor 2x3. In de Trajectnota A4 Delft-Schiedam komt ook de A13/16 voor als een wegverbinding met 2x3 rijstroken in combinatie met de verbreding van de A13. Indien in het kader van het project A4 Delft-Schiedam voor dat alternatief gekozen zou worden, dienen de uitgangspunten voor Rijksweg 13/16 Rotterdam te worden heroverwogen.

In de trajectnota/MER dienen de effecten van de varianten te worden beschreven voor verkeer, verkeersveiligheid, ruimtelijke ordening, economie, woon- en leefmilieu (lucht, geluid, trillingen, externe veiligheid, sociale aspecten), bodem en water, natuur en landschap. Ook dient de trajectnota/MER een raming van de kosten te bevatten.

In de trajectnota/MER dient te worden aangegeven waar mitigerende en compenserende maatregelen nodig zijn ter vermindering van nadelige milieugevolgen zoals hinder voor omwonenden en aantasting van ecologisch of anderszins gevoelige gebieden en relaties. Denk hierbij aan:

-
- projectspecifieke maatregelen die de nadelige effecten van het wegverkeer op de luchtkwaliteit, beperken;
 - geluidwerende voorzieningen en bronmaatregelen (stille wegdekken);
 - ecologische (groene) hoofdverbindingen;
 - het zoveel mogelijk behouden van huidige kwaliteitsniveau van de recreatiefunctie (van het Lage en Hoge Bergse Bos en andere gebieden);
 - beperking van verstoring van de (geo-)hydrologische relaties;
 - bescherming van waardevolle archeologische gebieden en cultuurhistorische structuren.

Voor een goede bereikbaarheid van de stad zijn naast de realisatie van de rijksweg aanvullende maatregelen van andere actoren nodig. De netwerkanalyse voor de regio Rotterdam die wordt uitgevoerd in het kader van Nota Mobiliteit, zal hiervoor een richting aangeven.

In de trajectnota/MER dient het studiegebied nader te worden beschreven. Het studiegebied is het gebied dat door de aanleg van Rijksweg 13/16 Rotterdam beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en -samenstelling. De begrenzing van het studiegebied moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven. Het studiegebied kan voor de verschillende aspecten verschillen. De in het studiegebied gelegen gevoelige objecten en functies moeten worden onderscheiden en voor zover mogelijk dienen deze ook op kaart te worden aangegeven.

De trajectnota/MER beschrijft de effecten die optreden tijdens en na realisatie van Rijksweg 13/16 Rotterdam. In de Nota Mobiliteit is vermeld dat dit project voor versnelling in aanmerking komt. Vooral nog is het uitgangspunt dat de realisatie plaatsvindt in de periode 2015-2020. Sommige effecten moeten bepaald worden voor de situatie van 10 jaar (wettelijk bepaalde termijn) na de openstelling (dat is in dit geval 2030).

3.2 Varianten

De selectie van de inpassingsvarianten dient in de trajectnota/MER te worden gemotiveerd in relatie tot de probleemstelling. De effecten van verkeersmanagement en openbaar vervoer op het verkeersaanbod is daarbij van belang.

De volgende varianten dienen in het onderzoek te worden betrokken:

- de referentiesituatie;
- de inpassingsvarianten van Rijksweg 13/16 Rotterdam;
- het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA): een inpassingsvariant met extra mitigerende maatregelen.

Referentiesituatie

De referentiesituatie is de situatie die ontstaat in 2020 als Rijksweg 13/16 Rotterdam niet wordt gerealiseerd. De maatregelen die dan wel zijn uitgevoerd, worden beschreven in de startnotitie. De beschrijving

van de referentiesituatie in de Startnotitie dient geactualiseerd te worden. Concrete besluiten over beleid, infrastructuur of de ontwikkeling van woon- en bedrijvenlocaties moeten in de referentiesituatie worden meegenomen.

Voor de autonome ontwikkeling wordt uitgegaan van de bestaande concrete beleidsvoornemens (nationaal, regionaal en lokaal), onder meer om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Inpassingsvarianten

In de startnotitie worden een aantal keuzen genoemd die van belang zijn voor de ontwikkeling van de inpassingsvarianten (en de inspraakreacties hebben daar nog vraagstukken aan toegevoegd):

1. de aansluiting van de A13 op Rijksweg 13/16 Rotterdam;
2. de aansluiting(en) van de N470 en N209 op het hoofdwegennet (wel/niet aansluiten en waar komt de aansluiting);
3. de kruising van Rijksweg 13/16 Rotterdam met de tracés van de Hogesnelheidslijn en van Randstadrail en de ecologische hoofdstructuur ter plaatse;
4. de tracering en hoogteligging van Rijksweg 13/16 Rotterdam in het gebied van het Hoge en Lage Bergse Bos;
5. de kruising met de Rotte (brug of aquaduct);
6. de aansluiting bij de President Rooseveltweg (deze vormt samen met de aansluiting bij de Hoofdweg een volledige of dient bij de Hoofdweg een volledige aansluiting te worden gemaakt);
7. de aansluiting van Rijksweg 13/16 Rotterdam op het Terbregseplein.

Met behulp van kaartmateriaal dient in de trajectnota/MER de tracering, hoogteligging en inpassing duidelijk te worden gemaakt.

Buiten de bovengenoemde keuzen kunnen maatregelen van het onderliggend wegennet en op het gebied van verkeersmanagement ook van invloed zijn op de effecten. Ook dergelijke keuzen worden betrokken in de vergelijking van de varianten (door middel van een gevoeligheidsanalyse).

In het gebied tussen de kruising met de HSL en Randstadrail en het Lage Bergse Bos wordt niet alleen Rijksweg 13/16 Rotterdam gepland, maar is tevens een zone voor de ecologische hoofdverbinding voorzien. De trajectnota/MER dient aan te geven hoe beide ter plaatse kunnen worden ingepast en dient het ecologisch functioneren van de verbindingzone dicht bij de weg en bij de kruising met de beide spoorlijnen te beschrijven.

Rijksweg 13/16 Rotterdam zal worden ontworpen als een doorgaande verbinding vanaf de A13 naar de A16 (Terbregseplein). De ontwerp-snelheid is 100 km/u. Snelheidsbeperkende maatregelen kunnen in de varianten worden meegenomen.

Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

In de trajectnota/MER dient nadat de effecten van de inpassingsvarianten zijn bepaald, het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) te worden ontwikkeld door extra maatregelen toe te voegen aan de vari-

anten. Deze aanvullende maatregelen beogen de leefbaarheid te verbeteren, de landschappelijke impact en barrièrewerking te verminderen en extra mogelijkheden te creëren voor de ontwikkeling van de ecologische hoofdstructuur .

4. Referentiesituatie en effecten

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."

4.1 Referentiesituatie

4.1.1. Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

Voor de beschrijving van de bestaande toestand dient het jaar 2002 of later te worden gebruikt. Voor de autonome ontwikkeling en de effectvergelijking dient uitgegaan te worden van het jaar 2020. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk vereist is, worden effecten vergeleken met doelstellingen voor andere jaren.

De bestaande toestand en de autonome ontwikkeling van het milieu in het studiegebied, dient in de trajectnota/MER te worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten. De huidige activiteiten in het studiegebied en nieuwe activiteiten die voortvloeien uit besluiten die reeds genomen zijn of in 2006 genomen worden, zijn het uitgangspunt voor deze referentiesituatie. Dit geldt ook voor de afspraken met de Zuidvleugel² over Anders Betalen voor Mobiliteit die eind 2006 verwacht worden.

In de trajectnota/MER dient inzichtelijk te worden gemaakt wat de autonome ontwikkelingen zijn van:

- modal split: openbaar vervoer (OV), verplaatsing per auto; en combinatie auto-OV (kwalitatief);
- herkomst/bestemming-relaties: oriëntaties en de vertaling ervan in intensiteiten op verschillende delen van het hoofdwegennet en verbindend onderliggend wegennet;
- verhouding personen/vrachtverkeer op delen van het netwerk.

² Voor een aantal regio's wordt een afspraak voorbereid inzake het project Anders betalen voor mobiliteit. De Zuidvleugel van de Randstad is één van die regio's waarin de gebieden rond Rotterdam en Den Haag bestuurlijk zijn vertegenwoordigd.

Van deze autonome ontwikkelingen dienen de effecten op congestie, verkeersveiligheid en emissies (lucht, geluid) te worden gegeven. Met deze informatie dient de probleemstelling nader te worden onderbouwd.

In de trajectnota/MER dient op hoofdlijnen te worden ingegaan op de relevante (ruimtelijke) ontwikkelingen, inclusief de plannen die in voorbereiding zijn.

Voor de trajectnota/MER wordt ervan uitgegaan dat er in 2020 geen nieuwe technieken beschikbaar zijn die leiden tot wezenlijk andere verkeersoplossingen dan wel andersoortige verplaatsingen.

4.1.2. Mate van uitwerking

Het studiegebied dient nader te worden gepreciseerd en omvat de omgeving van Rijksweg 13/16 Rotterdam, voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden. Per milieuaspect kan de omvang van het studiegebied verschillen. Zo zullen de verkeerskundige effecten voor de hele Zuidvleugel in kaart moeten worden gebracht, terwijl het studiegebied voor archeologie zich beperkt tot de directe omgeving van het tracé.

In de eerste fase van het opstellen van de trajectnota/MER worden de inpassingsvarianten ontwikkeld. De selectie van varianten vindt plaats op basis van een kwalitatieve toetsing inzake bereikbaarheid, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, belevingswaarde en kosten. Daarbij wordt een beperkt aantal varianten gekozen met voldoende diversiteit aan maatregelen om op basis van de trajectnota/MER een afgewogen keuze te kunnen maken.

In de tweede fase worden de effecten van de geselecteerde varianten nauwkeurig onderzocht conform de wijze van beoordeling zoals beschreven in de startnotitie, aangevuld met afspraken in deze richtlijnen. Bij het beschrijven van de effecten zal onderscheid worden gemaakt naar effecten tijdens de realisatie en effecten na openstelling van de weg.

4.2 Verkeer en vervoer

Het studiegebied voor de verkeerskundige effecten bevat het hoofdwegennet in regio Rotterdam (vanaf de Van Brienoordbrug tot het Prins Clausplein, voor de A20 vanaf het Kethelplein tot aan afslag Capelle aan de IJssel en de A4 tussen Kethelplein en Ypenburg) en het onderliggend wegennet rondom de Rijksweg 13/16 Rotterdam.

Indien uit de verkeersanalyse blijkt dat knelpunten op de A13 bij Delft of het knooppunt Ypenburg blijven bestaan, zullen hiervoor in het project Rijksweg 13/16 Rotterdam geen aanvullende maatregelen uitgewerkt worden. Deze eventuele knelpunten worden onderzocht in een (later) te starten verkennende studie voor de A13. De analyses voor de Nota Mobiliteit laten al zien dat een dergelijke verkenning wenselijk is.

De verkeerskundige effecten van de verschillende inpassingsvarianten voor de Rijksweg 13/16 Rotterdam worden beïnvloed door de keuze

inzake de aansluiting op het onderliggend wegennet. Ook mogelijke strategische verkeersmanagementkeuzes voor het hoofdwegennet in het noordelijk deel van Rotterdam zullen in het onderzoek betrokken worden.

De trajectnota/MER dient de huidige situatie van het wegverkeer en de autonome ontwikkeling hiervan te beschrijven, alsmede het effect op de intensiteiten, doorstroming en verkeersveiligheid voor de verschillende varianten.

Voor de N209 start de Provincie Zuid-Holland in 2006 een studie naar capaciteitsuitbreiding. In overleg met de Provincie Zuid-Holland zal worden bepaald op welke wijze de studies op elkaar kunnen worden afgestemd. Mogelijk wordt in de trajectnota/MER van Rijksweg 13/16 Rotterdam opnieuw getoetst of de N209 tussen Bergschenhoek en de A13 geheel of gedeeltelijk 2x2 rijstroken dient te hebben na realisatie van de nieuwe rijksweg. De studie van N209 kan zich dan richten op de situatie zonder Rijksweg 13/16 Rotterdam.

In de trajectnota/MER dient (in ieder geval) aandacht besteed te worden aan:

- een verkeersprognose voor 2020 voor de wegvakken van het hoofdwegennet in het studiegebied en het onderliggend wegennet in de omgeving van de voorgenomen activiteit;
- de intensiteit/capaciteitverhouding voor de belangrijkste wegvakken (hoofdwegennet en onderliggend wegennet);
- de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet uitgedrukt in de gemiddelde reistijd in de spitsperioden en bij vrije doorstroom, conform de streefwaarden van de Nota Mobiliteit;
- de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet in de omgeving van Rijksweg 13/16 Rotterdam, uitgedrukt in voertuigverliesuren in relatie tot de vervoersprestatie (uitgedrukt in voertuigkilometers);
- de effecten op gebied van de verkeersveiligheid (zoveel mogelijk kwantitatief op basis van kentallen, toetsing aan de landelijke en regionale verkeersveiligheidsdoelstellingen, aandacht voor eventuele black spots);
- de herkomst en bestemming van het verkeer op de A13 bij overschie, de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein en Rijksweg 13/16 Rotterdam en enkele van de belangrijkste verbindingen in het onderliggende wegennet (N209, N470, Molenlaan en G.K. van Hogendorpweg);
- in de modal split dient naast het aandeel reizigers met OV en reizigers met de auto, ook kwalitatief zichtbaar te worden gemaakt het aandeel reizigers dat reist in de combinatie van auto-OV. Dit gezien de in de toekomst geplande uitbreiding van het netwerk voor hoogwaardig OV in combinatie met bestaande en in ontwikkeling zijnde transferia en P&R faciliteiten;
- de effecten op de kwetsbaarheid van het hoofdwegennetwerk.

De trajectnota/MER dient aandacht te besteden aan de routing van gevaarlijke stoffen. Daarbij zijn aan de orde A4, A13, A20 en Rijksweg 13/16 Rotterdam.

4.3 Ruimtelijke ordening

In de trajectnota/MER dient de huidige situatie en de autonome ontwikkeling beschreven te worden. Daarnaast dienen voor de verschillende varianten de effecten in beeld te worden gebracht op ruimtebeslag, het ontstaan van functioneel gehinderde locaties en het ontstaan van restgebieden. Het gaat hierbij met name om woon-, werk-, recreatie- en landbouwgebieden.

Er dient nagegaan te worden wat de vervoerskundige gevolgen zijn van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, voor zover opgenomen in bestaande streek- en bestemmingsplannen, mede in relatie tot de toe- en afritten. Het betreft met name het Ruimtelijk plan Regio Rotterdam (RR2020).

4.4 Woon- en leefomgeving

4.4.1. Algemeen

Voor de trajectnota/MER worden de milieueffecten van de bestaande situatie, de autonome ontwikkeling en de inpassingsvarianten bepaald. Voor ongewenste milieueffecten, dienen mitigerende en compenserende maatregelen te worden voorgesteld. Hierbij moet worden uitgegaan van de redelijkerwijs te verwachten technologische ontwikkelingen. Deze maatregelen geven invulling aan het MMA (zie ook paragraaf 3.2). Overigens kunnen er bij het uitwerken naar een definitief ontwerp (door of in samenwerking met (een) marktpartij(en)) nog innovatieve oplossingen aan de orde komen die de ongewenste milieueffecten verder beperken.

4.4.2. Geluid en trillingen

In de trajectnota/MER dienen de geluidseffecten rondom alle wegen van het hoofdwegennet in het studiegebied in kaart te worden gebracht. De varianten dienen met elkaar te worden vergeleken inclusief de eventueel noodzakelijke geluidsbeperkende maatregelen.

Het akoestisch ruimtebeslag

Het akoestisch ruimtebeslag ten gevolge van het wegverkeer dient in kaart te worden gebracht door middel van contouren op basis van etmaalwaarden (in de uniforme Europese dosismaat L_{den}). Allereerst op het referentieniveau (en de bestaande situatie) en daarna dienen in stappen van 5 dB(L_{den}) de contouren van 48 tot 68 dB(L_{den}) te worden weergegeven. Voor gebieden aangewezen als Ecologische Hoofdstructuur (EHS) betreft het de contouren vanaf 38 - 58 dB(L_{den}). Verder dient ter indicatie een beeld te worden gegeven van het geluidsverloop op een aantal representatieve punten langs het studietraject. Ook dient het door geluid belaste oppervlak natuur- en recreatiegebied te worden bepaald.

Geluidsbelaste woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen

In de trajectnota/MER dient de verandering van het aantal geluidsbelaste woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen te worden beschreven aan de hand van geluidsklassen van 5 dB(L_{den}).

Tevens dient inzicht gegeven te worden in de cumulatie van geluidbelasting van de weg en van overige geluidsbronnen (Hoge Snelheidslijn, Randstadrail, luchtvaartverkeer, industrie, enz.).

Grenswaarde

In de trajectnota/MER dient te worden aangegeven voor hoeveel woningen en andere geluidgevoelige objecten de grenswaarde die in de Nota Mobiliteit is vastgesteld (65 dB(L_{den})), wordt overschreden.

Aandachtspunten

In de trajectnota/MER dient de geluidsbelasting te worden aangegeven tijdens dag-, avond- en nachtperiode, alsmede piekniveaus en etmaalwaarden. Voor de aanpak aan de bron geldt voor wegverkeer dat uitgegaan wordt van de best toepasbare en beproefde technologie.

Trillingen

Naast geluidshinder kan als gevolg van het verkeer trillingshinder optreden als woningen dicht bij de weg staan. Ook deze effecten zullen worden onderzocht (kwantitatief, in geluidsklassen) en worden getoetst aan de daarvoor geldende NEN-norm.

4.4.3. Lucht

De trajectnota/MER dient gebaseerd te worden op de vigerende regelgeving over luchtkwaliteit. Deze regelgeving waarin wordt aangegeven op welke wijze luchtkwaliteit onderzocht dient te worden, is sterk in ontwikkeling.

Generieke maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren (zoals bijvoorbeeld de maatregelen die op Prinsjesdag 2005 zijn voorgesteld door de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) zijn opgenomen in de referentiesituatie. In het project zal overwogen worden welke maatregelen voor de varianten nodig zijn om aan de eisen voor luchtkwaliteit tegemoet te komen.

Het onderzoek naar luchtkwaliteit in de trajectnota/MER dient zich te richten op het verkeer op Rijksweg 13/16 Rotterdam, de betreffende delen van de A20 en de A13, alsmede direct aansluitende wegvakken. De omvang van dit gebied is afhankelijk van de verkeerseffecten van de aanleg van Rijksweg 13/16 Rotterdam.

Immissies als gevolg van andere bronnen van luchtverontreiniging (zoals bijvoorbeeld Rotterdam Airport) worden in dat onderzoek meegenomen als zogenoemde achtergrondconcentratie.

Normen

De normen en criteria voor de luchtkwaliteiten die in de trajectnota/MER gehanteerd worden volgen uit de regelgeving. De betreffende berekeningen dienen afgestemd te worden op de meest recente meet- en rekenvoorschriften. De Europese ontwikkelingen op dit terrein zullen tijdens het proces nauwlettend gevolgd worden.

Gevolgen

In de trajectnota/MER dient bij autonome ontwikkeling en bij uitvoering van de varianten inzicht te worden gegeven in de concentratieniveaus en overschrijdingen van jaargemiddelde normen voor fijn stof (PM₁₀) en NO₂.

Op kaartmateriaal dient aangegeven te worden:

- het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentraties (immissies) van NO₂ en fijn stof (PM₁₀) de jaargemiddelde grenswaarde van 40 microgram/m³ overschrijden, waarbij ook de woningen binnen dit 'overschrijdingsgebied' worden aangegeven; tevens dient een schatting te worden gemaakt van het aantal woningen en het aantal blootgestelden in deze "overschrijdingsgebieden";
- de bijdrage van het verkeer op Rijksweg 13/16 Rotterdam aan de jaargemiddelde concentratie (immissie) van fijn stof (PM₁₀), alsmede mogelijke reducties elders. Deze bijdrage, resp. reductie geeft een indicatie van de mate waarin de daggemiddelde PM₁₀-norm (50 microgram/m³ mag niet meer dan 35 dagen/jaar overschreden worden) beïnvloed wordt;

In de trajectnota/MER dienen de jaargemiddelde concentraties voor NO₂ en fijn stof in dwarsprofielen te worden gepresenteerd (voor een aantal nader te bepalen locaties). Ook dient aandacht besteed te worden aan de concentraties van SO₂, CO, Pb en benzeen (voor deze vier stoffen worden geen overschrijdingen verwacht).

Saldering

In de trajectnota/MER zal, indien noodzakelijk, saldering aan de orde komen. Verbeteringen bij A13 Overschie, rond de A20 alsmede mogelijk op andere plaatsen moeten opwegen tegen de kwaliteitsvermindering ten gevolge van de Rijksweg 13/16 Rotterdam in het overig deel van het gebied. De vigerende regelgeving is thans het Besluit luchtkwaliteit 2005. Met veranderingen in regelgeving over luchtkwaliteit zal rekening worden gehouden.

4.4.4. Externe veiligheid

Externe veiligheid betreft de risico's van de vervoerssystemen voor de omgeving. Per variant dient aandacht te worden besteed aan het individueel risico en het groepsrisico, waarbij rekening dient te worden gehouden met eventuele wijzigingen in het vervoer van gevaarlijke stoffen in de toekomst.

Plaatsgebonden risico:

- (verandering in de) ligging van het plaatsgebonden risicocontour voor de niveaus van 10⁻⁵ en 10⁻⁶ per jaar;
- toetsing aan de grenswaarden (10⁻⁵ en 10⁻⁶) voor het plaatsgebonden risico door ter hoogte van (bestaande en geplande kwetsbare) objecten de contour te confronteren met bebouwingsgegevens.

Groepsrisico:

-
- weergave van groepsrisico in klassen, met de klassenindeling: >10 en >100 slachtoffers;
 - in geval van 'knelpunten' met betrekking tot het groepsrisico, het groepsrisico per km bepalen;
 - indicatie van verandering in het groepsrisico.

De bereikbaarheid van locaties (b.v. hoog- of diepgelegen wegdelen, knooppunten HWN) voor hulpverlening en brandweer bij calamiteiten dient apart aandacht te krijgen.

Bij varianten met omvangrijke tunneltrajecten of overkluizingen (bijvoorbeeld bij ondergronds bouwen ter hoogte van het Hoge en Lage Bergse Bos) dient er voor dat betreffende traject te worden aangegeven hoe in het ontwerp rekening gehouden wordt met veiligheid.

4.5 Natuurlijke omgeving

4.5.1. Landschap, cultuurhistorie en archeologie

In de trajectnota/MER dient aandacht besteed te worden aan de volgende deelaspecten:

- Ruimtegebruik: aantasting, doorsnijding of andersoortige optische hinder van visueel waardevolle landschapselementen en – structuren. Tevens dient hierbij aan de orde te komen de ruimtelijke barrièrewerking door louter de aanwezigheid, hoogteligging, geluid- en luchtschermen, enzovoort.
- Cultuurhistorie: aantasting van waardevolle landschapselementen, landschapsstructuren en (steden-)bouw;
- Geomorfologie: het betreft gebieden waar de natuurlijke vorm van het landschap (zoals ontstaan door geologische, geomorfologische en bodemkundige processen) nog goed herkenbaar is;
- Archeologie: terreinen die door de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek zijn aangemerkt als terreinen met een zeer hoge of hoge archeologische waarde, terreinen van archeologische betekenis en terreinen van potentiële archeologische waarde.

In de studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam dient aandacht te worden gegeven aan de recreatieve routes naar het buitengebied en aan de beleving van (relatieve) stilte en schone lucht. Dit is met name belangrijk ter hoogte van het Hoge en Lage Bergse Bos en ter hoogte van de kruising van de rijksweg met N470, HSL en Randstadrail.

Voor de oorspronkelijke landschappen van de droogmakerijen ten noordwesten van het Hoge en Lage Bergse Bos zijn bij de realisatie van Rijksweg 13/16 Rotterdam aan grote veranderingen onderhevig. De effecten van het voornemen dienen voor de bestaande landschappen in beeld te worden gebracht en tevens voor de toekomstige, geplande landschappen inzichtelijk worden gemaakt.

De ligging en vormgeving van de rijksweg dient extra aandacht te krijgen (bijvoorbeeld door middel van 3D-tekeningen, schetsen, etc.) om de landschappelijke impact duidelijk te maken (vooral voor de Rottezone, Hoge en Lage Bergse Bos, de kruising van de rijksweg met N470, HSL en Randstadrail).

In de trajectnota/MER dient tevens aandacht besteed te worden aan de beleving van de verschillende landschappen en cultuurhistorisch waardevolle structuren door de weggebruiker.

4.5.2. Flora, fauna en ecologie

Gebiedsbescherming

In de trajectnota/MER dient de ligging van het tracé ten opzichte van de te ontwikkelen Provinciale Ecologische Hoofdstructuur te worden aangegeven. Daarbij dient aandacht te worden geschonken aan de beoogde en huidige functie en kwaliteit van de Groenblauwe Slinger, het Vlinderstrikgebied en het Hoge en Lage Bergse Bos en de gewenste ecologische verbindingzone. Daarbij kunnen aan de orde komen: het type natuur (droog/nat), doel, functie (onder andere lokaal/ regionaal belang) en de bestaande en geplande natuurdoeltypen en doelsoorten. Voor de inpassingsvarianten dient te worden aangegeven hoe de beoogde ecologische functie beïnvloed / beperkt wordt en of de aanleg van de weg (met mitigerende en compenserende maatregelen) bijdraagt aan de ontwikkeling van de verbindingzone.

Soortenbescherming

Op grond van de Flora- en faunawet (art. 3 en 4) zijn een aantal dieren en plantensoorten beschermd. In de trajectnota/MER dient voorgenomen activiteit getoetst te worden aan de staat van instandhouding van de vastgestelde beschermde soorten (met de focus op de soorten in bijlage 4 van de Habitatrictlijn) en dient de gevolgen voor de doelsoorten (of een gemotiveerde selectie van de belangrijkste voorkomende soorten) te worden aangegeven.

4.5.3. Bodem en water

Voor de beschrijving van het abiotische milieu en het bepalen van de invloed van de ingrepen op abiotische milieu, op biotische patronen en processen en op landbouwkundig gebruik moeten aan de volgende aspecten voor bodem en water minimaal aandacht worden besteed:

- bestaande en toekomstige bodem- en grondwaterkwaliteit;
- bestaande en toekomstige grondwaterhuishouding (verdroging/vernatting, grondwaterpeil, kwel/infiltratie);
- bestaande en toekomstige oppervlaktewaterkwaliteit en – huishouding

Conform het kabinetsstandpunt 'Anders omgaan met water. Waterbeleid in de 21^e eeuw' dient binnen het kader van de trajectnota/MER een watertoets te worden uitgevoerd, waarbij de effecten getoetst worden op onder andere veiligheid, wateroverlast en verdroging.

4.6 Overige aspecten

4.6.1. Bouwfase

De uitvoeringsmethode wordt overgelaten aan de markt. De uitvoeringsmethode is bepalend voor de effecten tijdens de bouw. In de tra-

jectnota/MER zal daarom op hoofdlijnen aangegeven worden hoe het verloop van de realisatie kan zijn en welke consequenties dit heeft.

4.6.2. Sociale aspecten

In deze studie dient voor wat betreft de sociale aspecten de bereikbaarheid voor omwonenden, de barrièrewerking en de visuele hinder te worden meegenomen.

4.6.3. Economie

In de trajectnota/MER dienen in ieder geval de directe economische effecten te worden beschreven en een kwalitatieve beschrijving van de aard en invloed op de economische structuur.

5. Vergelijking van de varianten

*Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:
Een MER bevat ten minste: "een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."*

De effecten van de varianten moeten zoveel mogelijk onderling worden vergeleken. Daarbij dient ook de autonome ontwikkeling te worden betrokken. Deze vergelijking dient inzicht te geven in de positieve en negatieve effecten van de varianten, mede tegen de achtergrond van de bestaande situatie en autonome ontwikkeling. De vergelijking dient als volgt gepresenteerd te worden:

- de (globale) effecten van de verschillende varianten dienen per aspect tegen de normen (wet dan wel beleid) en autonome ontwikkeling te worden afgezet;
- vervolgens dient gemotiveerd te worden aangegeven op basis van welke aspecten een keuze kan worden gemaakt;
- op basis hiervan wordt een eindpresentatie opgesteld en deze bevat de geselecteerde aspecten en hun score voor alle varianten en het MMA (ten opzichte van de referentiesituatie).

Er dient een indicatie te worden gegeven van de kosten van de verschillende varianten.

6. Leemten in informatie

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieueffecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."

De trajectnota/MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- in hoeverre de leemten en onzekerheden de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloeden.

7. Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

De Minister van V&W en de Minister van VROM moeten bij het besluit een evaluatieprogramma opstellen om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Aandacht dient te worden besteed aan de effectiviteit van mitigerende en compenserende maatregelen.

De trajectnota/MER dient reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma te bevatten, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma. De evaluatie dient in ieder geval betrekking te hebben op de relatie tussen de verkeersprognose(s) en de daarbij optredende geluidbelastingen.

8. Vorm en presentatie

Ten aanzien van de presentatie wordt geadviseerd:

- de trajectnota/MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij de trajectnota/MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, alle in de tekst gebruikte topografische aanduidingen op kaart aan te geven, de namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda te presenteren;
- de voorgestelde aanpak vereist - zeker nu de maatschappelijke belangstelling voor de te verschaffen informatie en afweging groot is - dat gebruik gemaakt wordt van adequate (grafische) middelen om de relevante informatie en de feitelijke afwegingen zo beknopt en helder mogelijk voor het voetlicht te brengen.

De trajectnota/MER bestaat uit een samenvatting en een hoofdnota. Daarnaast zijn er onderzoeken waar de informatie uit de hoofdnota op is gebaseerd. Het is niet noodzakelijk deze onderzoeken om te werken in een deelnota alvorens deze wordt opgenomen in de hoofdnota.

9. Samenvatting van de trajectnota/MER

*Artikel 7. 10, lid 1, onder h van de Wet milieubeheer:
Een MER bevat ten minste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven".*

De samenvatting is het deel van de trajectnota/MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Het verdient daarom bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig betoog leesbaar zijn en een goede afspiegeling vormen van de inhoud van de trajectnota/MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de belangrijkste informatie over het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit en de varianten;
- de belangrijkste milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de varianten (zo mogelijk in tabelvorm);
- de vergelijking van de varianten;
- eventuele leemten in kennis.

Bijlage 1 Adviezen en korte reacties

Inzake de Startnotitie Rijksweg 13/16 Rotterdam is advies gevraagd aan:

Commissie voor de m.e.r.	Ontvangen
Overlegorgaan Personenvervoer	Geen reactie ontvangen
VROM-Inspectie, Regio Zuid-West	Geen reactie ontvangen
Ministerie van LNV, Directie Regionale Zaken, Vestiging West	Geen reactie ontvangen
Provincie Zuid-Holland	Ontvangen
ROM-Rijnmond	Geen reactie ontvangen
Gemeente Bergschenhoek	Ontvangen
Gemeente Berkel en Rodenrijs	Reactie via Bergschenhoek
Gemeente Bleiswijk	Reactie via Bergschenhoek
Gemeente Delft	Ontvangen
Gemeente Rotterdam	Reactie via Stadsregio Rotterdam
Gemeente Schiedam	Geen reactie ontvangen
Stadsregio Rotterdam	Ontvangen
Deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek	Ontvangen
Deelgemeente Kralingen-Crooswijk	Reactie via Stadsregio Rotterdam
Deelgemeente Noord	Reactie via Stadsregio Rotterdam
Deelgemeente Prins Alexander	Reactie via Stadsregio Rotterdam
Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard	Geen reactie ontvangen
Hoogheemraadschap van Delfland	Ontvangen

Uitgangspunt dat betrokken instantie instemt met de Startnotitie indien geen reactie ontvangen is. In deze bijlage worden de ontvangen reactie kort samengevat en wordt daarop een reactie gegeven.

Commissie voor de m.e.r.

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport:

- een onderbouwing van de mate en ernst van de leefbaarheidsproblemen en de mate waarin het voornemen hiervoor een oplossing biedt;
- beschouwing over de bijdrage die het openbaar vervoer in combinatie met verkeersmanagement kan leveren aan het reduceren van het verkeersaanbod, het verschuiven van de piek naar de daluren en een optimale verdeling van het verkeer over het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet;
- een beeld van de effecten op de verkeersafwikkeling over niet alleen de A13/A16 maar ook andere delen van het hoofdwegennet van de Zuidvleugel (netwerkanalyse van met name de

A13 t/m knooppunt Ypenburg, A4 Clausplein-Beneluxplein, A20 en A16);

- een beschouwing van de milieueffecten (geluid, lucht, natuur, etc.) rondom: de bovengenoemde tracés van het hoofdwegenet; het nieuwe tracé van de A13/A16; alle relevante tracés van het onderliggend wegennet.
- de wijze van inpassing van de nog in te richten provinciale ecologische hoofdstructuur en de A13/A16 in het gebied tussen Schiebroek en het Lage Bergse Bos.

De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn, goed kaartmateriaal bevatten en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

Reactie naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de m.e.r.:

Alle genoemde aandachtspunten komen in de trajectnota/MER aan de orde. Zoals gebruikelijk wordt een zelfstandig leesbare samenvatting opgesteld, conform de wens van de commissie.

Provincie Zuid-Holland

De Provincie Zuid-Holland benadrukt dat de aanleg van Rijksweg 13/16 Rotterdam een speerpunt is binnen hun beleid (dat steun heeft bij de partners in de Zuidvleugel). Zij dringen aan op een spoedige realisatie (zo mogelijk nog voor 2010 te starten). De tijdshorizon van 2020 moet niet te absoluut gehanteerd worden. De invloed van beprijzen moet in het onderzoek betrokken worden. Voorts maakt de provincie melding van motie van Provinciale Staten bij de herziening van het Streekplan Rijnmond (RR2020) waaraan de volgende aandachtspunten genoemd worden: de nieuwe verbinding mag geen barrière vormen tussen B-driehoek en Rotterdam, de weg gedeeltelijk in een tunnel, aandacht voor fietsverbindingen en aanvaardbare milieukwaliteit.

Reactie naar aanleiding van het advies van Provincie Zuid-Holland:

Het is belangrijk te constateren dat de nieuwe weg een duidelijke plaats heeft binnen het beleid van de partners in de Zuidvleugel. De voorstellen van de provincie worden meegenomen in de studie. Versnelling van de realisatie is een optie (die al vermeld is in de Nota Mobiliteit). De invloed van beprijzing zal aan de orde komen conform de voorstellen die in voorbereiding zijn (en waarover in 2006 afspraken gemaakt zullen worden). Of de weg gedeeltelijk in een tunnel wordt aangelegd, zal afhangen van de effecten en kosten van de verschillende varianten. Er zal tenminste een (gedeeltelijk) ondergrondse variant onderzocht worden.

Gemeenten Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk

In een gezamenlijke reactie brengen Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk het volgende onder de aandacht: het belang van duurzaamheid, hun instemming met het onderzoeken van één oplossingsrichting (namelijk de aanleg van de nieuwe rijksweg), inpassingsknelpunten bij kruising met railinfrastructuur, passage Hoge en Lage Bergse Bos en kruising van de Rotte. Tenslotte vragen zij extra aandacht voor de aansluiting van het onderliggend wegennet op de aan te leggen

rijksweg en vragen zij om maatregelen om te voorkomen dat de N470 en N209 een functie krijgen voor doorgaand verkeer. De gemeenten vragen om directe bestuurlijke betrokkenheid (omdat het nieuwe tracé voor een groot deel op hun grondgebied is gelegen).

Reactie naar aanleiding van het advies van Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk:

Alle genoemde aandachtspunten komen in de trajectnota/MER aan de orde. Over de bestuurlijke betrokkenheid worden in de eerste helft van 2006 nadere afspraken gemaakt.

Gemeente Delft

De Gemeente Delft schrijft dat de effecten van Rijksweg 13/16 Rotterdam op en langs de hele A13 merkbaar zullen zijn en verwacht dat de kwaliteit van woon- een leefmilieu bij Delft, Delfgauw en Ypenbrug zal verminderen. De gemeente Delft verwacht een toename van het verkeer op de A13 en als gevolg daarvan een verslechtering van de lucht- en geluidskwaliteit rond de A13 bij Overschie en Delft. Daarom stelt zij voor de capaciteit van de A13 bij Overschie en Delft te verminderen tot 2x2 rijstroken. Het standpunt van de Gemeente Delft is dat de besluiten over de A4 Delft-Schiedam en Rijksweg 13/16 Rotterdam, gelijktijdig genomen moeten worden.

Reactie naar aanleiding van het advies van Gemeente Delft:

De hele A13 zal in het effectenonderzoek betrokken worden. De voorgestelde capaciteitsvermindering van de A13 blijft echter buiten beschouwing. In de voorgenomen verkenning van de A13 (zoals vermeld in het MIT 2006) zal de functie van deze weg opnieuw getoetst worden. De besluitvorming van A4 Delft-Schiedam en Rijksweg 13/16 Rotterdam dient inderdaad in samenhang gezien te worden. Uitgangspunt is dat eerst een standpunt voor A4 Delft-Schiedam wordt bepaald en daarna wordt de trajectnota/MER van Rijksweg 13/16 Rotterdam op dat besluit afgestemd.

Stadsregio Rotterdam, Gemeente Rotterdam en betrokken deelgemeenten

De reactie van de Stadsregio Rotterdam wordt mede namens de Gemeente Rotterdam (inclusief de betrokken deelgemeenten) gegeven. Rijksweg 13/16 Rotterdam is een belangrijke ontbrekende schakel en is noodzakelijk voor een robuust (rijks)wegennetwerk en voor ruimtelijke en economische ontwikkeling in de regio. De Stadsregio Rotterdam ondersteunt de keuze voor één oplossingsrichting omdat op die manier alle aandacht gegeven kan worden aan een goede inpassing en aan de aansluitingen op het onderliggende wegennet. De belang van een goede inpassing wordt onderstreept, met een verwijzing naar de reactie van Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk. De Stadsregio Rotterdam benadrukt het belang van de voortzetting van de goede samenwerking met decentrale overheden.

Reactie naar aanleiding van het advies van Stadsregio Rotterdam:

Alle genoemde aandachtspunten komen in de trajectnota/MER aan de orde. De nauwe samenwerking van betrokken overheden zal worden voortgezet.

Deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek

De deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek is in beginsel begrepen in de reactie van Stadsregio Rotterdam, maar heeft bovendien een eigen reactie ingezonden. In deze reactie wordt aandacht gevraagd voor: vermindering sluisverkeer, instandhouding omgevingskwaliteit en noodzaak van ondergronds bouwen. Tevens wordt gesteld dat het effect van de nieuwe rijksweg beoordeeld moet worden in combinatie met de effecten van alle andere maatregelen.

Reactie naar aanleiding van het advies van Deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek:

Alle genoemde aandachtspunten komen in de trajectnota/MER aan de orde. Of de weg gedeeltelijk in een tunnel wordt aangelegd, zal afhangen van de effecten en kosten van de verschillende varianten. Er zal tenminste een (gedeeltelijk) ondergrondse variant onderzocht worden. De cumulatieve effecten worden onderzocht, conform de wens van de deelgemeente.

Hoogheemraadschap van Delfland:

Het Hoogheemraadschap van Delfland benadrukt de verplichting om het proces van de watertoets te volgen en biedt haar medewerking aan.

Reactie naar aanleiding van het advies van Hoogheemraadschap van Delfland

Zoals in de Startnotitie vermeld wordt, zal een watertoets worden uitgevoerd en daarbij zal van de aangeboden medewerking van Hoogheemraadschap Delfland gebruik worden gemaakt.

Bijlage 2 Antwoorden op inspraakreacties

Inspraak

Van 15 november tot en met 12 december 2005 is een ieder in de gelegenheid gesteld zijn of haar zienswijze op de inhoud van de Startnotitie Rijksweg 13/16 Rotterdam schriftelijk en/of mondeling kenbaar te maken. Er is één openbare hoorzitting gehouden op 29 november 2005 in Rotterdam. Tijdens deze hoorzitting hebben 20 mensen ingesproken. Tevens heeft 1 persoon telefonisch zijn zienswijze kenbaar gemaakt. 7 insprekers hebben zowel mondeling als schriftelijk hun zienswijze ingebracht.

In de periode dat de startnotitie Rijksweg 13/16 Rotterdam ter inzage heeft gelegen kon een ieder inspreken. Er zijn in eerste instantie twee informatiebijeenkomsten georganiseerd, één in Bergschenhoek en één in Rotterdam. Door de enorme belangstelling voor de eerste informatieavond in Rotterdam en omdat niet alle vragen konden worden beantwoord, is besloten een week later op dezelfde locatie een extra informatieavond te houden. Tijdens deze eerste avond in Rotterdam kon ook mondeling worden ingesproken.

Aard en aantal inspraakreacties

Op de startnotitie Rijksweg 13/16 Rotterdam zijn in totaal 165 verschillende schriftelijke en mondelinge inspraakreacties binnengekomen. Deze zijn ingediend door 932 personen en organisaties. Van de 165 reacties zijn twee reacties aangemerkt als gezamenlijke reactie omdat in deze gevallen respectievelijk 518 en 29 mensen geheel gelijke reacties hebben ingestuurd. Ook hebben 187 insprekers door middel van een handtekening op een handtekeningenlijst hun instemming gegeven met twee ingebrachte zienswijzen. Tenslotte zijn 26 reacties mede namens in totaal 33 insprekers ingezonden. De verschillende reacties zijn afkomstig van individuele insprekers (127), bewonersverenigingen (11), natuur- en milieuorganisaties (11), ondernemers (9), gemeenten (2), provincie (1) en overige instanties (4).

Inhoud van de reacties

Een groot deel van de insprekers is tegen aanleg van Rijksweg 13/16 Rotterdam (45% van de 165 verschillende inspraakreacties). Zij zijn van mening dat door Rijksweg 13/16 Rotterdam de problemen zullen worden verplaatst en aanleg van de weg bovendien ten koste gaat van natuur.

Veel insprekers staan min of meer neutraal ten opzichte van de plannen. Deze groep spreekt een voorkeur uit met betrekking tot de inpassing, of heeft behoefte aan verheldering, aanvulling of aanscherping van informatie in de studie.

Andere insprekers, waaronder de Provincie Zuid-Holland en de gemeente Bergschenhoek, spreken zich uit voor aanleg van Rijksweg 13/16 Rotterdam, onder bepaalde voorwaarden. Zij menen dat aanleg van Rijksweg 13/16 Rotterdam bijdraagt aan de ontlasting van de A13 en A20 en de leefbaarheid bij onder meer Overschie zal doen verbeteren. In veel gevallen wordt gepleit voor een variant in een tunnel en voor een snelle uitvoering.

Nut, noodzaak en doelstelling

Een deel van de insprekers is niet overtuigd van nut en noodzaak van de aanleg van Rijksweg 13/16 Rotterdam. Velen van hen menen dat inmiddels is bewezen dat nieuwe wegen leiden tot meer verkeer en dat op termijn ook die nieuwe wegen weer dichtslibben. Zij zijn van mening dat beter kan worden ingezet op andere oplossingen voor het mobiliteitsprobleem, zoals kilometerheffing en meer duurzame vormen van vervoer. Ook vindt een deel de noodzaak van Rijksweg 13/16 Rotterdam voorbarig omdat momenteel diverse maatregelen zijn gepland die positieve effecten zullen hebben op de verkeersdruk van de A13 en A20. In dit kader wordt het doortrekken van de A4 genoemd als ook het in gebruik nemen van Randstadrail en van de HSL. Daarnaast wijzen meerdere insprekers op het feit dat voor Rijksweg 13/16 Rotterdam wordt uitgegaan van een positief besluit over de realisatie van A4 Delft – Schiedam, maar dat dit op dit moment onzeker is.

Effecten

Woon- en leefmilieu

Bijna de helft van de insprekers gaat in op de gevolgen van Rijksweg 13/16 Rotterdam op het woon- en leefmilieu. Het overgrote deel van de insprekers uit zijn zorg over het feit dat de weg vlak langs woonwijken in Hillegersberg of Ommoord is gepland. Zij menen dat in het plangebied van Rijksweg 13/16 Rotterdam al veel overlast wordt ondervonden door (rijks)wegen, Rotterdam Airport, Randstadrail en de HSL. Rijksweg 13/16 Rotterdam zal leiden tot een verdere toename van geluidhinder, luchtvervuiling en gezondheidsrisico's. Zij vragen bij de berekeningen van luchtkwaliteit en geluid rekening te houden met de cumulatieve effecten. Ook wordt verzocht de toekomstige ontwikkelingen in het gebied mee te nemen en in algemene zin aan te geven in hoeverre het leefklimaat verbeterd kan worden.

Veel insprekers menen dat door Rijksweg 13/16 Rotterdam de leefbaarheidsproblemen bij Overschie worden verplaatst naar andere, grotere woongebieden. Een aantal insprekers vraagt hoe compensatie geregeld wordt voor waardevermindering van de woning.

Natuur en recreatie

Ruim 20% van de insprekers gaat in op de aantasting van het recreatiegebied Rottemeren en het daarvan onderdeel uitmakend Lage en Hoge Bergse Bos door aanleg van Rijksweg 13/16 Rotterdam. Zij benadrukken voor dit gebied de zeer belangrijke recreatieve functie, het intensieve gebruik en de hoge investeringskosten. Een deel van deze insprekers maakt in dat kader ernstig bezwaar tegen de 'ruime bocht' variant. Verder wordt gemeend dat de effecten van de aantasting, mede als gevolg van geluid en luchtverontreiniging, bij alle varianten in de trajectnota/MER in beeld moeten worden gebracht. Hierbij dient duidelijk gemaakt te worden hoe de ecologische en recreatieve waarden behouden of versterkt kunnen worden. Ook dienen mitigerende en compenserende maatregelen te worden opgenomen.

Alternatieven

Een groot deel van de insprekers meent dat er betere alternatieven voor Rijksweg 13/16 Rotterdam zijn. Veel van hen menen dat alleen inzetten op extra asfalt een te beperkte benadering is. Zij vragen onderzoek te doen naar maatregelen die het autogebruik terugdringen, zoals het duurder maken van autoverkeer tijdens de spits, de optimalisatie van het openbaar vervoer en het stimuleren van carpoolen en telewerken. Daarnaast zijn enkele insprekers van mening dat geen adequate onderbouwing wordt gegeven waarom de in 1999 onderzochte alternatieven niet meer worden onderzocht en Rijksweg 13/16 Rotterdam wel. Voor een goede afweging zouden deze wel onderzocht moeten worden. In veel gevallen wordt in dit kader het verbredingsalternatief A13 en A20 genoemd, waarbij men voorstelt de bebouwing bij Overschie en het Kleinpolderplein af te breken omdat dit toch geen geliefde locaties zijn. Daarnaast doet een aantal insprekers suggesties voor andere alternatieven, zoals het verbinden van de A12 met de A16 en het A14 alternatief (A14 is een nieuwe wegverbinding tussen Terbregseplein en de A12 bij Zoetermeer).

Inpassing

Veel insprekers gaan in op de manier waarop Rijksweg 13/16 Rotterdam zou moeten worden ingepast. Zij pleiten voor een - ten minste deels - ondergrondse variant: een deel pleit voor ondertunneling van het recreatiegebied, een ander deel voor ondertunneling ter hoogte van de woongebieden. Kosten en technische onmogelijkheden zouden hierbij geen rol mogen spelen. Men is van mening dat alle mogelijke tunnelvarianten onderzocht dienen te worden. Een aantal insprekers brengt het Ruimtelijke Plan Regio Rotterdam (RR2020) onder de aandacht, waarin wordt gesteld dat in de tracéstudie expliciet rekening gehouden moet worden met een goede inpassing in het stedelijke gebied en het Regiopark Rottemeren.

Een aantal insprekers stelt de kruising met de Rotte aan de orde en vinden een brug of viaduct niet acceptabel. Ook meent een aantal insprekers dat er niet op voorhand vanuit mag worden gegaan dat een ondergrondse kruising met de HSL niet mogelijk is. In de vervolgstudie dient een ondergrondse variant voor beide kruisingen onderzocht te worden.

Korte en ruime bocht

Een aanzienlijk aantal insprekers, waaronder eenzelfde reactie die door 518 personen is ingediend, meent dat in de vervolgstudie uitsluitend de korte bocht variant onderzocht dient te worden omdat bij die variant het recreatiegebied Lage en Hoge Bergse Bos zo min mogelijk wordt aangetast.

Een ander deel van de insprekers spreekt zich juist uit voor de ruime bocht. Zij stellen de leefbaarheid van de bewoners aan de rand van het Bergse Bos boven het natuur- en recreatiebelang.

Overige opmerkingen

Er wordt gewezen op het ontbreken van het Hoekse park op de kaart 'Ontwikkelingen ruimtelijke ordening tot 2020', een groenontwikke-

ling, die is vastgelegd in het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam (RR2020) en het Regionaal Groenblauw Plan 2 (RGSP2). Ook wordt aangegeven dat de woonwijk 'de Lage Limiet' al deels bewoond wordt.

Verantwoording Nota van Antwoord

De inspraakreacties zijn integraal aangeboden aan de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), de Commissie voor de m.e.r. en de betrokken beleidsmedewerkers. Vanwege de hoeveelheid reacties en omdat de inhoud deels overeenkomt, is voor de beantwoording gekozen voor een thematische weergave. Deze *Nota van Antwoord* dient om de insprekers te informeren over hun bijdrage aan de Richtlijnen voor het MER Rijksweg 13/16 Rotterdam.

Allereerst wordt een alfabetische lijst gepresenteerd van alle mondelinge en schriftelijke insprekers (conform de bundel 'Inspraakreacties op de Startnotitie Rijksweg 13/16 Rotterdam', referentienummer 275 van het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat) en daarna wordt per reactienummer aangegeven bij welk(e) thema('s) de deelreacties zijn ondergebracht. Vervolgens wordt per thema aangegeven wat de punten zijn die over dat bepaalde thema zijn ingebracht en door welke insprekers – inspraakreactie-nummers - deze zijn ingediend. Per thema wordt over het algemeen begonnen met de punten die zijn ingebracht door de meeste insprekers op dat thema. De thema's worden afgesloten met opmerkingen die door één individuele inspreker zijn ingebracht. Overigens kunnen insprekers op meerdere punten van hetzelfde thema zijn ingegaan.

In de Nota van Antwoord is gestreefd naar volledigheid. Desondanks komen sommige details van de individuele punten niet terug in de Nota van Antwoord.

Thema indeling

- Nut, noodzaak en doelstelling
- Procedure
- Alternatieven algemeen
 - Niet te onderzoeken alternatieven
- Inpassing algemeen
 - Inpassing korte bocht
 - Inpassing ruime bocht
 - Inpassing aansluitingen
- Effecten algemeen
 - Effecten woon- en leefmilieu
 - Effecten natuur en recreatie
 - Effecten milieu
 - Effecten verkeer
- relatie andere projecten
- huidige situatie

Alfabetisch overzicht insprekers

160	Alers, G.A., BERGSCHENHOEK
68	Amesz, N.A. BLEISWIJK
116	Baars, A. ROTTERDAM
10	Baijens, H. DELFT
83	Beermann, M. ROTTERDAM
136	Belangenvereniging Duyvestein, ROTTERDAM (namens: Vereniging van Eigenaren, io Duyvestein, I, II en III)
137	Belangenvereniging Hillegersberg-Bergse Bos, ROTTERDAM
143	Berg, W.J. v.d. ROTTERDAM
55	Bewoners Organisatie Hoeksekade, BERGSCHENHOEK
63	Bewonersorganisatie Molenlaankwartier Hilligersberg, ROTTERDAM
101	Bewonersorganisatie Rotte, BERGSCHENHOEK
50	Boer, T.E. den, 's-GRAVELAND
70	Bogers, A.J.J.C. ROTTERDAM
62	Bogtstra, M.S. ROTTERDAM
65	Bon Labee, A.A. BERGSCHENHOEK
47	Boo, M. de BLEISWIJK
14	Broer, P. BERGSCHENHOEK
52	Buren, G.C. BLEISWIJK
122	Chijs, ir. B.K. van der DELFT
51	Cohen Stuart en M.E.J. Cohen-Jumelet, dr. G.H. RHOON
128	DCMR Milieudienst Rijnmond, SCHIEDAM
113	Deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek, ROTTERDAM
79	Dekking, M.A. ROTTERDAM
90	Dickhoff, D.S. ROTTERDAM
164	Dorsman, J., ROTTERDAM
49	Drooge, H. van 'S-GRAVENHAGE
125	29 eensluitende reacties ontvangen
24	518 eensluitende reacties ontvangen
5	Eikelenboom, DE LIER
32	Ende, D.A.J. van der BERGSCHENHOEK
88	EVO, ZOETERMEER (mede namens: drs. L.J. Maas, Transport & Logistiek Nederland)
157	Eijnsman, P. ROTTERDAM
94	Flach, drs. G.A. ROTTERDAM
131	Galje, M.J. ROTTERDAM
91	Gelder, C. van ROTTERDAM
141	Gelens, A.C.J. BERGSCHENHOEK
42	Gemeenteraad Bergschenhoek, BERGSCHENHOEK
163	Gerretsen, R.B., ROTTERDAM
73	Groenendijk, E. ROTTERDAM
117	Hackeng, dr. W.H.L. ROTTERDAM
124	Handtekeningenactie, met 44 handtekeningen
134	Handtekeningenactie met 143 handtekeningen
75	Heald, J.P. ROTTERDAM
22	Hijgemann, J.B.M. ROTTERDAM
56	Hofman-Hogerdijk, R. BERGSCHENHOEK
84	Honk, L. ROTTERDAM
37	Jong, mr. R. de ROTTERDAM

123	Klankbordgroep IODS, 'S-GRAVENHAGE
16	Kleef, L. van ROTTERDAM
92	Kleij, N.A. BERGSCHENHOEK
8	Kloe, R.H. de ROTTERDAM
159	Knieriem, J., ROTTERDAM
36	Kolff, H.C. BERKEL EN RODENRIJS
114	Kooiman, BERGSCHENHOEK
142	Koot, G. ROTTERDAM
158	Kraan, A.S. van der, ROTTERDAM
74	Krieken, E. van ROTTERDAM
127	Kroon, P. ROTTERDAM
144	Lam en M. Zuiderwijk, S. ROTTERDAM
41	Leegsma, I.P. ROTTERDAM
45	Leeuwenburg, J. ROTTERDAM
148	Lim, C.M.F. ROTTERDAM
81	Lim, H.I. ROTTERDAM
100	Lim, X.N. ROTTERDAM
162	Linden, D.J., ROTTERDAM
27	Linden, J.M. van der RIJSWIJK ZH
103	Linge, prof. dr. B. van ROTTERDAM
161	Linge, H.M.A. van, ROTTERDAM,
130	Linge, S. van ROTTERDAM
78	Lonnee, E.R. ROTTERDAM
165	Loo, H. van der, BERGSCHENHOEK
119	LSP Logistics Strategy & Performance, ROTTERDAM
153	Lubberhuizen, W.A., ROTTERDAM
59	Luger, Ir. H.J. BERKEL EN RODENRIJS (mede namens E.Th. Luger-van Es)
67	Management Adviesburo Lex Gerretsen, ROTTERDAM
95	Marinussen, J.M. ROTTERDAM
80	Meer, A.P. van der ROTTERDAM
30	Meijer, H.L. ROTTERDAM
46	Meijers, D.A. ROTTERDAM
150	Mentzel, J.E.K. ROTTERDAM
21	Meshof- van de Meulen, H.T. ROTTERDAM (mede namens: man + 3 kinderen)\
26	Meulen, J.H.B. BERGSCHENHOEK (mede namens I. van der Meulen-Hamer)
133	Milieudefensie Schiedam, SCHIEDAM
53	Milieudefensie, AMSTERDAM
11	Moolhuijzen, R.J. CAPELLE AAN DEN IJSSEL
35	N.A. Kuypers Tennishallen B.V., BERGSCHENHOEK
138	N.V. Nederlandse Gasunie, WADDINXVEEN
12	Narold, E.G. ROTTERDAM
115	Natuur- en Vogelwacht ROTTA, BLEISWIJK
139	Nederlandse Aardolie Maatschappij B.V., SCHIEDAM
112	Nederveen, P.J. ROTTERDAM
28	Nieuwenhuijze, J.C.O. van ZOETERMEER
96	Noordzij, drs. M. ROTTERDAM (mede namens: E. Koot, mr. A.J. de Heer, mr. L.J. Vonhoff)
118	Ontheeningsadviesbureau De Boer B.V., BAARN (namens: besloten vennootschap A. Visser & Zn. B.V., A. Visser, ROTTERDAM)
149	Oosterlaan, A.W. en R. ROTTERDAM
20	Os, W. van ZOETERMEER (mede namens: J.M. van Rijn)
29	Otte, N. ROTTERDAM
15	Pander, K.G. ROTTERDAM

