



Startnotitie

Rijksweg 13/16 Rotterdam

Rotterdam Airport (A13) – Kleinpolderplein (A20) –
Terbregseplein (A16)

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat





1. Kaart van het onderzoeksgebied



2. Kaart met oplossingsrichting



3. Kaart met ontwikkelingen ruimtelijke ordening tot 2020

Startnotitie Rijksweg 13/16 Rotterdam

**Rotterdam Airport (A13) - Kleinpolderplein (A20) -
Terbregseplein (A16)**

november 2005

Startnotitie Rijksweg 13/16 Rotterdam

Rotterdam Airport (A13) - Kleinpolderplein (A20) -
Terbregseplein (A16)

november 2005

Afbeeldingen in kaft:

1. Kaart van het onderzoeksgebied
2. Kaart met oplossingsrichting
3. Kaart met ontwikkelingen ruimtelijke ordening tot 2020

Colofon

Uitgegeven door: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Zuid-Holland
Postbus 556
3000 AN Rotterdam

Datum: november 2005

Inhoudsopgave

- 1. Inleiding**
 - 1.1 Achtergrond 7
 - 1.2 Inspraak 7
 - 1.3 Leeswijzer 8

- 2. Probleem- en doelstelling**
 - 2.1 Probleem- en doelstelling 9
 - 2.2 Aandachtspunten 10

- 3. Oplossingsrichtingen**
 - 3.1 Korte historie 13
 - 3.2 Onderzoeksalternatieven 13
 - 3.3 Niet nader te onderzoeken oplossingsrichtingen 15
 - 3.3.1 Verbredingsalternatief 15
 - 3.3.2 Combinatiealternatief 15
 - 3.3.3 Capaciteitsvergroting van het onderliggende wegennet 16
 - 3.3.4 Benuttingsalternatief 16

- 4. Huidige situatie**
 - 4.1 Wegennetwerk 17
 - 4.2 Verkeersafwikkeling 18
 - 4.3 Verkeersveiligheid 19
 - 4.4 Ruimtelijke ordening en economie 20
 - 4.5 Kwaliteit van de leefomgeving 21

- 5. Beleid**
 - 5.1 Verkeer en vervoer 23
 - 5.2 Ruimtelijke ordening 25
 - 5.3 Kwaliteit van de leefomgeving 26
 - 5.3.1 Woon- en leefmilieu 26
 - 5.3.2 Bodem en water 27
 - 5.3.3 Natuur 27
 - 5.3.4 Landschap 28
 - 5.3.5 Regionaal beleid 28

- 6. Te onderzoeken effecten**
 - 6.1 Werkwijze bij effectbeschrijving 29
 - 6.2 Effecten 29
 - 6.2.1 Verkeer 29
 - 6.2.2 Ruimtelijke Ordening 30
 - 6.2.3 Woon- en leefmilieu 31
 - 6.2.4 Bodem en water 32
 - 6.2.5 Natuur 33
 - 6.2.6 Landschap 34
 - 6.2.7 Economie 34
 - 6.2.8 Kosten 35

7. Procedure en planning

- 7.1 De Tracéwet en afstemming met andere regelingen 37
- 7.2 Stappen in de procedure 38
- 7.3 Hoe kunt u reageren? 41
- 7.4 Inspraakreacties 41

Bijlagen

Bijlage 1: Literatuurlijst 45

Bijlage 2: Woordenlijst 47

Bijlage 3: Schematische samenvatting effecten 51

1. Inleiding

Dit hoofdstuk begint met een korte uitleg over de Startnotitie en de tracé/m.e.r.-procedure, waarvan deze Startnotitie Rijksweg 13/16 onderdeel uitmaakt. Vervolgens wordt de aanleiding voor de studie geschetst. De inleiding sluit af met informatie over inspraak en een leeswijzer die duidelijk maakt hoe u deze notitie het beste kunt lezen.

1.1 Achtergrond

De Startnotitie

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. Om hiervoor een oplossing te realiseren, is eerst onderzoek nodig.

De Startnotitie informeert over het voorgenomen onderzoek en wordt gepubliceerd om belangstellenden in de gelegenheid te stellen zich een mening te vormen en in te spreken (zie 1.2). De notitie schetst de achtergronden en uitgangspunten en beschrijft de onderzoeksvragen. Ook worden een aantal mogelijke oplossingsrichtingen behandeld, wordt aangegeven welke daarvan onderzocht zullen worden en welke effecten in kaart gebracht worden.

Tracé/m.e.r.-procedure

Het besluit om infrastructurele projecten uit te voeren, zoals de aanleg of de aanpassing van een weg, moet genomen worden volgens de tracé/m.e.r.-procedure (zie hoofdstuk 7). Deze procedure is gebaseerd op de Tracéwet. De ministers van Verkeer & Waterstaat en van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer nemen uiteindelijk een besluit over de eventuele aanleg of aanpassing van de weg, Tracébesluit.

1.2 Inspraak

Deze Startnotitie ligt vier weken ter inzage, van 15 november tot en met 12 december 2005. Gedurende deze periode kan iedereen schriftelijk of mondeling reageren op de voorgenomen studie. In dit stadium gaat het om de afbakening van het onderzoek: wat zijn de relevante problemen, welke oplossingen zijn geschikt en welke effecten moeten worden onderzocht? Het gaat er nu om of naar uw mening alle relevante knelpunten worden benoemd en of de juiste oplossingsalternatieven en effecten worden onderzocht. De keuze van een oplossing komt pas later in de procedure aan de orde. Dan krijgt u opnieuw gelegenheid om in te spreken.

Als u wilt reageren, stuur uw reactie dan uiterlijk 28 november 2005 naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Rijksweg 13/16 Rotterdam
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

U kunt ook reageren via www.inspraakvenw.nl (de internetsite van het inspraakpunt van Verkeer en Waterstaat). Mondelinge reacties kunnen gegeven worden tijdens de hoorzitting op 29 november 2005. De hoorzitting vindt plaats in Conferentie- en Party Centrum Lommerrijk, Straatweg 99 te Rotterdam en start om 20.30 uur. Deze hoorzitting wordt door middel van advertenties in dagbladen aangekondigd.

1.3 Leeswijzer

Globale indruk

De hoofdstukken 2, 3 en 6 leggen uit wat de probleem- en doelstelling zijn van de studie (2), welke oplossingen wel en niet worden onderzocht (3) en naar welke effecten precies gekeken wordt (6).

Meer achtergrond

Meer achtergrondinformatie vindt u in de hoofdstukken 4 en 5. Hoofdstuk 4 beschrijft de huidige situatie rond de A13 bij Overschie en de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein en de relevante ontwikkelingen. Hoofdstuk 5 gaat in op het nationaal en regionaal beleid voor de aspecten verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening en kwaliteit van de leefomgeving.

Procedure

De Startnotitie maakt onderdeel uit van de tracé/m.e.r.-procedure. Hoofdstuk 7 legt deze procedure nader uit.

Woordenlijst

Getracht is de tekst van deze startnotitie voor iedereen toegankelijk te maken. Vanwege het technische karakter van de studie en de diversiteit aan doelgroepen is het gebruik van jargon echter niet uit te sluiten. In de bijlage is daarom een verklarende woordenlijst opgenomen.

Kaartmateriaal

Deze Startnotitie bevat kaartmateriaal van respectievelijk het onderzoeksgebied (kaart 1, zie flap voorkaft, binnenzijde), de oplossingsrichting (kaart 2, zie flap voorkaft, buitenzijde) en de ontwikkelingen op het gebied van ruimtelijke ordening (kaart 3, zie flap achterkaft).

2. Probleem- en doelstelling

In dit hoofdstuk wordt de probleemstelling geformuleerd. De A13 door Overschie en de A20 tussen het Kleinpolderplein en het Terbregseplein zijn te zwaar belast en voldoen niet aan de streefwaarden voor de basiskwaliteit voor betrouwbare en acceptabele reistijden. De verkeersveiligheid van de A20 blijft onder de grenswaarde voor autosnelwegen. De zware belasting van de wegen heeft bovendien gevolgen voor de leefomgeving in dit gebied en voor de doorstroming op het onderliggende wegennetwerk. In het hoofdstuk wordt de doelstelling van het project geformuleerd en worden aandachtspunten beschreven.

2.1 Probleem- en doelstelling

Situatieschets

Het noordelijke deel van Rotterdam wordt doorsneden door twee autosnelwegen: de A13 en de A20. Kaart 1 geeft een overzicht van de infrastructuur in het studiegebied.

In het project A4 Delft-Schiedam wordt een tweede verbinding tussen de regio's Den Haag en Rotterdam onderzocht. Als deze nieuwe verbinding gerealiseerd wordt, zal een deel van het verkeer voor de A4 kiezen in plaats van voor de A13. Een groot deel van het verkeer met herkomst of bestemming Rotterdam-Centrum of -Noord blijft de A13 door Overschie gebruiken.

De A20 is de west-oostverbinding die Hoek van Holland en het Westland verbindt met Rotterdam, Utrecht en oostelijker gelegen regio's.

De A13 door Overschie en de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein liggen in het stedelijk gebied.

Files

De A13, de A20 en het Kleinpolderplein (dat beide rijkswegen verbindt) worden momenteel zwaar belast; ze voldoen niet aan de streefwaarden voor de streefwaarden inzake betrouwbare en acceptabele reistijden. Files zijn op beide wegen aan de orde van de dag en de ochtend- en avondspits gaan min of meer in elkaar over. De verkeersveiligheid van de A20 tussen het Kleinpolderplein en het Terbregseplein blijft onder de grenswaarde die voor autosnelwegen gehanteerd wordt. Verbetering van de verkeersveiligheid is daarom gewenst. In het project A4 Delft Schiedam wordt hieraan ook al aandacht besteed.

De eventuele aanleg van een nieuwe verbinding tussen Den Haag en Rotterdam (A4 tussen Delft en Schiedam) heeft een geringe invloed op het verkeer op de A20 oostelijk van het Kleinpolderplein en heeft een afname van het verkeer op de A13 tot gevolg. De capaciteit van deze wegen blijft onvoldoende om voor de betreffende wegvakken aan de streefwaarden voor betrouwbare en acceptabele reistijden te kunnen voldoen.

De bereikbaarheid van het centrum van Rotterdam en het noordelijke deel van de Rotterdamse regio is daarmee in het geding en ook de doorgaande route van Hoek van Holland naar Gouda/Utrecht.

Kwaliteit leefomgeving

De verkeersafwikkeling op de A13 bij Overschie en op de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein heeft negatieve effecten op de kwaliteit van de leefomgeving. Rond deze wegvakken wordt niet aan de huidige wettelijke grenswaarden voor lucht en de geldende geluidsnormen voldaan. De eventuele aanleg van de A4 tussen Delft en Schiedam zal de situatie rond de A13 in Overschie verbeteren maar dit blijft een knelpunt. Het kabinet presenteert in een brief aan de Tweede Kamer in september 2005 een breed overzicht van maatregelen om de luchtkwaliteitsproblemen te reduceren. Wijzigingen van de regelgeving maken daar deel van uit.

Regionaal en lokaal verkeer

Naast de gesignaleerde problemen geeft de beperkte capaciteit van knooppunten en aansluitingen aanleiding tot een bovenmatige verkeersdruk op lokale en regionale wegen. (met name op de Doenkade -N209 en de aansluiting N209/A13) en tot sluipverkeer en opstoppingen op diverse lokale wegen (met name de Molenlaan en Terbregseweg). Dit probleem zal de komende jaren toenemen als gevolg van de Vinex-opgaven voor de betreffende gemeenten. Randstadrail biedt weliswaar enige uitkomst, maar lost de knelpunten niet op.

