



Nota van Antwoord

Zienswijzen Trajectnota/MER
A13/A16 Rotterdam

Datum	Januari 2014
Status	Definitief

Nota van Antwoord

Zienswijzen Trajectnota/MER
A13/16 Rotterdam

Datum	Januari 2014
Status	Definitief

Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid Postbus 556 3000 AN Rotterdam
Informatie	Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid
Telefoon	0800 - 8002
Uitgevoerd door	
Opmaak	
Datum	Januari 2014
Status	Definitief
Documentcode	RWSDMS-4-60-213
Versienummer	1.5

Inhoud

1	Inleiding en Leeswijzer	6
1.1	Inleiding.....	6
1.2	Standpunt en relatie met deze Nota van Antwoord	6
1.3	Leeswijzer	7
2	Hoofdpijnen	9
2.1	Nut en noodzaak A13/16	9
2.2	Doelstellingen project A13/16 Rotterdam	9
2.3	Doelbereik varianten TN/MER A13/16	9
2.4	Luchtkwaliteit	10
2.5	Geluid	10
2.6	Natuur	12
2.7	Gezondheid	13
2.8	Procedure A13/16 en (project)resultaten tot nu toe	13
2.9	Bestuurlijke voorkeur: gemaakte ontwerpkeuzes.....	14
2.10	Alternatieven voor de A13/16	17
2.11	Relatie A13/16, A4 Delft – Schiedam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding	18
2.12	Gehanteerd verkeersmodel.....	19
3	Nut en noodzaak en varianten	20
3.1	Inleiding.....	20
3.2	Instemming met het voornemen	20
3.3	Signalering randvoorwaarden waaraan A13/16 niet of slechts ten dele voldoet	20
3.4	Afwijzing	35
3.5	Voorkeur	40
4	Voorstellen en suggesties	47
4.1	Inleiding.....	47
4.2	Tips	47
4.3	Alternatieven	51
5	Inhoud en kwaliteit van de Trajectnota/MER	55
5.1	Inleiding.....	55
5.2	Verkeer.....	55
5.3	Ontwerp.....	62
5.4	Lucht/geluid/gezondheid	63
5.5	Externe veiligheid.....	67
5.6	Groen/ecologie.....	67
5.7	Leefbaarheid.....	72
5.8	Overig	77
6	Opmerkingen	82
6.1	Inleiding.....	82
6.2	Opmerkingen	82
7	Proces en procedure	95
7.1	Inleiding.....	95

7.2	Proces en procedure	95
	Index gesorteerd op registratienummer	100
	Verklarende woordenlijst	103

1 Inleiding en Leeswijzer

1.1 Inleiding

De Trajectnota/MER A13/16 Rotterdam heeft van 25 augustus tot en met 5 oktober 2009 ter inzage gelegen. Gedurende de inspraakperiode kon een ieder op de Trajectnota/MER A13/16 Rotterdam zienswijzen indienen, zowel schriftelijk, digitaal via de website van het Centrum Publieksparticipatie als tijdens de informatie- en inspraakbijeenkomsten met een formele hoorzitting. Deze bijeenkomsten hebben op 3 verschillende locaties in de regio plaatsgevonden, te weten 17 september te Rotterdam Hillegersberg, 22 september te Rotterdam Ommoord, en 29 september te Berkel en Rodenrijs.

Op de Trajectnota/MER zijn 136 reacties binnengekomen. Alle reacties zijn voorzien van een registratienummer. In deze Nota van Antwoord zijn alle reacties per thema gecategoriseerd en gebundeld, en voorzien van een antwoord van het bevoegd gezag (BG). Onder de in de verschillende hoofdstukken opgenomen reacties staan de registratienummers van de reacties, waarnaar het antwoord verwijst.

1.2 Standpunt en relatie met deze Nota van Antwoord

Op 24 mei 2013 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu besloten over de aanleg van de A13/16 Rotterdam. Dit standpunt van de minister is, met uitzondering van de tologgave, gebaseerd op de informatie uit de Trajectnota/MER A13/16 Rotterdam (verder: TN/MER), de ontvangen inspraakreacties, de adviezen van de wettelijke adviseurs (waaronder de Commissie voor de milieueffectrapportage) en de adviezen van de betrokken bestuursorganen. Hierbij is een keuze gemaakt om de A13/16 tussen de aansluiting op de A13 en de Ankie Verbeek-Ohrlaan vorm te geven conform variant 2 uit de Trajectnota/MER vormgegeven en de overige tracédelen van de A13/16 conform variant 3 uit de Trajectnota/MER.

In aanvulling hierop worden enkele extra inpassingsmaatregelen genomen, die staan beschreven in de eindrapporten van de aanvullende studies. Het betreft het realiseren van een tunnel op maaiveld, extra geluidwerende maatregelen, een recreaduct en een langzaam verkeerverbinding. Deze bestuurlijke voorkeursvariant wordt verder uitgewerkt en geoptimaliseerd in het Ontwerp-Tracébesluit A13/16 Rotterdam (verder: OTB).