72	Pavordt, J.A.D. van de ROTTERDAM
17	Peltzer, D.A. ROTTERDAM
108	Pessers, R. Rotterdam
25	Peters, P. ROTTERDAM
18	Profit Keukendesign BV, CAPELLE A/D IJSSEL
121	Provincie Zuid Holland Directie Ruimte en Mobiliteit, afdeling Verkeer en Vervoer, 'S- GRAVENHAGE
111	Recreatieschap Rottemeren, SCHIEDAM
71	Reichardt, drs. C.C. ROTTERDAM (mede namens: mw. drs. A. Reichardt-Van der Hoek dhr. R. Reichardt/mw. E. Reichardt-Visser)
4	Rijs, P.W. van MAASLAND
109	Rook, A. ROTTERDAM (mede namens: mevrouw I. van Rijn)
93	Roos, J.H.J. DELFGAUW
99	Rossaert, R. BERGSCHENHOEK
87	Rossen, N.G. van ROTTERDAM
147	Rotterdam Airport BV, ROTTERDAM
135	Rotterdams Milieucentrum, ROTTERDAM
140	Scheublin, P.C. ROTTERDAM
33	Sierag, J. RIDDERKERK
64	Sillem, ing. P. ROTTERDAM
102	Smeets, drs. H.G.W. ROTTERDAM
154	Smit, A.J. Rotterdam
151	Stadsgewest Haaglanden, 'S-GRAVENHAGE
145	Stichting Gezond Overschie, ROTTERDAM
152	Stichting Manege Hillegersberg, BERGSCHENHOEK
57	Stichting Natuur- en Milieuwacht, BERKEL EN RODENRIJS
120	Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik, ROTTERDAM
129	Stichting Vereniging Zuid-Hollandse Milieufederatie (ZHM), ROTTERDAM
19	Suttorp, J.H. ROTTERDAM
13	Suyker, W.A.C. ROTTERDAM
155	Tangerman, K.F.M., ROTTERDAM
54	Teeuwen, ir. J. ROTTERDAM
76	Tetteroo, ing. A.J.M. ROTTERDAM
31	Toernier, J. ROTTERDAM
38	Torbijn, drs. J. ROTTERDAM
69	Troost, D. Rotterdam
7	Tuk, J. RHOON
156	Ultee, C.A.W., ROTTERDAM
132	Veldhuisen, J.M. ROTTERDAM (mede namens: P.A. Stolk)
105	Vereniging bedrijven Schiebroek en Aannemingsbedrijf N. van der Graaf B.V., ROTTERDAM
146	Vereniging Natuur- en Milieubescherming Noordrand, ROTTERDAM
104	Vereniging Stedebouwkundig Wijkbehoud Hillegersberg-Schiebroek-Terbregge, ROTTERDAM
1	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
2	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
3	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
6	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
34	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
39	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
40	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
43	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
60	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
61	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt

66	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
77	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
82	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
85	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
89	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
106	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
126	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
97	Verwaaijen, D.I. ROTTERDAM
44	Vlist, M.K. van der ROTTERDAM
107	VNO NCW West, 'S-GRAVENHAGE
110	Vogel-Vleermuis- en Vlinderwerkgroep Noordrand, ROTTERDAM
9	Voort, J.H.S. van der BLEISWIJK
86	Waaijer, R.J.M. ROTTERDAM (mede namens: mw. G. Waaijer-Rondel)
98	Werf, B.J. van der ROTTERDAM
58	Werff, drs. J.M.A. van der ROTTERDAM
48	Wijknatuurteam Prins Alexander, ROTTERDAM

Thema indeling per inspraakreactie

Registratie- Nummer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Nut, noodzaak en doelstelling			X			X	X				X				X	X	X	X		X
Procedure												X	X							
Alternatieven algemeen					X					X		X				X				X
Alt niet te onderzoeken																				
Inpassing algemeen						X													X	
Inpassing korte bocht																				
Inpassing ruime bocht														X						
Inpassing aansluitingen	X									X										
Effecten algemeen																				
Effecten woon en leefmilieu													X			X				X
Effecten natuur en recreatie																				
Effecten milieu								X								X				
Effecten verkeer																X				
Relatie andere projecten				X		X			X	X						X				
Huidige situatie		X						X				X								X

Registratie- nummer	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
Nut, noodzaak en doelstelling		X	X		X				X				X				X			
Procedure														X						
Alternatieven algemeen							X		X			X	X				X	X		
Alt niet te onderzoeken																	X			
Inpassing algemeen					X							X				X	X			
Inpassing korte bocht				X		X									X					
Inpassing ruime bocht																	X			
Inpassing aansluitingen															X					
Effecten algemeen																	X			
Effecten woon en leefmilieu	X							X			X						X		X	X
Effecten natuur en recreatie				X		X		X		X							X			
Effecten milieu																				
Effecten verkeer																				
Relatie andere projecten								X												X
Huidige situatie	X																			

Registratie-nummer	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
Nut, noodzaak en doelstelling		X							X				X				X			
Procedure			X					X			X					X				
Alternatieven algemeen			X						X	X		X	X			X	X		X	
Alt niet te onderzoeken								X												
Inpassing algemeen		X		X	X								X	X	X					
Inpassing korte bocht						X	X							X						
Inpassing ruime bocht				X	X	X								X				X		
Inpassing aansluitingen													X							
Effecten algemeen													X							
Effecten woon en leefmilieu	X	X	X										X	X	X	X	X	X		X
Effecten natuur en recreatie							X						X						X	
Effecten milieu										X			X							
Effecten verkeer													X				X			
Relatie andere projecten																				
Huidige situatie																				

Registratie-nummer	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80
Nut, noodzaak en doelstelling	X		X	X									X					X	X	
Procedure			X																	
Alternatieven algemeen	X						X				X	X			X			X		
Alt niet te onderzoeken												X								
Inpassing algemeen			X												X			X		
Inpassing korte bocht																				
Inpassing ruime bocht					X					X										
Inpassing aansluitingen																				
Effecten algemeen																				
Effecten woon en leefmilieu		X	X			X			X		X	X		X		X	X		X	X
Effecten natuur en recreatie			X		X	X					X									
Effecten milieu									X		X									X
Effecten verkeer	X							X				X								
Relatie andere projecten	X																			
Huidige situatie																				

Registratie-nummer	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
Nut, noodzaak en doelstelling	X							X	X			X	X	X		X			X	X
Procedure		X		X			X	X	X			X	X							X
Alternatieven algemeen		X	X							X	X		X	X		X		X		X
Alt niet te onderzoeken		X							X		X	X								
Inpassing algemeen					X	X	X			X			X	X						
Inpassing korte bocht																				
Inpassing ruime bocht																				
Inpassing aansluitingen						X														
Effecten algemeen					X								X							
Effecten woon en leefmilieu		X	X	X	X	X	X		X		X		X	X	X		X		X	
Effecten natuur en recreatie					X						X		X						X	X
Effecten milieu		X			X							X	X	X						
Effecten verkeer											X		X	X						
Relatie andere projecten							X						X							
Huidige situatie																				

Registratie-nummer	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120
Nut, noodzaak en doelstelling						X		X		X		X			X		X		X	X
Procedure							X	X	X				X					X		
Alternatieven algemeen		X	X			X	X	X	X	X		X			X				X	X
Alt niet te onderzoeken			X					X												
Inpassing algemeen				X		X				X		X	X	X	X	X				X
Inpassing korte bocht																				
Inpassing ruime bocht											X					X				
Inpassing aansluitingen					X															
Effecten algemeen							X													
Effecten woon en leefmilieu				X				X		X		X	X		X	X		X		X
Effecten natuur en recreatie	X									X	X		X	X	X		X			
Effecten milieu				X																
Effecten verkeer																				
Relatie andere projecten																				
Huidige situatie				X																

Registratie-nummer	121	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140
Nut, noodzaak en doelstelling	X	X			X		X		X	X		X	X	X		X	X			
Procedure	X	X	X				X		X	X			X	X						
Alternatieven algemeen		X	X		X		X		X	X		X	X	X	X	X	X			
Alt niet te onderzoeken	X									X				X				X		
Inpassing algemeen	X		X	X		X		X								X	X			X
Inpassing korte bocht																	X			
Inpassing ruime bocht																				
Inpassing aansluitingen						X	X													
Effecten algemeen			X						X				X	X						
Effecten woon en leefmilieu			X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X		X			
Effecten natuur en recreatie							X				X		X	X	X					X
Effecten milieu					X		X	X					X	X						
Effecten verkeer	X				X		X	X	X				X	X	X					
Relatie andere projecten								X	X				X							
Huidige situatie							X							X				X	X	

Registratie-nummer	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160
Nut, noodzaak en doelstelling				X		X	X	X	X	X	X			X						
Procedure						X						X				X		X		
Alternatieven algemeen				X	X	X		X	X	X										
Alt niet te onderzoeken																			X	
Inpassing algemeen				X		X							X		X	X		X	X	X
Inpassing korte bocht																				
Inpassing ruime bocht																				
Inpassing aansluitingen																				
Effecten algemeen							X													
Effecten woon en leefmilieu			X	X	X	X		X	X	X		X				X	X		X	
Effecten natuur en recreatie				X		X				X		X								X
Effecten milieu	X				X			X	X		X									
Effecten verkeer				X			X	X	X		X			X						
Relatie andere projecten																				
Huidige situatie		X			X						X									

Registratie-nummer	161	162	163	164	165
Nut, noodzaak en doelstelling					X
Procedure		X			
Alternatieven algemeen	X			X	X
Alt niet te onderzoeken					
Inpassing algemeen			X		
Inpassing korte bocht					
Inpassing ruime bocht					
Inpassing aansluitingen					
Effecten algemeen					
Effecten woon en leefmilieu			X		
Effecten natuur en recreatie					
Effecten milieu				X	
Effecten verkeer					
Relatie andere projecten					
Huidige situatie					

Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema

Thema: Nut, noodzaak en doelstelling	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Registratienummer: 16, 20, 29, 33, 49, 53, 57, 61, 73, 78, 79, 81, 89, 91, 93, 94, 96, 99, 108, 110, 112, 115, 117, 119, 120, 122, 125, 130, 132, 133, 134, 136, 137, 144, 148, 149, 150, 154</p> <p>Rijksweg 13/16 moet niet worden aangelegd. De fileproblematiek zal zich na aanleg verplaatsen. Ook is inmiddels bewezen dat nieuwe wegen alleen maar leiden tot meer verkeer en op termijn ook die nieuwe wegen weer dichtslibben.</p> <p>Het is beter te gaan studeren op andere oplossingen van het mobiliteitsprobleem, zoals kilometerheffing en meer duurzame vormen van vervoer.</p> <p>Registratienummer: 3, 6, 7, 11, 15, 17, 18, 22, 23, 25, 42, 64, 88, 106, 121, 147, 151</p> <p>Rijksweg 13/16 moet worden aangelegd. Het is de makkelijkste manier om het verkeer zo snel mogelijk langs Rotterdam te leiden. Voordelen van de aanleg zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De ring blijft bereikbaar voor mensen die aan de ring wonen. • De ring is nu vanuit alle richtingen een fuik geworden en gezien de nog te bouwen nieuwe wijken zal dit alleen maar toenemen. • Er komt een alternatief om vanuit Capelle of Krimpenerwaard richting Delft of Den Haag te reizen. • De A13, de A20 en het Kleinpolderplein worden ontlast. • De leefbaarheid rond de A13 en de A20 verbetert. • De groei van het goederenvervoer kan worden opgevangen. • De bereikbaarheid van Rotterdam Airport verbetert. • Het sluipverkeer door Rotterdam-Noord zal afnemen. • Mogelijk kunnen de 80 km/u-zones bij Overschie en het Terbregseplein worden opgeheven. <p>Registratienummer: 37, 63, 93, 99, 127, 129, 130, 132, 134, 146</p> <p>De afweging van de noodzaak voor de aanleg van Rijksweg 13/16 moet zorgvuldig plaatsvinden. De problemen moeten niet alleen verplaatst worden en de regio moet er als geheel beter van worden.</p>	<p>Het probleemoplossend vermogen van Rijksweg 13/16 Rotterdam zal in de studie nader worden onderbouwd. Elke wijziging in een netwerk kan aanleiding zijn voor nieuwe knelpunten. Ook dit zal onderzocht worden.</p> <p>Dit betreft maatregelen die het projectniveau overstijgen. Studies op het gebied van prijsbeleid en duurzaam vervoer vallen buiten het kader van dit project. De resultaten hiervan worden wel in de studie meegenomen. De probleemstelling van Rijksweg 13/16 kan naar verwachting niet opgelost worden met generieke maatregelen. De effecten van generieke maatregelen worden wel meegenomen in de studie.</p> <p>Deze deelreacties stemmen overeen met hetgeen in de Startnotitie wordt gesteld.</p> <p>Het probleemoplossend vermogen van Rijksweg 13/16 Rotterdam zal in de studie nader worden onderbouwd. Elke wijziging in een netwerk kan aanleiding zijn voor nieuwe knelpunten, maar een maatregel moet wel positief bijdragen.</p>

<p>Voor een zorgvuldige afweging van de alternatieven kan gebruik worden gemaakt van een OEI-waardige, Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse.</p> <p>Ook moet rekening worden gehouden met maatregelen die nu worden uitgevoerd, welke een positief effect op de verkeersdruk kunnen hebben.</p> <p>De noodzaak van de Rijksweg 13/16 moet worden aangetoond door geactualiseerde prognoses van mobiliteitscijfers, waarin ook de herkomst en bestemming van het verkeer is meegenomen.</p> <p>Registratienummer: 93, 120, 122, 133, 146</p> <p>De aanname dat de A4 Delft - Schiedam leidt tot een afname van het verkeer over de A13 is onjuist. Het tegendeel blijkt uit de verkeersberekeningen in de TN/MER A4 Midden-Delfland. Misschien is er een afname van de groei, maar er is geen afname in absolute zin.</p> <p>Nergens in de startnotitie wordt genoemd dat in de TN/MER-studie voor de A4 Delft - Schiedam de A13/A16 als onderdeel van het alternatief "verbrede A13 + A16/A13" wordt onderzocht.</p> <p>Er wordt te makkelijk gesproken over PPS en betaald rijden. Uit andere studies blijkt dat PPS in de markt erg moeilijk ligt en dat in rekenmodellen betaald rijden niet of nauwelijks is gemodelleerd.</p>	<p>Er zal een maatschappelijke kosten-batenanalyse worden opgesteld (naast de Trajectnota/MER).</p> <p>Alle maatregelen die in uitvoering zijn, of waarover al een positief besluit is genomen, zullen meegenomen worden in de referentiesituatie. Alle varianten worden daarmee vergeleken.</p> <p>In de studie worden prognoses van verkeerscijfers opgesteld op basis van herkomst en bestemming.</p> <p>Het totale effect van alle maatregelen (incl A4 Delft-Schiedam) in het gehele verkeersnetwerk in het onderzoeksgebied (de referentiesituatie), zullen meegenomen worden in het verkeersmodel. Berekeningen in project A4 Delft-Schiedam laten zien dat de combinatie van beide projecten leiden tot een afname van de intensiteit op de A13 ten opzichte van de referentiesituatie.</p> <p>De twee projecten hebben een verschillende doelstelling. Het project A4 Delft-Schiedam is onder meer bedoeld om bereikbaarheid te verbeteren tussen de regio's Den Haag en Rotterdam. Het alternatief 'verbrede A13 + A16/A13' omvat naast de aanleg van de A16/A13 ook de verbreding van de A13 tussen Ypenburg en Rotterdam.</p> <p>Het project Rijksweg 13/16 Rotterdam heeft onder meer als doelstelling het verbeteren van de bereikbaarheid en de leefomgevingkwaliteit tussen A13 (aansluiting Berkel en Rodenrijs) en het Terbregseplein. Daarom is de verbreding van de A13 geen deel van de genoemde oplossingsrichtingen.</p> <p>Als gevolg van dit belangrijke verschil zijn de effecten van 'verbrede A13 + A16/A13' anders dan de effecten van Rijksweg 13/16 Rotterdam. Daarom is er geen aanleiding om in de Startnotitie in te gaan op de berekeningen in de studie A4 Delft-Schiedam. Wel wordt de relatie met deze studie gelegd (in par. 2.2).</p> <p>Rijksweg 13/16 Rotterdam is door de Taskforce PPS/Infrastructuur niet aangemerkt als een voorgenomen PPS-project (brief van de Minister aan de Tweede kamer d.d. 25 februari 2005). In de Startnotitie wordt aangegeven dat PPS voor dit project in een later stadium wel aan de orde kan komen. Vormen van beprijzing zijn volop in ontwikkeling en hebben een extra accent gekregen in de Nota Mobiliteit. Afhankelijk van de beleidsontwikkeling kan beprijzing aan de orde komen in het project Rijksweg 13/16 Rotterdam. In dat geval zal beprijzing ook meegenomen in de rekenmodellen.</p>
--	--

<p>In de startnotitie staat dat voor Rijksweg 13/16 vooralsnog wordt uitgegaan van een positieve beslissing over de A4 Delft - Schiedam. De effecten van de A4 zijn echter nog niet duidelijk, zo blijkt uit het tussentijdse toetsingsadvies van de commissie m.e.r. Nu is gebleken dat een positieve beslissing over de realisatie van de A4 op dit moment onzeker is, is het wenselijk dat alle (neven)effecten worden onderzocht van de verkeersstromen op de gehele A13 en van een eventuele verbreding van deze weg tussen de Doenkade en knooppunt Ypenburg, tot 2 x 5 rijbanen.</p> <p>Na besluitvorming over de aanleg van de A4 Delft - Schiedam, dient een bijstelling van gegevens en overwegingen ingebed te worden in de besluitvormingsprocedure. Dit geldt ook voor de aanleg van de A4 Zuid en het bijbehorend tunneltracé.</p> <p>Rijksweg 13/16 in combinatie met de A4 Delft - Schiedam valt bij voorbaat als alternatief af door de problemen op de A13 Ypenburg - Delft. Twee rapporten van Rijkswaterstaat en adviesbureau DHV (van 24 januari en 26 januari 2005) laten het volgende zien:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De verkeerstoename in 2020 op de A13 zal respectievelijk circa 15% en circa 22% ten opzichte van 2002 zijn. Daarbij is de toename van de omvang van file en luchtverontreiniging nog onevenredig veel groter. Dit betekent dat de A4 Delft - Schiedam met of zonder Rijksweg 13/16 niet voldoet aan de eis die gesteld is om de files op de A13 te verminderen. • De aanleg van de twee projecten betekent slechts een verlaging van 2% van het verkeer ten opzichte van de referentiesituatie. • Bij aanleg van alleen de A4 Delft - Schiedam is de berekende te verwachten intensiteit op (een deel van) de A13 gelijk aan de beschikbare capaciteit, hetgeen ernstige verkeersproblemen betekent, waarbij een structurele congestie optreedt en de weggebruiker alternatieve routes neemt <p>Registratienummer: 133, 146</p> <p>De noodzaak voor nieuwe bedrijfsterreinen en kantoorlocaties (700.000 m²) dient onderzocht en zo nodig bijgesteld te worden.</p>	<p>Rijksweg 13/16 Rotterdam heeft als doelstelling de reistijden tussen A13 (aansluiting Berkel en Rodenrijs) en het Terbregseplein te verbeteren. Verkeersknelpunten elders zullen wel in kaart gebracht worden, maar de varianten die onderzocht worden, beperken zich tot de genoemde probleemstelling. Als er knelpunten elders op de A13 of bij Ypenburg blijken te zijn, zal in de nieuwe (voorgenomen) verkenning A13 Den Haag - Rotterdam (zie MIT projectenboek 2006) gezocht worden naar een oplossingsrichting daarvoor.</p> <p>De Trajectnota/MER van Rijksweg 13/16 Rotterdam zal worden afgestemd op het standpunt dat de Minister inneemt na de inspraak- en adviesronde van de Trajectnota/MER van A4 Delft-Schiedam. Over de A4 Zuid (en het bijbehorende tunneltracé) is nog geen besluitvorming te verwachten en om die reden wordt daar geen rekening mee gehouden. Het is gebruikelijk alleen rekening te houden met maatregelen (aanlegprojecten) waarover een besluit genomen is.</p> <p>Als in een netwerk een knelpunt wordt opgelost, kunnen er elders weer nieuwe knelpunten ontstaan. Doelstelling van het verkeer- en vervoerbeleid is het aanbieden van een netwerk met betrouwbare en acceptabele reistijden, nu en de toekomst, rekening houdend met verkeerstoename. Er zal nader onderbouwd worden dat Rijksweg 13/16 Rotterdam daaraan een bijdrage levert. Vermindering van de luchtkwaliteitsknelpunten rond de A13 bij Overschie en rond de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein behoort tot de doelen van het project. Als de luchtkwaliteit elders verandert, zal ook dit onderzocht worden en getoetst worden aan de geldende regelgeving.</p> <p>In het kader van het project Rijksweg 13/16 Rotterdam zijn de genomen besluiten over bedrijfsterreinen en kantoorlocaties een uitgangspunt. Deze projecten hebben hun eigen procedures (gehad).</p>
---	---

<p>Registratienummer: 49</p> <p>Er is meer onderzoek nodig naar de onderliggende behoefte aan mobiliteit en een verantwoorde invulling daarvan. De overheid heeft hierin een initiërende rol en voorbeeldfunctie</p> <p>Registratienummer: 53</p> <p>In de startnotitie worden de filedoelstellingen in de nog niet aangenomen Nota Mobiliteit gehanteerd. Deze vormen de hoofdreden voor de uitbreidingsplannen. De berekeningen voor de verwachte verkeersgroei worden gemaakt aan de hand van het EC van het Centraal Planbureau uit 1996. Het onderzoek naar de verwachten verkeersgroei dient gebaseerd te worden op realistischer scenario's.</p> <p>De probleem- en doelstelling dient verhelderd te worden. In de startnotitie is overdreven veel aandacht voor de verkeersveiligheid op de A20 tussen het Kleinpolderplein en het Terbregseplein. De A20 schijnt niet te voldoen aan de streefwaarden en daarvoor zou Rijksweg 13/16 uitkomst bieden. Vele essentiële zaken missen bovendien in de probleem - en doelstelling, zoals aandacht voor behoud en versterkingen van natuur, landschap en recreatie, leefklimaat van mensen en duurzame ontwikkeling.</p>	<p>Het verkeer- en vervoerbeleid is gericht op het zo goed mogelijk faciliteren van de mobiliteitsbehoefte binnen de afgesproken kaders. Het onderzoek dat in deze deelreactie gevraagd wordt, overstijgt het projectniveau en krijgt in andere kaders aandacht.</p> <p>De Nota Mobiliteit is in december 2005 door de Tweede Kamer aangenomen en in februari 2006 heeft ook de Eerste Kamer ingestemd. Berekeningen worden gebaseerd op dit beleid en op scenario's van het Centraal planbureau.</p> <p>De probleemstelling voor het project Rijksweg 13/16 Rotterdam is: tussen A13 (aansluiting Berkel en Rodenrijs) en het Terbregseplein (knooppunt A20 en A16) voldoen de reistijden niet aan de streefwaarden voor acceptabele en betrouwbare reistijden en de kwaliteit van de leefomgeving rond deze wegvakken is ook onvoldoende. Bovendien leiden deze problemen tot een overbelasting van (delen van) het onderliggend wegennet. Het doel van het project is deze knelpunten te verbeteren of op te lossen. In de studie zullen deze knelpunten nader onderzocht en gekwantificeerd worden. Verkeersveiligheid op de A20 is geen groot knelpunt. Als Rijksweg 13/16 Rotterdam wordt aangelegd, zal de verkeersdruk op de A20 verminderen en als gevolg daarvan is verbetering te verwachten. Andere aspecten zoals natuur, landschap, recreatie en duurzame ontwikkeling zullen in de studie aandacht krijgen. Dit zijn weliswaar geen doelstellingen maar onder aandachtspunten is aangegeven dat ecologische en recreatieve waarden tenminste op een vergelijkbaar niveau moeten blijven en zo mogelijk versterkt worden.</p>
<p>Registratienummer: 100</p> <p>Het valt de bezien of aanleg van de A13/A16 een oplossing biedt. Over het algemeen is er geen file, file ontstaat over het algemeen door ongelukken. Ook is de Doenkade matig druk, maar niet overvol. Dit moet zo blijven, uitbreiding is niet nodig.</p>	<p>Het probleemoplossend vermogen van Rijksweg 13/16 Rotterdam zal in de studie nader onderbouwd worden. De effecten van de rijksweg op de Doenkade zullen ook worden onderzocht.</p>
<p>Registratienummer: 165</p> <p>Inspreker heeft begrepen dat toekomstige Vinexuitbreidingen Rijksweg 13/16 noodzakelijk maken. Waarom worden die Vinexlocaties dan niet elders worden aangelegd?</p>	<p>In het kader van het project Rijksweg 13/16 Rotterdam zijn de genomen besluiten over Vinexlocaties een uitgangspunt. Deze projecten hebben hun eigen procedures (gehad).</p>

Registratienummer: 154

De startnotitie vermeldt dat de Molenlaan wordt gebruikt als een sluiproute voor het verkeer op de A20. Dit is een belangrijke onderbouwing van de noodzaak voor Rijksweg 13/16, maar is een onhoudbare stelling: men moet vanaf de A20 de afslag Alexanderpolder nemen om na enkele kilometers op de Molenlaan terecht te komen. Komende van de A13 Delft moet de afslag ter hoogte van Rotterdam Airport genomen worden om na enige kilometers op de Molenlaan te komen.

De Molenlaan is een weg door een woonwijk. In het algemeen heeft een groot percentage van het verkeer op zo'n type weg herkomst of bestemming in de wijk. Op de Molenlaan is dit percentage kleiner dan gemiddeld en is de hoeveelheid doorgaand verkeer vanaf en naar de rijksweg relatief groot. Door velen wordt dit als een probleem ervaren.

Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema

Thema: procedure	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Registratienummer: 12, 107, 121</p> <p>De aanleg van Rijksweg 13/16 is een goed plan. Het besluit dient zo snel mogelijk genomen te worden. Zelfs na realisatie van de A4 Delft - Schiedam zullen de verkeersproblemen op de Ring Rotterdam blijven en dus blijft een Rijksweg 13/16 noodzakelijk.</p> <p>Registratienummer: 43, 63, 82, 84, 109, 113, 127, 130, 134, 146, 152, 156, 158</p> <p>In het kader van de inspraak op rijksweg 13/16 is een ieder gevraagd aan te geven waar naar gekeken zou moeten worden. Uiteindelijk wordt pas in de Richtlijnen beslist waarnaar men verder gaat kijken. Hoe kunnen bewoners er dan achter komen waarnaar precies gekeken wordt? Burgers moeten van de voortgang en de tussenresultaten op de hoogte zijn, anders zijn de mogelijkheden tot inspraak gebrekkig.</p> <p>In het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 is vastgesteld dat aanleg van Rijksweg 13/16 pas in 2010, na aanleg van de A4 Delft - Schiedam, wordt verwacht. In de startnotitie is niet duidelijk op te maken wat de strategische redenen zijn om nu al, 10 jaar voor de geplande aanleg, een inspraakprocedure te doorlopen.</p> <p>De huidige startnotitie is meer een plan van aanpak voor een planstudie dan een start van een open planproces. Er wordt slechts één alternatief beschouwd, de echte alternatieven worden weggeschreven. Als er slechts één alternatief wordt uitgewerkt is een procedure voor een trajectnota/MER dan nog wel zinvol? Het lijkt erop dat inspraak niet op prijs wordt gesteld. Ook worden sommige stukken gebracht alsof het feiten zijn, terwijl het stellingen zijn.</p> <p>Inspraak is een zoethoudertje, de plannen voor Rijksweg 13/16 gaan gewoon door.</p>	<p>Deze deelreactie stemt overeen met het gestelde in de Startnotitie Rijksweg 13/16 Rotterdam.</p> <p>Op de plaatsen waar de Startnotitie Rijksweg 13/16 Rotterdam ter inzage heeft gelegen, worden ook de richtlijnen ter inzage gelegd. Er zal tijdens de studie veel aandacht geschonken worden aan het informeren van betrokkenen. Pas als de Trajectnota/MER gereed is, volgt er weer een formele inspraakronde.</p> <p>De planning is om in 2009 het Tracébesluit te nemen voor Rijksweg 13/16 Rotterdam. Daarna moeten nog voorbereidende werkzaamheden worden gedaan en kan de realisatie op z'n vroegst starten in 2011/2012. In de Nota Mobiliteit is aangegeven dat die project in periode 2015-2020 aan de orde zal komen, maar dat gezien het belang van het project onderzocht zal worden of een versnelling van ca. 3 jaar tot de mogelijkheden behoort.</p> <p>In de periode 1997-1999 is ook een studie uitgevoerd met een vergelijkbare probleemstelling. Er is op hoofdlijnen voldoende bekend over de andere oplossingsrichtingen. Alle betrokken instanties zijn ervan overtuigd dat Rijksweg 13/16 Rotterdam de beste oplossing is. Daarom is deze weg in zoveel plannen van andere overheden opgenomen. De redenering om diverse alternatieven niet nader te onderzoeken, zal in de studie wel nader onderbouwd worden. De Trajectnota/MER moet nut en noodzaak van de weg duidelijk maken en de afweging tussen de verschillende varianten mogelijk maken.</p> <p>Zoals hierboven aangegeven is, zal in de Trajectnota/MER nut en noodzaak expliciet gemaakt moeten worden.</p>

<p>De manier waarop geprobeerd wordt het besluit er doorheen te loodsen, door enkel een advertentie in de Staatscourant, is geniepig.</p> <p>Tijdens de informatiebijeenkomst op 29 november werd nauwelijks één uur informatie verschaft, daarna begon de hoorzitting. Dit was niet conform de aankondigingen in diverse bladen.</p> <p>Inspraakrondes zijn een farce: ten aanzien van verschillende procedures kan men inspreken en bezwaar maken, maar als men daarbij één schakel mist, kan men niet meer naar de Raad van State. De enige oplossing is om samen met Rijkswaterstaat en de Minister van Verkeer en Waterstaat tot een convenant te komen. 70% van de dagelijkse 200.000 verkeersbewegingen rond Rotterdam bestaat uit voorbijgaand verkeer. Dit verkeer bevindt zich voornamelijk op de A13 en A20. Met Rijkswaterstaat en de Minister zou tot een convenant gekomen moeten worden om voor die 140.000 verkeersbewegingen rondom Rotterdam per etmaal toegelaten te worden. Van dat geld kunnen dan later goede inpassingen gerealiseerd worden. Als dat niet gebeurt zal later de goedkoopste variant gekozen worden, hetgeen niet in het belang van de bewoners is.</p> <p>Indien bij betrokkenen bepaalde verwachtingen worden gewekt, dient daar ook rekening mee te worden gehouden. Hoe gaat dat gebeuren?</p> <p>Registratienummer 88, 93, 122, 133</p> <p>Het verdient aanbeveling om een klankbordgroep in te stellen bij deze procedure. Deze kan ervoor zorgen dat (lokale) belangen behartigd worden en zal bijdragen aan een verhoogde kwaliteit van de studie. Mogelijk kunnen ook de leden van de commissie voor de m.e.r. A4 Delft - Schiedam betrokken worden in verband met de grote samenhang tussen beide projecten.</p>	<p>Er is nog geen sprake van een besluit. De startnotitie is een aankondiging van een studie en beschrijft de probleemstelling en het voorgenomen onderzoek. De publicatie van de startnotitie is niet alleen in de Staatscourant vermeld, maar ook in vele lokale kranten. Hij heeft ter inzage gelegen in diverse gemeentehuizen, deelgemeentekantoren, bibliotheken, enz.</p> <p>Door de grote toeloop tijdens de informatieavond en hoorzitting op 29 november was het noodzakelijk de scheidingswand tussen beide zalen te verwijderen. Dit had tot gevolg dat de informatieavond om 20.30 uur moest worden afgebroken, met dien verstande dat buiten de zaal nog vragen gesteld konden worden aan diverse (terzake kundige) medewerkers van RWS. Er is die avond meegedeeld dat er op 7 december een extra informatieavond zou zijn. Daar hebben tientallen bewoners gebruik van gemaakt om hun vragen te stellen.</p> <p>Op verschillende momenten in de Tracé/m.e.r.-procedure is inspraak mogelijk. In de startnotitiefase kunnen insprekers aangeven of zij het eens zijn met de probleemstelling, de oplossingsrichtingen en de te onderzoeken effecten. Nadat de Trajectnota/MER gereed is, volgt opnieuw een inspraakronde. Dan kan een visie gegeven worden op keuze van een oplossing. Mede op basis van die inspraak (en diverse adviezen) bepaalt de minister een standpunt. Dit wordt uitgewerkt in een Ontwerp Tracébesluit. Ook daarna volgt een formele inspraakronde, die is vastgelegd in de Algemene wet bestuursrecht. In deze procedure kunnen belanghebbenden zienswijzen naar aanleiding van het Ontwerp Tracébesluit indienen. Daarna neemt de minister een besluit. In beginsel kan daartegen alleen beroep worden ingesteld door belanghebbenden, die reeds een zienswijze tegen het Ontwerp Tracébesluit hebben ingediend. De keuze van een oplossing wordt gebaseerd op alle onderzochte effecten, kosten is daar slechts één van.</p> <p>De minister bepaalt het standpunt aan de hand van de berekende effecten zoals die in de Trajectnota/MER staan en op de resultaten van de inspraak- en adviesronde.</p> <p>De organisatie van het project zal nog worden uitgewerkt. Daarbij zullen zeker vertegenwoordigers vanuit regio betrokken worden. De Commissie MER voor Rijksweg 13/16 Rotterdam heeft nagenoeg dezelfde samenstelling als de Commissie MER voor A4 Delft-Schiedam.</p>
--	---

<p>Registratienummer: 34, 56, 108</p> <p>Hoe gaat Verkeer en Waterstaat om met de onverkoopbaarheid van woningen langs het geplande tracé?</p> <p>Het getuigt niet van behoorlijk bestuur dat momenteel tegen een hoge prijs grond aan de Lage Limiet wordt verkocht, terwijl kopers nog voor het gereedkomen van hun huizen geconfronteerd worden met nieuwe plannen voor de aanleg van een snelweg.</p> <p>Registratienummer: 48</p> <p>Er moet voor de verkeersproblemen een oplossing komen. Er wordt echter te makkelijk uitgegaan van een oplossing door het recreatiegebied Lage Bergse Bos en Hoge Bergse Bos, om (politieke) weerstand binnen de gemeente Rotterdam tegen de oplossing Overschie te vermijden.</p> <p>Registratienummer: 51</p> <p>Er dient zo spoedig mogelijk begonnen te worden met de aanleg en de noodzakelijke reparaties van desbetreffende wegen. De hierbij behorende werkzaamheden dienen goed gecoördineerd te worden om te voorkomen dat wegen op meerdere plaatsen op hetzelfde traject kilometers lang worden afgesloten.</p> <p>Registratienummer: 56</p> <p>Als de Irenebrug hoger was geweest, hadden er meer boten onderdoor kunnen varen waardoor er veel minder files zouden zijn. Dat is een paar jaar geleden voorgesteld maar niet uitgevoerd. Als kleine dingen niet goed opgelost kunnen worden, hoe moeten grote zaken dan opgelost worden?</p> <p>Registratienummer 82</p> <p>Het alternatief moet ook getoetst worden aan LNV-beleid, zoals Groen in en om de stad.</p> <p>Registratienummer: 87</p> <p>De deelgemeente Prins Alexander heeft plannen ontwikkeld voor aanleg van een baggerdepot op de locatie waar nu het zandlichaam voor de geplande Rijksweg 13/16 ligt. Deze locatie heeft in het huidige bestemmingsplan de bestemming 'weg'. Er wordt verzocht om niet mee te werken aan een wijziging van het huidige bestemmingsplan.</p>	<p>Nadat de Minister het Tracébesluit genomen heeft, kunnen eigenaren in aanmerking komen voor nadeelcompensatie. Voordat het besluit genomen wordt, spreekt men wel van planschade, maar daarvoor kent onze wetgeving geen regeling. Dit behoort tot het maatschappelijk risico.</p> <p>Rijksweg 13/16 Rotterdam is niet alleen in plannen van het Rijk opgenomen, maar ook alle plannen van provincie en gemeenten.</p> <p>Verkeer en Waterstaat heeft begrip voor het standpunt van de gemeente Rotterdam om geen woningen in Overschie op grote schaal te willen afbreken om ruimte te maken voor een weg. Bovendien worden de problemen in het onderliggend wegennet in dat geval niet opgelost.</p> <p>In 2006 zal het Rijk extra aandacht geven aan het onderhoud van haar wegen. Er zal extra aandacht gegeven worden aan coördinatie (ook met andere wegbeheerders) en aan communicatie.</p> <p>Bij een grotere doorvaarthoogte van de Irenebrug blijven de gesignaleerde problemen bestaan.</p> <p>De varianten zullen getoetst worden aan LNV-beleid.</p> <p>De vergunning voor het baggerdepot is eindig en het depot zal worden opgeheven als de Rijksweg 13/16 Rotterdam daar wordt aangelegd.</p>
---	--

<p>Registratienummer: 100</p> <p>Zijn de plannen voor Rijksweg 13/16 toegestaan in verband met het bestemmingsplan (Groene Hart)?</p> <p>Wat is de status (het bestemmingsplan) van het gebied Bergse Bos/ Rotte?</p>	<p>Het Tracébesluit voor Rijksweg 13/16 Rotterdam past binnen deze plannen en kan na voldoende onderzoek worden genomen.</p> <p>Het huidige bestemmingsplan is oud en aan vervanging toe, maar is nog steeds van toepassing. Als de minister een Tracébesluit neemt, dienen de betrokken gemeenten dit in haar bestemmingsplannen te verwerken.</p>
<p>Registratienummer: 89</p> <p>Het gebruikte kaartmateriaal is verouderd. Het gebied Lage Limiet is inmiddels bewoond.</p> <p>Het woord 'onvermijdelijk' in paragraaf 5.3.3 van de Startnotitie is incorrect. De aanleg van een weg is nimmer onvermijdelijk, er kan altijd niets gedaan worden.</p>	<p>Tijdens de studie zal het kaartmateriaal geactualiseerd worden.</p> <p>Het woord onvermijdelijk heeft geen betrekking op de aanleg van de weg. Als besloten is tot de aanleg, is aantasting van natuurwaarden soms onvermijdelijk. Dan is compensatie noodzakelijk.</p>
<p>Registratienummer: 92</p> <p>Het project A13/A16 stamt uit de jaren '60. Onderzocht dient te worden of het opnieuw opstarten van het project niet het gevolg is van een lobby of een politieke vorm van 'not in my backyard'. De A13/A16 mag geen filestrook, HSL of Betuwelijn worden die allen door een dergelijke lobby het licht zagen.</p> <p>Snelle en goedkope oplossingen om mensen tevreden te stellen moeten voorkomen worden. De weg moet ook over 50 jaar nog bruikbaar en inpasbaar zijn.</p>	<p>Rijksweg 13/16 Rotterdam past in het beleid van de Nota Mobiliteit. Dit project is in eerdere beleidsnota's van opgenomen geweest.</p> <p>De startnotitie spreekt van een kosteneffectieve oplossing, dat wil zeggen dat de kostprijs in verhouding moet staan tot de effecten.</p>
<p>Registratienummer: 93</p> <p>In de literatuurlijst ontbreekt de TN/MER A4 Delft - Schiedam. Hierin is de A13/A16 als onderdeel van het alternatief 'Verbrede A13 plus A13/16' opgenomen.</p>	<p>De Trajectnota/MER van A4 Delft -Schiedam is niet in de literatuurlijst opgenomen omdat deze nog niet gereed is. Er is wel kennis genomen van het alternatief 'Verbrede A13 plus A13/16' in de rapportage over de eerste fase.</p>
<p>Registratienummer: 118</p> <p>Volgens vaste jurisprudentie van de afdeling Bestuursrechtspraak moet voor ondernemingen, die gezien de specifieke randvoorwaarden en de hoge milieueisen op de vrije markt geen vervanging kunnen vinden, in een zeer vroegtijdig stadium van overheidswege worden onderzocht welke alternatieven voor de noodzakelijke hervestiging kunnen worden aangedragen. Het is een zorgplicht voor de overheid om bedrijven als de onderhavige vroegtijdig de nodige rechtszekerheid te verschaffen over hun continuïteit.</p>	<p>Met deze onderneming heeft Rijkswaterstaat reeds contact.</p>

<p>Registratienummer: 13</p> <p>Hoe wordt de compensatie geregeld wanneer blijkt dat woningen als gevolg van voorliggende plannen moeilijk of helemaal niet te verkopen is.</p> <p>Registratienummer: 122</p> <p>Mogelijk kan de trajectnota/MER worden opgesplitst in fase 1 en fase 2, zoals dat is gebeurd bij de trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam.</p> <p>Registratienummer: 123</p> <p>De start van deze planstudie is pas zinvol als:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de netwerkanalyse Zuidvleugel is afgerond en geëvalueerd; • ontbrekende essentiële informatie voor de keuze uit de A4 varianten en het A13-alternatief beschikbaar is, dan wel een scenario wordt toegevoegd waarin geen A4 Delft- Schiedam is opgenomen, maar bijvoorbeeld een verbrede A13 tussen Ypenburg en Rotterdam Airport; • de vormgeving van relevante knooppunten wordt betrokken in de studie; • het studiegebied wordt vergroot. <p>Registratienummer: 123</p> <p>Het is te betreuren als de onduidelijkheid die nog steeds niet is weggelaten over de eerste fase van de Trajectnota/MER A4 Delft- Schiedam bewust of onbewust wordt voortgezet bij de Trajectnota/MER A13/A16.</p> <p>Registratienummer: 129</p> <p>In het streek- en structuurplan RR2020 is de degradatie van A13 en A20 Rotterdam opgenomen als beleidsambitie.</p> <p>Registratienummer: 133</p> <p>Momenteel worden aan diverse projecten gewerkt die veel vervoersbewegingen teweeg gaan brengen. Is hier bij de planvorming over nagedacht? Hoe denkt men hierover?</p> <p>Registratienummer: 162</p> <p>Door de 80 kilometer zones is de verkeersdruk toegenomen. Mensen moeten meedenken bij het aanpakken van het verkeersprobleem. Men kan niet alleen stellen dat men geen weg in de achtertuin wil, maar juist meedenken over een oplossing.</p>	<p>Nadat de Minister het Tracébesluit genomen heeft, kunnen eigenaren in aanmerking komen voor nadeelcompensatie. Voordat het besluit genomen wordt, spreekt men wel van schaduw schade, maar daarvoor kent onze wetgeving geen regeling. Dit behoort tot het maatschappelijk risico.</p> <p>Het voornemen is ook bij de studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam in 2 fasen te werken: eerste worden de varianten ontwikkeld en bepaald welke onderzocht dienen te worden en in de tweede fase vindt het feitelijke onderzoek naar de effecten plaats.</p> <p>De resultaten van de netwerkanalyse Zuidvleugel zullen gebruikt worden en ook zal aangesloten worden bij de studie A4 Delft-Schiedam en de vormgeving van de relevante knooppunten. Het studiegebied wordt aangepast afhankelijk de mate waarin effecten optreden.</p> <p>De Trajectnota/MER voor Rijksweg 13/16 Rotterdam wordt gepubliceerd nadat de minister het standpunt voor A4 Delft-Schiedam heeft bepaald (naar de inspraak- en adviesronde over de Trajectnota/MER van dat project). Het betreffende standpunt is (mede) bepalend voor de referentiesituatie van Rijksweg 13/16 Rotterdam.</p> <p>In de Nota Mobiliteit behoren de A13 en de A20 tot het hoofdwegennet en daarbinnen is geen onderscheid gemaakt.</p> <p>De projecten die in uitvoering zijn en projecten waarover al een beslissing genomen is, worden als uitgangspunt meegenomen in de studie.</p> <p>Tijdens de studie zullen diverse betrokkenen uit de omgeving gevraagd worden mee te denken om goede oplossingen te vinden.</p>
--	--

Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema

Thema: alternatieven algemeen	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Registratienummer: 10, 16, 20, 43, 53, 71, 75, 82, 93, 94, 96, 103, 109, 110, 122, 123, 125, 132, 133, 134, 135, 144, 145, 146, 148, 149, 150</p> <p>Er dient onderzocht te worden in hoeverre optimalisatie van het openbaar vervoer een oplossing kan zijn voor de groei van de mobiliteit in het gebied van de Rijksweg 13/16, rekening houdend met de volgende aspecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gratis of goedkoper openbaar vervoer; • Randstadrail, HSL, trams en bussen; • Busbaan met een aparte brug over de Rotte; • Openbaar vervoer over water; • Meerpersonenvervoer op vrije rijbanen. <p>Registratienummer: 16, 20, 29, 37, 49, 53, 83, 91, 94, 96, 110, 120, 122, 125, 132, 133, 134, 144, 145, 146, 148, 149, 161, 165</p> <p>Er dienen maatregelen onderzocht te worden die het autogebruik, vooral tijdens de spits, terugdringen. Dit kan dienen als oplossing voor de groei van de mobiliteit in het gebied van de Rijksweg 13/16. De volgende maatregelen worden voorgesteld:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stimuleren van telewerken; • Invoeren van rekeningrijden/tolheffing; • Duurder maken van het rijden tijdens de spits; • Verplicht stellen van vervoersmanagement en locatiebeleid; • Voorkomen van lange woon-werkafstanden; • Belonen van carpoolen; • Duurder maken van een tweede auto per huishouden; • Verminderen van de kilometervergoeding door bedrijven; • Stimuleren van het gebruik van de fiets; • Creëren van meer P+R plaatsen; • Vervoeren over water. <p>Daarnaast dient ook het terugdringen van vrachtverkeer in het onderzoek opgenomen te worden door middel van bijvoorbeeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Omleiden van (nachtelijk) vrachtverkeer; • Benutten van water- en railtransport. 	<p>In de Startnotitie Rijksweg 13/16 Rotterdam is gesteld dat openbaar vervoer onvoldoende mogelijkheden biedt de knelpunten van het wegverkeer op te lossen. In de Trajectnota/MER zal onderbouwd worden dat openbaar vervoer wel noodzakelijk is, maar niet de genoemde knelpunten in het wegverkeer structureel oplost.</p> <p>Bij de wegvakken die in de studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam aan de orde zijn is het onderscheid tussen spitsperiode en de dalperiode nauwelijks aanwezig. Maatregelen die daarop gericht zijn hebben voor dit project een beperkt effect. In de Nota Mobiliteit wordt een pakket van maatregelen gepresenteerd dat ten doel heeft de mobiliteitsproblemen te beperken. 'Anders betalen voor mobiliteit' is in dat kader een belangrijk instrument, evenals het stimuleren van technologische innovaties. Daarnaast worden kaders aangegeven waarbinnen de decentrale overheden uitwerking dienen te geven aan hun verkeers- en vervoersbeleid. Gemeenten beschikken over instrumenten om met bedrijven (vooral bij nieuwe vestigingen) afspraken te maken over maatregelen op het gebied van telewerken, flexibele werk- en openingstijden en woon-werk-verkeer. Dit beleid (van de Nota Mobiliteit) wordt meegenomen in de verkeersmodellen en de maatregelen die een directe relatie hebben met het project worden in de studie benoemd.</p> <p>Binnen het kader van het project zal het aandeel van het vrachtverkeer onderzocht worden en de routekeuze. Het terugdringen van het vrachtvervoer over de weg valt buiten het kader van het project.</p>

<p>Tevens moeten innovatieve mogelijkheden onderzocht worden om de bestaande wegen effectiever te gebruiken zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flexibeler maken van werktijden; • Strenger toezicht houden op de rijstijl van automobilisten; • Investeren in het ritsprobleem. <p>Registratienummer: 5, 27, 37, 52, 57, 59, 94, 96, 100, 112, 132, 150</p> <p>De effecten van het (ondergronds) verlengen van de A4, tussen Delft en de Beneluxtunnel, dienen onderzocht te worden. Kan de verlengde A4 niet verplicht worden gesteld voor verkeer vanuit Den Haag richting de west- en zuidkant van Rotterdam en de A13 voor verkeer richting centrum en oostkant van Rotterdam?</p> <p>Registratienummer: 32, 37, 78, 102, 106, 112, 119, 134, 136, 137, 150, 164</p> <p>Er dient onderzocht te worden in hoeverre het verbinden van de A12 met de A16 een oplossing kan zijn voor de groei van de mobiliteit in het gebied van de Rijksweg 13/16. De volgende aandachtspunten worden in dit kader genoemd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ondertunneling onder recreatiegebied Rottemeren; • Tracé loopt tussen Berkel en Rodenrijs en Bleiswijk door; • Aansluiting via de Grindweg met een afslag tussen Bergschenhoek/Bleiswijk; • Tunnel onder het bos en verder in een bak; • De verlengde A16 kan langs de HSL lopen. <p>Registratienummer: 50, 71, 90, 94, 108, 112, 122, 127, 130</p> <p>Er zijn verzoeken ingediend om de Doenkade en het bedrijvenpark Schieveen in het onderzoek naar de alternatieven te betrekken.</p>	<p>In de studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam zal onderbouwd worden dat de gesignaleerde problemen voor de lange termijn niet oplosbaar zijn door middel van benuttingsmaatregelen. In andere projecten zal aandacht besteed worden aan innovatieve mogelijkheden voor een betere benutting van de bestaande wegen. Innovatieve kansen zullen benut worden. Innovatieve pilots elders, worden zo mogelijk ook hier geïmplementeerd.</p> <p>De effecten van de aanleg van A4 Delft-Schiedam worden meegenomen in de studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam. De weggebruiker is vrij om zijn route te kiezen. Wel kan deze keuze beïnvloed worden door de aantrekkelijkheid van routes te verhogen (of te verlagen).</p> <p>In de Nota Mobiliteit is een plankaart opgenomen waarin een keuze is gemaakt voor verbindingen die eventueel aan het Hoofdwegennet kunnen worden toegevoegd. De hier bedoelde verbinding staat niet op de plankaart en is daarom niet aan de orde. Afgezien van dit formele argument is een dergelijke verbinding momenteel maatschappelijk en bestuurlijk niet haalbaar.</p> <p>In de eerste fase van de studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam zal een variantennota worden opgesteld waarin wordt afgewogen welke varianten onderzocht dienen te worden om tot een goede besluitvorming over de nieuwe rijksweg te kunnen komen. De capaciteitsvergroting van de Doenkade is een aparte studie van Provincie Zuid-Holland. Beide studies zullen goed op elkaar worden afgestemd. Capaciteitsvergroting, inclusief de verbetering van de aansluiting van de Doenkade op de A13, zal naar verwachting een positief effect hebben voor de leefbaarheidknelpunten in Overschie, maar zal naar alle waarschijnlijkheid deze niet oplossen. De ontwikkeling van bedrijvenpark Schieveen start in 2006 en wordt meegenomen in de referentiesituatie.</p>
--	--

<p>De volgende verzoeken worden in dit kader genoemd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In het onderzoek dient een variant met een krappe boog door Schieveen en diezelfde variant op palen te worden meegenomen; • Mogelijkheden onderzoeken om het westelijke deel van het tracé op te nemen in het bedrijventerrein Schieveen ten noorden van de Doenkade; • De nu voorgestelde varianten liggen dicht bij woonbebouwing rond de Doenkade. Alternatieve opties onderzoeken; • Bouwen in een ruimere bocht om de wijken rondom de Doenkade heen; • Mogelijkheid om rijksweg aan te leggen tussen de bedrijfsterreinen Oudeland en Schieveen; • In onderzoek meenemen dat een combinatie van Rijksweg 13/16 met een verbrede A13 tussen Ypenburg en de Doenkade niet zinvol is. Door nieuwbouw projecten is het niet meer mogelijk een verbrede A13 voldoende ver van de bebouwing te kunnen projecteren; • Mogelijkheden onderzoeken om een 2x2 regionale autoweg tussen het Terbregseplein en de Doenkade nabij de Grindweg /Bergweg Zuid aan te leggen met een ontwerpsnelheid van 80 km/uur; • De deelgemeente Overschie kan ontlast worden door de Doenkade te verbreden en een gedeelte van het verkeer over de reeds bestaande zuidelijke tak van N470 te leiden. 	<p>Verschillende varianten van het knooppunt van Rijksweg 13/16 met de A13 bij Schieveen zullen aan de orde komen, conform de afweging die in de variantennota zal worden gemaakt.</p> <p>Het tracé van de rijksweg ligt tussen het vliegveld en het bedrijventerrein. Dit is recent afgewogen bij de studie in het kader van de inrichting van het bedrijventerrein Schieveen. Verschillende deelreacties vragen om een variant die meer naar het noorden gelegen is ten opzichte van de Doenkade. Een dergelijk tracé is in het verleden wel aan de orde geweest maar is nu niet meer mogelijk vanwege de keuzes inzake de inrichting van Schieveen, de begrenzing van de Vlinderstrik (vastgelegd in het project voor de verdere ontwikkeling van de Maasvlakte) en ontwikkelingen rond Berkel en Rodenrijs.</p> <p>De verbrede A13 van Ypenburg is al onderzocht in het project A4 Delft-Schiedam en blijft in dit project buiten beschouwing. Eventuele knelpunten die op of langs de A13 ontstaan als gevolg van Rijksweg 13/16 Rotterdam worden wel gesignaleerd. Deze worden onderzocht in een later te starten verkenning A13 Den Haag-Rotterdam (die inmiddels in het MIT-projectenboek 2006 is opgenomen. De varianten zullen betrekking hebben op de voorgestelde wegverbinding tussen A13 (aansluiting Berkel en Rodenrijs) en het Terbregseplein als onderdeel van hoofdwegennet. Om de weg het karakter te geven van een regionale autoweg, dient de weg indirect aangesloten te worden op het Terbregseplein zodat het voor de weggebruiker duidelijk is dat hij op een ander type weg komt. In dat geval zal echter ook een kleiner deel van het verkeer voor deze weg kiezen en wordt het beoogde effect op het verkeer in de betreffende wegvakken van de A20 en de A13 kleiner. Bovendien geeft dit type oplossing een extra belasting van het onderliggend wegennet (en dat moet juist ontlast worden in dit gebied). Dit is de achtergrond van de keuze voor een hoofdwegennetverbinding en daarom worden er ook geen varianten ontwikkeld met een regionale verbinding. Zoals hierboven vermeld, start Provincie Zuid-Holland in 2006 een studie naar capaciteitsvergroting van de Doenkade.</p>
--	---

<p>Registratienummer: 27, 56, 71, 93, 108, 129</p> <p>Voor het ontwerp van Rijksweg 13/16 worden een aantal aandachtspunten mee gegeven. Deze punten dienen in het onderzoek naar de alternatieven betrokken te worden.</p> <p>Het gaat om de volgende aandachtspunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er moet onderzocht worden wat de effecten zijn van aanleg van een stedelijke weg met een geringere omvang in plaats van een Rijksweg 13/16; • Als je 2x3 rijstroken wilt realiseren, moet je een autosnelweg aanleggen en geen autoweg; • Optie bekijken of Rijksweg A13/16 kan worden doorgetrokken naar de A20 bij Schiedam; • Als Rijksweg 13/16 er toch moet komen, kies dan voor een tracé tussen de voorgesteld varianten in; • Als onderzoek uitwijst dat een weg om de wijken Schiebroek, Hillegersberg en Ommoord heen de beste oplossing is, dan moeten de belangen van de omwonenden prioriteit hebben; • Er dient een variant onderzocht te worden waarin bij de aanleg van de Rijksweg 13/16 de gebruiksmogelijkheden van de A13 Overschie, het Kethelplein en de A20 knooppunt Terbregse- en Kethelplein concreet worden teruggebracht, bijvoorbeeld door het sluiten van rijstroken. 	<p>In de eerste fase van de studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam zal een variantennota worden opgesteld waarin wordt afgewogen welke varianten onderzocht dienen te worden om tot een goede besluitvorming over de nieuwe rijksweg te kunnen komen.</p> <p>Om de weg het karakter te geven van een regionale/stedelijke autoweg, dient deze indirect aangesloten te worden op het Terbregseplein (bijvoorbeeld via de aansluiting Alexanderpolder) zodat het voor de weggebruiker duidelijk is dat hij op een ander type weg komt. In dat geval zal echter ook een kleiner deel van het verkeer voor deze weg kiezen en wordt het beoogde effect op het verkeer in de betreffende wegvakken van de A20 en de A13 kleiner. Bovendien geeft dit type oplossing een extra belasting van het onderliggend wegennet (en dat moet juist ontlast worden in dit gebied). Dit is de achtergrond van de keuze voor een hoofdwegennetverbinding en daarom worden er ook geen varianten ontwikkeld met een regionale verbinding.</p> <p>Naar verwachting is een verbinding met 2x2 rijstroken voldoende. De optie van 2x3 wordt alleen meegenomen als ruimtereservering om dat niet onmogelijk te maken. Uitgangspunt is een stadsautosnelweg.</p> <p>Het doortrekken van de Rijksweg 13/16 Rotterdam naar de A20 wordt niet in de studie betrokken omdat deze verbinding niet is opgenomen in plankaart 1 van de Nota Mobiliteit waarin het hoofdwegennet en alle eventuele nieuwe verbindingen worden gepresenteerd. Naast dit formele argument is deze verbinding momenteel maatschappelijk en bestuurlijk niet haalbaar en is geen oplossing voor de gesignaleerde problemen op de A20.</p> <p>Een tracé tussen tracés zoals gepresenteerd in kaart 2 van de Startnotitie kan hierbij aan de orde komen.</p> <p>De basis voor de besluitvorming is het overzicht van de effecten die berekend zullen worden in de studie. De effecten op de woon- en leefomgeving horen daar nadrukkelijk bij. Op die wijze worden de belangen van omwonende meegenomen.</p> <p>Als het netwerk een extra schakel krijgt, ontstaan er nieuwe mogelijkheden voor verkeersmanagement. Deze mogelijkheden zullen onderzocht worden en daarbij zijn A13 Overschie, Kleinpolderplein en Terbregseplein aan de orde. Kethelplein is aan de orde in het project A4 Delft-Schiedam. Het sluiten van een rijstrook is daarbij een optie.</p>
--	---