Doelstelling

De doelstelling van het project Rijksweg 13/16 Rotterdam is een oplossing creëren die de gesignaleerde verkeersknelpunten wegneemt/verkleint en de kwaliteit van de leefomgeving verbetert.

2.2 Aandachtspunten

Het onderzoek houdt rekening met de volgende aandachtspunten:

- De studie naar de A4 tussen Delft en Schiedam is gericht op het verbeteren van de verkeersrelatie tussen de regio's Den Haag en Rotterdam. De oplossing van de knelpunten op dit interregionale netwerkniveau zijn een voorwaarde voor de studie naar de meer regionale knelpunten van het project Rijksweg 13/16 Rotterdam. 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.
- De ecologische en recreatieve waarden in de nabijheid van het project Rijksweg 13/16 Rotterdam dienen tenminste op het huidige niveau te blijven en indien mogelijk versterkt te worden.
- Publiek-private samenwerking kan aan de orde komen in dit project. Vormen van betaald rijden zijn daarbij een optie.
- De begrenzings van Rotterdam Airport en van de groencompensatie voor de aanleg van de Maasvlakte (de

'Vlinderstrik', zie kaart 3) zijn vastgelegd in een planologische kernbeslissing (PKB). Bij de uitwerking van de oplossingsrichting worden deze grenzen gerespecteerd.

3. Oplossingsrichtingen

Dit hoofdstuk begint met een korte samenvatting van de historie inzake het project Rijksweg 13/16 Rotterdam. Het vervolgt met een beschrijving van de oplossingen die onderzocht zullen worden. Aansluitend leest u welke alternatieven niet onderzocht worden en waarom.

3.1 Korte historie

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 de 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). De probleemstelling is in grote lijnen hetzelfde gebleven. Enkele oplossingen die destijds wel onderzocht zijn, worden nu niet nader onderzocht (zie 3.3). Ook hebben in het plangebied diverse ontwikkelingen plaatsgevonden, die extra randvoorwaarden opleveren voor de oplossingen: denk aan de Hoge Snelheidslijn, Randstadrail en diverse woningbouw- en bedrijvenlocaties.

3.2 Onderzoeksalternatieven

In het project Rijksweg 13/16 Rotterdam wordt één oplossingsrichting onderzocht: de aanleg van een nieuwe wegverbinding Rijksweg 13/16 die de A13 (vanaf de aansluiting Rotterdam Airport) gaat verbinden met de A16 (het Terbregseplein). Binnen deze oplossingsrichting worden oplossingen vergeleken die qua inpassing van elkaar verschillen. Binnen de oplossingsrichting zal ook een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) worden ontwikkeld. Het MMA is een alternatief dat de gesignaleerde problemen oplost (of substantieel vermindert en dat het woon- en leefmilieu en natuur en landschap zo weinig mogelijk belast. Paragraaf 3.3 beschrijft waarom andere alternatieven niet in het onderzoek worden betrokken.

Het tracé van Rijksweg 13/16 loopt parallel aan de Doenkade (N209) en buigt bij het Hoge en Lage Bergse Bos af naar het zuiden om aan te sluiten op het Terbregseplein (zie kaart 2).

Capaciteit

De capaciteit van de rijksweg wordt onderzocht, met name het aantal rijstroken en de keuze voor een autosnelweg of een autoweg. De studie gaat uit van 2x2 rijstroken met een reservering van 2x3. Deze capaciteit is afgestemd op de A13 (met een capaciteit van 2x3

rijstroken en een spitstrook richting Delft) en houdt rekening met het feit dat een deel van het verkeer op de A13 herkomst/ bestemming Rotterdam heeft.

Aansluitingen

De aansluitingen van Rijksweg 13/16 vragen veel aandacht in het onderzoek. Het betreft de volgende aansluitingen (zie kaart 2):

- A13 met Rijksweg 13/16
Kenmerkend voor deze aansluiting is dat de relatie tussen de A13 van en naar Delft en de Rijksweg 13/16 de hoofdroute zal zijn. Het verkeer wordt gestimuleerd gebruik te maken van de nieuwe verbinding om de A13 door Overschie zoveel mogelijk te ontlasten.
- Aansluiting N470/G.K. van Hogendorpweg en N209
Voor de aansluiting van de N470 en de N209 wordt uitgegaan van één gecombineerde aansluiting op rijksweg 13/16. De precieze situering en vormgeving wordt nader uitgewerkt. Aandachtspunten daarbij zijn: de beperkte ruimte, de ontlasting van het onderliggend wegennet en de groene oost-westverbinding.
- Aansluiting President Rooseveltweg
Ter hoogte van de President Rooseveltweg is een halve aansluiting voorzien. Dat betekent dat er een toerit is in de noordelijke richting (het vliegveld) en een afrit vanuit diezelfde richting.
- Terbregseplein
Bij deze aansluiting van de Rijksweg 13/16 op het bestaande hoofdwegennet wordt onderzocht welke verbindingen noodzakelijk zijn.

Inpassing

Bij inpassing van de nieuwe verbinding Rijksweg 13/16 gaat het onder meer om de keuze van het tracé en de hoogteligging. Voor een groot deel van het tracé zijn geen keuzemogelijkheden.

Er zijn drie inpassingvraagstukken:

1. De kruising met het tracé van de HSL en Randstadrail: de beperkte ruimte moet tevens benut worden voor het versterken en/of conserveren van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de recreatieve functie. Door de funderingstechniek die voor de HSL is gekozen, is het niet mogelijk de weg deze spoorverbinding ondergronds te laten kruisen.
2. Het tracé van Rijksweg 13/16 gaat door het gebied van het Hoge en Lage Bergse Bos: ook hier moet de beschikbare ruimte tevens benut worden voor het versterken en/of conserveren van de Ecologische Hoofdstructuur en de recreatieve functie. Hier is een keuze mogelijk tussen een ruime bocht op afstand van de stad of een tracering vlak langs de stedelijke bebouwing (zie kaart 2).
3. Bij de kruising met de Rotte is een keuze tussen brug en aquaduct aan de orde.

Huidige route

De huidige route via de A13 en de A20 wordt eveneens in de studie betrokken. Nagegaan wordt of extra maatregelen noodzakelijk zijn voor verkeersmanagement, een goede uitwisseling met het stedelijk netwerk of de kwaliteit van de leefomgeving.

3.3 Niet nader te onderzoeken oplossingsrichtingen

Deze Startnotitie selecteert kansrijke en realiseerbare oplossingsrichtingen voor nader onderzoek. Hieronder vindt u een overzicht van alle oplossingsrichtingen die in de voorbereiding van de Startnotitie zijn overwogen maar die niet in aanmerking komen voor nadere studie.

3.3.1 Verbredingsalternatief

Binnen deze oplossingsrichting is nagegaan of het mogelijk is de gesignaleerde problemen op te lossen door uitsluitend de capaciteit van de A13 bij Overschie en de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein uit te breiden.

Capaciteitsvergroting van de A13 in Overschie is niet mogelijk vanwege de bebouwing aan weerszijden. Vanwege ruimtegebrek is ook de aanpassing van het Kleinpolderplein niet realiseerbaar.

De capaciteit van de A20 kan wel worden vergroot door een tunnel ten zuiden van de A20, onder het Noorderkanaal aan te leggen. De capaciteitsproblemen van de A13 blijven bestaan en de leefbaarheidsknelpunten rond de A13 bij Overschie veranderen niet door het verbredingsalternatief. Ook voor het ongewenste (sluip-)verkeer op het lokale wegennet is deze oplossingsrichting niet effectief. De kosten zijn hoog omdat de tunnel die de capaciteit van de A20 vergroot, een grote investering is vanwege de grote lengte (ruim 4 kilometer), de veiligheidseisen en de technische eisen vanuit de kruisende infrastructuur (Randstad-railtunnel, HSL, enz.).

3.3.2 Combinatiealternatief

Deze oplossingsrichting behelst een combinatie van het verbredingsalternatief met de aanleg van een nieuwe regionale verbindingsweg tussen het Terbregseplein en de N209.

De N209 tussen deze nieuwe wegverbinding en de A13 (Doenkade) moet worden uitgebreid tot 2x2 rijstroken. Voor een deel is dit al gerealiseerd en voor het resterende deel voert de provincie een vooronderzoek uit.

Om voldoende oplossend vermogen te hebben dient de capaciteit van de extra wegverbinding tussen de Doenkade en het Terbregseplein naar verwachting 2x2 rijstroken te zijn. Deze verbindingsweg is geen onderdeel van het hoofdwegennet en wordt daarom ook minder zwaar uitgevoerd waardoor de gevolgen voor omgeving minder ingrijpend zijn.

Net als bij het verbredingsalternatief blijven de leefbaarheidsknelpunten rond de A13 bij Overschie bestaan, zij het dat bij deze oplossing mogelijk een lichte verbetering bereikt kan worden. De nieuwe regionale verbindingsweg geeft wel een belangrijke verbetering voor het ongewenste verkeer op routes door de stad (met name de Molenlaan). Het nadeel dat daartegenover staat is de doorsnijding van

het recreatiegebied, zij het dat deze minder ingrijpend is dan bij de rijksweg. De kosten van dit alternatief zijn naar verwachting ruim 50% hoger dan de kosten van de realisatie van rijksweg 13/16. De grootste kostendragers zijn de tunnel langs de A20 (zie 3.3.1) en de (inpassing van) de regionale weg.

In vergelijking met de aanleg van rijksweg 13/16 is het combinatiealternatief substantieel duurder, is de verbetering van de leefbaarheid rond de A13 en A20 kleiner en is de nieuwe doorsnijding van het recreatiegebied ook bij dit alternatief onvermijdelijk. Daarom is de kosteneffectiviteit van het combinatiealternatief lager en is nader onderzoek van dit alternatief niet zinvol.

3.3.3 Capaciteitsvergroting van het onderliggende wegennet

Bij deze oplossingsrichting wordt gedacht aan de volgende maatregelen in het onderliggende wegennet: verbreden van de N209, het realiseren van een extra weg tussen de N209 en het Terbregseplein en het verbreden van de N470. Door alleen wegen van het onderliggende wegennet uit te breiden en één nieuwe verbinding toe te voegen, wordt het noord-zuidverkeer in de regio anders verdeeld. Voor de oost-westrelatie biedt dit geen oplossing. Met name de knelpunten op en rond de A20 blijven bestaan.

3.3.4 Benuttingsalternatief

Bij het benuttingsalternatief wordt gepoogd een oplossing te vinden door het gebruik van de bestaande wegen aan te passen.

De A13 bij Overschie is een 80 km/u-zone en deze zone zal uitgebreid worden naar de A20 tussen Kleinpolderplein en de aansluiting Crooswijk. Bij deze lagere snelheid kan overwogen worden de rijstroken te versmallen en zo de capaciteit van de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein te vergroten (meer en smallere rijstroken). Deze capaciteitsuitbreiding is onvoldoende om de knelpunten op te lossen. Dit kan mogelijk voor de korte termijn op de A20 enige verlichting geven, maar is geen structurele oplossing. Bovendien gelden dezelfde bezwaren als voor het verbredingsalternatief (zie 3.3.1).

4. Huidige situatie

De problemen op het wegennetwerk rond de noordkant van Rotterdam hebben betrekking op de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving. Dit hoofdstuk beschrijft de huidige situatie aan de hand van deze aspecten, aangevuld met de gevolgen voor ruimtelijke ordening en economie. Eerst krijgt u een korte schets van het huidige wegennetwerk en de referentiesituatie.