In november 2013 heeft de Minister besloten af te zien van tol op de A13/A16¹. Uit de verdere uitwerking blijkt dat tol op A13/16 een hogere vraaguitval veroorzaakt dan eerder verondersteld. Dit zou betekenen dat grote aantallen auto's over het onderliggend wegennet en de A20 zouden gaan. Door de tol op de A13/16 wordt deze nieuwe schakel niet optimaal benut. Door af te zien van tol wordt de A13/16 maximaal benut. Hiermee worden de doelstellingen van het project maximaal bereikt.

¹ Brief van 13 november 2013 aan de Tweede Kamer (IENM/BSK-2013/257221)

Deze Nota van Antwoord geeft antwoorden op zienswijzen die specifiek betrekking hebben op de TN/MER. Voor zover in de beantwoording een relatie kan worden gelegd met de bestuurlijke voorkeur en het vervolgproces wordt dit gedaan. Echter niet in alle gevallen geeft dit een sluitend antwoord omdat in het kader van het OTB bepaalde effecten nog moeten worden doorgerekend of dat er op onderdelen nog verdere detaillering nodig is. Bij publicatie van het OTB zal opnieuw de mogelijkheid geboden worden om zienswijzen in te dienen. Op het Tracébesluit (TB) is uiteindelijk beroep mogelijk.

1.3 Leeswijzer

De Nota van Antwoord omvat de volgende hoofdstukken:

Hoofdstuk 1. Inleiding en Leeswijzer: voorliggend hoofdstuk.

Hoofdstuk 2. Hoofdpijnen: alvorens in te gaan op de afzonderlijke zienswijzen wordt een reactie op hoofdpijnen gegeven. In de beantwoording van de afzonderlijke zienswijzen zal waar mogelijk worden verwezen naar onderdelen van dit hoofdstuk.

Hoofdstuk 3. Alternatieven uit de TN/MER: in het hoofdstuk 'alternatieven uit de TN/MER' worden de inspraakreacties beantwoord die in algemene zin betrekking hebben op het project A13/16 en/of de in de Trajectnota/MER onderzochte varianten.

Hoofdstuk 4. Suggesties en voorstellen: in dit hoofdstuk zijn de reacties opgenomen waarin een suggestie wordt gepresenteerd of een voorstel wordt gedaan. Verschillende sprekers stellen maatregelen voor, bijvoorbeeld ter vermindering van de milieubelasting of maatregelen ten behoeve van natuur en ecologie. Ook de reacties van sprekers die een nieuw alternatief buiten de A13/16-varianten presenteren komen in dit hoofdstuk aan de orde.

Hoofdstuk 5. Inhoud en kwaliteit MER: in dit hoofdstuk komen de opmerkingen aan bod die betrekking hebben op bijvoorbeeld de methodiek van de milieueffectrapportage, de volledigheid en diepgang van de verschillende onderzoeken die aan de milieueffectrapportage ten grondslag liggen, de omvang van het studiegebied, en eventuele vermeende leemten in kennis.

Hoofdstuk 6. Opmerkingen: in dit hoofdstuk worden de inspraakreacties behandeld die op zichzelfstaande opmerkingen bevatten.

Hoofdstuk 7. Proces en procedure: in dit hoofdstuk komen de inspraakreacties aan de orde die betrekking hebben op de gevolgde procedure en het proces van de Trajectnota/MER A13/16.

Iedere inspraakreactie is voorzien van een registratienummer. Achter in deze nota vindt u een overzicht met daarin, op volgorde van registratienummer, de verwijzing naar het paginanummer waar het antwoord op uw reactie te vinden is. Bij de reacties die meerdere onderwerpen omvatten, wordt naar de verschillende pagina's verwezen.

Aan het einde van deze nota, na het overzicht met de registratienummers en verwijzingen naar paginanummers, is een verklarende woordenlijst opgenomen.

2 Hoofdlijnen

2.1 Nut en noodzaak A13/16

In de Startnotitie, de Variantennota Rijksweg 13/16 en de TN/MER Rijksweg 13/16 is uitgebreid ingegaan op het nut en de noodzaak van de aanleg van de Rijksweg 13/16. Samengevat luidt de probleemstelling als volgt:

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

2.2 Doelstellingen project A13/16 Rotterdam

De doelstelling van het project A13/16 Rotterdam is een oplossing creëren die de gesignaleerde verkeersknelpunten wegneemt/verkleint en de kwaliteit van de leefomgeving verbetert (Startnotitie, november 2005). In de TN/MER is deze doelstelling als volgt vertaald:

1. betrouwbare en acceptabele reistijden op het hoofdwegennet in het plangebied;
2. goede bereikbaarheid van Rotterdam Centrum en de regio;
3. verbetering van de leefbaarheid rond de A13 en de A20;
4. vermindering van de verkeersdruk op het onderliggend wegennet (Molenlaan, G.K. van Hogendorpweg en Gordelweg).