<p>Registratienummer: 12, 27, 33, 93, 129, 145</p> <p>Er wordt verzocht om de A13 in het onderzoek naar alternatieven te betrekken. De voorstellen variëren van vermindering van het gebruik van de A13 en versmalling van de rijstroken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bij de aanleg van Rijksweg 13/16 dient de huidige A13 door Overschie hooguit een provinciale weg te worden met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Het gebruik van dit traject dient te worden ontmoedigd; • In de startnotitie ontbreekt de optie de A13 aan het rijkswegennet te onttrekken. Afsluiting van de A13, dan wel transformatie tot stadsweg dient als optie te worden toegevoegd bij het definiëren van het MMA. In deze variant hoort ook de aanpassing (afbraak van toegang) tot het knooppunt Kleinpolder tot de gewenste opties; • De luchtkwaliteit in Overschie kan alleen verbeteren door de A13 te versmallen tot 2x2; <p>Tot verbreding van de A13 en andere voorstellen ten aanzien van de A13:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het in het kader van de A4 Delft – Schiedam onderzochte alternatief verbrede A13 met een eventuele aanleg van de Rijksweg 13/16 dient in het onderzoek te worden meegenomen; • Een alternatief voorstel is het aanleggen van 2x2 doorgaande rijstroken naast de A13; • Wanneer de routekeuze Benelux of Brienoord eerder genomen kan worden, kunnen deze de flessenhals ontlopen; • Onderzoek naar alternatieven zoals Rijksweg 3. Er ontstaat dan ruimte op de A4. De A13 kan dan weer de functie vervullen als weg van Rotterdam naar Den Haag. 	<p>Het gedeelte van de A13 door Overschie maakt deel uit van het onderzoek. Beperking van de hoerbaarheid verkeer over dit wegvak zal veel aandacht krijgen, evenals de verbetering van de luchtkwaliteit in Overschie. Uit het onderzoek zal blijken welke maatregelen daarvoor nodig zijn.</p> <p>Het alternatief verbreden van de A13 vanaf Ypenburg en de aanleg van Rijksweg 13/16 Rotterdam is onderzocht in het project A4 Delft-Schiedam. Dit gebeurt niet opnieuw in de studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam. Dit is een nadere invulling van het hierboven genoemde alternatief.</p> <p>Als de A4 Delft-Schiedam gereed is, kan deze keuze bij Ypenburg worden gemaakt en daarmee wordt de flessenhals-problematiek in beginsel opgelost. Het bedoelde wegvak van Rijksweg 3 staat niet op de plankaart 1 van de Nota Mobiliteit en is daarom niet aan de orde. Naast dit formele argument is deze wegverbinding momenteel maatschappelijk en bestuurlijk niet haalbaar.</p>
<p>Registratienummer: 61, 72, 120, 122, 130</p> <p>Er dient onderzocht te worden in hoeverre de aanleg van de A14 een oplossing kan bieden voor de groei van de mobiliteit in het gebied van de Rijksweg 13/16. Dit alternatief ligt in het verlengde van de A16 vanaf het Terbregseplein (op de A20) naar de A4 iets ten noorden van Leidschenveen. Als argumenten voor de A14 worden aangevoerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dit alternatief is in de startnotitie A4 Midden Delfland van april 2004 volgens velen, ten onrechte en op onjuiste gronden weggeschreven op grond van verkeersintensiteiten die circa 25 jaar oud waren; • Met dit alternatief ontstaat de maximaal mogelijke spreiding van het verkeer tussen regio Den Haag en Rotterdam; 	<p>Rijksweg 14 staat niet op de plankaart van de Nota Mobiliteit en is daarom niet aan de orde. Naast dit formele argument is deze wegverbinding momenteel maatschappelijk en bestuurlijk niet haalbaar.</p>

<p>De combinatie van A14 + Oranjetunnel + A54 + al dan niet verbrede A20 Westerlee - Kethelplein moet onderzocht worden.</p> <p>Registratienummer: 94, 102, 108, 127, 134</p> <p>De mogelijkheden en effecten van het ondertunnelen of het in een bak aanleggen van (grote delen van) de Rijksweg 13/16 dienen onderzocht te worden. Ook de effecten van een tunneldak boven de A13 in Overschie moeten bekeken worden.</p> <p>Tevens moet onderzocht worden wat de mogelijkheden zijn voor publiekprivate samenwerking bij duurdere oplossingen zoals ondertunneling, een verlaagde bak of het aanbrengen van een weg op een dijklichaam.</p> <p>Registratienummer: 27, 67, 75, 127, 130</p> <p>Er dient onderzocht te worden in hoeverre het aanpassen van de A20 een oplossing kan zijn voor de groei van de mobiliteit in het gebied van de Rijksweg 13/16. De volgende voorstellen worden in dit kader genoemd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het is beter om de A20 ter hoogte van Nieuwerkerk te verbreden, zodat de afvoer beter verloopt; • De A20 via snelheidsbeperking en met behulp van verkeersmanagementmaatregelen verbreden tot 2x4 smalle rijstroken; • De A20 verbreden al dan niet door middel van een tunnel; • Een alternatief voor de Rijksweg 13/16 zou een verdubbeling van de A20 bij Rotterdam zijn. <p>Registratienummer: 57, 103, 161, 164</p> <p>Er zijn verzoeken ingediend om de Molenlaan in het onderzoek naar de alternatieven te betrekken. De volgende verzoeken worden in dit kader genoemd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het aanleggen van een verbinding tussen de Rottebanddreef en de Bergse Bosdreef. Door het einde van de Bergse Bosdreef te verlengen en buiten het Bergse Bos om door te trekken naar het kruispunt van de Ankie Verbeek- Ohrlaan met de N209 kan de Molenlaan weer worden bestemd voor lokaal verkeer; 	<p>Zoals hierboven aangegeven is Rijksweg 14 niet aan de orde. De Oranjetunnel in combinatie met de A54 wordt/is in de studie A4 Delft-Schiedam onderzocht.</p> <p>In de eerste fase van de studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam zal een variantennota worden opgesteld waarin wordt afgewogen welke varianten onderzocht dienen te worden om tot een goede besluitvorming te kunnen komen. De weg aanleggen in een open bak of een tunnel zijn maatregelen die daarbij in beschouwing worden genomen. Eventuele overkapping van de A13 bij Overschie kan daarbij eveneens aan de orde komen. Publiekprivate samenwerking zal aan de orde komen. In loop van het project zal afgewogen wat daarvoor een geschikte fase is.</p> <p>Het verbreden de A20 bij Nieuwerkerk valt buiten het kader van de studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam. Het is niet te verwachten dat een dergelijke maatregel Rijksweg 13/16 Rotterdam overbodig zal maken en de oplossing zal zijn voor de problemen rond de A13 bij Overschie en de A20 tussen Terbregseplein en Kleinpolderplein. In de studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam zal onderbouwd worden dat dergelijke benuttingsmaatregelen voor de gesignaleerde knelpunten wel verbetering geven maar ze niet structureel oplossen. In de Startnotitie is aangegeven dat deze oplossingsrichting (verbredingsalternatief) slechts een deel van de problemen oplost. Idem.</p> <p>In de studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam zal onderbouwd worden dat dergelijke aanpassingen van het onderliggend wegennet slechts voor een deel van de gesignaleerde knelpunten een oplossing/verbetering biedt.</p>
--	--

<ul style="list-style-type: none"> • Het aanleggen van een vierbaansweg gericht op lokaal verkeer. Dit ontlast de Molenlaan. Het interlokale verkeer wordt via een zesbaansweg met een grote omleiding om Rotterdam geleid; • Het aanleggen van een afslag bij Moordrecht. Dit reduceert sluipverkeer door de Molenlaan. <p>Registratienummer: 75, 100, 102, 129</p> <p>Er wordt verzocht om knooppunten en afslagen te betrekken in het onderzoek naar alternatieven. De volgende zienswijzen worden in dit kader genoemd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In aanvulling op de aanleg van Rijksweg 13/16 ook aandacht voor de verbetering van de afslag Capelle aan de IJssel richting rivium, zodat ook daar de doorstroming beter wordt; • Geen afslagen op de Rijksweg 13/16 zodat het verkeer moet kiezen voor de A16 en de A13 eerder ontlast wordt; • Verzoek om aanpassing van het knooppunt Gouwe zodat via de A20/A12 een betere doorstroming wordt gerealiseerd; • Er wordt verzicht om een herontwerp te maken van het Knooppunt Ypenburg. <p>Registratienummer: 37, 53, 130</p> <p>De effecten van lagere maximumsnelheden (80 km/u) op de Rijksweg 13/16 moeten onderzocht worden. De rijkswegen A13 en A20 zouden vanwege de 80 km/u zone ook een geschikte locatie zijn om een experiment met versmalde rijstroken in te voeren.</p> <p>Er wordt gevraagd waarom er niet gewacht met het onderzoek wordt totdat er meer gegevens beschikbaar zijn uit maatregelen zoals de invoering van de 80 km zone?</p>	<p>Zoals hierboven aangegeven geeft alleen de lokale weg geen oplossing van alle knelpunten. Het interlokale verkeer zal voor een belangrijk deel gebruik maken van de Beneluxtunnel of de Brienoordbrug. De A4 Delft-Schiedam is bedoeld voor (onder meer) het doorgaande verkeer via de Beneluxtunnel en Rijksweg 13/16 Rotterdam is de omleiding om Rotterdam naar de A16 (Brienoordbrug).</p> <p>Het realiseren van afslag van de A20 bij Moordrecht valt buiten het kader van de studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam. Het is niet te verwachten dat een dergelijke maatregel Rijksweg 13/16 Rotterdam overbodig zal maken.</p> <p>Het verbeteren van de afslag van de A16 bij Capelle a/d IJssel valt buiten het kader van de studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam. Een dergelijke maatregel heeft slechts een geringe invloed op Rijksweg 13/16 Rotterdam.</p> <p>Beperking van het aantal aansluitingen op Rijksweg 13/16 Rotterdam is zeker van belang voor een goede doorstroming. Oplossing van de knelpunten in het onderliggend wegennet is ook aan de orde en daarvoor dienen voldoende aansluitingen te worden gerealiseerd. In de variantennota zal dit worden onderzocht. Het verbeteren van het knooppunt Gouwe valt buiten het kader van de studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam en een dergelijke maatregel heeft slechts een geringe invloed op Rijksweg 13/16 Rotterdam.</p> <p>Het verbeteren van het knooppunt Ypenburg valt buiten het kader van de studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam. Als de aanleg van deze nieuwe wegverbinding effecten heeft op de A13 (bijvoorbeeld bij Ypenburg) zal dit wel gesignaleerd worden.</p> <p>De effecten van een lagere maximumsnelheid (80 km/u) op de Rijksweg 13/16 Rotterdam wordt onderzocht. Er wordt onderzocht of de A20 een geschikte locatie is voor een experiment met versmalde rijstroken. Dit valt buiten het kader van de studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam. Indien tot het uitvoeren van het experiment besloten wordt, worden de resultaten ervan wel meegenomen in de studie.</p> <p>In de studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam zal onderbouwd worden dat de gesignaleerde problemen voor de lange termijn niet oplosbaar zijn door middel van benuttingsmaatregelen. Wachten is daarom niet zinvol.</p>
--	--

<p>Registratienummer: 71, 96</p> <p>Er moet ruime aandacht zijn voor de nulvariant.</p> <p>Registratienummer: 52, 115</p> <p>Er moet een alternatief onderzocht worden waarin een vierbaansweg aangelegd wordt vanaf het Terbregseplein tot aan de N209 ter hoogte van de Ankie Verbeek-Ohrlaan. De aanleg van een ondergrondse verbinding strak langs Hillegersberg geldt hierin als voorwaarde.</p> <p>Registratienummer: 38</p> <p>Bij het onderzoek naar alternatieven moet ingezet worden op oplossingen die getuigen van een toekomstvisie met oog voor het milieu.</p> <p>Registratienummer: 98</p> <p>Er dient een beter en natuurvriendelijker alternatief gezocht te worden.</p> <p>Registratienummer: 145</p> <p>Het MMA zou een toename van het bomenbestand en de groenstructuren dienen te bevatten.</p> <p>Registratienummer: 129</p> <p>Er wordt verzocht om een variant te onderzoeken gericht op optimale inpassing van:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De woongebieden ter weerszijden van de A13 van Overschie tot en met Delft; • De natuur- en recreatiegebieden ter weerszijden van de A13; • De natuur- recreatie- en woongebieden ter weerszijden van de Rijksweg 13/16. <p>Registratienummer: 107</p> <p>Uitgaan van de reserveringsruimte zoals aangegeven op plankaart 1 van de Nota Mobiliteit.</p>	<p>De referentiesituatie (dat is de situatie in de toekomst maar zonder Rijksweg 13/16 Rotterdam) zal goed onderzocht worden. Dit is immers de basis waarmee alle varianten vergeleken worden. Bovendien zal het probleemoplossend vermogen van de nieuwe weg worden onderzocht.</p> <p>Een weg die het Terbregseplein, onderdeel van het hoofdwegennet, verbindt met het onderliggend wegennet zal nieuwe knelpunten veroorzaken omdat de hoeveelheid verkeer niet door de N209 verwerkt kan worden. Ook niet als deze 2x2 is tot aan de A13.</p> <p>In de studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam zullen de effecten bepaald worden voor woon- en leefmilieu en voor natuur en landschap. Eén van de doelen is de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. Ook innovatieve mogelijkheden zullen onderzocht worden.</p> <p>In de studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam zal ook een MMA (=Meest Milieuvriendelijk Alternatief) worden ontwikkeld. Dit MMA is een alternatief dat de gesignaleerde knelpunten oplost en woon- en leefmilieu, natuur en landschap zo weinig mogelijk belast.</p> <p>Pas in een later stadium zal het MMA worden ontwikkeld. Daarbij zal aandacht besteed worden aan het bomenbestand en de groenstructuren.</p> <p>De inpassing van woongebieden en natuur- en recreatiegebieden aan weerszijden van de A13, ten noorden van de aansluiting Berkel en Rodenrijs vallen buiten de invloed van Rijksweg 13/16 Rotterdam en worden niet nader onderzocht. De effecten op de woonomgeving, natuur en recreatie aan weerszijden van de A13 bij Overschie komen uiteraard aan de orde en inpassing van Rijksweg 13/16 Rotterdam ook. Het uitgangspunt is de kwaliteit op eenzelfde niveau te houden (of te verbeteren).</p> <p>De plankaart 1 van de Nota Mobiliteit geeft aan waar de verbinding gedacht wordt. De Startnotitie geeft aan waar de oplossing gezocht zal worden.</p>
---	---

<p>Registratienummer: 129</p> <p>De vele op- en afritten zorgen in Rotterdam voor de knelpunten. Er wordt verzocht om alternatieve maatregelen uit te werken met een andere aanpak om doorstroming te garanderen om o.a. het volgende te bereiken:</p> <ul style="list-style-type: none">• Ontvlechting van doorgaand verkeer en stadsregionaal verkeer;• Reductie van het aantal aantakingspunten;• Toepassen bufferstroken en toeritdosering;• Dynamische verkeersgeleiding;• Maximum snelheid van 80 km/u.	<p>De genoemde maatregelen bieden geen oplossing van de gesignaleerde knelpunten voor de lange termijn. In de studie zal onderbouwd worden dat benuttingsmaatregelen wel verbetering geven maar de knelpunten niet structureel oplossen. De genoemde maatregelen passen voor een deel daarbinnen. Bufferstroken en toeritdosering zijn al meegenomen in de referentiesituatie, evenals 80 km/uur op de betreffende wegvakken van de A13 en de A20.</p>
---	--

Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema

Thema: Alternatieven / niet te onderzoeken alternatieven	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Registratienummer: 37, 48, 72, 89, 91, 92, 103, 108, 121, 130, 134, 137, 159</p> <p>Het ontbreekt in de Startnotitie aan een adequate onderbouwing van de niet te onderzoeken alternatieven. Alternatieven die onderzocht moeten worden, zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de alternatieven uit de m.e.r.-studie van eind jaren 90, zoals de verlenging van de A4 in combinatie met een verbeterde A20; • het vergroten van de capaciteit van de A20 en het Kleinpolderplein; • een tunnelalternatief voor de A13 en A20, mogelijk deels onder het kanaal; • een weg boven de huidige weg; • het verbredingsalternatief van de A13 ter hoogte van Overschie, eventueel gecombineerd met de afbraak van woningen langs de A13; • een Rijksweg 13/20: de G.K. van Hogendorpweg kan direct met een bocht worden aangesloten op de A20 - aanpassing Schieplein zonder verkeerslichten. Dit alternatief kan gecombineerd worden met versmalling van de rijstroken op de A20 zodat er vier rijstroken kunnen worden gecreëerd binnen de 80 km zone. 	<p>In de studie wordt nader onderbouwd waarom openbaar vervoer-oplossingen, verbetering van het onderliggend wegennet en benuttingsmaatregelen of combinaties hiervan, geen oplossing bieden voor de gesignaleerde problemen.</p> <p>Verlenging van de A4 zal deze route voor het doorgaande verkeer vanaf Den Haag naar het zuiden aantrekkelijker maken. Dit effect zal kleiner zijn dan het effect van A4 Delft-Schiedam en is onvoldoende om de gesignaleerde knelpunten op te lossen, zelfs als dit gecombineerd wordt met de verbetering van A20. Het vergroten van de capaciteit van de A20 en het Kleinpolderplein zal de knelpunten rond de A13 niet oplossen en ook de problemen op het onderliggend wegennet niet verminderen. Een tunnelalternatief voor de A13 is moeilijk realiseerbaar in de verkeerssituatie ter plaatse. Deze tunnel in combinatie met een tunnel langs de A20 veroorzaakt grote luchtknelpunten rond het Kleinpolderplein, vermindert de knelpunten op het onderliggend wegennet niet en is veel duurder dan de voorgestelde oplossing. Voor andere lokaties is voorgesteld een HogeSnelweg in de middenberm te plaatsen. Een dergelijke oplossing is op de betreffende delen van de A13 en de A20 niet mogelijk. Afbraak van de betreffende woningen past niet in het beleid van de gemeente Rotterdam en daarom is verbreding van de A13 onmogelijk.</p> <p>Het is onmogelijk zoveel extra verkeer over de G.K. van Hogendorpweg af te wikkelen dat de leefbaarheidsknelpunten rond de A13 opgelost kunnen worden. Het Schieplein biedt ook onvoldoende mogelijkheid voor capaciteitsvergroting. Bij deze oplossing worden de gesignaleerde knelpunten rond de A20 op het onderliggende wegennet onvoldoende opgelost.</p>

<p>Het verbredingsalternatief, het combinatiealternatief en het benuttingsalternatief dienen, wanneer duidelijk is wat het effect is van realisatie van de A4, toch onderzocht te worden. Ook dienen ze onderzocht te worden, omdat een nieuwe weg ten opzichte van de huidige situatie meer verkeer zal genereren en daarom een verslechtering voor de regio zal betekenen.</p> <p>Het verbredings- en het combinatiealternatief, dienen toch onderzocht te worden. Er hebben technologische ontwikkelingen plaatsgevonden, zoals de mogelijkheid om schadelijke stoffen af te voeren door een afzuigstelsel.</p> <p>Het combinatiealternatief, niet nader onderzocht vanwege de hoge kosten, dient toch onderzocht te worden. De politieke situatie, met toenemende steun voor rekeningrijden en dus een groter budget voor aanleg van wegen, is veranderd en de techniek heeft zich ontwikkeld. Er is nu bijvoorbeeld ervaring met boren in slappe grond.</p> <p>De provincie Zuid-Holland vindt verder onderzoek naar het verbredingsalternatief, het combinatiealternatief, het alternatief met capaciteitsvergroting voor het onderliggende wegennet en het benuttingsalternatief niet nodig.</p> <p>Registratienummer: 82</p> <p>Aanleg van Rijksweg 13/16 levert geen significante verbetering op voor de drukte op de Terbregseweg. Het probleem ligt vooral bij het regionale verkeer dat van deelgemeente Prins Alexander richting Bergschenhoek gaat. Een extra brug over de Rotte zou een betere structurele oplossing zijn. Dit alternatief zou meegenomen moeten worden. Te meer nu het Rijk verder kijkt dan rijkswegen. Een regionale wegverbinding doorsnijdt het een recreatiegebied en is minder ingrijpend is dan het nu voorliggende alternatief.</p>	<p>Het verbredingsalternatief wordt in de studie niet onderzocht omdat zoals in de Startnotitie is aangegeven hiermee niet alle gesignaleerde knelpunten kunnen worden opgelost. Het combinatiealternatief is beter geschikt, maar dat lost de problemen minder goed op dan Rijksweg 13/16 Rotterdam en bovendien is de oplossing aanzienlijk duurder.</p> <p>In de studie wordt wel nader onderbouwd waarom openbaar vervoer oplossingen, verbetering van het onderliggend wegennet en benuttingsmaatregelen of combinaties hiervan, geen oplossing bieden voor de gesignaleerde problemen.</p> <p>In de Startnotitie (en hierboven) is aangegeven waarom het verbredings- en het combinatiealternatief niet in het onderzoek betrokken worden. De genoemde technologische ontwikkelingen zijn geen reden om de argumenten of de conclusies aan te passen.</p> <p>Het combinatiealternatief is minder effectief voor de leefbaarheidsknelpunten rond de A13 bij Overschie dan Rijksweg 13/16 Rotterdam. Beprijzing heeft in het algemeen niet als doel duurdere oplossingen mogelijk te maken. Tol is een instrument om een (deel van) investering te financieren, maar kan niet toegepast worden op bestaande wegen. De versnellingsprijs is alleen een financiering van rentekosten van versnelde aanleg.</p> <p>De provincie Zuid-Holland steunt het voorstel dat in de Startnotitie Rijksweg 13/16 Rotterdam is gedaan. Er zal geen onderzoek worden gedaan, maar wel een nadere onderbouwing worden gegeven.</p> <p>Om de problemen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid tussen A13 aansluiting Berkel en Rodenrijs en het Terbregseplein op te lossen moet een fors deel van het verkeer dat nu over de A20 en de A13 door Overschie rijdt, vanaf Terbregseplein direct naar N209 kunnen worden geleid. Dit is niet alleen regionaal verkeer. Deze verkeerstrook kan niet verwerkt worden met alleen een extra brug over de Rotte, maar vraagt tevens om een extra weg van 2x2 rijstroken. Deze extra verbinding zal net als Rijksweg 13/16 Rotterdam het recreatiegebied doorsnijden. Deze doorsnijding heeft minder ingrijpende gevolgen dan bij een stadsautosnelweg, maar is ook veel minder effectief in het oplossen van de knelpunten in dit project aan de orde zijn.</p>
---	--

Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema

Thema: inpassing algemeen	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Registratienummer: 6, 19, 25, 37, 44, 45, 76, 78, 85, 86, 90, 93, 106, 110, 112, 113, 115, 116, 124, 126, 136, 137, 144, 153, 160, 163</p> <p>Leefbaarheid en goed wonen moeten centraal staan. Het tracé van de eventuele Rijksweg 13/16 is vlak langs woonwijken gepland en dat zal leiden tot een toename van geluid, luchtverontreiniging en gezondheidsrisico's. Om die reden is de optie om ook bovengronds de mogelijkheden te onderzoeken onacceptabel. Een ondergrondse oplossing is noodzakelijk en dient in de scope van het onderzoek betrokken te worden.</p>	<p>De eerste fase van de studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam is het opstellen van een variantennota waarin bepaald wordt welke varianten nader onderzocht zullen worden. In de Trajectnota/MER worden voor de geselecteerde varianten de effecten voor onder meer woon- en leefmilieu (geluid, luchtkwaliteit, e.d.) gepresenteerd. Deze Trajectnota/MER vormt de basis voor de inspraak- en adviesronde en vervolgens ook voor de besluitvorming. Een (gedeeltelijk) ondergrondse variant zal in het onderzoek betrokken worden.</p>
<p>Registratienummer: 25, 32, 36,37, 42, 44, 45, 63, 76, 85, 86, 87, 93, 104, 110, 114, 115, 126, 137, 140, 146</p> <p>Een ondergrondse aanleg van het beoogde tracé van Rijksweg 13/16 over het recreatieschap Rottemeren en het Bergse Bos is noodzakelijk en dient onderzocht te worden. Schade aan het zeer waardevolle natuur- en recreatiegebied en aan de EHS kan op die manier worden voorkomen.</p>	<p>Een (gedeeltelijk) ondergrondse variant zal in het onderzoek betrokken worden. De effecten voor natuur en landschap worden in de Trajectnota/MER beschreven.</p>
<p>Registratienummer: 19, 45, 54, 87, 93, 123, 137</p> <p>Wat betreft de kruising van een eventuele Rijksweg 13/16 met de Rotte, zijn er meer mogelijkheden dan in de startnotitie worden genoemd. Een ondergrondse kruising beperkt de schade aan de omgeving en moet in de vervolgstudie worden meegenomen.</p>	<p>Een aquaduct of tunnelvariant bij de kruising van de Rotte zal in het onderzoek betrokken worden.</p>
<p>Registratienummer: 53, 94, 115, 120, 128, 144, 159</p> <p>In de startnotitie wordt vermeld dat het door de funderingstechniek van de HSL niet mogelijk is om Rijksweg 13/16 met deze spoorverbinding ondergronds te laten kruisen. Er moet niet op voorhand vanuit worden gegaan dat dit niet zou kunnen. Als dit niet mogelijk is, dan is ook het alternatief van ondertunneling van Rijksweg 13/16 niet meer mogelijk. In de vervolgstudie dient duidelijk te worden gemaakt wat de kosten of technische onmogelijkheden van een ondergrondse kruising met de HSL zouden zijn.</p>	<p>In de variantennota zal worden bepaald welke varianten nader onderzocht zullen worden en in de Trajectnota/MER behandeld zullen worden. Daarin zal getoetst worden of een variant met een kruising waarbij de rijksweg onder de HSL door gaat, in de studie moet worden meegenomen.</p>
<p>Registratienummer: 19, 42, 136, 153, 158</p> <p>Het bezwaar dat een ondergrondse oplossing van Rijksweg 13/16 te duur zou zijn, is ongegrond, omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nu, bij de afronding van het HSL- en Betuwelijn project, het mogelijk moet zijn om zeer concurrerende inschrijvingen te krijgen; 	<p>De ondergrondse kruising van de rijksweg met de HSL zal getoetst worden, zie hierboven. Zoals gebruikelijk bij dit soort vergelijkingen wordt de marktwerking niet meegenomen.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • de mogelijkheid bestaat ondergronds te bouwen in plaats van het ondergronds boren van een tunnel; • de ruimte boven de tunnel voor onder meer woningbouw kan worden benut. Een goed voorbeeld hiervan is de stad Boston waar wegen uiteindelijk ondergronds zijn aangelegd. In eerste instantie heeft dit geleid tot extra kosten, maar het heeft uiteindelijk geld opgeleverd. <p>Registratienummer: 55, 87, 110, 112, 120, 128, 140, 144</p> <p>Inpassingsvarianten voor een eventuele Rijksweg 13/16 die in de vervolgstudie dienen te worden betrokken zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • een ononderbroken tunnel onder de Rotte tot voorbij de Bergweg-zuid met beheerste ventilatielucht en de mogelijkheid van reinigen hiervan; • een 'bovengrondse tunnel' conform de Sijtwende tunnels, met een groen dak. Voordeel is dubbel grondgebruik en daarmee een scala aan mogelijkheden voor inpassing en acceptatie; • een tunnel onder de Doenkade vanaf de A13 tot aan de HSL, daarna geheel ondergronds tot bij de President Rooseveltweg in Ommoord; • ondertunneling van het tracé vanaf het Terbregseplein tot (minimaal) halverwege het vliegveld; • totale ondertunneling. Wellicht is het mogelijk Rijksweg 13/16 over de HSL te laten lopen, overkapt en volledig afgesloten; • ondertunneling in de Vlinderstrik tot in Polder Schieveen, waar diverse varianten mogelijk zijn. Te denken valt om de ondertunneling zo zuidelijk mogelijk in de Polder Schieveen voort te zetten en ongeveer ter hoogte van de Vliegveldweg bovengrond te laten komen om aan te sluiten op de Doenkade met de A13. Dit biedt grote voordelen voor ecologie, recreatie en leefbaarheid. Ecoduikers en fietstunnels kunnen meeliften; • het boren van Rijksweg 13/16 onder de runway van Rotterdam Airport en aan de oostzijde van het Schiebroekse Park bovengronds laten komen. Deze oplossing, waarbij sprake is van dubbel ruimtegebruik, zou in aanmerking kunnen komen voor het meest milieuvriendelijke alternatief. Voor het verkeer naar Schiebroek en Rotterdam Airport kan de Doenkade blijven zoals hij is; • een ondergrondse en/of halfondergrondse maar overkapt passage van ten minste 3 km door het Regionale Parklandschap Rottemeren van de President Rooseveltweg in Rotterdam tot de S22 in Bergschenhoek; • een overkapt variant waar de weg om 	<p>Het boren van een tunnel is voor deze situatie geen geschikte methode. Ondergronds bouwen kan in deze omgeving goed toegepast worden. Een voordeel van een ondergrondse oplossing is het eenvoudige ruimte gebruik. Bijvoorbeeld bij woningbouw of kantorenbouw kan dit compensatie van de deel van kosten betekenen. Bij een weg onder een recreatiegebied is het de vraag of het genoemde kostenvoordeel aan de orde is.</p> <p>De eerste fase van de studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam is het opstellen van een variantennota waarin bepaald wordt welke varianten nader onderzocht zullen worden. Bij het ontwikkelen van de varianten zullen de hier genoemde ideeën meegenomen worden.</p>
--	--