4.1 Wegennetwerk

De volgende rijkswegen zijn in deze studie betrokken: de A13 tussen de aansluiting Rotterdam Airport en het Kleinpolderplein en de A20 tussen het Kleinpolderplein en het Terbregseplein.

Ook de regionale en lokale wegen die nauw samenhangen met het betreffende deel van het hoofdwegennet worden in de studie betrokken:

- de N209 (inclusief de Doenkade); deze weg is 2x1 en voor een gedeelte 2x2;
- de N470 (zuidelijke tak); deze weg is in aanleg als 2x1 en gereed in 2007;
- G.K. van Hogendorpweg; deze weg heeft 2x2 rijstroken;
- de lokale wegen die aan de orde komen, zijn met name Molenlaan/ Terbregseweg en Gordelweg/Boezembocht.

Het functioneren van de verkeerspleinen en de andere aansluitingen bepaalt de relatie tussen de verschillende soorten wegen. Sommige aansluitingen zijn knelpunten.

Referentiesituatie

In een MER moet altijd de zogenaamde referentiesituatie beschreven worden; de toekomstige situatie zonder de maatregelen die in het kader van het project worden onderzocht. De beschrijving van de referentiesituatie heeft vooral een methodologische functie: het maakt het mogelijk om de effecten van verschillende alternatieven met elkaar te vergelijken. Maatregelen en ontwikkelingen waarover al besluiten genomen zijn (vastgesteld beleid) worden in de referentiesituatie opgenomen.

In de studie wordt rekening gehouden met de volgende projecten:

- spitsstrook A13 Zestienhoven-Delft Zuid;
- bufferstrook A20 Terbregseplein;
- verbreding A15 Maasvlakte-Vaanplein;
- tweede ontsluitingsweg Hoek van Holland;
- verbreding van de N209 tot 2x2 tussen N470 en A13.

Voor dit project wordt voornamelijk uitgegaan van positieve beslissing inzake de realisatie A4 Delft-Schiedam. In de referentiesituatie is de A4

tussen Delft en Schiedam opgenomen als autosnelweg 2x2.
Op de A13 bij Overschie is (in 2002) de 80 km/u-zone gerealiseerd.
In november 2005 wordt deze zone uitgebreid naar (een deel van) de A20.

4.2 Verkeersafwikkeling

Verkeersintensiteit

Op de A13 en de A20 is sprake van een groei van de intensiteit met ruim 40% respectievelijk 48% tussen 1986 en 2004.

Tabel 1: Verkeersintensiteit studiegebied (aantal motorvoertuigen per etmaal)

jaar	A13 Overschie - Kleinpolderplein		A20 Kleinpolderplein- Rotterdam Centrum	
	etmaalintensiteit	index	etmaalintensiteit	index
1986	107.549	100	121.150	100
1990	123.866	115	137.055	113
1995	141.699	132	162.539	134
2000	148.723	138	173.865	144
2004	150.343	140	178.707	148

Bron: Jaarboek 2004 Verkeersgegevens Zuid-Holland (september 2005)

Door de huidige, zeer hoge verkeersbelastingen op de wegvakken van deze wegen (150.000 – 180.000 motorvoertuigen per etmaal) ontstaan er dagelijks lange files en vertragingen. Deze vertragingen hebben niet alleen effect op de genoemde wegen, maar ook negatieve gevolgen tot ver buiten het studiegebied.

Regionale karakter

Op de A13 is sprake van een groot aandeel in het verkeer tussen Den Haag en Rotterdam. Het aandeel van doorgaand verkeer is relatief klein: ca. 15%. Dit betekent dat ca. 85% van het verkeer op de A13 zijn herkomst of bestemming in het studiegebied heeft. Het regionale karakter van dit verkeer blijkt ook uit het feit dat ruim 60% een verplaatsingsafstand heeft die kleiner is dan 40 kilometer. De A20 heeft een iets hoger percentage doorgaand verkeer omdat deze weg bovendien een functie heeft als oost-westverbinding. Het percentage doorgaand verkeer blijft echter relatief gering.

Knelpunten op A13 en A20

De wegvakken van de A13 bij Overschie en van de A20 tussen het Kleinpolderplein en het Terbregseplein voldoen niet aan de streefwaarden voor betrouwbare en acceptabele reistijden (zie 5.1). De betreffende wegvakken worden op dit moment bijna maximaal gebruikt: de ochtend- en de avondspits lopen in elkaar over. Spreiding van het verkeer in de tijd biedt hier geen soelaas. Het Kleinpolderplein is een relatief oud knooppunt, dat wordt ingesloten door bebouwing en andere infrastructuur. De capaciteit

van het plein belemmert de uitwisseling tussen de A13 en de A20 en tussen de A13/A20 en Rotterdam. De uitwisseling tussen het verkeersnetwerk van de stad Rotterdam en het hoofdwegennet is in de huidige situatie op meer plaatsen ontoereikend.

Voor de huidige situatie geldt bovendien dat de A13 de enige autosnelweg tussen Den Haag en Rotterdam is en de enige schakel vormt tussen de A4 naar het noorden en de A15, A16 en A20 naar het zuiden en oosten. Omdat reële alternatieven ontbreken, is deze verbinding bij calamiteiten (bijvoorbeeld een zwaar ongeval) erg kwetsbaar. De voorgenomen aanleg van een nieuwe verbinding A4 Delft-Schiedam is een belangrijke verbetering voor de kwaliteit van het netwerk.

Onderliggende wegennet

Door de congestie op de A13 en de A20 wijkt het autoverkeer uit naar het onderliggende wegennet. Dit heeft nadelige effecten op de verkeersveiligheid en de leefbaarheid.

Er is sprake van een aantal parallelle routes aan de A13 en de A20 via het onderliggende wegennet:

- noord-zuid: Delftweg en Matlingeweg door industrieterrein Spaanse Polder, G.K. van Hogendorp (in het verlengde van de N470) en Molenlaan (in Hillegersberg);
- oost-west: Kanaalweg, Gordelweg, Boezembucht en Bosdreef als parallelle route langs de A20 door Rotterdam, N209 (Doenkade) ten noorden van Rotterdam.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer tussen Den Haag en Rotterdam wordt voornamelijk verzorgd door het treinverkeer over de 'Oude Lijn' (via Delft) en de Hofpleinlijn (via Pijnacker). Zowel landelijk als internationaal treinverkeer maakt gebruik van de Oude Lijn. In 2007 wordt de Hogesnelheidslijn operationeel. In 2008 gaat Randstadrail tussen Rotterdam en Den Haag rijden (deze lijn is een vervanging en uitbreiding van de Hofpleinlijn). Dit verbetert de bereikbaarheid van diverse Vinex-locaties in het betreffende gebied. Het openbaar vervoer biedt onvoldoende mogelijkheden om de gesignaleerde knelpunten voor het wegverkeer op te lossen.

4.3 Verkeersveiligheid

Het wegvak van de A20 tussen het Kleinpolderplein en het Terbregseplein blijft onder de grenswaarde voor verkeersveiligheid op autosnelwegen. Dit betekent dat er relatief veel ongelukken plaatsvinden en die veroorzaken weer files. Dit leidt tot maatschappelijke schade.

Het jaarlijks gemiddelde aantal letselslachtoffers (inclusief doden) op de A20 tussen het Kleinpolderplein en het Terbregseplein (lengte wegvak 6,6 km) is 72 (periode 2001-2003). Autosnelwegen zijn relatief veilig.

Voor een autosnelweg is dit aantal hoog (in verhouding tot de gereden kilometers) en worden de streefcijfers voor deze weg niet gehaald. Het jaarlijks gemiddelde aantal letselslachtoffers op de A13 bij Overschie (lengte wegvak met maatregel 80 km/u is 2 km) is 9. De verkeersveiligheid van de A13 ter hoogte van Overschie is door de snelheidsbeperking van 80 km/u met de stringente handhaving (trajectcontrole) al sterk verbeterd en vraagt daarom momenteel geen specifieke aanvullende maatregelen. Ook de overige wegen in het gebied zijn op dit moment geen bijzondere aandachtspunten in het kader van de verkeersveiligheid. Een uitzondering is de Matlingeweg, die door veel vrachtverkeer gebruikt wordt als sluiproute tussen de A13 en de A20-west.

4.4 Ruimtelijke ordening en economie

De volgende ruimtelijke ontwikkelingen in het studiegebied (kaart 3) zijn relevant (sommige zijn geheel of gedeeltelijk al gerealiseerd):

- Vinex-locatie Bergschenhoek: 6100 woningen;
- Vinex-locatie Berkel en Rodenrijs: 7500 woningen en 800.000 m² bedrijventerrein;
- stedelijke ontwikkeling rond G.K. van Hogendorpweg: 1100-1400 woningen, 180.000 m² kantoren en 60-80.000 m² bedrijven en voorzieningen;
- Laag Zestienhoven: luxe woningbouw (300-550 woningen);
- luchthaven (landzijde): 200.000 m² luchthavengebonden bedrijven;
- polder Schieveen: 700.000 m² hoogwaardig bedrijventerrein en een opgave voor natuurontwikkeling;
- Pijnacker-Zuid: 3000 woningen.
- Glastuinbouwontwikkeling bij Bleiswijk (ca. 1.500.000 m²).
- Extra woningen in de Boterdorpse Polder.

In het ontwerp Ruimtelijk plan Regio Rotterdam (RR2020) is de ontwikkeling van het randstedelijk knooppunt Noordrand opgenomen. Zonder rijksweg 13/16 kan dit knooppunt niet tot ontwikkeling komen.

Andere belangrijke ontwikkelingen in de omgeving die invloed hebben op het verkeer zijn Technopolis (hoogwaardig bedrijventerrein met ca. 600.000 m² bedrijfsvloeroppervlak) en de eventuele ontwikkeling van de driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda.

4.5 Kwaliteit van de leefomgeving

Luchtkwaliteit

De eisen voor luchtkwaliteit worden overschreden in Rotterdam en omgeving, onder meer als gevolg van de hoge dichtheid van functies in dit gebied.

Rond de A20 (tussen het Terbregse- en het Kleinpolderplein) en de A13 bij Overschie worden de grenswaarden voor luchtkwaliteit die vastgelegd zijn in het Besluit Luchtkwaliteit 2005 fors overschreden,

mede als gevolg van het totaal van de emissies in het gebied. Door de snelheidsmaatregel die sinds mei 2002 in Overschie van kracht is, is de situatie wel verbeterd, maar zijn de knelpunten niet opgelost. In november 2005 wordt een dergelijke maatregel ook genomen op de A20 tussen het knooppunt Kleinpolderplein en de aansluiting Crooswijk. Samen met andere positieve ontwikkelingen (verlaging van de achtergrondconcentratie en 'schonere' motoren) blijven in de referentiesituatie naar verwachting de genoemde knelpunten bestaan.

Geluidshinder

De geluidshinder rond de A20 en de A13 is voor 2002 in kaart gebracht. Dit onderzoek geeft inzicht in de huidige knelpunten en geeft een indicatie van de omvang van de problematiek. Mede doordat de automobiliteit groeit, zal er ook in de toekomst – in de referentiesituatie – sprake zijn van geluidsknelpunten.

Externe veiligheid

Uit het rapport 'Risico's wegtransport gevaarlijke stoffen provincie Zuid-Holland peiljaar 2002' van adviesgroep AVIV B.V. blijkt dat in de huidige situatie nauwelijks knelpunten zijn rond de wegvakken van de A13 en de A20 die in het project Rijksweg 13/16 Rotterdam aan de orde zijn.