2.3 Doelbereik varianten TN/MER A13/16

De mate waarin wordt voldaan aan deze projectdoelstellingen is beschreven in de hoofdstukken 5 en 6 van het hoofdrapport TN/MER A13/16. Gebleken is, dat alle varianten voor een nieuwe A13/16 uit de TN/MER voldoen aan de projectdoelstellingen.

2.4 Luchtkwaliteit

In het kader van de TN/MER is onderzoek verricht naar de effecten van de aanleg van de snelweg op de luchtkwaliteit. Mede als gevolg van onder meer het schoner worden van de auto's blijkt dat de autonome ontwikkeling (2020) al een aanzienlijke verbetering van de luchtkwaliteit laat zien en dat langs de A13 en A20 wordt voldaan aan de normen. Ook de varianten in de TN/MER voldoen, al dan niet na het treffen van mitigerende maatregelen, aan de eisen voor luchtkwaliteit zoals opgenomen in de Wet milieubeheer. Om aannemelijk te maken dat het project voldoet aan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit, is het project opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Door middel van de jaarlijkse monitoring van het NSL wordt ervoor gezorgd dat grenswaarden tijdig en blijvend zullen worden gehaald. Indien onverhoopt toch sprake is van een (dreigende) overschrijding van grenswaarden, zullen binnen het kader van het NSL passende maatregelen worden getroffen. Voor meer informatie over het NSL zie www.nsl-monitoring.nl. Op de site www.atlasleefomgeving.nl en/of www.lml.rivm.nl/, vindt u meer informatie omtrent de actuele luchtkwaliteit in uw omgeving.

Ten aanzien van de luchtkwaliteit geldt dat al in 2011, en ook in 2015, op basis van het programma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), langs de A13 en A20 wordt voldaan aan de normen voor de luchtkwaliteit.

De bijdrage aan de landelijke emissie van CO₂, is conform de Startnotitie niet nader onderzocht in TN/MER. 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.

2.5 Geluid

In de TN/MER zijn de varianten kwantitatief beoordeeld aan de hand van het zogenoemde akoestisch ruimtebeslag en aantallen geluidbelaste woningen en overige geluidsgevoelige bestemmingen. Hierbij is nog geen rekening gehouden met het effect van mitigerende maatregelen. Vastgesteld is, dat langs een aantal delen van het tracé maatregelen nodig zijn om aan de normen uit de Wet geluidhinder te voldoen. De nadere uitwerking van het ontwerp van deze mitigerende maatregelen, vindt tijdens de uitwerking van het OTB plaats op basis van nieuwe geluidwetgeving, die op 1 juli 2012 in werking is getreden.

Samenloop van geluidsbelastingen ('cumulatie')

Het totale geluidsniveau op een woning of ander geluidsgevoelig object kan hoger zijn dan alleen de geluidsbelasting die de rijksweg veroorzaakt. In de Wet milieubeheer is voorgeschreven hoe moet worden omgegaan met zo'n situatie. In het nog uit te voeren akoestisch onderzoek voor het OTB zal deze werkwijze ook worden gevolgd. Hieronder is die werkwijze op hoofdlijnen beschreven en toegelicht.

Als het gaat om geluidsbelastingen van twee of meer rijkswegen, bijvoorbeeld waar de nieuw aan te leggen A13 aansluit op de bestaande A20, moet altijd het totale ('gecumuleerde') geluid van alle rijkswegen aan de wettelijke normen worden

getoetst. In zo'n geval mogen de afzonderlijke rijkswegen dus elk minder geluid maken dan wanneer er niet nog een andere rijksweg in de buurt zou hebben gelegen².

Als het gaat om het geluid van andere bronnen dan de rijksweg, bijvoorbeeld een gemeentelijke of provinciale weg, een spoorweg of een industrieterrein, is het niet altijd nodig om samenloop van geluidsbronnen te beoordelen. In de Wet milieubeheer is daarom een getrappt beoordelingsmodel opgenomen. Dit bestaat uit de volgende stappen:

1. **Beoordeling geluid van de rijksweg.** Eerst wordt het (toekomstige) geluid van alleen de rijkswegen beoordeeld. Als dit aan de toetswaarde voldoet hoeft niet meer naar de samenloop met andere geluidsbronnen te worden gekeken. De geluidssituatie verslechtert dan immers niet als gevolg van het project dan wel voldoet aan de voorkeurswaarde bij een nieuwe weg.
Als het toekomstige geluid van de rijkswegen wel hoger is dan de toetswaarde wordt eerst onderzocht of geluidsmaatregelen zoals een stiller wegdek en/of een geluidsscherm of -wal doelmatig zijn. Als het mogelijk is om daarmee de toekomstige overschrijding van de toetswaarde te voorkomen, hoeft ook niet meer naar de samenloop met andere geluidsbronnen te worden gekeken. Pas als het niet mogelijk is om de overschrijding van de toetswaarde met een doelmatige maatregel te voorkomen, moet bekeken worden of er sprake is van mogelijke samenloop met andere geluidsbronnen.
2. **Inventarisatie mogelijke andere bronnen.** In de wet is afgebakend voor welke bronnen geldt dat deze in een eventueel 'cumulatieonderzoek' moeten worden meegenomen. Dit zijn: (andere) wegen en spoorwegen, zogenaamde 'gezoneerde' industrieterreinen (dat zijn de grotere industrieterreinen) en luchthavens. Er moet dus eerst worden nagegaan of de woning of het andere geluidsgevoelig object wel binnen de invloedssfeer van één of meer van deze bronnen ligt. Als dat niet het geval is, is een onderzoek naar cumulatie niet aan de orde.
3. **Bepaling geluidsniveau andere bronnen.** Behalve een verslechtering van de geluidssituatie als gevolg van de rijksweg(en) moet er ook sprake zijn van een geluidsniveau van één of meer genoemde andere bronnen dat boven de voorkeurswaarde ligt. Als dit niet het geval is, is een onderzoek naar cumulatie niet aan de orde. De bijdrage van de andere bronnen is dan zo klein, dat de wetgever er van uit is gegaan dat deze niet tot een onacceptabele toename van het totale geluid leidt.
4. **Berekening en beoordeling totale ('cumulatieve') geluidsniveau.** Als er wel sprake is van één of meer geluidsniveaus van andere bronnen boven de voorkeurswaarde, moet het cumulatieve (opgetelde) geluidsniveau van de rijkswegen en de betreffende andere bron(nen) worden berekend en beoordeeld. Hierbij kan niet zomaar het totale geluid van alle bronnen aan 'de norm' worden getoetst. Dat komt doordat het geluid van verschillende soorten bronnen bij dezelfde geluidsterkte in decibel niet even hinderlijk is. Daarom

² Vóór 2012, toen de Wet geluidhinder nog gold voor het geluid van rijkswegen, was dat niet zo, en werd het geluid van elke rijksweg apart getoetst aan de normen. Een rijksweg mocht toen altijd evenveel geluid maken, ook als er meer dan één rijksweg in de omgeving van een geluidsgevoelig object lag.

gelden voor verschillende soorten geluidsbronnen ook verschillende voorkeursnormen, en is er niet één overkoepelende voorkeursnorm voor het cumulatieve (bij elkaar opgetelde) geluidsniveau van alle geluidsbronnen. In het (wettelijke) Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 zijn daarom formules gegeven waarmee geluid van andere bronnen eerst moet worden 'omgerekend' tot verkeersgeluid. Daarna kan optelling plaatsvinden tot een totaalniveau. Dat totaalniveau wordt vervolgens op aanvaardbaarheid beoordeeld in het kader van het OTB. Als gezegd is er geen wettelijke norm voor cumulatieve geluidsniveaus, aangezien de omstandigheden per geval sterk kunnen verschillen (aantal bronnen, hoogte van de verschillende geluidsniveaus, aantal geluidbelaste en geluidluwe gevels, enz.). De beoordeling zal dus ook per geval moeten worden gemaakt.

5. **Bepaling noodzaak extra of andere maatregel(en).** Afhankelijk van de beoordeling van het totale niveau in het kader van het OTB wordt besloten of er extra en/of andere geluidsmaatregelen moeten worden getroffen om het totale geluidsniveau te beperken.
6. **Bepaling aard extra of andere maatregel(en).** Als wordt besloten dat een extra maatregel wenselijk is, bestaan daarvoor verschillende mogelijkheden:
 - een extra (bovendoelmatige) maatregel aan de rijksweg;
 - een extra maatregel aan één van de andere bronnen;
 - een maatregel aan één van de andere bronnen in plaats van een (doelmatige) maatregel aan de rijksweg.

Welke maatregel wordt gekozen is afhankelijk van de situatie. Wanneer de rijkswegen de dominerende bron zijn, ligt het bijvoorbeeld eerder voor de hand om daaraan een extra maatregel te treffen dan aan een van de andere bronnen. Wanneer een andere bron maatgevend is voor het totale niveau, zou het kunnen zijn dat het gunstiger is om juist daar een maatregel aan te treffen, en in plaats daarvan de toename van het geluid van de rijksweg(en) te accepteren. Een maatwerk aanpak is nodig om per locatie de optimale maatregel te bepalen. Voordat een maatregel aan een andere bron kan worden getroffen, moet daarover natuurlijk wel zijn overlegd zijn met de beheerder van die bron, en deze moet ook instemmen met het treffen van zo'n maatregel. Daarom schrijft de wet eveneens voor dat dit overleg moet plaatsvinden, en dat een verslag van dat overleg aan het akoestisch onderzoek moet worden toegevoegd.