<p>technische redenen bovengronds aangelegd moet worden. De weg zo snel als technisch mogelijk verdiepen.</p> <p>Registratienummer: 19, 42</p> <p>Een verdiepte bak is geen goede oplossing omdat het geluid via de zijwanden wordt weerkaatst. Ook is een halfverdiepte baan is geen goede oplossing, gezien de fauna in het gebied.</p> <p>Registratienummer: 63, 123</p> <p>In het ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020 (RR2020) wordt gesteld dat in de tracéstudie expliciet rekening gehouden moet worden met een goede inpassing in het stedelijke gebied en het Regiopark Rottemeren. De ligging van de tracés maakt zorgvuldige inpassing mogelijk.</p> <p>Registratienummer: 42, 160</p> <p>De HOV-verbinding Noordrand II/III - Alexander kan goed in een tunnelvariant worden ingepast. Dus ook zonder overlast voor de bewoners van Alexander, Hillegersberg-Schiebroek, Bergschenhoek, Bleiswijk en Berkel en Rodenrijs.</p> <p>Registratienummer: 155</p> <p>In de startnotitie wordt uitgegaan van een zesbaans optie. Wanneer dit een harde randvoorwaarde is voor de gehele uitvoering, is een ondergrondse oplossing niet mogelijk. Een zesbaanse oplossing heeft namelijk een tunneldiameter van ongeveer 20 meter. Zo'n tunnel bestaat niet. Als in de verdere studie geen smallere oplossing van ten hoogste vierbaans wordt meegenomen, is een ondergrondse oplossing niet mogelijk.</p> <p>Registratienummer: 36</p> <p>Gezien de toename van het verkeer op N470 lijkt het verstandig om de tunnel/halve bak bij de overgang Zuidersingel/Rodenrijse Vaart/Rodenrijseweg opnieuw te onderzoeken.</p> <p>Registratienummer: 94</p> <p>De uitkomst van de onderzoeksrichting: aanleg van de A13/A16 ondergronds bij het Bergse Bos (door de sterke Hillegersbergse lobby) is onacceptabel. Bij deze keuze wordt een groot deel van het budget voor aanpassingen uitgeput.</p>	<p>Bij elke variant wordt ernaar gestreefd dat voldaan wordt aan de eisen die de wetgeving stelt en daarbij worden de meest effectieve middelen toegepast.</p> <p>Bij de varianten zal rekening gehouden worden met een goede inpassing in het stedelijke gebied en het Regiopark Rottemeren.</p> <p>De afweging voor een hoogwaardige openbaar vervoer (HOV) verbinding vindt plaats in het kader van het HOV-project van de Stadsregio Rotterdam. Daarin zal ook nagegaan worden hoe deze verbinding kan functioneren tijdens de realisatie van Rijksweg 13/16 Rotterdam en in de situatie als deze gerealiseerd is. Bij de studie Rijksweg 13/16 Rotterdam wordt ook rekening gehouden met eventuele wensen vanuit de HOV-verbinding.</p> <p>Een tunnelvariant waarbij rekening gehouden wordt met een ruimtereservering van 2x3 is wel mogelijk.</p> <p>Het onderzoeken van de N470 valt buiten het kader van de studie Rijksweg 13/16 Rotterdam. De kruising van de nieuwe rijksweg en de N470 is wel onderwerp van studie. In de variantennota zal worden afgewogen welke oplossingen nader onderzocht moeten worden.</p> <p>In de variantennota wordt afgewogen welke oplossingen nader onderzocht worden. Welke delen van de weg ondergronds zouden moeten worden aangelegd komt daarbij ook aan de orde. De uiteindelijke keuze wordt gemaakt op basis van de effecten zoals die gepresenteerd zullen worden in de Trajectnota/MER.</p>
--	--

<p>Registratienummer: 110</p> <p>Voorwaarden voor een goede inpassing van Rijksweg 13/16 zijn onder meer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • voldoende veilige fiets- en wandelverbindingen; • maatregelen om sluipverkeer op aangrenzende wegen tegen te gaan; • nagaan of de Bergschenhoekseweg kan worden opgeheven; • voldoende verbindingroutes voor flora en fauna. <p>Registratienummer: 121 De Provincie onderschrijft het per motie door Provinciale Staten ingebrachte verzoek dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de nieuwe verbinding niet leidt tot een barrière tussen de B-gemeenten en Rotterdam; • de aanleg op gelijke wijze als de A4-Noord plaatsvindt, dus met gedeeltelijke ondertunneling; • er extra aandacht komt voor fietsverbindingen. <p>Registratienummer: 156</p> <p>Er is een discrepantie in het verhaal van de projectleider Rijksweg 13/16 en hetgeen in de startnotitie staat vermeld. De projectleider heeft gezegd dat de lijnen van de twee varianten niet aangeven wat de plannen zijn omdat dit nog niet vaststaat. In de startnotitie staat echter op pagina 14 dat inpassing van rijksweg 13/16 door het gebied van het Hoge Bergse Bos gaat. Er is een keuzemogelijkheid voor een ruime bocht op afstand van de stad, of een tracering vlak langs de bebouwing.</p> <p>Registratienummer: 156</p> <p>In de studie dient een onderbouwing - ondertunneling - van de weg opgenomen te worden, anders zullen planschadeclaims worden ingediend en juridische procedures worden aangespannen om de plannen tegen te houden.</p>	<p>De genoemde punten worden meegenomen in de afweging in de variantennota bij het maken van een keuze van nader te onderzoeken varianten.</p> <p>De genoemde punten worden meegenomen in de afweging in de variantennota bij het maken van een keuze van nader te onderzoeken varianten.</p> <p>In de kaartjes zijn verschillende lijnen aangegeven waarmee bedoeld wordt dat binnen dat gebied gedefinieerd wordt wat een geschikte inpassing zou zijn. Dit gebeurt in overleg met de mensen die het gebied goed kennen, zoals bewoners en gemeenteraadsleden. Het betekent niet dat het de ene of de andere lijn wordt maar dat in dat gebied gezocht wordt naar een geschikte oplossing zodat de kwaliteit van het gebied op een vergelijkbaar niveau kan blijven.</p> <p>Een (gedeeltelijk) ondergrondse variant zal in het onderzoek aan de orde komen.</p>
--	---

Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema

Thema: Inpassing / korte bocht	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Registratienummer: 24 (523 eensluitende reacties), 26, 35, 47, 65</p> <p>De minister van Verkeer en Waterstaat dient zich uitsluitend te concentreren op de korte bocht variant. De voordelen van deze variant zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het bespaart in de verdere procedure kosten en bezwaren; - het leidt in vergelijking met de lange variant tot 1,5 km. minder doorsnijding van groene ruimte en 1,5 km. minder af te leggen afstand, dus minder luchtverontreiniging; <p>Registratienummer: 46, 54, 137</p> <p>Het is niet zinvol om de variant met de korte bocht te onderzoeken omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dit tracé vlak langs huizen is gepland. Ook bij speciale voorzieningen zal dit veel overlast van luchtverontreiniging tot gevolg hebben, zelfs bij een ondergrondse variant. - circa 4000 bewoners continu overlast zullen ondervinden van geluid. Geluidsisolatie werkt niet in de zomer met de ramen open; - bewoners van de wijk tussen de Rotte en de Grindweg tot het uiterste gaan om deze variant tegen te houden; - deze variant de waarde van de woningen zal doen verminderen; - dit plan pas geopperd is toen de huizen langs het Lage Bergse Bos al waren gerealiseerd; - er vanuit de wijk circa tien directe toegangspaden naar het Lage Bergse Bos zijn, waarvan veelvuldig gebruik van wordt gemaakt. Deze paden zullen worden afgesneden; - bij de aanleg van het bos geen rekening is gehouden met deze variant; - dit tracé door de waterpartijen in het bos is voorzien en het bos ter plaatse niet meer gelijkwaardig hersteld kan worden; - de geluidsbelasting in het deel van het Lage Bergse Bos, met de meeste bezoekers, ontoelaatbaar hoog wordt; 	<p>De keuze van de ministers (V&W en Vrom) wordt gemaakt op basis van de vergelijking van verschillende inpassingsvarianten. Er zal een variantennota worden opgesteld waarin de varianten die in het onderzoek aan de orde moeten komen, worden uitgewerkt. Kosten en milieu-effecten kunnen argumenten zijn om varianten niet verder in het onderzoek te betrekken.</p> <p>Aan het begin van het onderzoek wordt een variantennota opgesteld waarin de varianten die in het onderzoek aan de orde moeten komen, worden uitgewerkt. Door aanvullende maatregelen worden de negatieve effecten (luchtverontreiniging en geluidhinder) beperkt om aan de eisen die in de Startnotitie en de richtlijnen worden beschreven, te kunnen voldoen.</p> <p>De effecten van alle varianten worden beschreven in de Trajectnota/MER. Tijdens de inspraak op deze nota kunnen bewoners en (andere betrokkenen) hun voorkeur aangeven. In de procedure beschrijving in de Startnotitie is aangegeven welke mogelijkheden er zijn om bezwaren kenbaar te maken.</p> <p>Indien de waarde van de woning vermindert als gevolg van een besluit van een Tracébesluit, komt betrokkene in aanmerking voor nadeelcompensatie.</p> <p>Meer dan eens zijn er plannen gemaakt voor een variant met een korte bocht.</p> <p>Het Lage Bergse Bos zal vanuit de wijk goed bereikbaar blijven.</p> <p>Bij de aanleg van de weg wordt rekening gehouden met de feitelijke situatie en worden maatregelen getroffen om bestaande (recreatie-)functies in stand te houden.</p> <p>Ook in het Lage Bergse Bos moet aan de eisen voor geluidhinder voldaan worden.</p>

<p>- indertijd door RWS is gesteld dat het een nog nooit uitgevoerde, experimentele bakconstructie zou betreffen. De ervaring leert dat dergelijke nieuwe constructies altijd duurder worden en de uitvoering langer duurt.</p>	<p>In de berekening van de kosten wordt de ervaring met de bouwmethode meegenomen.</p>
---	--

Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema

Thema: Inpassing / ruime bocht	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Registratienummer: 37, 46, 54, 58, 70, 116</p> <p>Als aanleg van de A13/A16 noodzakelijk is, verdient het tracé met de ruime bocht de voorkeur. Voordelen van de ruime bocht zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de bewoners van het Molenlaankwartier in Hillegersberg zullen minder geluidsoverlast hebben en een vrij entree houden van het Lage Bergse Bos; • dit tracé is sinds lange tijd in plannen opgenomen. Iedereen die in de loop van de jaren langs het tracé is komen wonen, waren ervan op de hoogte; • langs dit tracé staat een minimaal aantal huizen. Hierdoor zal schade als gevolg van luchtverontreiniging minder zijn. Een deel zal worden geabsorbeerd door het bos; • het aantal protesten zal beperkt blijven, waardoor met de uitvoering wellicht sneller kan worden gestart; • de geluidshinder zal minimaal zijn, mede doordat de bomen in het bestaande bos werken als geluidsbarrière. Het bos vormt een mooie buffer voor geluidshinder. Het geluidseffect op bezoekers van de golfbaan is te verwaarlozen; • de naadloze overgang tussen wijk en bos blijft bestaan; • het tracé is conventioneel en levert dus qua uitvoering en kostenbegroting geen verrassingen op; • het Bergsche Bos, schaars stukje groen in regio Rotterdam, blijft het beste bewaard; • dat deze gebruik maakt van de min of meer aanwezige scheiding tussen het Lage Bergse Bos en het Hoge Bergse Bos; • het tracé wordt alleen doorkruist door de Kromme Tochtweg naar de Hoekse Kade. Na het gereedkomen van de Rottebandreef wordt deze weg minder gebruikt en rijdt verkeer van de Kruisweg al via de Rottebandreef. Door een paar eenvoudige onderdoorgangen of bruggen kan het Lage Bergse Bos met het Hoge Bergse Bos verbonden worden. 	<p>Aan het begin van het onderzoek wordt een variantennota opgesteld waarin wordt afgewogen welke varianten in het onderzoek aan de orde zullen komen. De effecten van deze varianten worden beschreven in de Trajectnota/MER. Op basis daarvan zal besloten worden. Invloed op luchtkwaliteit, geluidhinder, enz. zullen onderzocht worden. Dat is ook belangrijk omdat bijvoorbeeld de stelling dat het aantal huizen langs het tracé minimaal is nader onderzocht moet worden. Ter hoogte van het Lage en Hoge Bergse Bos zijn er inderdaad weinig woningen in de nabijheid van het tracé met de ruime bocht, maar het vervolg van het bedoelde tracé tot aan het Terbregseplein ligt weer dicht bij de woningen van Ommoord.</p>

<p>Registratienummer: 14, 44, 45, 65, 111</p> <p>De ruime bocht variant is niet acceptabel. De redenen hiervoor zijn:</p> <ul style="list-style-type: none">- er wordt een mooi, samenhangend recreatie- en natuurgebied, het Bergse Bos, doorsneden en aangetast. Het gebied is in ca. 40 jaar door lagere overheden tot stand is gebracht. Hoewel het 'gemaakte' natuur is, wordt er intensief gebruik van gemaakt. Het zal als gevolg van deze variant niet meer geschikt zijn voor ontspanning en recreatie van vele mensen;- het doorkruist een aantal essentiële wandel- en fietsroutes die het Hoge en Lage Bergse Bos met elkaar verbinden en daarnaast ook een utilitaire verkeersfunctie hebben;- er ligt in het tracégebied een golfbaan die commercieel wordt geëxploiteerd;- de gemeente Bergschenhoek staat toch al onder druk door de expansiedrift van Rotterdam Airport, de opgelegde Vinex-bouwtaak en het HSL-project.	<p>Aan het begin van het onderzoek wordt een variantennota opgesteld waarin de varianten die in het onderzoek aan de orde moeten komen, worden uitgewerkt. De effecten van alle varianten worden beschreven in de Trajectnota/MER. Op basis daarvan zal besloten worden. Natuur en recreatie (inclusief wandel- fietsroutes) zullen daarbij aandacht krijgen. Er wordt rekening gehouden met beslissingen die genomen zijn over de ontwikkeling van Rotterdam Airport, Vinex en HSL.</p>
--	--

Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema

Thema: Inpassing / aansluitingen	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Registratienummer: 1, 35</p> <p>Het is raadzaam om een aansluiting te maken op de eventuele Rijksweg 13/16 vanaf Berkel en Rodenrijs richting A16 en vice versa vanwege de ambitie om de verkeersdrukke op de Molenlaan terug te dringen, alsook de A20 als knelpunt op te lossen.</p> <p>Momenteel moet verkeer uit de 3B-hoek en Pijnacker / Nootdorp, dat ten zuiden van de Rotte moet zijn, via de Molenlaan, Prinses Irenebrug en Terbregseweg; verkeer uit Pijnacker/Nootdorp kan uitwijken via de A13. De Molenlaan is geen sluiproute; er is geen redelijk alternatief.</p>	<p>Deze deelreactie stemt overeen met hetgeen in de Startnotitie wordt voorgesteld.</p> <p>Terecht wordt opgemerkt dat het beter is om niet te spreken van sluipverkeer want er is in de huidige situatie geen andere route beschikbaar om vanuit de 3B-Hoek naar het zuiden te gaan. Wel is een relatief groot aandeel van het verkeer op de Molenlaan doorgaand verkeer. Dit zal nader onderzocht worden.</p>
<p>Registratienummer: 1</p> <p>Het is verstandig om geen aansluiting te maken vanaf Berkel en Rodenrijs richting Rotterdam Airport, maar deze te situeren ter hoogte van het HCR Stadion. Dit is ook gunstig voor de luchtkwaliteit omdat het verkeer minder kilometers hoeft af te leggen.</p>	<p>Dit zal afgewogen worden in de variantennota.</p>
<p>Registratienummer: 10</p> <p>Door aanleg van Rijksweg 13/16 zal het Kleinpolderplein ontlast worden. Het Terbregseplein zal echter juist belast worden, mits de aansluiting op een dergelijke manier wordt gemaakt dat het verkeer goed zal kunnen doorstromen.</p>	<p>Voor de aansluiting van Rijksweg 13/16 Rotterdam op het Terbregseplein en de aansluitende wegvakken zullen maatregelen voorgesteld worden om voldoende doorstroming te kunnen realiseren.</p>
<p>Registratienummer: 53</p> <p>In de trajectnota/MER dienen verscheidene varianten van het megaknooppunt - Rijksweg 13/16, N209, N470 en G.K. van Hogendorpweg - te worden onderzocht. Ook andere afslagen in het studiegebied dienen te worden onderzocht op hun wenselijkheid.</p>	<p>Dit zal afgewogen worden in de variantennota.</p>
<p>Registratienummer: 35</p> <p>Een idee voor de aansluiting van Rijksweg 13/16 op de N209 is een grote rotonde op de kruising van de N209 met de Ankie Verbeek-Ohrlaan, boven rijksweg 13/16. De rijksweg wordt op dit punt verdiept aangelegd. Vanaf de rotonde kunnen op- en afritten gemaakt worden. De N470 sluit via de Doenkade hierop aan. Op deze manier is rijksweg 13/16 aangesloten op de N209, de N470, de Boterdorpseweg en de Ankie Verbeek-Ohrlaan.</p>	<p>Dit zal afgewogen worden in de variantennota.</p>

<p>Registratienummer: 126</p> <p>De voorgestelde aansluiting op de kruising van de Doenkade met de Ankie Verbeek - Ohrlaan dient nader onderzocht te worden. Wanneer de voorgestelde plannen werkelijkheid worden, zal dit leiden op een additioneel aanbod van verkeer. Dit zal ongetwijfeld aanzienlijke negatieve gevolgen hebben op de leefbaarheid in de Lage Limiet. De mogelijkheid om de aansluiting in meer noordelijke richting te laten plaatsvinden dient te worden onderzocht.</p> <p>Registratienummer: 86, 126</p> <p>De aansluiting van de eventuele Rijksweg 13/16 op de N209 is gesitueerd bij de woonwijk de Lage Limiet. Aangezien dit de enige weergegeven verbinding is baart dit zorgen. In het vervolgonderzoek dienen meerdere verbindingsopties onderzocht te worden, waarbij de leefbaarheid voor bewoners van de nieuwbouwwijk niet in nadelige zin wordt beïnvloed. Suggesties hiervoor zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • een kortere, rechtstreekse aansluiting op de N209 in noord - westelijke richting, via de locatie waar nu (nog) de Rustenburg is gesitueerd (bij de ruime bocht variant); • een kortere, rechtstreekse aansluiting op de N209 in noord - westelijke richting, ten zuiden van de Rustenburg (bij de korte bocht variant). <p>Registratienummer: 127</p> <p>Zonder nadere onderbouwing wordt een aansluiting in en uit noordelijke richting op de President Rooseveltweg voorgesteld. Momenteel leidt in de spitsuren de verkeersintensiteit op deze weg en de John Mottweg al tot filevorming. Een aansluiting op Rijksweg 13/16 zal deze situatie alleen maar verslechteren. Het voorstel is alle te onderzoeken alternatieven met een tracé dat de Rotte ten westen van Ommoord kruist, zowel met als zonder aansluiting op de President Rooseveltweg op verkeerskundige en milieueffecten te onderzoeken.</p> <p>Registratienummer: 105</p> <p>De Vereniging Bedrijven Schiebroek verzoekt om een aansluiting op het industrieterrein, in het Rijksweg 13/16 wordt aangelegd. Sinds 1967 zijn er toezeggingen gedaan omtrent een ontsluiting van het industrieterrein.</p>	<p>Hoe deze aansluiting meegenomen wordt in varianten, wordt afgewogen in de variantennota. Daarna worden de effecten bepaald bij het opstellen van de Trajectnota/MER. Daarbij worden ook de effecten voor woon- en leefmilieu meegenomen, ook voor de Lage Limiet. Op die wijze komt een uiteindelijk een keuze tot stand over wel/geen aansluiting, waar deze moet komen en hoe deze vormgegeven wordt.</p> <p>Zie het antwoord hierboven; de suggesties worden meegenomen in de variantennota.</p> <p>Er zal onderzocht worden hoe de knelpunten op het onderliggende wegennet in relatie tot de aansluiting bij de President Rooseveltweg weggenomen kunnen worden. Ook zal de noodzaak van de betreffende aansluiting onderbouwd worden.</p> <p>Bedrijventerreinen worden niet rechtstreeks op het hoofdwegennet aangesloten, maar via het onderliggend wegennet. Een goede ontsluiting van Schiebroek (en andere bedrijventerreinen) zal meegenomen worden bij het ontwikkelen van de varianten.</p>
---	---

Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema

Thema: Effecten algemeen	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Registratienummer: 37, 93, 88, 107, 134</p> <p>Voor de eventuele aanleg van Rijksweg 13/16 dient een zorgvuldige afweging van de te verwachten effecten plaats te vinden. Effecten die moeten worden meegenomen in de afweging, zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ruimtegebruik; • geluid; • lucht; • ecologie; • landschap; • verkeersveiligheid; • verkeerseffecten buiten het nu gekozen plangebied; • trillingen; • veranderingen in de waterhuishouding; • werkgelegenheid. <p>Mogelijk kan voor deze afweging gebruik worden gemaakt van de resultaten van de eerdere tracé-m.e.r.-studie.</p> <p>Registratienummer: 53, 85, 93, 123, 133, 134</p> <p>In de startnotitie wordt in het geheel niet over kosten gesproken. Om een goede afweging tussen de alternatieven te maken is inzicht in de kosten van de alternatieven nodig. Bij deze kosten moeten ook de onzekerheidsmarges worden aangegeven.</p> <p>Bij de kosten voor de alternatieven is ook inzicht in de kosten van planschade nodig.</p> <p>Registratienummer: 129</p> <p>Aanleg van de A13/16 zal effecten hebben op zowel belangrijke natuur- en recreatiegebieden als belangrijke woongebieden. Voor deze gebieden moet niet alleen een minimum norm gelden, maar moet ook gestreefd worden naar optimale kwaliteitsverbetering.</p>	<p>Alle genoemde aspecten zullen in de studie onderzocht worden.</p> <p>Waar mogelijk zal gebruik gemaakt worden van eerder onderzoek.</p> <p>Paragraaf 6.2.8 van de Startnotitie behandelt het aspect kosten. Realisatiekosten en kosten voor beheer en onderhoud worden onderzocht.</p> <p>De kosten voor nadeelcompensatie worden meegenomen in het onderzoek naar de kosten. Bij rijkswegenprojecten wordt in plaats van planschade, de regeling voor nadeelcompensatie toegepast. (zie ook onder het Thema Procedure, bij registratienummer 13).</p> <p>In het project Rijksweg 13/16 Rotterdam streven we naar verbetering van de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving. Voor deze en andere aspecten geldt dat tenminste aan wet- en regelgeving voldaan moet worden. Voorstellen voor kwaliteitsverbetering vanuit een ander belang zijn bespreekbaar.</p>

<p>Registratienummer: 147</p> <p>Er gelden door de aanwezigheid van Rotterdam Airport een aantal bouwbeperkingen. Er zijn drie hoofditens in verband met de veilige afhandeling van het luchtverkeer:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Vogelaantrekkende werking: in een straal van 5 kilometer rond de luchthaven mogen geen gebieden ontwikkeld worden die veel vogels aantrekken. Bij Rotterdam Airport gaat het vooral om de aanleg van grote waterpartijen.2. Obstakelvrije vakken: rondom start- en landingsbaan zijn een aantal obstakelvrije vakken gedefinieerd om het luchtverkeer veilig te laten plaatsvinden.3. Beschermingsvlakken communicatie en navigatieapparatuur: op en in de directe omgeving van de luchthaven is diverse apparatuur geïnstalleerd voor de veilige afhandeling van het luchtverkeer. Objecten die door de beschermingsvlakken heen steken dienen eerst door de Nederlandse Luchtverkeersleiding getoetst te worden om verstoring van de apparatuur te voorkomen.	<p>Het project Rijksweg 13/16 Rotterdam houdt rekening met de bouwbeperkingen die voortvloeien uit de veilige afhandeling van het luchtverkeer. Hierover is al overlegd met Luchtverkeersleiding Nederland. Naar verwachting is een goede oplossing mogelijk.</p>
--	---

Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema

Thema: Effecten / woon- en leefmilieu	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Registratienummer: 13, 16, 20, 31, 41, 43, 69, 77, 83, 94, 108, 110, 112, 113, 115, 120, 123, 124, 125, 128, 135, 137, 145, 148, 149, 159</p> <p>In de huidige situatie ondervinden bewoners van het plangebied van Rijksweg 13/16 veel overlast van geluid en luchtverontreiniging door onder meer Rotterdam Airport, de A13, de N209, de HSL en Randstadrail. Rijksweg 13/16 zal leiden tot een verdere toename van geluid, luchtvervuiling en gezondheidsrisico's en zal daarmee een onleefbare situatie creëren.</p> <p>Er dient rekening gehouden te worden met de cumulatie van geluid en luchtverontreiniging. Voorkomen moet worden dat de geluidsbelasting van alle componenten afzonderlijk onder de grenswaarde valt en dat daarmee cumulatie niet van belang is, omdat er geen vigerende regelgeving is.</p> <p>Registratienummer: 53, 71, 113, 128, 135</p> <p>De scope dient zodanig in de richtlijnen te worden vastgelegd, dat mogelijke opstapeling van effecten van toekomstige ontwikkelingen integraal kunnen worden beoordeeld. In het bijzonder de MER-onderzoeken van Rotterdam Airport, de N209 en Rijksweg 13/16. Daarnaast moet de G.K. van Hogendorpweg de Rotterdamse stadas gaan worden.</p> <p>Ook dient in algemene zin aangegeven te worden in hoeverre luchtvervuiling en lawaai in het gebied kunnen worden verminderd en het leefklimaat kan worden verbeterd.</p> <p>Registratienummer: 21, 37, 39, 40, 42, 54, 55, 56, 57, 63, 66, 72, 74, 77, 79, 85, 86, 91, 93, 94, 95, 97, 100, 108, 110, 126, 127, 133, 134, 135, 137, 144, 145, 146, 148, 156, 157</p> <p>De vervolgstudie moet de effecten van een eventuele Rijksweg 13/16 op de leefbaarheid onderzoeken, waarbij een vergelijking tussen de voorgestelde routes en andere mogelijke alternatieven het uitgangspunt moet zijn. Het gaat hier om de:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Geluidstoename; ▪ Luchtverontreiniging; ▪ Licht- en zichthinder; ▪ Gezondheidsrisico's; ▪ Beleving; ▪ Waardevermindering van (eigen) woningen. 	<p>In de studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam wordt het totale effect berekend van het gebruik van alle genoemde infrastructuur. Dit wordt getoetst aan de wettelijke eisen en gebruikelijke methodieken die gelden voor kwaliteit van de leefomgeving.</p> <p>Er wordt rekening gehouden met de cumulatie van geluid en luchtverontreiniging.</p> <p>In de referentiesituatie (zie par. 4.1) worden alle reeds gerealiseerde maatregelen meegenomen en alle ontwikkelingen waarover al een besluit genomen is. Er wordt nog nader onderzocht of de lijst van projecten waarmee rekening gehouden zal worden, compleet is.</p> <p>Waar nodig zullen maatregelen ter beperking van de hinder worden getroffen.</p> <p>Zoals in de Startnotitie beschreven is, worden de varianten van Rijksweg 13/16 Rotterdam in de studie verder ontwikkeld en wordt vervolgens een vergelijking gemaakt van de effecten van deze varianten met de referentiesituatie. Bij de keuze tussen de varianten gaat het om luchtkwaliteit, geluidhinder, visuele hinder en beleving (aan de hand van een zogenaamd belevingswaarden-onderzoek). Als de kosten worden berekend wordt ook een schatting gemaakt van de nadeelcompensatie die het project met zich mee kan brengen. Aan de gezondheidsrisico's worden alleen indirecte aandacht besteed. Als aan de wettelijke eisen op het gebied van leefomgeving voldaan wordt, zijn er geen grote gezondheidsrisico's.</p>