Natuur en landschap

De Ecologische Hoofdstructuur speelt een belangrijke rol in het studiegebied. Van west naar oost betreft het de natuurbestemming van een groot deel van de polder Schieveen, de ontwikkeling van de Vlinderstrik (compensatie in het kader van het project Maasvlakte), de verbinding tussen dit gebied en het plessengebied met de Rotte. Een goede inrichting van de intermediaire zone (van Midden-Delfland tot Rottewig) moet mogelijk blijven. Ook de Groene Loper is een belangrijke groene verbinding.

Barrièrewerking

De A13 en de A20 doorsnijden het stedelijk gebied van Rotterdam-Noord. Inwoners van de deelgemeente Overschie ervaren de A13, mede door zijn gedeeltelijk verhoogde ligging, als een hinderlijke ruimtelijke barrière tussen de delen van de deelgemeente aan weerszijden van deze rijksweg. De A20 als 'afstandhouder' naar het grote Rotterdam wordt doorgaans veel minder als hinderlijk ervaren.

5. Beleid

De planstudie houdt rekening met het beleid op het gebied van verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening en kwaliteit van de leefomgeving. In dit hoofdstuk vindt u een korte samenvatting van de relevante elementen uit het landelijke en het regionale beleid.

5.1 Verkeer en vervoer

Nationaal beleid

De Nota Mobiliteit (deel 3: Kabinetstandpunt) bevat het beleid voor verkeer en vervoer voor de periode tot 2020. Rijk, provincies, kaderwetgebieden, gemeenten, havenschappen en waterschappen delen de zorg voor wegen, spoorwegen, waterwegen, zeehavens, telecomverbindingen en buisleidingen, elk binnen hun eigen verantwoordelijkheid. De decentrale overheden krijgen in toenemende mate verantwoordelijkheden. Voor het onderzoek ten behoeve van de Trajectnota/MER zal afgestemd worden op de beleidsontwikkeling in het kader van de Nota Mobiliteit.

Het nationale beleid is gericht op het bieden van een basiskwaliteit voor betrouwbare en acceptabele reistijden en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarnaast is het streven om te voldoen aan de wettelijke normen en richtlijnen op het gebied van leefomgeving (beperking van geluidshinder, verbeteren van de luchtkwaliteit, wegnemen van knelpunten landschap en water en verbeteren kwaliteit inpassing).

Het functioneren van het hoofdwegennet is sterk afhankelijk van de relaties met andere infrastructuur. Daarom streeft Verkeer en Waterstaat naar een samenwerking met andere beheerders om gezamenlijk een samenhangend maatregelenpakket te ontwikkelen. Dit afgewogen pakket moet realiseerbaar zijn en zo goed mogelijk tegemoet komen aan de vraag naar mobiliteit.

Bereikbaarheid

De Nota Mobiliteit streeft naar het vergroten van de betrouwbaarheid van reistijd en het verminderen van de reistijd van deur tot deur. Alle overheden werken samen om dit doel te bereiken.

Voor het realiseren van betrouwbare bereikbaarheid is afstemming tussen infrastructuur en (geplande) woon- en werklocaties van groot belang. Om deze samenhang in de Zuidvleugel van de Randstad optimaal in beeld te brengen, zijn de nationale en regionale overheden gestart met het maken van een regionale netwerkanalyse. Deze analyse zal medio 2006 zijn afgerond. De afspraken die in dat kader gemaakt zullen worden, worden meegenomen in het onderzoek voor het project Rijksweg 13/16 Rotterdam.

Voor het hoofdwegennet is het doel de betrouwbaarheid zodanig te verbeteren, dat automobilisten in 2020 bij 95% van alle verplaatsingen in de spits op tijd zijn. 'Op tijd' wil zeggen op langere afstanden (boven de 50 kilometer) maximaal 20% vroeger of later dan de verwachte reistijd en op kortere afstanden maximaal 10 minuten korter of langer dan verwacht. De verwachte reistijd in de daluren is anders dan in de spits.

Daarnaast zijn streefwaarden geformuleerd voor een acceptabele reistijd. Dit zijn geen garantienormen. Onder invloed van economische en maatschappelijke ontwikkelingen kan de verkeersstroom in 2020 groter zijn dan nu wordt verwacht, waardoor de acceptabele reistijd niet altijd kan worden gegarandeerd.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen snelwegen tussen de steden, snelwegen rond de steden (stedelijke ringwegen) en niet-autosnelwegen behorende tot het hoofdwegennet.

De streefwaarden zijn:

- voor autosnelwegen tussen de steden is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal anderhalf keer zo lang als de reistijd buiten de spits;
- op autosnelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen, die onderdeel zijn van het hoofdwegennet, is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits.

Voor alle autosnelwegen wordt uitgegaan van een snelheid buiten de spits van 100 kilometer per uur.

Verkeersveiligheid

De doelstelling voor verkeersveiligheid in de Nota Mobiliteit is gericht op een vermindering van het absolute aantal verkeersslachtoffers. In 2010 moet het aantal verkeersdoden in Nederland gedaald zijn tot 900 (een reductie van 15% ten opzichte van 2002). Het aantal ziekenhuisgewonden moet in 2010 zijn gedaald tot 17.000 (een reductie van 7,5% ten opzichte van 2002). In de periode daarna wordt eveneens gestreefd naar een permanente verbetering. De doelstelling voor 2020 is maximaal 640 doden (40% minder dan in 2002) en maximaal 13.500 ziekenhuisgewonden (30% minder dan in 2002) per jaar.

Regionaal beleid

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan 2002-2020 (PVVP januari 2004) stelt de gebruiker centraal. De provincie heeft een beheerste groei van de mobiliteit voor ogen. Dynamisch verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement zijn hierbij belangrijke instrumenten. Mobiliteitsgroei mag echter niet ten koste gaan van leefbaarheid en veiligheid. De strategie is: maximaal benutten, bouwen waar nodig, maximale samenwerking tussen overheden en op termijn eventueel inzetten op een prijsbeleid. Het regionale wegennetwerk moet een groter aandeel van de verkeersstromen gaan opvangen.

Eind 2003 heeft de stadsregio Rotterdam haar Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) 2002-2020 vastgesteld. De stadsregio maakt voor de hoofdwegen onderscheid tussen randstedelijke, regionale

en subregionale wegen. Het randstedelijke wegennet verbindt de grotere steden in de randstad met elkaar, ontsluit de randstedelijke knooppunten en bestemmingsconcentraties (CS/Binnenstad, Alexander, Schieveste en Parkstad) en verbindt de Randstad met de stedelijke concentraties daarbuiten. Rijksweg 13/16 is essentieel om het streefbeeld van de stadsregio van het wegennet te realiseren. Als rijksweg 13/16 gereed is, wordt de A13 ten zuiden van de Doenkade in het RVVP gezien als regionale weg.

5.2 Ruimtelijke ordening

Nationaal beleid

Het nationaal beleid is vastgelegd in de Nota Ruimte, die in april 2004 door het kabinet is vastgesteld. Deze nota geeft een aantal regels om een algemene basiskwaliteit te waarborgen: een ondergrens voor ontwikkelingen in de ruimtelijke ordening. Gebieden en netwerken die het rijk van nationaal belang acht, vormen de Ruimtelijke Hoofdstructuur (RHS). Het studiegebied is onderdeel van de Zuidvleugel van de Randstad, dat is opgenomen in de RHS.

Regionaal beleid

Streek- en structuurplannen werken het ruimtelijke orderingsbeleid verder uit. De provincie en stadsregio Rotterdam werken gezamenlijk aan een geïntegreerd streekplan/structuurplan: Ruimtelijk plan Regio Rotterdam (RR2020). Hierin worden het provinciale streekplan en de structuurvisie van de stadsregio Rotterdam in één plan samengebracht.

In de ruimtelijke ontwikkeling van de noordrand Rotterdam die de regionale partners voor ogen staat, speelt de Rijksweg 13/16 een cruciale rol. Als rijksweg 13/16 gerealiseerd wordt, is dit een goede ontsluiting voor de stedelijke ontwikkelingen in het noordelijke deel van de gemeente Rotterdam (Rotterdam Airport, Stedelijke Ontwikkelingszone, Knooppunt Noordrand en Hoog- en Laag Zestienhoven), voor nieuwe bedrijvigheid rond Berkel en voor de polder Schieveen. Ook voor de grote opgave voor woningbouw (totaal circa 20.000 woningen onder meer in het kader van Vinex) is een goede ontsluiting essentieel.

Midden-Delfland wordt als regionaal park aangewezen. Hierbij wordt gestreefd om een samenhangend deel van de Ecologische Hoofdstructuur te realiseren: de Groenblauwe Slinger (zie 5.3.5).

5.3 Kwaliteit van de leefomgeving

5.3.1 Woon- en leefmilieu

Luchtkwaliteit

In het Besluit luchtkwaliteit 2005 zijn grenswaarden aangegeven voor stikstofdioxide (NO₂), zwaveldioxide (SO₂), fijn stof (zwevende deeltjes; PM₁₀), koolmonoxide (CO), lood (Pb) en benzeen (C₆H₆). Bij wegen gaat het vooral om de jaargemiddelde grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof, de uurgemiddelde grenswaarde voor NO₂ en de 24-uurgemiddelde grenswaarde voor PM₁₀. Bij overschrijdingen moeten maatregelen genomen worden. Dit kunnen verkeerskundige, stedenbouwkundige en ruimtelijke maatregelen zijn, die onderdeel gaan uitmaken van het betreffende alternatief.

In het Besluit luchtkwaliteit 2005 wordt de mogelijkheid geboden om een eventuele verslechtering van de luchtkwaliteit op de ene plek te salderen met een (grotere) verbetering van de luchtkwaliteit op een andere plek. Tevens wordt in dit Besluit expliciet een bijdrage aan de achtergrondconcentratie van zeezout (natuurlijk fijn stof) buiten beschouwing gelaten.

Het ligt in de bedoeling van de wetgever om de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit in de komende tijd verder aan te vullen en aan te passen. Bij de totstandkoming van de Trajectnota/MER zal hierop worden geanticipeerd.

Geluid en trillingen

In de Wet geluidhinder is vastgelegd welke geluidsniveaus in welke situaties zijn toegestaan. De Wet geluidhinder geeft aan welke gebouwen en objecten als 'geluidsgevoelige bestemmingen' gelden. Het gaat daarbij om woningen, bejaardenhuizen, scholen, gebouwen voor gezondheidszorg en geluidsgevoelige terreinen zoals woonwagendplaatsen en terreinen behorende tot gebouwen voor de gezondheidszorg.

Het geldende geluidsbeleid voor de woonomgeving is vastgelegd in het vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) en de Nota Vaste waarden, nieuwe normen (milieubeleid 2002-2006). Het streven is om het aantal geluidsbelaste woningen terug te dringen. In de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte is aangegeven dat in 2020 de grenswaarde van 65 dB Lden op de gevel van woningen niet meer mag worden overschreden.

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

Externe veiligheid

Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden

risico geeft de kans per jaar weer dat een persoon overlijdt als gevolg van een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft de relatie weer tussen de kans op een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen en het aantal doden, dat met dat ongeval gemoeid is.

5.3.2 Bodem en water

Het nationaal beleid voor bodem en grondwater is erop gericht bestaande verontreinigingen te saneren, nieuwe verontreinigingen te voorkomen en de verontreiniging als gevolg van diffuse bronnen (bijvoorbeeld afstromend wegwater of bestrijdingsmiddelen in de landbouw) terug te dringen. Sinds februari 2001 wordt gebruik gemaakt van de Watertoets als instrument om de waterhuishoudkundige effecten op evenwichtige wijze in beschouwing te nemen. De Watertoets gaat uit van bestaande wet- en regelgeving.