2.6 Natuur

Op basis van de TN/MER blijken geen significante effecten op Natura 2000. Wel is sprake van ruimtebeslag op leefgebieden en verstoring van soorten. Er is inzicht in de aanwezigheid van te beschermen soorten en gebieden en de maatregelen die nodig zijn om deze in het licht van de Flora en faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998 waar nodig afdoende te beschermen. In de OTB-fase zal opnieuw onderzoek plaatsvinden om het inzicht actueel te houden. Zo wordt in het kader van het OTB ook rekening gehouden met de nieuwe status van de EHS zoals 23-02-2011 vastgesteld door de Provinciale Staten van Zuid-Holland. Ook zal een aanpak worden uitgewerkt om te kunnen voldoen aan de compensatieverplichting op grond van de Boswet vanwege bomenkap in het Lage Bergse Bos. Het tracé van de bestuurlijke voorkeursvariant, valt buiten het

Vlinderstrikgebied. Bij de uitwerking van het OTB zal ook het definitieve ontwerp hierop getoetst worden.

2.7 Gezondheid

In samenhang met de TN/MER is een gezondheidsonderzoek (GES) uitgevoerd. Uit het onderzoek blijken t.a.v. lucht en externe veiligheid geen knelpunten. Uit dit onderzoek blijkt wel dat voor wat betreft geluid er in de autonome situatie (dus zonder de aanleg van de A13/16) sprake is van een beperkt aantal blootgestelden (minder dan 1%). Deze bevinden zich in de GES-klassen 6 en hoger (boven de GES-klasse 6 is er sprake van een knelpunt). Deze blootgestelden bevinden zich voornamelijk langs de hoofdwegen A20, A13 en langs een enkele lokale of regionale weg. Met de aanleg van de A13/16 neemt het aantal mensen dat blootgesteld is aan deze onvoldoende milieukwaliteit wel af, maar de knelpunten worden niet weggenomen. Wel is er sprake van een verschuiving van het aantal blootgestelden van een hogere naar een lagere GES-klassen.

2.8 Procedure A13/16 en (project)resultaten tot nu toe

Van Startnotitie, via Variantennota naar Trajectnota/MER A13/16 (TN/MER)

De procedure voor deze snelweg is gestart in november 2005 met het uitbrengen van de Startnotitie Milieueffectrapportage. Voorafgaand aan de opstelling van de TN/MER is een Variantennota opgesteld. Hierin zijn in samenspraak met bewoners en instanties in de omgeving van het project de verschillende opties ("bouwstenen") voor de aanleg van de weg, de inpassing en de aansluiting op het regionale en lokale wegennet in kaart gebracht. Door deze bouwstenen te combineren is een achttal varianten samengesteld. Tevens is ingegaan op de onderbouwing van het belang van het aanleggen van de A13/16 en is de vraag beantwoord waarom andere opties niet voldoen.

De Variantennota en het advies van de regionale bestuurders daarbij zijn voorgelegd aan het Bevoegd Gezag (in die fase de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu). Het Bevoegd Gezag heeft besloten twee van de acht varianten te laten vervallen, te weten de variant met een boortunnel (vanwege het feit, dat deze het budget met een factor 2,5 overschrijdt) en de variant met een brug over de Rotte (vanwege het feit, dat een brug over de Rotte vanuit landschappelijk oogpunt niet aanvaardbaar wordt geacht). Ook de Commissie voor m.e.r. was van oordeel dat de Variantennota voldoende informatie bevat voor onderbouwing van nut en noodzaak en keuze voor realisatie van de A13/16 en het niet verder uitwerken van de 'boortunnelvariant' en een 'brug over de Rotte'.

De zes overgebleven varianten en de bouwstenen waaruit deze zijn opgebouwd, zijn in de TN/MER uitgebreid bestudeerd. Hierbij zijn de effecten van de zes varianten in beeld gebracht, zijn deze getoetst aan de toen geldende regelgeving en de projectdoelen en zijn de varianten met elkaar vergeleken.

Deze TN/MER is, samen met de Variantennota, in augustus 2009 gepubliceerd en ter inzage gelegd.

Voorkeursvariant

Op basis van de informatie uit de TN/MER, de ingediende zienswijzen en de adviezen van lokale en regionale bestuurders en van de Commissie voor de m.e.r. zijn gesprekken gevoerd tussen de Minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) en de portefeuillehouder van de stadsregio Rotterdam (SRR). Tijdens de gesprekken is naar een optimum gezocht tussen de kwaliteit van de inpassing en de hiervoor mogelijk te besteden financiële middelen.