<p>Gemeenten, wijken en straten waar in de studie expliciet aandacht voor wordt gevraagd, zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schiebroek (- Noord); ▪ Hillegersberg; ▪ De Lage Limiet ▪ Ommoord; ▪ N209/Doenkade; ▪ Terbregge; ▪ De straten ten noorden van de Mozartlaan; ▪ G.K. van Hogendorpweg ▪ Berkel en Rodenrijs ▪ Bergschenhoek, met name de Hoeksekadebuurt <p>Registratienummer: 16, 28, 37, 58, 60, 62, 79, 84, 87, 91, 99, 108, 124, 130, 131, 133, 150, 159</p> <p>Aanleg van Rijksweg 13/16 is het verplaatsen van problemen. Het is mede bedoeld ter ontlasting van de A13 bij Overschie en de A20, maar tegelijk worden andere woongebieden ernstig aangetast door geluidsoverlast en luchtverontreiniging. Het zal een nog groter deel van de Rotterdamse bevolking insluiten binnen een netwerk van rijkswegen. Gemiddeld verslechtert de situatie omdat er nog een onaantrekkelijk woongebied wordt gecreëerd.</p> <p>Enkele waarden (onder meer geluidsoverlast en luchtverontreiniging), zullen rekenkundig verminderen zonder dat er gevoelsmatig een daadwerkelijk leefbare omgeving ontstaat.</p> <p>Registratienummer: 53, 57, 66, 82, 89, 93, 104, 116, 127, 130, 132, 134, 135, 144, 152, 163</p> <p>In de vervolgstudie dienen verder de volgende aspecten te worden meegenomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Hoe bepaald gaat worden of Rijksweg 13/16 per saldo leidt tot een verbeterde leefomgeving. Om te kunnen bepalen of de verbetering op andere locaties wel of niet opweegt tegen de verslechtering van de leefomgeving door Rijksweg 13/16 moeten verschillende aspecten die op verschillende locaties optreden bij elkaar worden "opgeteld". ▪ Wat het effect is van een eventuele Rijksweg 13/A16 op het binnenstedelijke leefklimaat als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van de weg. ▪ Hoe de leefbaarheid van de noordrand van Hillegersberg zal meewegen ten opzichte van de andere criteria. Ten tijde van de studies naar het IPNR is de toezegging gedaan dat indien zou worden gekozen voor een tracé onmiddellijk ten noorden van Hillegersberg, de snelweg verdiept zou worden aangelegd. In de startnotitie is deze toezegging niet meer terug te vinden, terwijl de variant wel weer als een mogelijk tracé aangegeven staat. 	<p>De genoemde gemeenten, wijken en straten liggen binnen het onderzoeksgebied en dat betekent dat er aandacht aan besteed zal worden.</p> <p>Verwacht wordt door de spreiding de situatie voor het geheel verbeterd. In de studie zal dit nader onderzocht worden.</p> <p>In de Trajectnota/MER zullen de rekenresultaten worden beschreven. Er zal ook een belevingswaarde onderzoek worden uitgevoerd waarin onderzocht wordt hoe de diverse aspecten van de wegverbinding ervaren worden bij omwonenden.</p> <p>In de Trajectnota/MER zal omschreven op welke wijze de effecten berekend zijn. Ten behoeve van de besluitvorming zullen voor elke variant de effecten in een overzicht gezet worden. Op die wijze wordt een evenwichtig beeld gegeven van verbeteringen en verslechtingen ten opzichte van de referentiesituatie.</p> <p>Zoals aangegeven in de Startnotitie worden de effecten voor woon- en leefmilieu onderzocht in het hele gebied rond de rijkswegen die in dit project aan de orde zijn. Onder meer horen Blijdorp en het Oude Noorden daarbij. Als eerste stap worden de varianten ontwikkeld. Daarbij zal aan de orde komen of de weg bovengronds, verdiept of geheel onder de grond zal komen. Dergelijke maatregelen komen aan de orde in verband met de eisen voor luchtkwaliteit en geluidhinder. Op basis van de effecten zal een variant gekozen worden. Dit kan een ondergrondse zijn, maar er is niet bij voorbaat een toezegging dat de weg ondergronds wordt aangelegd.</p>
--	---

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wat de verschillende tracés betekenen voor de aantrekkelijkheid van Hillegersberg als woonwijk, de aantrekkelijkheid van Rotterdam als woonplaats en van de regio als werk- en woonplaats. Daarbij moet meegenomen worden hoe er vanuit de Economic Development Board Rotterdam tegen deze kwestie wordt aangekeken. ▪ Hoe hoog de te verwachten schadeclaims zijn als gevolg van waardevermindering van woningen. ▪ De effecten van de barrièrewerking op de toegankelijkheid van de Rottemeren en het Bergse Bos. Hiervoor dient het gebruik voor de periode van minimaal één jaar in kaart te worden gebracht, omdat het gebruik afhankelijk is van het seizoen. ▪ De economische en sociale effecten voor de stad en de regio Rotterdam door mogelijke verhuisbewegingen van de huidige bewoners. Hierbij is van belang of bewoners bij realisatie van de verschillende varianten zullen verhuizen binnen stad of regio of helemaal zullen wegtrekken. <p>Registratienummer: 80</p> <p>Door de tracékeuze mogen de waarden van het onroerend goed langs het Bergse Bos niet verminderen ten opzichte van de regionale trend. Het onroerend goed prijsniveau is de beste graadmeter want hierin worden alle individuele factoren zoals leefbaarheid, natuur, milieuvervuiling, bereikbaarheid etc. opgenomen. De onroerend goed prijs is een gewogen gemiddelde van alle elementen die voor bewoners belangrijk zijn, tevens zijn de prijzen beter meetbaar dan de afzonderlijke factoren.</p> <p>Registratienummer: 82</p> <p>Het is vanwege de complexe situatie in omgeving Ommoord/ Terbregge onvoldoende om de kans op effecten op de grondwaterstand slechts kwalitatief te bepalen. Bij tijdelijke aanpassing van de grondwaterstand van het nabij gelegen Nieuw Terbregge heeft een flinke verzakking plaatsgevonden. Er dient een nulsituatie van de bodemligging te worden opgenomen en tijdens de aanleg dient monitoring en inklinking plaats te vinden. Deze data moeten openbaar zijn, zodat ze door omwonenden kunnen worden gebruikt voor schadeclaims.</p>	<p>Bij de ontwikkeling van de varianten zullen vertegenwoordigers vanuit de regio betrokken worden. Bij de uitwerking van de projectorganisatie zal nagegaan worden of de Economic Development Board Rotterdam hierin een rol kan spelen. Zij hebben geen inspraakreactie ingezonden.</p> <p>De eventuele kosten van nadeelcompensatie zullen onderzocht worden tijdens de studie.</p> <p>Zoals in de Startnotitie aangegeven is, zal barrièrewerking onderzocht worden. Er wordt rekening gehouden met de seizoensafhankelijkheid.</p> <p>De eventuele toename van verhuisbewegingen als gevolg van de aanleg van de weg worden niet onderzocht.</p> <p>De prijs van onroerend goed wordt door vele factoren bepaald. Deze factor is niet bruikbaar als besluitvormingscriterium bij de aanleg van een weg.</p> <p>Zoals in de Startnotitie is aangegeven wordt in de studie de Watertoets uitgevoerd in samenwerking met de betrokken waterbeheerders. Hierbij worden de effecten van (bouw)plannen beoordeeld met betrekking tot wateroverlast, verdroging, enz. Dergelijke informatie is openbaar.</p>
---	--

<p>Registratienummer: 82</p> <p>Het is opvallend dat de barrièrewerking van de A13 wel als knelpunt wordt gesignaleerd, maar dat er geen oplossing wordt aangedragen. Het gaat namelijk niet alleen om de verkeersstroom, maar ook om de fysieke barrière. Aanpassing van het Kleinpolderplein zou voor een deel een oplossing voor de barrièrewerking kunnen bieden.</p>	<p>De barrièrewerking van de A13 komt niet aan de orde in het hoofdstuk over de probleemstelling maar is wel in de beschrijving van de huidige situatie opgenomen. De realisatie van Rijksweg 13/16 Rotterdam zal weinig veranderen aan de barrièrewerking van de A13.</p>
<p>Registratienummer: 100</p> <p>Sociaal demografisch gezien zullen de gevolgen van aanleg van de A13/A16 groot zijn. Veel kinderen gaan in de B-driehoek naar school, winkels in Berkel worden door Schiebroekers bezocht etc. Tunneltjes zullen hiervoor geen soelaas bieden.</p>	<p>Deze gevolgen zijn afhankelijk van de inpassing van de rijksweg. Eventuele extra maatregelen om deze problemen te beperken kunnen aan de orde komen. Bij het uitwerken van de varianten is dit een aandachtspunt.</p>
<p>Registratienummer: 76, 143</p> <p>Naast de plannen voor rijksweg 13/16 wordt momenteel achter de woningen aan de Klimvaren in Ommoord gewerkt aan de realisatie van een baggerdepot en een HOV busbaan. Wat wordt er gedaan om bewoners tegen deze overlast te beschermen?</p>	<p>De tracékeuze voor de nieuwe rijksweg kan betekenen dat het baggerdepot weer verdwijnt en voor de busbaan loopt het onderzoek nog en zal een afweging worden gemaakt of een gezamenlijke oplossing met de nieuwe rijksweg voor de toekomst mogelijk is.</p>
<p>Registratienummer: 118</p> <p>Rijksweg 13/16 zal tot gevolg hebben dat het registergoed aan de Ommoordseweg 48 een verkeersbestemming dreigt te krijgen. Op die locatie wordt al ruim 40 jaar een autodémontagebedrijf, een recyclingbedrijf almede een handel in auto-onderdelen en bedrijfswagens gedreven. Met de mogelijke bestemmingswijziging kunnen cliënten zich niet verenigen. In de startnotitie is geen aandacht besteed aan de bedrijven die als gevolg van aanleg van rijksweg 13/16 zouden moeten wijken.</p>	<p>Als bedrijven voor de aanleg van de rijksweg moeten wijken, wordt in overleg een oplossing gezocht. Dit wordt niet apart in de Startnotitie behandeld omdat dit de gebruikelijk procedure is.</p>

Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema

Thema: Effecten / natuur en recreatie	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Registratienummer: 24, 26, 28, 30, 37, 47, 59, 63, 65, 91, 114, 146, 150</p> <p>Tegen de in de startnotitie vermelde onderzoeksrichting, waarbij het recreatiegebied Rottemeren versnipperd wordt, wordt bezwaar gemaakt.</p> <p>In de startnotitie wordt het belang van natuur, landschap, recreatie vermeld, maar tegelijk gaat de minst milieuvriendelijke variant weer onderzocht worden.</p> <p>Het recreatiegebied is in circa 40 jaar door lagere overheden tot stand gebracht, voor circa € 640 miljoen. Het belang van het recreatiegebied is zeer groot voor de regio en wordt intensief gebruikt.</p> <p>Registratienummer: 30, 53, 59, 66, 85, 71, 93, 99, 101, 110, 111, 113, 115, 117, 127, 131, 133, 134, 135, 140, 144, 146, 160</p> <p>De vervolgstudie moet de effecten van een eventuele Rijksweg 13/16 op de natuur, het landschap en de recreatie onderzoeken. Het gaat hier om de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geluidstoename; de contouren < 40 dB(A), 40-45 dB(A) en 45-50 dB(A) kunnen daarbij het effect op de stiltekwiteit aangeven; • Luchtverontreiniging; • Lichtverontreiniging; • Horizonvervuiling; • Cultuur- en archeologische waarden; • Grondwaterstand en de effecten daarvan op flora en fauna; het gebied tussen de twee varianten is van belang voor veel trekvogels. 	<p>In de eerste fase van de studie zal in overleg met vertegenwoordigers uit de omgeving onderzocht worden hoe de nadelen van een doorsnijding van het recreatiegebied Rottemeren zoveel mogelijk beperkt kunnen worden.</p> <p>Rijksweg 13/16 Rotterdam is de beste oplossingsrichting voor de gesignaleerde knelpunten. Binnen deze oplossingsrichting kunnen varianten uitgewerkt worden met inpassingsmaatregelen die positief zijn voor natuur, landschap en recreatie. Pas na de inspraak op de Trajectnota/MER zal een keuze gemaakt worden.</p> <p>Het belang van de recreatiegebied voor de regio is groot. De inpassingsmaatregelen zijn bedoeld om de nadelen te beperken en ervoor te zorgen dat het gebied zijn functie behoudt.</p> <p>Zoals in de Startnotitie is aangegeven, wordt onder meer onderzoek gedaan naar: geluidhinder, luchtkwaliteit, visuele hinder, cultuurhistorie, archeologie en grondwater. Alleen lichtverontreiniging ontbreekt in deze opsomming omdat dat in mindere mate aan de orde is bij een wegverbinding in dit gebied (kassen, stedelijk gebied).</p>

<p>Natuur- en recreatiegebieden waar in de studie expliciet rekening mee moet worden gehouden, zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het Lage Bergse Bos (inclusief de ingerichte rand) en Hoge Bergse bos; • de Rottezone; • het voormalige Productiebos; • het Schiebroekse Park en de daarin gelegen vleermuizenkelder; • het Hoeksepark, een groenontwikkeling die is vastgesteld in RR2020 en RGSP2; • de ecologische verbindingzone Rottewig; • de Groene Loper • de Wildersekade, een kleine ecologische verbinding tussen Rodenrijs en de Grindweg/ het Lage Bergse Bos. <p>Er moet ook onderzocht worden of er alternatieven zijn voor een weg op maaiveldniveau. Te denken valt aan aanleg in een tunnel, of een verdiepte of verhoogde aanleg.</p> <p>Indien toch wordt besloten tot aanleg van de Rijksweg 13/16 moet de kwaliteit van de leefomgeving toenemen.</p> <p>Registratienummer: 53, 71, 111, 135, 140, 152</p> <p>In het onderzoek moet aandacht zijn voor de gevolgen van een (extra) doorsnijding door Rijksweg 13/16. Deze doorsnijding beperkt de toegankelijkheid van natuur- en recreatiegebieden voor de mens, verkleint het leefgebied van diverse dieren en tast de Ecologische Hoofdstructuur aan.</p> <p>De manege Hillegersberg is gevestigd onder de voorwaarde dat klanten die buiten willen rijden, vanuit de manege het hele recreatiegebied kunnen bereiken. Welke variant te zijner tijd ook gekozen wordt, het is van belang dat er voldoende mogelijkheden aanwezig zijn om te paard van het ene recreatieschap naar het andere te komen.</p> <p>Registratienummer: 59, 93, 99, 110, 133</p> <p>Het recreatiegebied Rottmeren is onvervangbaar, in die zin dat aan de westzijde van de Rotte een dergelijk aaneengesloten natuur- en recreatiegebied niet meer gerealiseerd kan worden. Ook de aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur kan niet of nauwelijks worden gecompenseerd gezien alle ontwikkelingen in de regio. De Groen-blauwe Slinger is hiervoor geen alternatief.</p> <p>Bij de kosten van de alternatieven dienen ook de kosten van eventuele natuurcompensatie te worden betrokken. Compensatie dient vooraf te worden geregeld en vastgelegd. Mogelijk kan compensatie worden verkregen door de grenspercelen aan het Hoge Bergse Bos aan te kopen en in te richten als bos en plas-dragegebied.</p>	<p>Er zal in de studie aandacht besteed worden aan alle natuur- en recreatiegebieden in de omgeving van de nieuwe rijksweg en aan de afspraken die daarover bestaan. Met name de ecologische hoofdstructuur is essentieel en deze vraagt in het bijzonder aandacht tussen de Vlinderstrik en het Bergse Bos.</p> <p>Bij de ontwikkeling van de verschillende varianten zal de hoogteligging van de weg aandacht krijgen.</p> <p>De kwaliteit van de leefomgeving zal lokaal op verschillende plaatsen veranderen. Netto mag het project in ieder geval geen verslechtering opleveren.</p> <p>Zoals in de Startnotitie staat aangegeven, zullen de genoemde aspecten onderzocht worden: barrièrewerking, vernietiging en versnippering.</p> <p>De bereikbaarheid van het recreatiegebied voor de verschillende doelgroepen (waaronder de paardrijders) zal in de studie aan de orde komen.</p> <p>Zoals in de Startnotitie is beschreven, zal aandacht besteed worden aan de functie van het natuur- en recreatiegebied bij de Rotte en aan de ecologische hoofdstructuur.</p> <p>De kosten van compensatie worden in de studie meegenomen.</p>
---	--

<p>Registratienummer: 111</p> <p>Bij ieder alternatief dient een integraal landschapsplan opgesteld te worden en in het MER opgenomen te worden, waarin de mitigerende en compenserende maatregelen zijn opgenomen. Alleen dan zijn de alternatieven op hun effecten voor recreatie, natuur en landschap te beoordelen.</p> <p>Registratienummer: 110</p> <p>In de onderzoeken dient de volgende literatuur te worden geraadpleegd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 'Met Vleermuizen Overweg' - Rijkswaterstaat; • 'Vleermuizen, bomen en bos' - Vereniging voor Zoogdierkunde en zoogdierbescherming; • 'Verbindingswegen voor plant en dier'- Stichting Natuur en Milieu. <p>Ook dienen de bestaande onderzoeksgegevens van flora, fauna en avifauna van Polder Schieveen, Hoge en Lage Bergse Bos en omgeving meegenomen te worden in het MER.</p> <p>Registratienummer: 134</p> <p>De gehele "Rotte-band", startend bij de Bergse Voor- en Achterplas moet als één onderzoeksgebied worden aangemerkt. Wat zijn de mogelijkheden om het Lage- en Hoge Bergse Bos samen met het Terbregse Park als een aaneengesloten, ongeschonden en ongerept gebied te handhaven?</p>	<p>Het opstellen van een integraal landschapsplan valt buiten het kader van het opstellen van de Trajectnota/MER. In deze fase worden wel de milieueffecten van de varianten onderzocht en vergeleken. Daarbij worden mitigerende en compenserende maatregelen meegenomen. In de fase daarna, als het ontwerp tracébesluit wordt opgesteld, zal wel een landschapsplan worden uitgewerkt.</p> <p>Voor het onderzoek op het gebied van natuur en landschap zal goed gebruik worden gemaakt van beschikbare kennis en van bestaande onderzoeksgegevens.</p> <p>Het gebied van het Terbregse Park behoort net als het Hoge en Lage Bergse Bos tot het onderzoeksgebied. In deze gebieden kunnen mitigerende en compenserende maatregelen uitgewerkt worden bij de varianten die voor de Trajectnota/MER onderzocht zullen worden. In de daarop volgende fase van het ontwerp tracébesluit wordt de gekozen variant uitgewerkt in een landschapsplan.</p>
---	---

Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema

Thema: Effecten/ milieu	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Registratienummer: 16, 53, 71, 80, 82, 85, 93, 94, 104, 125, 129, 133, 134, 141, 145, 148, 149, 151, 164</p> <p>Bij alle alternatieven moet worden onderzocht wat de effecten zijn van die alternatieven op de luchtkwaliteit. Dit onderzoek moet ingaan op:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de jaargemiddelde concentraties tot 2010 voor NO₂; • de jaar- en daggemiddelde concentraties fijn stof (PM10) van 2005 t/m 2010; • de na de aanleg te verwachten jaargemiddelde concentraties NO₂; • de jaar- en daggemiddelde concentraties fijn stof t/m 2020; • de mate waarin aan de EU-normen kan worden voldaan; • in hoeverre rekening kan worden gehouden met een verdere aanscherping van de EU-normen, omdat er voor de uitstoot van vervuilende stoffen geen no-effectlevel bestaat. Ook is het nog onzeker of het Besluit luchtkwaliteit 2005 door de EU wordt goedgekeurd; • de emissie van CO₂, NO_x, SO₂ en Koolwaterstoffen, dit mede in relatie tot de klimaatsverandering; • de cumulatie van uitstoot, bijvoorbeeld door de uitstoot van industrie en vliegtuigen van Rotterdam Airport; • hoe overlast van fijn stof voorkomen kan worden; • de mogelijkheden om bij een tunnelvariant de lucht volledig te zuiveren of om dieselverkeer uit de tunnel te weren; • de mate waarin aanleg van Rijksweg 13/16 leidt tot een gewenste reductie van de achtergrondconcentraties in de Randstad en Rijnmond in het bijzonder; • de milieukundige effecten in de buurt van Delft, langs de A13, moeten ook worden bepaald. <p>Registratienummer: 69, 92, 129, 133, 134</p> <p>In de Trajectnota/MER moet de saldobenadering voor lucht duidelijk worden uitgewerkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Weegt de afname van de luchtverontreiniging rondom de A13 en de A20 op tegen de toename van luchtverontreiniging rondom de eventuele Rijksweg 13/16? • Is de verbetering van de luchtkwaliteit op de A13 zonder meer bruikbaar voor de saldobenadering op de A13/A16, of geldt 	<p>In de studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam zal gebaseerd worden op de vigerende regelgeving over luchtkwaliteit. De regelgeving waarin wordt aangegeven op welke wijze luchtkwaliteit onderzocht dient te worden is sterk in ontwikkeling. De grenswaarden zijn voor de op te stellen Trajectnota/MER belangrijk. Maar in de Trajectnota/MER gaat het niet primair om het toetsen van verwachte concentraties van luchtverontreiniging aan grenswaarden. In de Trajectnota/MER worden aanlegvarianten onderling vergeleken. Projectspecifieke maatregelen om de vermindering van de luchtkwaliteit te beperken zullen daarbij aandacht krijgen. Bij het onderzoek naar de luchtkwaliteit zal ook een deel van de A13 ten noorden van de aansluiting Berkel en Rodenrijs aandacht krijgen.</p> <p>Het onderzoek naar luchtkwaliteit in de Trajectnota/MER zal zich richten op de lokale luchtkwaliteit. Verondersteld wordt dat een project als het onderhavige geen relevante invloed heeft op de mondiale luchtverontreiniging. Dat laatste is vooral gerelateerd aan aantallen gereden km's, die door de in de Trajectnota/MER te onderzoeken varianten, niet noemenswaard beïnvloed worden. Klimaatsverandering is gerelateerd aan dergelijke mondiale effecten.</p> <p>Het onderzoek naar luchtkwaliteit in de Trajectnota/MER zal zich, zoals bij dergelijke onderzoeken te doen gebruikelijk is, richten op het verkeer op RW 13/16 Rotterdam, de betreffende delen van de A20 en de A13, alsmede direct aansluitende wegvakken. Andere bronnen van luchtverontreiniging (zoals bijvoorbeeld Rotterdam Airport) worden in dat onderzoek meegenomen als zogenoemde achtergrondconcentratie.</p> <p>Saldering komt in de studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam aan de orde. Verbeteringen bij A13 Overschie en rond de A20 moeten opwegen tegen de kwaliteitsvermindering in het overige deel van het gebied. Het ministerie van Vrom bereidt een "Regeling saldering luchtkwaliteit" voor. Met de mogelijkheden en de begrenzingen van deze regeling zal in het op te stellen Trajectnota/MER rekening worden gehouden.</p>

<p>slechts de verbetering ten opzichte van de geldende grenswaarde op de A13?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Is de grootte van deze verbetering aftrekbaar van een overschrijding van de berekende grenswaarde op de A13/A16 of moet altijd eerst aan de grenswaarde aldaar worden voldaan? Dit zou beter zijn, anders wordt een probleem slechts verplaatst. <p>Registratienummer: 71</p> <p>Er moet onderzocht worden hoe groot de toename van geluidshinder zal zijn en hoe deze toename voorkomen kan worden.</p> <p>Registratienummer: 128</p> <p>In Bijlage 3 word bij de toetsingscriteria voor geluid reeds uitgegaan van Lden. Deze maat is thans nog niet van kracht, maar zal in de loop van 2006 van kracht worden. Wanneer Lden in werking treedt, veranderen ook de waarden (de getallen) van de toetsingscriteria. Dit laatste is echter nog niet verwerkt.</p> <p>Registratienummer: 8</p> <p>Voorkomen moet worden dat uitvoering van rijksweg 13/16 wordt uitgesteld omdat de milieuproblematiek van Overschie al wordt opgelost door de aanleg van de A4 Delft-Schiedam en daarmee de milieuproblematiek ter hoogte van het Kleinpolderplein niet verholpen wordt.</p> <p>Registratienummer: 50</p> <p>Bij de variant van de boog door Schieveen zijn de effecten op natuur en landschap, recreatieve beleving en toegankelijkheid en waterberging van belang. Er moet rekening gehouden worden met een zodanige afvoer van oppervlaktewater van de weg dat dit niet terecht komt in de polder Schieveen.</p> <p>Registratienummer: 82</p> <p>De gebruikte gegevens voor geluidshinder stammen uit 2002, de geluidshinder is sinds die tijd veranderd en moet dan ook op nieuw in kaart worden gebracht.</p>	<p>Geluidhinder zal worden onderzocht en indien nodig zullen maatregelen in het project worden opgenomen om aan de geldende normen te voldoen.</p> <p>Bijlage 3 anticipeert op de nieuwe criteria door uit te gaan van Lden, maar de getallen moeten inderdaad nog aangepast worden. De nieuwe criteria worden toegepast omdat die gelden als de Trajectnota/MER gepubliceerd wordt.</p> <p>De realisatie van A4 Delft-Schiedam geeft wel verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving rond de A13 bij Overschie. De aanleg van Rijksweg 13/16 Rotterdam kan het resterende knelpunt verder verkleinen.</p> <p>Bij de watertoets zal worden nagegaan op welke wijze voldaan kan worden de vereisten inzake de afvoer van oppervlaktewater.</p> <p>Voor de Startnotitie zijn beschikbare gegevens gebruikt. In de studie zal geluidhinder opnieuw onderzocht worden op basis van actuele gegevens.</p>
--	---

Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema

Effecten verkeer	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Registratienummer: 53, 91, 135</p> <p>De effecten op de G.K. van Hogendorpweg moeten onderzocht worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Toename geluids- en stankoverlast de afgelopen jaren, met name na de snelheidsbeperkingen op de A13; • Relatief veel vrachtverkeer; • Ontstaan verkeersknooppunt door de samenkomst van de A13/A16, de N209, N470 en de G.K. van Hogendorpweg; • In de trajectnota/MER zouden de verschillende varianten van dit geplande verkeersknooppunt moeten worden onderzocht. <p>Registratienummer: 57, 72, 134, 57, 128, 144, 154</p> <p>Er moet onderzoek worden gedaan naar het sluipverkeer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het voorkómen en het voorkómen van sluipverkeer na gereedkomen van de A13/16 te bepalen; • Waarom wordt de Nieuw- Terbregge niet aangesloten op de rijksweg? Hierdoor zal er minder sluipverkeer zijn. • Wat is de daadwerkelijke kwantitatieve afname van het autoverkeer op de Molenlaan bij aanleg van rijksweg 13/16? • Rijksweg 13/16 zal juist meer doorgaand verkeer aantrekken. Dit leidt tot een grotere belasting van het onderliggende weggennet door sluipverkeer, onder meer op de N470 en de N209. • De gevolgen van rijksweg 13/16 op de verkeersintensiteit in de wijken Schiebroek en Hillegersberg. <p>Registratienummer: 61, 68</p> <p>De N209 is nu al overbelast. Bovendien zullen er gedurende langere tijd werkzaamheden plaatsvinden aan de N209, wat zal leiden tot ernstige verkeershinder. Na realisatie van de A13/A16 zal de verkeersintensiteit op de N209 toenemen.</p> <p>Nu is de N209 reeds een alternatief voor verkeer tussen Rotterdam- Zoetermeer-Schiphol/ Amsterdam vanwege files op de A12/A4. Dit effect wordt versterkt door realisatie van A13/A16.</p>	<p>In de studie worden de verkeerseffecten op onder meer de G.K. van Hogendorpweg onderzocht. Daarbij gaat het om de vergelijking van de varianten van Rijksweg 13/16 Rotterdam met de referentiesituatie (de situatie in de toekomst als deze weg niet is gerealiseerd). In de varianten zal gedefinieerd worden of er een aansluiting zal worden opgenomen in Rijksweg 13/16 Rotterdam op de N209 en de N470, waar die komt en hoe deze eruit gaat zien.</p> <p>In de studie worden de effecten op het verkeer op het onderliggend weggennet onderzocht. Maatregelen ter voorkoming van 'sluipverkeer' kunnen daarbij aan de orde zijn. De aansluiting bij de President Rooseveltweg is goed bereikbaar vanuit Nieuw Terbregge.</p> <p>De verkeerseffecten op de N209 zullen onderzocht worden. Als er een aansluiting van de nieuwe rijksweg op de N209 zal worden gerealiseerd, zal ernaar gestreefd worden de verkeerstoename te beperken en te reguleren. De N470 wordt nu gerealiseerd en vormt een verbinding tussen Zoetermeer en Rotterdam waardoor de gesignaleerde verkeershinder op de N209 beperkt zal worden.</p>