5.3.3 Natuur

Het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) en de Nota Natuur, Bos en Landschap in de 21e eeuw (NBL21) beogen waardevolle gebieden en plant- en diersoorten te behouden en te ontwikkelen en aantasting (verdroging, verzuring, verstoring, verontreiniging en versnippering) tegen te gaan. Uitgangspunt hierbij is het in stand houden van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS bestaat uit een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen natuurgebieden, verbonden door verbindingszones. Als aantasting van de EHS onvermijdelijk is, moet vernietigde natuur gecompenseerd worden (compensatiebeginsel).

De Nederlandse uitwerking van de Vogel- en Habitatrichtlijn, de Flora- en Faunawet, de Natuurbeschermingswet en de zogenaamde 'Rode-Lijst' bevatten kaarten met gebieden en lijsten met soorten planten en dieren, die speciale bescherming behoeven.

Indien het onvermijdelijk is om gebieden of soorten die beschermd worden, aan te tasten, moet deze aantasting elders gecompenseerd worden. De richtlijn verplicht dit te doen voorafgaand aan de realisatie van de wegaanpassing.

In de Vierde Nota Waterhuishouding is het streven verwoord een vermindering van het verdroogd areaal te bereiken met 40% in 2010 ten opzichte van 1995.

De NMP4, de Nota Vaste waarden, nieuwe normen en de Nota Mobiliteit stellen plafonds aan emissies van onder meer verzurende stoffen. Deze plafonds worden toebedeeld aan verschillende sectoren, waaronder verkeer.

5.3.4 Landschap

Het kabinet hanteert in de Nota 'Natuur voor mensen, mensen voor natuur' (2000) de volgende hoofddoelstelling voor het natuur- en landschapsbeleid: "Behoud, herstel, ontwikkeling en duurzaam gebruik van natuur en landschap als essentiële bijdrage aan een leefbare en duurzame samenleving".

Ter bescherming van het landschap is het Nationaal Landschapspatroom (NLP) vastgesteld in het Structuurschema Groene Ruimte en de Nota Landschap. De Monumentenwet beschermt cultuurhistorische waarden.

Het verdrag van Malta regelt de omgang met het Europees archeologisch erfgoed. Nederland ondertekende dit verdrag van de Raad van Europa in 1992. Uitgangspunt is de archeologische waarden in een zo vroeg mogelijk stadium mee te nemen en mee te wegen in de ruimtelijke planvorming.

5.3.5 Regionaal beleid

De door het rijk aangegeven hoofdlijnen van het natuurbeleid zijn door de provincie Zuid-Holland nader uitgewerkt in een Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Dit beleid is verder uitgewerkt en vastgelegd in het provinciale beleidsplan voor natuur en landschap. Het plan van aanpak ontsnippering bevat maatregelen om onder meer de versnippering door bestaande infrastructuur te verminderen. Midden-Delfland, de Akerdijkse plasjes en de polder Schieveen maken onderdeel uit van de Groenblauwe Slinger, een netwerk van ecologische, recreatieve en hydrologische verbindingen dat loopt vanaf de Oranjeplassen via Midden-Delfland naar de Oude Rijn. De Groenblauwe Slinger is vastgesteld door Provinciale Staten in 1999.

In het kader van de compensatie van natuurwaarden voor de aanleg van de Tweede Maasvlakte wordt voor het Vlinderstrikgebied – de smalle zone tussen Berkel en Rotterdam - een plan opgesteld voor circa 100 ha natuur- en recreatiegebied. Dit gebied moet ook functioneren als ecologische en recreatieve verbinding tussen de Groenblauwe Slinger en het Rottegebied. In de planologische kernbeslissing voor het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) zijn de grenzen van de Vlinderstrik vastgelegd.

Het provinciale waterhuishoudingsplan en de Hoogheemraadschappen van Delfland en Schieland en Krimpenerwaard stellen eisen op het gebied van waterhuishouding (bescherming tegen overstroming, tegengaan van wateroverlast en watertekort, waterkwaliteit).

6. Te onderzoeken effecten

De Trajectnota/MER beschrijft de effecten van de alternatieven. Op deze manier kunnen de alternatieven onderling goed worden vergeleken. In dit hoofdstuk krijgt u een overzicht van de effecten en de wijze waarop ze berekend worden. U wordt geïnformeerd over de effecten verkeer, economie, ruimtelijke ordening, woon- en leefmilieu, bodem en water, natuur, landschap en kosten.

6.1 Werkwijze bij effectbeschrijving

Studiegebied

Het onderzoeksgebied voor de effectbepaling kan afwijken van het in 4.1 beschreven wegennet. Ieder aspect heeft namelijk zijn eigen specifieke onderzoeksgebied. Voor verkeer en vervoer geldt dat de effecten onderzocht worden in het gebied dat grofweg gelegen is in de rechthoek tussen Delft, Bleiswijk, Capelle a/d IJssel en Schiedam. Treden buiten dit onderzoeksgebied relevante effecten op, dan worden deze ook meegenomen. De leefbaarheidseffecten worden bestudeerd in het gebied waar deze voorkomen. Voor bijvoorbeeld geluid en lucht is dit gekoppeld aan de verandering van de verkeersstromen, voor aspecten als doorsnijding van natuurgebieden en landschappen geldt een veel beperkter onderzoeksgebied.

Tijdshorizon

De tijdshorizon van dit onderzoek is 2020. Dat betekent dat bij de vergelijking van de alternatieven wordt uitgegaan van de verwachte situatie (onder meer infrastructuur, woningen en bedrijven, omvang bevolking) in 2020. Dit sluit aan bij de tijdshorizon van de Nota Mobiliteit.

6.2 Effecten

Deze paragraaf geeft een eerste beeld van de effecten die onderzocht zullen worden. Pas in de richtlijnen wordt vastgesteld welke effecten onderzocht worden.

In bijlage 3 geeft een schematisch overzicht van de te onderzoeken effecten.

6.2.1 Verkeer

Om de huidige situatie in beeld te brengen, wordt gebruikgemaakt van verkeerstellingen en -onderzoek. Voor de prognoses van de verkeersintensiteit en openbaar vervoerreizigers in 2020 worden berekeningen uitgevoerd met behulp van het Nieuw Regionaal Model (NRM).

Het onderzoek levert voor alle alternatieven de volgende informatie:

- reistijden (reistijdfactor en betrouwbaarheid);
- intensiteit personen- en vrachtverkeer op het hoofd- en onderliggende wegennet voor etmaal, ochtend- en avondspits;
- verdeling van het verkeer naar herkomst en bestemming;
- voertuigkilometrages voor vrachtverkeer en totaal motorvoertuigen;
- de effecten op het onderliggende wegennet;
- voertuigverliesuren.

Het is mogelijk dat, door het aanbieden van extra capaciteit in het plangebied, problemen ontstaan op aanliggende weggedeelten. Daarom worden ook de effecten op aangrenzende wegvakken van het hoofdwegennet in kaart gebracht. Ook de effecten op het onderliggend wegennet komen aan de orde.

De alternatieven worden beoordeeld op de doelstellingen voor betrouwbare en acceptabele reistijden in 2020. Die gegevens vormen een indicatie voor de basiskwaliteit van de doorstroming.

Verkeersveiligheid

Het effect van de verschillende alternatieven op de verkeersveiligheid wordt onderzocht. Dit onderzoek gebeurt op basis van kengetallen op de relevante wegen. Daarnaast wordt een relatie gelegd met de landelijke en regionale doelstellingen voor vermindering van het aantal verkeersslachtoffers (doden en ziekenhuisgewonden) in 2020.

6.2.2 Ruimtelijke Ordening

Ruimtebeslag

De verandering van het ruimtebeslag door wegaanleg of -aanpassing is van belang voor de ruimtelijke ordening. Het ruimtegebruik wordt daarom geïnterpreteerd. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar bijvoorbeeld landbouwgrond/ boerderijen, bedrijven/ bedrijventerreinen, woningen en recreatiegebied. Ook wordt aandacht besteed aan de mogelijkheden van dubbel ruimtegebruik.

Recreatie

Aanleg van nieuwe infrastructuur of aanpassing van bestaande wegen kan een directe aantasting van recreatieve mogelijkheden van het betreffende gebied betekenen. Effecten zoals verlies van recreatiegebied, verstoring van recreatiegebied (kwaliteitsverlies), doorkruising van fiets- en wandelroutes en visuele hinder, door bijvoorbeeld het aanleggen van geluidswallen of –schermen, worden in kaart gebracht. De effecten van een infrastructurele ingreep op recreatiegebieden hoeven overigens niet altijd negatief te zijn (bijvoorbeeld: verbetering van de bereikbaarheid van voorzieningen).

6.2.3 Woon- en leefmilieu

Luchtkwaliteit

De aanleg of de aanpassing van een wegverbinding zal de luchtkwaliteit in de omgeving van deze weg en langs delen van het aansluitende wegennet beïnvloeden.

De verandering in de oppervlakte van het gebied met te hoge concentraties aan NO₂ en PM₁₀ wordt onderzocht, alsmede de verandering van de mate van blootstelling aan te hoge concentraties.

Bij lokale verslechtering van de luchtkwaliteitsituatie boven (een van) de grenswaarden wordt onderzocht of en hoe deze met aanpassingen en/of mitigerende maatregelen kan worden beperkt. Voor een mogelijk noodzakelijke saldobenadering wordt onderzocht in welke mate de verschillende varianten de luchtkwaliteit verbeteren op andere plekken dan de fysieke ingreep¹. De aanleg van rijksweg 13/16 heeft naar verwachting een positieve invloed op de luchtkwaliteit langs de A13 door Overschie, de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein en langs belangrijke verbindingen in het onderliggend wegennet.

De bijdrage aan de landelijke emissie van CO₂, NO_x en koolwaterstoffen wordt niet nader onderzocht in de tracé/m.e.r.-procedure. De invloed van de aanleg van rijksweg 13/16 zal zeer beperkt zijn en niet onderscheidend voor de alternatieven. Maatgevend is vooral de totale hoeveelheid verkeer op landelijk schaal.

Geluid en trillingen

De effecten worden uitgedrukt in geluidsbelasting op woningen en andere geluidsgevoelige bebouwing.

In de studie naar de toekomstige situatie komen de effecten van mitigerende maatregelen aan de orde. Mitigerende maatregelen hebben als doel de nadelige gevolgen voor het milieu te voorkomen of te beperken, bijvoorbeeld geluidsschermen of -wallen, snelheidsreductie, toepassing van zeer stil wegdek en maatregelen aan de gevel.

Indien als gevolg van een van de alternatieven de verkeersintensiteit op een of meer van de onderliggende wegen met meer dan 20% verandert, worden ook die wegen in het onderzoek meegenomen.

Omdat in de bebouwde omgeving trillingen schade en hinder kunnen veroorzaken, dient dat onderzocht te worden.²

Externe veiligheid

Voor de huidige situatie, voor de autonome ontwikkeling en voor iedere planvariant (in het jaar van ingebruikname en 10 jaar daarna) worden de effecten voor externe veiligheid beschreven. Dit geldt voor zowel het plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) (zie 5.3.1). Bij te grote risico's moeten maatregelen worden aangedragen.

¹ Het project Rijksweg 13/16 Rotterdam zal aansluiten bij de vigerende regelgeving.

² Het onderzoek naar trillingsschade en -hinder zal worden uitgevoerd met het prognosemodel, dat ontwikkeld is door de CUR/COB uitvoeringscommissie L400. Dit model staat beschreven in de eindrapportage van deze commissie van januari 2000.