Dit heeft geleid tot een set van 'principeafspraken' over de bekostiging en de vormgeving van de A13/16, waaronder met name een tunnel op maaiveld ter hoogte van het Lage Bergse Bos. Tevens heeft de stadsregio aangegeven extra maatregelen te willen in het gedeelte tussen de HSL-Zuid en het Lage Bergse Bos en deze maatregelen te zullen bekostigen. Dit betreft:

1. groene geluidswallen langs het tracé tussen de kruising met de HSL-Zuid en de Bergweg-Zuid;
2. een recreatieve verbinding tussen de Vlinderstrik en het Schiebroeksepark;
3. een fietsverbinding over de snelweg in het Triangelgebied.

De door de minister gepresenteerde bestuurlijke voorkeursvariant komt voor wat betreft het deel van de A13/16 tussen de A13 en de Rotte overeen met variant 2 uit de TN/MER. Voor het deel tussen de Rotte en het Knooppunt Terbregseplein is gekozen voor een hoge passage van het Terbregseplein, die onderdeel uitmaakt van de varianten 1, 3 en 5.

2.9 Bestuurlijke voorkeur: gemaakte ontwerpkeuzes

Kruising A13/16 met de HSL-Zuid en RandstadRail

Er zijn drie mogelijkheden bestudeerd voor de kruising van de A13/16 met de HSL-Zuid en RandstadRail:

1. onder de HSL-Zuid en RandstadRail door;
2. over de HSL-Zuid en RandstadRail heen;
3. over de HSL-Zuid heen en onder RandstadRail door, waarbij de baan van de RandstadRail wordt verhoogd.

Onder beide spoorlijnen door brengt niet alleen hoge kosten met zich mee, maar brengt tijdens de uitvoering ook (technische) risico's met zich mee, met mogelijke gevolgen voor de exploitatie van de HSL-Zuid. Tevens doorsnijdt het tracé van de A13/16 bij ondergrondse passage van de HSL-Zuid het Vlinderstrikgebied.

Over de HSL-Zuid heen en onder RandstadRail door is niet mogelijk gebleken. Deze variant zou ertoe leiden dat het spoor van RandstadRail omhoog gebracht zou moeten worden. Als gevolg hiervan zou het radioverkeer van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport (ten behoeve van het vertrek en aankomst van vliegtuigen) worden verstoord, met veiligheidsrisico's voor het luchtverkeer tot gevolg.

Gezien het voorgaande is gekozen voor een passage van de A13/16 over beide spoorlijnen heen.

Wegstructuur A13/16 en N209 en de aansluiting van de provinciale wegen N209 en N471 op de A13/16

Voor wat betreft de aansluiting op de N471 zijn 2 varianten bestudeerd:

1. een volledige aansluiting van de N471 op de A13/16;
2. een halve aansluiting van de N471 op de A13/16.

Ook voor wat betreft de wegstructuur van de A13/16 en de N209 zijn 2 varianten bestudeerd:

1. de bestaande N209 verschuiven naar een nieuw tracé parallel aan de A13/16;
2. de bestaande N209 deels opheffen en dit deel van de N209 en de A13/16 combineren tot één (snel)weg.

Gekozen is voor variant 2, een integratie van de A13/16 met de N209 en een hele aansluiting van de N471 op dit wegvak, omdat dit op een kosteneffectieve wijze een volledige uitwisseling van verkeer mogelijk maakt. Hiermee wordt het meest recht gedaan aan de doelstelling het onderliggend wegennet te ontlasten.

Een gescheiden ligging van de A13/16 en de N209 met een hele aansluiting op de N471 zou niet alleen verkeerveiligheidsrisico's met zich meebrengen, vanwege een onoverzichtelijke situatie voor de weggebruiker, maar ook een forser ruimtebeslag met zich meebrengen en bovendien een groter beslag op het budget leggen. .

De regio heeft het voornemen langs het tracé tussen de HSL en de Bergweg-Zuid groene geluidwallen te realiseren (akoestisch landschap). Deze wallen zorgen voor een extra beperking van de geluidhinder en bieden tevens extra afscherming van het geluid voor de recreatiegebieden (Schiebroeksepark, oostelijk deel Vlinderstrik) en de woonwijken langs dit deel van het tracé. Tevens maken deze wallen de weg minder zichtbaar in het landschap.

Passage Lage Bergse Bos

Het Lage Bergse Bos is een belangrijk recreatiegebied voor de bewoners van Rotterdam en Lansingerland. Mede daarom is het uitgangspunt voor de uitwerking van de voorkeursbeslissing, dat het gebied ook in de toekomst als recreatiegebied kan blijven functioneren. Bij het bepalen van de bestuurlijke voorkeursvariant is een afweging gemaakt tussen:

1. een passage door het Lage Bergse Bos op tenminste 160 meter van de woonbebouwing in Hillegersberg of door het noordelijke deel van het Lage Bergse Bos;
2. een passage in een tunnel (op maaiveld of ondergronds) of een (half) verdiepte ligging van de weg.