<p>Registratienummer: 72, 134, 154</p> <p>In de studie moet onderbouwd worden dat met de aanleg van Rijksweg 13/A16 de verkeersdrukte op de Molenlaan wordt opgelost. Er moet onderzoek gedaan worden naar de risico's voor de Molenlaan/Terbregseweg bij aanleg van een of meerdere uitvalsroutes naar Rijksweg 13/16. Bij de aanleg van de wijk Nieuw Terbregge zijn geen aansluitingen gemaakt op de A20. Dit heeft geleid tot extra drukte op de Molenlaan.</p> <p>Registratienummer: 16, 93, 94, 127, 151, 121, 125, 148, 149</p> <p>Het studiegebied voor de verkeersberekeningen is zeer beperkt zodat onduidelijk zal zijn wat het effect van rijksweg 13/16 zal zijn op de groei van het autoverkeer.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wordt de onveiligheid door extra verkeer, dat ook op secundaire wegen voor meer onveiligheid zorgt, in de studie betrokken? (p. 24); • Het is onduidelijk op basis waarvan bepaald gaat worden in welke mate de genoemde streefwaarden voor de reistijd wel of niet kunnen worden gehaald binnen het studiegebied. • De te verwachten verkeerskundige effecten van variabilisering van de motorrijtuigbelasting moeten ook in beeld worden gebracht. Hiernaast moeten kosten, baten en effecten van een eenvoudige tolheffing ter plaatse van de kruising van de Rotte bij een Private Public Partnership in beeld worden gebracht. • De gevolgen op wegen in de B-driehoek (N209) en rondom Pijnacker-Nootdorp (N470 en de weg tussen Pijnacker en Nootdorp), maar ook voor de aansluiting A12/N470 moeten onderzocht worden. • In de studie moet een gevoeligheidsanalyse naar de effecten van verdergaande (mobiliteits) ontwikkelingen tot bijvoorbeeld 2030 worden opgenomen, zodat op basis daarvan de robuustheid van het ontwerp getoetst kan worden. • In het onderzoek dienen de verwachtingen en de invloed van de verkeersintensiteit in het te onderzoeken gebied te worden meegenomen. Daarnaast dient de invloed op de verkeersintensiteit na ingebruikname van 80 km. zones en Randstad Rail te worden onderzocht. 	<p>In de studie worden de verkeerseffecten op onder meer de Molenlaan onderzocht. Bij de ontwikkeling van de varianten zal gedefinieerd worden welke aansluitingen opgenomen zullen worden, waar die komen en hoe deze eruit gaan zien.</p> <p>In de studie wordt verkeerveiligheid onderzocht voor het hoofdwegennet en voor het onderliggend wegennet.</p> <p>De gemiddelde reistijd in de spitsperioden en bij vrije doorstroom zullen worden berekend. De indicator voor dit project is 2 keer de reistijd bij vrije doorstroom.</p> <p>De effecten van variabilisering van de motorrijtuigenbelasting worden in de studie meegenomen. In het kader van 'anders betalen voor mobiliteit' zal besloten worden over tolheffing. Afhankelijk van deze besluitvorming zal tolheffing wel/niet in de studie worden betrokken. Overheid en bedrijfsleven werken steeds intensiever samen bij de realisatie van grote infrastructuurprojecten. Ook hiervoor geldt dat als daarvoor gekozen wordt, de studie daarop afgestemd zal worden.</p> <p>In de studie worden de verkeerseffecten op het onderliggend wegennet onderzocht. Effecten op de A12 zijn gering en zullen niet onderzocht worden.</p> <p>De effecten worden bepaald voor ca. 10 jaar na de verwachte openstelling.</p> <p>In de referentiesituatie worden alle maatregelen die al getroffen zijn en alle besluiten die definitief zijn, meegenomen. De 80 km/uur-zones zijn inmiddels een feit en Randstadrail is al in aanleg.</p>
--	--

<p>Registratienummer: 127, 133</p> <p>Enerzijds wordt geconstateerd dat het autoverkeer tussen Rotterdam en Den Haag over de A13 en A20 grotendeels (85%) een regionaal karakter heeft en een herkomst of bestemming in het studiegebied heeft. Anderzijds richt de oplossingsrichting zich echter uitsluitend op het realiseren van een autosnelweg tussen de A13 en de A16. Bij regionale verplaatsingen behoort primair een weg met een regionale functie.</p> <p>De A13 zal met of zonder A4 Delft-Schiedam en met of zonder Rijksweg13/A16 een zeer drukke weg blijven wanneer hij niet wordt versmald. Het is onterecht dat de weg als regionale weg getypeerd wordt. (p. 25)</p> <p>In paragraaf 4.1 mist de A13 tussen de Doenkade en Ypenburg. Als de 2x2 auto(snel)wegstroken bij de Doenkade aansluiten op de 2x3 strooks A13 (of 2x3 en spitsstrook), moet dit een ongekend effect hebben op de filevorming op deze weg.</p> <p>Registratienummer: 91, 129, 134, 144, 151</p> <p>Het is niet gewenst dat de extra ruimte die door nieuwe infrastructurele voorzieningen ontstaat op bestaande infrastructuur spoedig wordt opgevuld vanwege de vraagelasticiteit, waarbij dit leidt tot een inefficiënt verplaatsingspatroon en mobiliteitssysteem.</p> <p>De effecten op het gehele relevante verkeersnetwerk moeten in beeld gebracht worden: van benoorden het Prins Clausplein tot bezuiden de Ridderster en van ten westen van de Beneluxtunnel tot ten oosten van de Van Brienoordbrug.</p> <p>Er wordt verzocht bij studies van de relevante knooppunten te werken met een dynamisch verkeersmodel dat ook de teruglageffecten goed in beeld brengt en te rekenen met reistijden van deur-tot-deur.</p> <p>De reistijden in het gemiddelde ochtend- en avondspitsuur moeten onderzocht worden en vergeleken worden tussen Prins Clausplein en Beneluxplein (via zowel A4 Delft - Schiedam als A13 Overschie) en tussen Prins Clausplein en Ridderster (via zowel A4 Delft - Schiedam, A13 Overschie en A13/16), en tussen Kethelplein en Knooppunt Terbregge, en tussen Beneluxplein en Ridderster. In de startnotitie op pagina 18 wordt vermeld dat de ochtend- en avondspits in elkaar over lopen. Overdag is er echter vrijwel nooit sprake van filevorming. Zijn er onderzoekgegevens beschikbaar die deze conclusie onderschrijven?</p>	<p>De intensiteit van het autoverkeer in de regio Rotterdam is zodanig dat ook voor relatief korte verplaatsingen een hoofdwegennetverbinding een geschikte oplossing is. Dit leidt tot knelpunten voor doorstroming en leefomgevingskwaliteit rond delen van de A13 en de A20. Deze kunnen het beste opgelost worden met een hoofdwegennet verbinding die tevens het drukke onderliggende wegennet in de regio ontlast.</p> <p>In de Startnotitie wordt het Rotterdamse Verkeer en Vervoerplan (RVVP) aangehaald en daarin wordt de A13 door Overschie gezien als een regionale weg. De bedoeling daarvan is om aan te geven dat deze weg vooral een invalsweg voor Rotterdam wordt als Rijksweg 13/16 Rotterdam gerealiseerd is. De verkeersintensiteit van de A13 in Overschie zal wel afnemen, maar inderdaad druk blijven. In Rotterdam is immers voor velen een belangrijke bestemming. De A13 blijft deel uitmaken van het hoofdwegennet.</p> <p>De verkeerseffecten op A13 tussen Doenkade en Ypenburg zullen onderzocht worden. Het oplossen van eventuele knelpunten in dit wegvak valt buiten het kader van het project Rijksweg 13/16 Rotterdam. In een (toekomstige) verkenning A13 zal onderzocht worden hoe deze (eventuele) knelpunten opgelost kunnen worden.</p> <p>Er wordt gestimuleerd dat verplaatsingspatronen bewuster worden afgewogen, bijvoorbeeld door het stimuleren van bedrijven om mobiliteitsplannen op te stellen. Ook het prijsbeleid dat ontwikkeld wordt, heeft onder meer ten doel dat deze keuzen bewuster gemaakt worden.</p> <p>Een extra schakel in het verkeersnetwerk leidt tot een ander evenwicht. Alleen effecten van voldoende omvang worden in de studie betrokken. Het kaartje in de Startnotitie geeft globaal aan op welk deel van het wegennet dergelijke effecten verwacht kunnen worden.</p> <p>Waar nodig zal een dynamisch verkeersmodel gebruikt worden voor een nader onderzoek van de ontwerpkeuzes.</p> <p>Verkeerseffecten van voldoende omvang worden in de studie onderzocht. Het kaartje in de Startnotitie geeft globaal aan op welk deel van het wegennet dergelijke effecten verwacht kunnen worden. De reistijd in de spits wordt onderzocht evenals het verloop van de intensiteit over het etmaal. In de huidige situatie lopen de ochtend- en avondspits in elkaar over, in die zin dat er geen duidelijk pieken zijn in de intensiteiten verdeeld over de uren van de dag. Wel zijn er verschillen in filevorming. (zie ook: Jaarboek 2004, Verkeersgegevens Rijkswegen Zuid-Holland, september 2005).</p>
--	---

<p>Als de N470 gereed is zal de verkeersdruk op de G.K. van Hogendorpweg nog verder toenemen. Overlastbeperkende maatregelen die momenteel ontbreken, zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • geluidsschermen; • bermbeplanting; • stil asfalt; • snelheidsbeperking; • Wat is het effect op leefklimaat en parkeerruimte? <p>Er dient een alternatief gekozen te worden waarbij de verkeersafwikkeling waar mogelijk bevorderd wordt. Wat is het daadwerkelijke positieve effect op de verkeersdruk op de A13 en de A20 als gevolg van:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het doortrekken van de A4; • het doortrekken van de N470; • het instellen van 80km zones op A20 en/of A13; • het in gebruik nemen van één of meerdere spitstroken op de A20; • de aanleg en ingebruikneming van de Randstadrail; • de aanleg en ingebruikneming van de Hogesnelheidslijn; • de aanleg en ingebruikneming van meerdere uitvalswegen, anders dan de huidige, ten behoeve van de wijk Nieuw Terbregge. <p>In de startnotitie, tabel 1, is een afname te zien van de etmaalintensiteit van de voertuigen. In het onderzoek dient de toekomstige verwachte stijging of daling van de verkeersintensiteit in het probleemgebied te worden meegenomen. Dit geldt ook voor de verwachte groei van het totale autobezit en de invloed daarvan op de verkeersintensiteit.</p> <p>Registratienummer: 68, 128, 151, 147</p> <p>In paragraaf 5.2 wordt bij regionaal beleid het Ruimtelijk plan Regio Rotterdam (RR2020) genoemd. Daarbij wordt aangegeven dat Rijksweg 13/16 een goede ontsluiting is voor de stedelijke ontwikkelingen in het noordelijk deel van de gemeente Rotterdam. Er wordt aanbevolen om op lokaal niveau te bekijken wat de gevolgen zijn van de aansluiting (en) op Rijksweg 13/16 voor de verkeersstromen van en naar de rijksweg.</p> <p>Door Rijksweg 13/16 zal de overlast voor de Noordrand van Rotterdam verder toenemen. Een verbreding van de A20 tussen Terbreggsplein en Kleinpolderplein is daarom ook geen optie.</p> <p>Het aanbieden van extra wegcapaciteit in de noordflank van Rotterdam heeft mogelijk tot gevolg dat er meer verkeer richting de A13 wordt geleid. Daarom moeten de gevolgen van de aanleg van rijksweg 13/16 op de A13 tussen knooppunt Ypenburg en de aansluiting Rotterdam Airport v.v. onderzocht moeten worden.</p>	<p>De Provincie Zuid-Holland realiseert de N470, inclusief de maatregelen die nodig zijn om aan de wettelijke eisen te voldoen. Voor de N470 is een MER-rapportage en een landschapsplan beschikbaar bij de Provincie Zuid-Holland. In deze rapporten worden de effecten beschreven. De provincie heeft gekozen voor duurzaam bouwen en zij zullen voldoende overlastbeperkende maatregelen uitvoeren, zoals stil asfalt, geluidsschermen, enz.</p> <p>In de startnotitie worden de knelpunten vermeld die in deze studie aan de orde zijn. Rijksweg 13/16 Rotterdam is daarvoor een effectieve oplossing. In de studie zal dit nader onderbouwd worden. De oplossingen die in deze deelreactie opgesomd worden zullen niet onderzocht worden. Diverse maatregelen zijn wel opgenomen in de referentiesituatie. Besluitvorming over deze maatregelen is gebaseerd op andere studies die zijn/worden uitgevoerd (door Verkeer en Waterstaat en diverse anderen).</p> <p>In de genoemde tabel 1 op blz 18 is een voortdurende toename van de intensiteit te zien vanaf 1986 tot 2004. De stijging/daling van de verkeersintensiteiten in de toekomst (met en zonder de nieuwe rijksweg) worden onderzocht. De groei van het autobezit wordt niet apart onderzocht in een project. De scenario's die de overheid daarvoor in al haar modellen gebruikt, worden ook hier toegepast.</p> <p>In de studie worden de verkeerseffecten op het onderliggend wegennet onderzocht. Daarbij gaat het om de vergelijking van de varianten van Rijksweg 13/16 Rotterdam met de referentiesituatie. In de varianten zal gedefinieerd worden welke aansluitingen worden opgenomen in Rijksweg 13/16 Rotterdam, waar die komen en hoe deze eruit gaan zien.</p> <p>Rijksweg 13/16 Rotterdam maakt een verdeling van het verkeer mogelijk over verschillende delen van het netwerk. De verwachting is dat dit de overlast voor het geheel zal beperken.</p> <p>De verkeerseffecten op de A13 tussen Doenkade en Ypenburg worden in de studie onderzocht. Voor de A13 zal een verkenning worden opgesteld (zoals aangekondigd in het MIT 2006).</p>
--	--

<p>De toename van het aantal autobewegingen zal veroorzaakt worden door:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het groeiende aantal passagiersbewegingen op Rotterdam Airport in de komende jaren; • De ontwikkeling van nieuwe bedrijfslocaties op Rotterdam Airport als ook in de polder Schieveen. <p>Registratienummer: 92</p> <p>Onderzocht moet worden of aanpassing van de aansluiting tussen de A13 en A20 geen verbetering geeft. Deze aansluiting (Kleinpolderplein) is verouderd: richting Delft is er maar een rijstrook beschikbaar. Hetzelfde geldt voor de verbinding vanaf de A13 naar de A20. Zolang er geen volwaardige aansluiting (twee rijstroken) is, is er geen inzicht in de oorzaak van de files. Worden ze veroorzaakt door het aanbod of door de gebrekkige afhandeling van de verkeer?</p>	<p>De ontwikkelingen met betrekking tot Rotterdam Airport worden in de studie meegenomen.</p> <p>Het Kleinpolderplein, de aansluiting tussen de A13 en de A20, is een knelpunt. Dit knelpunt zou opgelost moeten worden als gekozen wordt voor het verbredingsalternatief of het combinatiealternatief. De Startnotitie geeft aan dat de realisatie van Rijksweg 13/16 Rotterdam een betere oplossingsrichting is.</p>
---	--

Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema

Thema: Relatie andere projecten	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Registratienummer: 4, 6, 10, 16, 61</p> <p>Alvorens Rijksweg 13/16 te plannen dient eerst de A4 Delft - Schiedam gerealiseerd te worden omdat deze zal leiden tot:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ontlasting van de A13 vanwege de splitsing van het verkeer vanuit het noorden, waardoor een betere spreiding ontstaat. Dit verkeer hoeft zich niet meer via de flessenhals van de A13 door/langs Rotterdam en Den Haag te verplaatsen; • een enorme ontlasting van de verkeerssituatie op de sluiproute Maasland - Schipluiden. <p>Registratienummer: 9, 28</p> <p>In de Startnotitie wordt voorbijgegaan aan het effect van de A4 Delft - Schiedam. De aanleg van deze weg heeft prioriteit en de effecten daarvan dienen eerst te worden bestudeerd. Mogelijk is Rijksweg 13/16 dan niet meer nodig.</p> <p>Registratienummer: 93, 133</p> <p>De conclusie dat de A4 Delft - Schiedam een belangrijke verbetering van de kwaliteit van het netwerk vormt, is voorbarig en wordt vooralsnog nog niet door onderzoek gestaafd.</p>	<p>De studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam zal niet worden uitgesteld tot A4 Delft-Schiedam gerealiseerd is, maar wel worden afgestemd op de besluitvorming in dat project. In de trajectnota/MER Rijksweg 13/16 Rotterdam en in de verkeersmodellen zal rekening worden gehouden met de effecten van de aanleg van de A4 Delft-Schiedam conform het standpunt van de ministers na de inspraak en adviesronde inzake de Trajectnota/Mer van de A4. Uit het onderzoek van A4 Delft-Schiedam blijkt dat de realisatie van de combinatie van deze twee projecten zinvol is.</p> <p>In de studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam wordt rekening gehouden met de effecten van A4 Delft-Schiedam door in de referentiesituatie uit te gaan van de positieve besluitvorming over dit project (zie par. 4.1 van de Startnotitie). Uit het onderzoek van het project A4 Delft-Schiedam blijkt dat de realisatie van de combinatie van deze twee projecten zinvol is.</p> <p>Uit berekeningen in de eerste fase van de studie A4 Delft-Schiedam blijkt dat de reistijden verbeteren als A4 Delft-Schiedam is gerealiseerd. Dat wordt bedoeld met de verbetering van de kwaliteit van het netwerk.</p>

<p>Registratienummer: 93, 128, 129, 133</p> <p>In de startnotitie wordt de suggestie gewekt dat de A4 Delft - Schiedam zal worden aangelegd, terwijl dit nog niet zeker is: er zijn zeer grote problemen wat betreft de inpassing, de luchtverontreiniging, de geluids- en zichtgarantie voor het Midden Delfland gebied en de financiën. Ook is nog niet duidelijk op welke wijze de A4 bij eventuele aanleg zal aantakken aan de Rotterdamse Ruit. Op dit moment houdt de trajectstudie A4 Delft - Schiedam de optie open om de A4 Delft - Schiedam in en vanuit de noordelijke richting niet aan te takken aan de A20. In de vervolgstudie van Rijksweg 13/16 dient daarom rekening te worden gehouden met en onderscheid te maken tussen elk der drie opties (tenzij de besluitvorming omtrent de A4 wordt afgewacht):</p> <ul style="list-style-type: none"> • geen A4 Delft - Schiedam; • de A4 Delft - Schiedam zonder nieuwe aansluitingen op de A20; • de A4 Delft - Schiedam vanuit en naar het noorden ontsloten op de A20 in zowel oostelijke als westelijke richting en vice versa. <p>Registratienummer: 40</p> <p>Het verlengen van de A4 heeft een economisch belang, namelijk de doorvoer van en naar de haven.</p> <p>Registratienummer: 87</p> <p>Stads Regio Rotterdam werkt aan plannen voor een snelle busverbinding van NS station Alexander naar Berkel, Bergschenhoek en Bleiswijk. Het tracé hiervoor loopt op of langs het geplande tracé van de A13/A16 en maakt de bouw van een brug over de Rotte noodzakelijk. Om financiële redenen is het wenselijk om na te gaan of beide plannen niet samen uitgevoerd kunnen worden.</p>	<p>In de Startnotitie van Rijksweg 13/16 Rotterdam staat: 'bij een positief besluit over de realisatie van de A4 vindt de studie naar Rijksweg 13/16 volgens de in deze Startnotitie beschreven werkwijze doorgang.' Na de inspraak- en adviesronde over de Trajectnota/MER van A4 Delft-Schiedam, bepalen de ministers een standpunt over de oplossing die uitgewerkt zal worden in een Tracébesluit. Bij een positief besluit zal de referentiesituatie in de Trajectnota/MER van Rijksweg 13/16 Rotterdam gebaseerd worden op dat standpunt. Indien er geen positief besluit genomen wordt over A4 Delft-Schiedam, zal opnieuw overwogen worden hoe verder gegaan kan worden met de studie naar Rijksweg 13/16 Rotterdam. Dit kan aanleiding geven tot het bijstellen van de onderzoeksopdracht.</p> <p>De verlenging van de A4 vanaf het Beneluxplein naar het zuiden is niet in onderzoek, omdat prioriteit gegeven is aan de verbetering van de route naar het zuiden via Rijksweg 15 en 16.</p> <p>De snelle busverbinding zal op veel kortere termijn gerealiseerd worden. In de plannen voor de busverbinding is rekening gehouden met de (eventuele) toekomstige rijksweg.</p>
---	--

Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema

Thema: huidige situatie	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Registratienummer: 2</p> <p>Door de steeds toenemende verkeersdruk op de Molenlaan de laatste jaren, is het voor plaatselijk verkeer onmogelijk geworden in de ochtend- en avondspits met de auto van deze weg gebruik te maken.</p> <p>Registratienummer: 8</p> <p>Als bewoner van de noord-oost zijde van het Kleinpolderplein wijst inspreker erop dat, uitgaande van de meest voorkomende zuid-westen wind, niet zozeer Overschie, maar vooral Kleinpolder Oost door milieuproblemen wordt getroffen.</p> <p>Registratienummer: 12</p> <p>Als bewoner van het flatgebouw 'Sestienhofen' in Overschie ondervindt inspreker veel overlast van geluid en de luchtkwaliteit is zorgwekkend.</p> <p>Registratienummer: 20</p> <p>De Doenkade is overbelast omdat er diverse wegen zijn aangelegd die allemaal op de Doenkade zijn aangesloten. Zo ook de toekomstige N470. En dus moet de Doenkade opgewaardeerd worden. Zo zal het waarschijnlijk ook met rijksweg 13/16 gaan; over een aantal jaren moet er weer een nieuwe autoweg aangelegd worden omdat het door rijksweg 13/16 zo druk geworden is!</p> <p>Registratienummer: 21</p> <p>In de wijk Ommoord is het verkeerslawaai van de A20 dag en nacht oorverdovend. Ramen openzetten, van de tuin gebruikmaken of langs de Rotte recreëren is vanwege de geluidsoverlast onaangenaam.</p> <p>Registratienummer: 104</p> <p>De vereniging herkent de knelpunten, waar de A13/A16 een oplossing voor moet bieden, zoals de files op de A13 en de vermindering van aantasting van het leefklimaat in Overschie. Veel leden van de vereniging hebben dagelijks last van files op de Molenlaan en de Terbregseweg.</p>	<p>Deze deelreactie stemt overeen met hetgeen in de Startnotitie gesteld wordt.</p> <p>Zoals de Startnotitie beschrijft zijn er luchtknelpunten aan weerszijden van de A13 en de A20. In de modellen die de effecten op het gebied van luchtkwaliteit berekenen, wordt rekening gehouden met de heersende windrichting.</p> <p>Het doel van het project Rijksweg 13/16 Rotterdam is onder andere om de knelpunten op het gebied van lucht en geluid te verminderen of op te lossen.</p> <p>Rijksweg 13/16 Rotterdam past in het lange termijn beleid van Verkeer en Waterstaat zoals vastgelegd in de Nota Mobiliteit die in december 2005 door de Tweede Kamer is geaccepteerd en in februari 2006 ook door de Eerste Kamer. De berekeningen laten zien dat dit een geschikte oplossing is voor de lange termijn. Belangrijk voor het goed functioneren van de rijksweg is dat het aantal aansluitingen beperkt blijft.</p> <p>Het doel van het project Rijksweg 13/16 Rotterdam is onder andere om de knelpunten op het gebied van geluid te verminderen of op te lossen. Niettemin kan dat betekenen dat de overlast op bepaalde plaatsen toeneemt. De wettelijke regels gelden daarbij als uitgangspunt.</p> <p>Deze deelreactie stemt overeen met hetgeen in de Startnotitie gesteld wordt.</p>

<p>Registratienummer: 127</p> <p>De infrastructuur in de referentiesituatie is niet compleet: de verbreding van de N209 (de Doenkade) tot 2x2 rijstroken tussen de N470 en A13 houdt ook de realisering van een tweede viaduct over de A13 in, en ook de N470/471 zal geheel aangelegd zijn in de referentievariant: Delft - Pijnacker - Zoetermeer en Pijnacker - Rotterdam.</p> <p>Registratienummer: 134</p> <p>Op het oorspronkelijke geplande tracé is in 2005 een vergunning verleend voor een baggerdepot:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wat heeft de aanleg van het baggerdepot voor consequenties voor de tracékeuze? - Heeft het inklinken van slib op het oorspronkelijke geplande tracé een negatief effect op de kwaliteit van de bodem/ fundering bij eventuele aanleg van Rijksweg 13/16? - hoe wordt gegarandeerd dat het gereedmaken van het baggerdepot wordt stil gelegd totdat een definitieve tracékeuze is gemaakt, opdat de alternatieven zorgvuldig kunnen worden afgewogen. <p>Registratienummer: 138, 139</p> <p>In het gebied, waarop de starnotitie betrekking heeft, liggen twee regionale aardgastransportleidingen van de Gasunie. De aanleg en verbetering van wegen mogen niet ten koste gaan van het transport per buisleiding. De Gasunie gaat ervan uit dat in de vervolgstudie zodanige bepalingen worden opgenomen dat bij de keuze van de maatregelen de belangen van het bedrijf worden meegewogen.</p> <p>Met het oog op de eventueel in de toekomst te nemen definitieve besluiten omtrent rijksweg 13/16, wijst de NAM op de aanwezigheid van de olietransportleiding Berkel - Gaag ter plaatse van de Doenkade.</p> <p>Registratienummer: 142</p> <p>Al in 1988 beloofde burgemeester Peper dat de aansluiting rijksweg 13/16 bij Terbregge er zou komen. Er was echter geen geld voor. Wel was er geld beschikbaar om aan de zuidkant vele wegen boven elkaar te realiseren. In de huidige situatie is het niet prettig meer om aan de Terbregseweg te wonen.</p>	<p>De referentiesituatie wordt afgestemd op reeds genomen besluiten. De N470 is bijna gereed en wordt daarom meegenomen in de referentiesituatie. Over de verbreding van de Doenkade en het tweede viaduct heeft de Provincie nog geen besluit genomen. Daarom wordt dit niet meegenomen in de referentiesituatie maar door middel van gevoeligheidsanalyse onderzocht. Ook andere projecten waarover nog geen besluit genomen is, maar die wel in onderzoek zijn, worden op die manier in de studie betrokken. Tijdens de studie wordt de referentiesituatie zoals die beschreven is in par. 4.1 van de Startnotitie nog een keer geactualiseerd.</p> <p>Bij de vergunningverlening voor het betreffende baggerdepot is rekening gehouden met een eventuele aanleg van de Rijksweg 13/16 Rotterdam. Het depot heeft geen gevolgen voor de aanleg van de rijksweg.</p> <p>De belangen van beide aardgastransportleidingen zullen worden meegenomen. Indien nodig zal overlegd worden met de Gasunie.</p> <p>De belangen van de olietransportleiding zal worden meegenomen. Indien nodig zal overlegd worden met de NAM.</p> <p>In het project Rijksweg 13/16 Rotterdam zal aandacht besteed worden aan het genoemde knelpunt van de Terbregseweg.</p>
--	---

<p>Registratienummer: 145</p> <p>De 80 km maatregel op de A13 heeft zeker effect, echter onvoldoende om de gezondheidsrisico's van het wonen in Overschie significant te verminderen.</p> <p>Registratienummer: 151</p> <p>Op pagina 17 van de startnotitie staat dat in de referentiesituatie rekening gehouden wordt met de tweede ontsluitingsweg Hoek van Holland. Voor de volledigheid dient hier ook de Verlengde Veilingroute en de reconstructie van het knooppunt Westerlee vermeld te worden (het zogenoemde '3-in-1-project).</p>	<p>Deze deelreactie stemt overeen met hetgeen in de Startnotitie gesteld wordt.</p> <p>Tijdens de studie wordt de referentiesituatie zoals die beschreven is in par. 4.1 van de Startnotitie nog een keer geactualiseerd. De Verlengde Veilingroute en de reconstructie van het knooppunt Westerlee zullen worden toegevoegd.</p>
--	---