Sociale aspecten

De eventueel aan te leggen en de bestaande infrastructuur doorsnijden woon- en leefgebieden en vormen op die manier een barrière. Bij aanleg van een weg kan het aantal kruisende verbindingen toenemen en bij reconstructie kan een bestaande barrièrewerking groter of kleiner worden. In de vormgeving van nieuwe verbindingen wordt rekening gehouden met het effect van vergroting of verkleining van de barrièrewerking.

6.2.4 Bodem en water

Bodem

De saneringen van locaties met ernstige bodemverontreiniging worden meegenomen in de kostenraming en verder uitgewerkt in de fase van het Ontwerp-Tracébesluit (OTB-fase). Daarom is dit niet onderscheidend voor de planvarianten en wordt bodemsanering voor de vergelijking van de alternatieven niet meegenomen.

Aanleg of aanpassing van een weg kan leiden tot bodemdaling. Bij beoordeling van de alternatieven wordt hiermee wel rekening gehouden.

Grond- en oppervlaktewater

Voor de aspecten grond- en oppervlaktewater geldt dat de uiteindelijke criteria in overleg met de waterbeheerder moeten worden vastgesteld. De aanleg van een weg kan effect hebben op de grondwaterstand en daardoor gevolgen hebben voor landbouw, flora en fauna. De kans dat deze effecten optreden wordt op basis van expert judgement kwalitatief bepaald. Hetzelfde geldt voor een eventuele verandering van de kwel- of infiltratiesituatie, als gevolg van een mogelijk ander grondwaterpeil.

Watertoets

In de planstudie wordt de Watertoets uitgevoerd, waarbij de betrokken waterbeheerders een belangrijke rol spelen. Hierbij wordt bekeken wat de effecten van de (bouw)plannen zijn (zoals een verdiepte ligging) voor bescherming van bewoners en bebouwing tegen mogelijke wateroverlast en verdroging en voor de waterkwaliteit en -kwantiteit. Centraal staat de vraag of hiermee voldoende rekening is gehouden.

Waterberging

Omdat het studiegebied niet in een grondwaterbeschermingsgebied ligt, wordt de kwaliteit van het afstromende wegwater niet onderzocht. Ook de gevolgen voor de bodemkwaliteit zijn niet relevant omdat het gaat om zeer beperkte effecten van afstromend wegwater, waarbij de alternatieven niet wezenlijk verschillen.

Indien waterlopen (al dan niet tijdelijk) moeten worden omgelegd of afgesneden, dan worden (in principe) nieuwe waterlopen aangelegd. Af te dammen of te dempen waterlopen en het aantal strekkende meters waarover dat moet gebeuren worden - mede met het oog

op de ecologische functie van waterlopen - in kaart gebracht. De ernst van deze ingrepen voor de afwatering van het gebied en de ecologische functie ervan wordt kwalitatief bepaald.

6.2.5 Natuur

Vernietiging

In de planstudie wordt expliciet gekeken naar compensatieplichtige gebieden. De effecten van de vernietiging van natuurgebieden en overige gebieden met natuurwaarden worden kwantitatief beschreven. Wanneer uit veldinventarisaties blijkt dat er beschermde flora of fauna voorkomt, worden de effecten op deze soorten kwalitatief onderzocht.

Verstoring

De effecten van verstoring in natuurgebieden of overige gebieden met natuurwaarden en beschermde soorten worden kwantitatief beschreven. Aangezien bij de diverse alternatieven geluidseffecten zijn te verwachten op broedvogels, wordt deze verstoring met behulp van modelgegevens eveneens kwantitatief onderzocht. Daarnaast brengt onderzoek de effecten van wegverlichting in kaart.

Verdroging

Verlaging van het grondwaterpeil kan direct of via verandering van processen in de bodem, de vegetatie en de fauna beïnvloeden. Hierdoor kunnen populaties van vochtafhankelijke planten en dieren afnemen of zelfs uitsterven. Dit criterium is alleen van belang indien er een ernstige beïnvloeding van de grondwaterstand verwacht wordt. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de varianten waarin sprake is van tunnels of diepe ontgravingen in nat gebied. Voor planvarianten met verdiept liggende tunnels of andere verdiept liggende oplossingen worden daarom de mogelijke effecten van grondwaterverlaging op flora en fauna geïnventariseerd.

Verontreiniging

Onder verontreiniging van plantensoorten en vegetatie wordt hier verstaan het aantasten of verdwijnen van plantensoorten en vegetatie als gevolg van verontreinigende stoffen in de bodem of het water of op de plantensoorten en de vegetatie zelf.

In de regel is nauwelijks invloed te verwachten. Het is nog onwaarschijnlijk dat dit een onderscheidend aspect zal zijn tussen de alternatieven. Daarom wordt het aspect verontreiniging niet meegenomen.

Versnippering

Versnippering is het effect dat de infrastructuur de uitwisseling belemmert tussen gebieden (barrièrewerking) en dat de aanleg van nieuwe infrastructuur gebieden opdeelt in kleinere, geïsoleerde gebieden. Om versnippering van natuurgebieden tegen te gaan, wordt onderzocht hoe dit voorkomen kan worden en waar maatregelen nodig zijn.

6.2.6 Landschap

Ruimtegebruik

Het gaat hierbij om aantasting, doorsnijding of andersoortige optische hinder van visueel waardevolle landschapselementen en –structuren. Tevens is hier van belang een mogelijke ruimtelijke barrièrewerking door louter de ruimtelijke aanwezigheid, hoogteligging, geluids- en luchtschermen, enzovoort. Een inventarisatie moet uitwijzen of dit hier aan de orde is en zo ja, in welke mate.

Cultuurhistorie

Aanleg of uitbreiding van infrastructuur kan cultuurhistorische waarden aantasten. Het gaat daarbij om waardevolle landschapselementen en landschapsstructuren en om waardevolle (steden-)bouw. Een inventarisatie moet uitwijzen of dit hier aan de orde is en zo ja, in welke mate.

Geomorfologie

De aanleg van infrastructuur kan aardkundige of geomorfologische waarden aantasten. Het betreft gebieden waar de natuurlijke vorm van het landschap, zoals ontstaan door geologische, geomorfologische en bodemkundige processen, nog goed herkenbaar is. In de jaren tachtig is door het Rijksinstituut voor Natuurbeheer een inventarisatie gemaakt van deze objecten. Geïnterviewd moet worden of er bij de voorgestelde varianten sprake is van aantasting van deze waarden.

Archeologie

Hierbij gaat het om terreinen die door de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek zijn beschreven als terreinen met een zeer hoge of een hoge archeologische waarde, terreinen van archeologische betekenis en terreinen van potentiële archeologische waarde. De oppervlakte wordt vastgesteld die mogelijk wordt aangetast door de aanleg of aanpassing.

6.2.7 Economie

De te onderzoeken effecten op het gebied van economie zijn op te splitsen naar directe en indirecte effecten.

Directe effecten

Directe economische effecten komen voort uit een verbeterde bereikbaarheid tussen Den Haag en Rotterdam. Door voertuigverliesuren van de verschillende varianten te vergelijken, komen deze effecten aan het licht.

Indirecte effecten

Bij de indirecte effecten gaat om de effecten die in tweede instantie ontstaan. Denk bijvoorbeeld aan veranderingen in de economische structuur van een gebied of aan nieuwe verplaatsingspatronen.

Hierdoor kunnen bepaalde locaties aantrekkelijker of minder aantrekkelijk worden om te wonen of te werken. Bereikbaarheid is een van de aspecten die bepalend zijn voor het vestigingsklimaat. Verschillen in de bereikbaarheid van de alternatieven worden in beeld gebracht.

6.2.8 Kosten

De Trajectnota/MER bevat een raming van de kosten voor de realisatie van de alternatieven. Bij deze kosten worden ook de kosten voor aanvullende maatregelen en onderhoudskosten meegenomen.

7. Procedure en planning

De tracé/m.e.r.-procedure bestaat uit een aantal stappen. De publicatie van deze Startnotitie is de eerste stap en schetst het probleem, de alternatieven en de effecten die Rijkswaterstaat Zuid-Holland wil onderzoeken. In dit hoofdstuk leest u welke stappen daarna volgen en welke inspraakmogelijkheden er in die stadia nog zijn. Tot en met 12 december 2005 kunt u schriftelijk of mondeling op dit voorstel reageren. Nogmaals: in dit stadium gaat het niet om de vraag welke oplossing uw voorkeur heeft. Met uw reactie kunt u wel kenbaar maken of dit onderzoeksvoorstel de juiste onderwerpen aansnijdt.

7.1 De Tracéwet en afstemming met andere regelingen

Deze Startnotitie markeert het begin van een besluitvormingsprocedure waarvoor de regels zijn vastgelegd in de Tracéwet. De procedure heeft als doel te bevorderen dat de besluitvorming zorgvuldig verloopt. Daartoe is in de Tracéwet onder meer geregeld dat er op verschillende momenten inspraak mogelijk is voor burgers en belangengroeperingen, alsmede overleg met betrokken overheidsinstanties. Ook moet op verschillende momenten advies worden gevraagd aan deskundigen.

In de Tracéwet zijn twee andere regelingen op elkaar afgestemd:

1. de regeling voor het opstellen van een milieueffectrapportage uit de Wet milieubeheer;
 2. de planologische regeling uit de Wet op de ruimtelijke ordening.
- Verder regelt de Tracéwet de gecoördineerde totstandkoming van vergunningen en ontheffingen die nodig zijn voor de uitvoering van het Tracébesluit.

De minister van Verkeer en Waterstaat is samen met de minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu verantwoordelijk voor het uiteindelijke besluit. Beide ministers vormen het 'bevoegd gezag'. Provincies, regionale openbare lichamen, gemeenten en waterschappen worden bij de besluitvorming betrokken omdat het project raakvlakken heeft met hun bevoegdheden en belangen. Mocht de besluitvorming in een impasse raken, dan biedt de Tracéwet de betrokken ministers de mogelijkheid knopen door te hakken. De nieuwe Tracéwet zal naar verwachting per begin 2006 in werking treden. De besluitvormingsprocedure voor nieuwe wegtracés is onder de nieuwe wet hetzelfde als onder de huidige Tracéwet.

7.2 Stappen in de procedure

Hieronder volgt een overzicht van de procedurestappen. U vindt deze schematisch terug aan het einde van deze paragraaf.

Stap 1: Startnotitie

De Startnotitie is namens de minister van Verkeer en Waterstaat opgesteld door de initiatiefnemer, Rijkswaterstaat Zuid-Holland. Het bevoegd gezag legt de Startnotitie gedurende vier weken ter inzage.

Stap 2: Inspraak, advies, Richtlijnen voor de Trajectnota/MER

Zolang de Startnotitie ter inzage ligt, kan iedereen inspraakreacties indienen (zie 7.3 voor wijze waarop, termijn en adres). De inspraakronde in dit stadium van de procedure is vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de ideeën van belangstellenden en betrokkenen over de alternatieven en de effecten die onderzocht worden. De vraag welk besluit de ministers zullen nemen, komt pas later aan de orde.

De inspraakreacties worden gebundeld en ter inzage gelegd. De reacties worden vervolgens overhandigd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage. Deze commissie van onafhankelijke milieudeskundigen brengt aan het bevoegd gezag een advies uit over de 'Richtlijnen voor de inhoud van de Trajectnota/MER'. Het bevoegd gezag stelt, mede op basis van de inspraakreacties en het advies van de Commissie, vervolgens de richtlijnen vast. Daarna kan het opstellen van de Trajectnota/MER van start gaan.