De keuze voor het tracé door het noordelijke deel van het Lage Bergse Bos zou een langere doorsnijding en een grotere versnippering tot gevolg hebben van het recreatief groengebied en de aanwezige natuurwaarden. Het tracé dicht bij de woonbebouwing is korter en daardoor ook kosteneffectiever. Ook heeft dit tracé minder gevolgen voor bebouwing aan de Rottekade en Bergweg Zuid. Daarom is gekozen voor het tracé middendoor het Lage Bergse Bos.

In het Lage Bergse Bos wordt een tunnel op maaiveld gerealiseerd. Hiermee is geen sprake van extra geluidsbelasting in het Lage Bergse Bos. Bij de verdere inpassing

van het tracé en de tunnel wordt rekening gehouden met de natuur- en recreatieve waarden van het Lage Bergse Bos.

Passage Terbregseplein en aansluiting onderliggend wegennet

Ook wat betreft het tracégedeelte bij het Terbregseplein gaat het om twee aspecten:

1. een aansluiting van de A13/16 op de A16 (hoofdbaan) over het huidige Terbregseplein heen of er onderdoor;
2. de aansluiting van de A13/16 op het lokale wegennet.

Gekozen is voor een aansluiting op de A16 over het Terbregseplein heen. De reden hiervoor is, dat een passage onder het Terbregseplein door een grootscheepse reconstructie van het Terbregseplein vergt, met hoge kosten en veel overlast voor het verkeer tijdens de aanleg.

Voor wat betreft de situering en vormgeving van de toe- en afrit was met name de wens van de gemeente bepalend, om met een directe aansluiting op de Hoofdweg de ontwikkeling van het bedrijvengebied langs de Hoofdweg te stimuleren. Ook het voorkomen van een te hoge verkeersdruk op lokale wegen speelt daarbij een rol. Uit nader onderzoek is gebleken, dat een toerit vanaf Hoofdweg naar de A13/16 technisch en financieel mogelijk is, maar een afrit naar de Hoofdweg niet. In plaats daarvan is gekozen voor een aansluiting van de afrit op de Terbregseweg, nabij het huidige viaduct in de A20.

Doortrekking van de tunnel tot aan de Ankie Verbeek-Ohrlaan / Terbregseplein

Het ontwerp van een tunnel betreft een specifieke afweging tussen verschillende eisen, zoals verkeersveiligheid, omgevingseffecten en kosten. Er bestaan verschillende richtlijnen om deze afweging te ondersteunen. Voor het ontwerp van de tunnel is de richtlijn 'Wegontwerp in tunnels convergentie- en divergentiepunten in en nabij tunnels' (Een uitwerking van de Europese tunnelrichtlijn 2004/54/EG)³ leidend. Deze richtlijnen geven aan dat splitsingen en samenvoegingen van verkeer in een tunnel in principe niet wenselijk zijn en daarom zo veel mogelijk voorkomen dienen te worden. De afstand tussen het begin van de tunnel (het gesloten deel) en deze (buiten de tunnel gelegen) splitsingen c.q. samenvoegingen is vervolgens gebonden aan de zogenaamde 10 seconden regeling.

Voor wat betreft de Ankie Verbeek-Ohrlaan geldt op basis van deze richtlijnen dat er tussen de in- en uitgang van de tunnel en het in- en uitvoegpunt van de aansluiting van de Ankie Verbeek-Ohrlaan op de A13/16 tenminste 10 seconden moet zitten. Dit is niet mogelijk. Het doortrekken van de tunnel kan dan ook alleen indien de aansluiting van de Ankie Verbeek-Ohrlaan zou komen te vervallen. Het opheffen van de Ankie Verbeek-Ohrlaan is echter niet wenselijk omdat deze aansluiting de verkeersdruk op het onderliggend wegennet ontlast en hier de leefbaarheid kan verbeteren; één van de doelstellingen van het project. In de fase van het OTB zal worden bekeken of de aansluiting kan worden geoptimaliseerd en welke eventuele consequenties dit heeft voor het ontwerp van de tunnel.

Ook voor wat betreft het doortrekken van de tunnel onder de Rotte tot aan het Terbregseplein is uitgegaan van deze richtlijn. Indien de tunnel zou worden

³ Bron: Dienst Verkeer en Scheepvaart, Rijkswaterstaat, oktober 2009

doorgetrokken is het zonder consequenties op de verkeersveiligheid niet mogelijk de verbindingsboog A20 te realiseren.