Stap 3: Trajectnota/MER

Rijkswaterstaat Zuid-Holland is verantwoordelijk voor het opstellen van de Trajectnota/MER, het resultaat van de planstudie. De Richtlijnen uit stap 2 zijn daarbij het uitgangspunt. De drie belangrijkste onderwerpen in deze Trajectnota/MER zijn:

1. een analyse van huidige en toekomstige problemen;
2. een beschrijving van de mogelijke alternatieven waaruit bij de besluitvorming gekozen kan worden;
3. een overzicht van de effecten van elk van deze alternatieven voor onder meer het verkeer en het milieu.

Tijdens het opstellen van de Trajectnota/MER wordt regelmatig overlegd met verschillende partijen: gemeenten, provincies, waterschappen, belangenorganisaties, bewonersverenigingen, et cetera. Is de Trajectnota/MER gereed, dan biedt de initiatiefnemer het document aan het bevoegd gezag aan. Als de nota in de ogen van het bevoegd gezag voldoende kwaliteit heeft, wordt zij ter inzage gelegd.

Stap 4: Inspraak, advies en toetsing

De Trajectnota/MER ligt zes weken ter inzage. Gedurende deze periode zijn er informatiebijeenkomsten waar de inhoud van de nota wordt toegelicht. Verder is het voor iedereen mogelijk om inspraakreacties in te dienen. Dat kan zowel schriftelijk als mondeling tijdens speciaal daartoe georganiseerde hoorzittingen.

De centrale vragen tijdens deze inspraakronde zijn:

1. Is de milieu-informatie in de Trajectnota/MER correct en volledig genoeg om er een besluit op te kunnen baseren?
2. Welke van de beschreven alternatieven verdient de voorkeur? En waarom?

In dit stadium wordt tevens overlegd met de besturen van de betrokken gemeenten, regionaal openbare lichamen, provincies en waterschappen. Aan de betrokken bestuursorganen wordt specifiek gevraagd aan te geven:

- welke alternatieven in het ruimtelijke beleid passen;
- naar welk alternatief de voorkeur uitgaat.

Direct na de inspraakronde wordt wederom de Commissie voor de milieueffectrapportage ingeschakeld. Zij toetst de milieu-informatie in de Trajectnota/MER op juistheid en volledigheid. De commissie spreekt geen voorkeur uit voor een bepaald alternatief, maar kijkt uitsluitend naar de kwaliteit van de milieu-informatie. De commissie presenteert haar oordeel in een zogenoemd toetsingsadvies.

Verder brengt het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur een Rapport van bevindingen uit aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Dit overlegplatform beoordeelt de beleidsvoornemens van de minister van Verkeer en Waterstaat. Tal van maatschappelijke organisaties en belangengroeperingen zijn in het platform vertegenwoordigd.

Stap 5: Standpunt

Op basis van de informatie uit de Trajectnota/MER, de inspraakreacties en de adviezen stelt de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu, een Standpunt vast ten aanzien van een voorkeursalternatief. Dit Standpunt wordt toegezonden aan de Tweede Kamer.

Stap 6: Ontwerp-Tracébesluit en Tracébesluit

Het Standpunt wordt uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit (OTB). Aan de betrokken provincies, gemeenten en waterschappen wordt gevraagd hun oordeel over het Ontwerp-Tracébesluit te geven. Belangstellenden en betrokkenen kunnen in dit stadium opnieuw zowel schriftelijk als mondeling inspreken.

Stap 7: Beroep

Tegen het besluit van de ministers is beroep mogelijk bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Stap 8: Planologische inpassing en vergunningverlening

Als de ministers het Tracébesluit hebben genomen, dan geldt dit besluit als gevolg van de Tracéwet tevens als een vrijstelling van het geldende bestemmingsplan, voor zover dit bestemmingsplan in strijd is met het Tracébesluit. Gemeenten zijn verplicht om het

geldende bestemmingsplan, binnen één jaar nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden, in overeenstemming te brengen met het Tracébesluit.

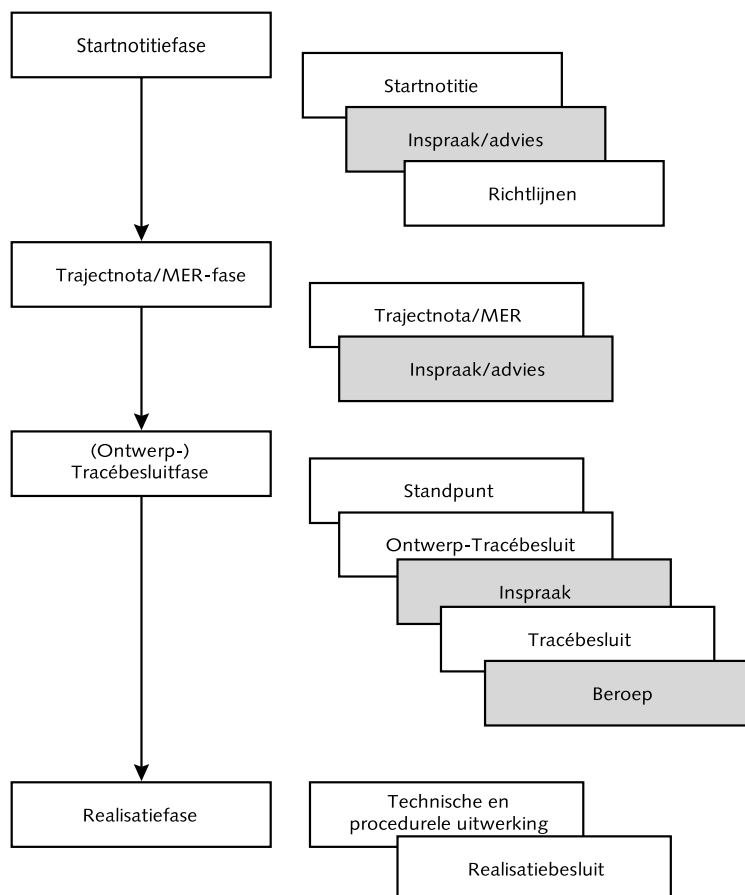
Tegen verlening van de benodigde vergunningen is ook beroep mogelijk, maar niet meer tegen beslissingen die deel uitmaken van het Tracébesluit. De afweging daarover heeft immers dan al plaatsgevonden (stap 5).

Stap 9: Realisatie en evaluatie

Na de voorafgaande stappen kan de uitvoering van de werkzaamheden van start gaan. Na verloop van tijd moet geëvalueerd worden wat er in de praktijk terecht komt van de effectvoorspelling uit de Trajectnota/MER. Zijn de gevolgen in de praktijk ernstiger dan aanvankelijk voorspeld, dan kunnen de verantwoordelijke ministers besluiten aanvullende maatregelen te nemen. Het evaluatierapport wordt ter inzage gelegd.

Voor het doorlopen van de planstudie wordt de volgende planning gehanteerd:

Fase	Afronding na inspraak en advies
Startnotitie-fase	1 ^e kwartaal 2006 (Richtlijnen)
Trajectnota/MER-fase	2007 / 2008 (Standpunt minister)
Ontwerp Tracébesluit-fase	2008 / 2009
Tracébesluit-fase	2009



7.3 Hoe kunt u reageren?

In deze Startnotitie is aangegeven welke alternatieven en effecten Rijkswaterstaat Zuid-Holland wil gaan onderzoeken in de studie. Tijdens de inspraakronde over deze Startnotitie kunt u op dit onderzoeksvoorstel schriftelijk of mondeling reageren. U kunt dit doen tot en met 12 december 2005. Uw schriftelijke inspraakreactie stuurt u naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Rijksweg 13/16 Rotterdam
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

U kunt ook reageren via www.inspraakvenw.nl (de internetsite van het inspraakpunt van Verkeer en Waterstaat). Mondelinge reacties kunnen gegeven worden tijdens de hoorzitting op 29 november 2005. De hoorzitting vindt plaats in Conferentie- en Party Centrum Lommerrijk, Straatweg 99 te Rotterdam en start om 20.30 uur. Deze hoorzitting wordt door middel van advertenties in regionale huis-aan-huis bladen aangekondigd.

Zoals vermeld in hoofdstuk 1 gaat het bij deze inspraakronde om concrete voorstellen voor alternatieven en effecten die volgens u onderzocht zouden moeten worden. Welk besluit het bevoegd gezag moet nemen, komt pas aan de orde tijdens de inspraakronde na de publicatie van de Trajectnota/MER. U krijgt dan opnieuw de gelegenheid uw reactie te geven. Uw reactie op de Startnotitie is nu van harte welkom.

7.4 Inspraakreacties

Rijkswaterstaat Zuid-Holland stelt een Nota van antwoord op die ingaat op alle reacties en adviezen over de Startnotitie. Iedereen die op deze Startnotitie reageert, ontvangt hiervan een exemplaar.

Bijlagen

Literatuurlijst
Woordenlijst
Schematische samenvatting effecten

Bijlage 1: Literatuurlijst

Rijksnota's

Leidraad Milieueffecten van benuttingsmaatregelen	1999
Nationaal Milieubeleidsplan 3	1998
Nationaal Milieubeleidsplan 4	2001
Vaste waarden, nieuwe normen (milieubeleid 2002-2006)	2002
Natuurbeleidsplan	1990
Nota Natuur, Bos en Landschap in 21 ^e eeuw	2000
Ruimtelijk Economisch Beleid	1999
Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen	1996
Structuurschema Groene Ruimte	1995
Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer	1990
Nota Mobiliteit	2005
Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX)	1991
Actualisering Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINAC)	1996
Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening	2001
Wet geluidhinder	1979
Wet Milieubeheer	1993
Besluit Luchtkwaliteit	2001
Natuurbeschermingswet	1998
Flora- en Faunawet	2001

Regionale plannen

Bedrijfsterreinen in Zuid-Holland per 1 januari 1999	1999
Ecologische verbindingzones in Zuid-Holland	1996
Mobiliteitsplan Zuid-Holland (deel 1 en 2)	1992/1996
Randstadgroenstructuur	1988
Streekplan Zuid-Holland Oost	1995
Voorontwerp Regionaal Verkeers- en Vervoersplan Rotterdam	2002
Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan	2004
Ontwerp Ruimtelijk plan Regio Rotterdam 2020	2005

Bijlage 2: Woordenlijst

Alternatief	Een pakket van maatregelen dat in samenhang een mogelijke variant vormt.
Barrièrewerking	Hinder voor onder andere natuurwaarden en recreatie als gevolg van de aanwezigheid van infrastructuur (wegen, spoorlijnen watergangen).
Bereikbaarheid	Aanduiding voor de manier waarop en de tijd waarin een locatie te bereiken is.
Bestemmingsplan	Plan waarin de ruimtelijke inrichting van gemeenten is vastgelegd.
Bevoegd gezag	Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor het milieueffectrapport wordt opgesteld. In dit geval de minister van VenW en de minister van VROM.
Capaciteit	Het maximale aantal motorvoertuigen dat per tijdseenheid een punt van een weg kan passeren, waarbij sprake is van een veilige verkeersafwikkeling.
CO	Koolmonoxide, voor de mens giftige stof.
CO ₂	Kooldioxide, stof die bijdraagt aan de toename van het broeikas effect.
Commissie MER	Een landelijke commissie van onafhankelijke milieudeskundigen. De commissie adviseert het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieueffectrapport en over de kwaliteit en volledigheid van het rapport zelf.
Compensatie	Maatregel die de nadelige invloed van een ingreep/activiteit compenseert door elders een positief effect te genereren.
dB(A) of dB Lden	Decibel. Maat voor het geluidsdruk niveau waarbij een (frequentieafhankelijke) correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijk oor.
Dynamisch verkeersmanagement	Een middel om de capaciteit van het wegennet beter te gebruiken. bijvoorbeeld door de weggebruiker te informeren over alternatieve routes.
Ecologie	Wetenschap die zich bezighoudt met het ontstaan van het cultuurlandschap en hun omgeving.
EHS	Ecologische Hoofdstructuur; samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingszones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de rijksoverheid.

Emissie	Uitstoot of lozing van stoffen.
Externe veiligheid	De kans dat personen in de omgeving van een transportroute voor gevaarlijke stoffen, slachtoffer worden van een ongeval met die stoffen.
Fauna	Alle diersoorten.
Flora	Alle plantensoorten.
Geluidsbelasting	De waarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A) op een bepaalde plaats (afkomstig van bepaalde geluidsbronnen).
Grenswaarde	Kwaliteitsniveau van water, bodem of lucht, dat tenminste moet worden bereikt of gehandhaafd.
Groepsrisico (GR)	De kans op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers bij een route voor het transport van gevaarlijke stoffen. Het aantal mensen rond de route bepaalt daardoor mede de hoogte van het groepsrisico. Zie ook plaatsgebonden risico.
Hoofdwegennet	Het netwerk van wegen met nationaal belang waarvoor de rijksoverheid verantwoordelijk is.
Immissie	Het binnendringen van een verontreinigende stof.
Infrastructuur	Het geheel aan wegen, vaarwegen, spoorlijnen, leidingen enzovoorts, waarlangs iets of iemand wordt verplaatst.
Inspraakpunt	Overheidsinstelling die de uitvoering van inspraakprocedures begeleidt.
Intermediaire zone	Gebied dat de overgang vormt tussen twee gebieden met een speciaal karakter.
Meest Milieuvriendelijk Alternatief	Alternatief opgesteld met het doel zo min mogelijk schade aan het milieu toe te brengen, dan wel zo veel mogelijk verbetering te realiseren.
Mitigerende maatregel	Maatregel die de nadelige gevolgen voor het milieu voorkomt of beperkt.
Mobiliteit	Het verplaatsingspatroon van mensen en goederen.
NBL21	Beleidsnota Natuur, Bos en Landschap in de 21 ^e eeuw, natuur voor mensen, mensen voor natuur.
Mobiliteitsmanagement	Het beïnvloeden van vervoersstromen door middel van extra voorzieningen mensen ertoe over te halen (vaker) een ander voerermiddel te gebruiken, het tijdstip van de reis aan te passen of de reis te vermijden (telewerken of telefonisch vergaderen).
NO _x	Stikstofoxiden, veroorzaken onder meer verzuring.

NO ₂	Stikstofdioxide, veroorzaakt onder meer verzuring.
Onderliggende wegennet	Alle niet-rijkswegen.
Ontsnippering	Het tegengaan van versnippering van natuurwaarden.
Oriëntatiewaarde	Het overlijdensrisico dat voor een groep personen acceptabel wordt geacht.
Plaatsgebonden risico (PR)	De kans dat mensen die zich continu en onbeschermd bevinden in de omgeving van een transportroute voor gevaarlijke stoffen bevinden, overlijden door een calamiteit met het transport waarbij gevaarlijke lading is vrijgekomen. Zie ook groepsrisico.
Planstudie	Studie waarin van alternatieven de milieu- en andere effecten, zoals verkeer en vervoer en economie worden onderzocht. Het onderzoek is onderdeel van de tracé/m.e.r.-procedure
PPS	Publiek-private samenwerking.
Raad van State	Rechtscollege dat onder meer het beroep tegen het besluit van de minister in de tracé/m.e.r.-procedure behandelt.
Referentiesituatie	De situatie voor een toekomstig jaar als er, naast het voorgenomen beleid, geen probleemoplossende activiteiten worden uitgevoerd (geen van de alternatieven worden gerealiseerd).
Richtlijnen	Voor het project geldende, inhoudelijke eisen waaraan de Trajectnota/MER moet voldoen; deze hebben onder andere betrekking op de te beschrijven alternatieven en (milieu)effecten; ze worden opgesteld door het bevoegd gezag.
Risico	Bij het beleid voor externe veiligheid wordt onder risico de volgende formule verstaan: risico=kans x effect.
Ruimtebeslag	De fysieke ruimte die nodig is voor de inpassing van een alternatief/variant.
Ruimtelijke ordeningsbeleid	Regeling voor het gebruik van de ruimte voor wonen, werken, land- en tuinbouw en recreatie.
SO ₂	Zwavedioxide, veroorzaken onder meer verzuring.
Startnotitie	Een notitie als deze waarin het wat, hoe, waarom en waar van de plannen is beschreven; vormt de formele start van de tracé/m.e.r.-procedure.
Stikstofdioxide	Stof die onder meer verzuring veroorzaakt
Tracé	Verloop van de weg, spoorweg of waterweg in het terrein.

Tracé/m.e.r.-procedure	Besluitvormingsprocedure voor onder andere rijkswegenprojecten; de m.e.r.-procedure is hierin opgenomen.
Trajectnota/MER	Studie waarin de resultaten van de tracé/m.e.r.-studie zijn vastgelegd (het milieueffectrapport is hierin verwerkt).
Verkeersintensiteit	Hoeveelheid verkeer uitgedrukt in motorvoertuigen per tijdseenheid (dag, uur), dat een bepaald punt passeert.
Versnippering	Milieuthema gericht op de effecten van doorsnijdingen van de (natuurlijke) ruimte.
Verstoring	Milieuthema gericht op de effecten van verstoring van ecosystemen en woon- en leefmilieu als gevolg van de emissie van geluid, licht en trillingen.
Verzuring	Proces waarbij zuurvormende stoffen, afkomstig van industrie, verkeer en landbouw invloed uitoefenen op ecosystemen.
Vinex	Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra.
Voertuigverliesuren	Het totaal aan vertragingen van de weggebruikers.
Wegvak	Een deel van een weg tussen een oprit en een afrit of tussen knooppunten

Bijlage 3: Schematische samenvatting effecten

In deze bijlage worden de te onderzoeken effecten in een schematisch overzicht weergegeven.

Aspect	wijze van beoordeling	methode van onderzoek	toetsingscriterium
Bereikbaarheid	reistijd	kwantitatief	Reistijdfactor/betrouwbaarheid
	kwetsbaarheid van het netwerk	kwalitatief	
Verkeersveiligheid	aantal slachtoffers (doden en gewonden)	kwalitatief / kwantitatief	Risicocijfer (slachtoffers per miljoen voertuigkilometers)
Ruimtebeslag	verandering ruimtebeslag in ha. onderscheiden naar (huidige) functie	kwantitatief bureau- en veldonderzoek	Functieverandering in ha.
Recreatie	omvang recreatief gebied en recreatieve verbindingen	kwantitatief bureau- en veldonderzoek	
	verstoring recreatiegebied door geluidshinder in ha.	kwantitatief modelonderzoek	
Lucht	aantal woningen en andere gevoelige bestemmingen dat niet aan de grenswaarde voldoet;	kwantitatief modelonderzoek (berekeningen)	> 40 µg NO ₂ / m ³ jaargemiddeld > 40 µg PM ₁₀ / m ³ jaargemiddeld > 200 µg NO ₂ / m ³ uurgemiddeld (> 18 keer per jaar) > 50 µg PM ₁₀ / m ³ daggemiddeld (> 35 keer per jaar)
	aantal ha dat niet aan de grenswaarde voldoet	kwantitatief modelonderzoek (berekeningen)	> 40 µg NO ₂ / m ³ jaargemiddeld > 40 µg PM ₁₀ / m ³ jaargemiddeld > 200 µg NO ₂ / m ³ uurgemiddeld (> 18 keer per jaar) > 50 µg PM ₁₀ / m ³ daggemiddeld (> 35 keer per jaar)

Geluid en trillingen (inclusief verstoring natuurgebieden door geluid)	aantal woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen met een te hoge geluidbelasting	kwantitatief modelonderzoek (berekeningen)	> 65 dB Lden > 55 dB Lden
	akoestisch ruimtebeslag in ha.	kwantitatief modelonderzoek (berekeningen)	> 50 dB Lden
	geluidbelast stiltegebied in ha.	kwantitatief modelonderzoek (berekeningen)	> 40 dB Lden
	geluidbelast weidevogelgebied in ha.	kwantitatief modelonderzoek (berekeningen)	> 47 dB Lden
	aantal woningen dat mogelijk trillingshinder ondervindt	kwantitatief modelonderzoek (berekeningen)	< 50 meter vanaf de wegas
Externe veiligheid	aantal woningen en kwetsbare objecten met een te hoog plaatsgebonden risico (PR)	kwalitatief bureauonderzoek; indien nodig kwantitatief (tellingen)	> 10 ⁻⁶ per jaar;
	aantal plaatsen waar het groepsrisico (GR) te hoog is	kwalitatief bureauonderzoek; indien nodig kwantitatief (tellingen)	> 1 x per n ² x 10.000 jaar (bij n x 10 dodelijke slachtoffers)
Sociale aspecten	barrièrewerking	kwalitatief	
Bodem	gevolgen van bodemdaling	kwalitatief	effect op bestaande bestemmingen
Grondwater	gevolgen van verandering van kwantiteit en kwaliteit van grondwater	kwalitatief, watertoets	effecten op landbouw, flora en fauna
	gevolgen verandering kwel- of infiltratiesituatie	kwalitatief, expert judgement	effecten op landbouw, flora en fauna

Oppervlaktewater	toename verhard oppervlak in ha.	kwantitatief	gevolgen voor waterbeheer
	gevolgen van verandering van kwantiteit en kwaliteit van oppervlaktewater	kwalitatief, watertoets	indirect effect: ruimtebeslag dat gepaard gaat met evt. noodzakelijke extra waterberging
Vernietiging	vernietiging van natuurgebieden in ha.	kwantitatief	verlies natuurgebied
	vernietiging van beschermde soorten	kwalitatief	verlies soorten en broedparen
Verstoring	verstoring van natuurgebieden in ha.	kwantitatief	verstoring natuurgebied
	verstoring van beschermde soorten	kwalitatief	verstoring soorten en broedparen
	verstoring van broedvogels	kwalitatief	verstoring soorten en broedparen
Verdroging	tijdelijke of permanente verlaging grondwaterpeil	kwalitatief	effecten op flora en fauna
Versnippering	versnippering van natuurgebieden (aantal, grootte, ernst)	kwalitatief	versnipperstoring soorten en broedparen
Ruimtegebruik	barrièrewerking	kwalitatief	verstoring ruimtelijke relaties aan weerszijden van de weg
	visuele hinder	kwalitatief	verstoring landschapsbeeld
Cultuurhistorie	aantal vernietigde of aangetaste objecten (en ernst aantasting)	kwantitatief / kwalitatief	Vernietiging of aantasting van waarden
Geomorfologie	aantal vernietigde of aangetaste objecten (en ernst aantasting)	kwantitatief / kwalitatief	Vernietiging of aantasting van waarden
Archeologie	aantal vernietigde of aangetaste objecten (en ernst aantasting)	kwantitatief / kwalitatief	Vernietiging of aantasting van waarden
Economie	aantal voertuigverliesuren	kwantitatief	
	vestigingsklimaat	kwalitatief	
Kosten	Life-cycle kosten	kwantitatief	Kosten voor realisatie en beheer en onderhoud