2.10 Alternatieven voor de A13/16

Openbaar Vervoer

In de Variantennota en ook in de TN/MER (deelrapport verkeer, hoofdstuk 8) is ingegaan op de vraag of er oplossingen in het Openbaar Vervoer denkbaar zijn, die voldoende tegemoet komen aan de projectdoelstelling. De conclusie is, dat deze oplossingen geen merkbaar effect hebben op de verkeersintensiteiten en dat de doelen van dit project daarmee niet worden gerealiseerd of (substantieel) dichterbij worden gebracht.

Verbreiding A13 en A20 en maatregelen op het onderliggend wegennet

In de Variantennota is tevens toegelicht waarom verbreding van de A20 en de A13 en maatregelen op het onderliggend wegennet niet verder in overweging zijn genomen:

- Aanpassing van de A13 en A20, door bijvoorbeeld verbreding of overkluizing vergt aanzienlijke aantallen te slopen woningen en hoge kosten;
- Maatregelen op het onderliggend wegennet hebben met name lokaal effect en lossen de knelpunten op het hoofdwegennet niet op.

Verlengde A16

Dit alternatief voorziet in een verlenging van de A16 via de A12 bij Zoetermeer – Oost naar de A4 bij Leiden. Het alternatief Verlengde A16 wordt door een aantal indieners van zienswijzen gezien als goede oplossing voor de verkeersproblematiek in een veel groter gebied. Bovendien is deze variant naar het inzicht van de indieners kosteneffectief en zal deze een positieve bijdrage leveren aan de kwaliteit van de leefomgeving.

Het doortrekken van de A16 is in het kader van de MIRT-verkenning Haaglanden onderzocht. Daarbij is geconcludeerd, dat dit een zeer forse aantasting van natuur en milieu zou betekenen. Het tracé doorsnijdt de natuurgebieden rond Leiden, het Groene Hart, De Rotte en het Bergse Bos. Een Verlengde A16 heeft daarnaast flink ruimtebeslag tot gevolg op bebouwd gebied (woningen, bedrijven etc.), onder meer in Rotterdam Noord, Bergschenhoek, Bleiswijk, Zoetermeer en Rijnwoude. Tenslotte is er sprake van zeer hoge kosten. Gezien het voorgaande is zowel het bestuurlijke als het maatschappelijke draagvlak als 'zeer beperkt' beoordeeld. Op basis van de bovenstaande argumenten wordt deze oplossingsrichting beoordeeld als een niet in overweging te nemen alternatief.

Portway-variant

Deze variant behelst de omlegging van de A13 ter hoogte van Overschie met een tunnel door het Zestienhovensepark, de verbreding en gedeeltelijke ondertunneling van de A20 ter hoogte van Rotterdam Noord en de aanleg van een regionale weg tussen Bergschenhoek en Terbregge ("N472"). De indieners van deze variant geven aan dat deze variant voldoet aan de doelstellingen van de Trajectnota/MER en nieuwe elementen bevat, die ten goede komen aan de deelgemeenten Overschie, Hillegersberg en Rotterdam-Noord.

Meerdere indieners van zienswijzen steunen deze variant of vinden dat het serieus moet worden onderzocht. Dit laatste is ook gebeurd. In een aantal zienswijzen

wordt echter ook gewezen op de bezwaren van de aanleg van de nieuwe A13 door het Zestienhovensepark

Om te komen tot een weloverwogen voorkeursvariant is de Portway-variant beoordeeld op technische aspecten, verkeerseffecten, effecten voor de leefbaarheid, kosten en doelbereik. Deze beoordeling is uitgevoerd door de bureaus, die ook betrokken waren bij de opstelling van de TN/MER.

De uitkomsten zijn beschreven in het rapport 'Beoordeling Portway-variant t.b.v. beantwoording zienswijze BVHBB op A13/A16'.

Kort gezegd kan worden geconcludeerd, dat de Portway-variant (2009):

- op drie van de vier doelstellingen niet of slechts in zeer beperkte mate voldoet;
- op vrijwel alle verkeerscriteria slechter scoort dan de A13/16;
- EUR 400 mln. duurder is dan de A13/16;
- het woon- en leefmilieu in met name Overschie weliswaar sterk wordt verbeterd, maar de leefbaarheidsproblemen deels verplaatst worden naar Rotterdam Noord.

Daarom heeft de Minister besloten de Portway-variant niet verder in overweging te nemen. Overigens hebben de initiatiefnemers nadien de Portway-variant bijgesteld (Portway-variant 2011 en Portway-variant Budget) en ook deze zijn getoetst. De toets van deze latere versies heeft opnieuw geleid tot de conclusie, dat de A13/16 de voorkeur verdient.

2.11 Relatie A13/16, A4 Delft – Schiedam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding

De realisatie van de A4 Delft – Schiedam is een van de uitgangspunten voor het project A13/16. Met deze nieuwe verbinding wordt de bereikbaarheid tussen Den Haag en Rotterdam verbeterd. De A4 Delft – Schiedam is inmiddels in uitvoering.

Met de aanleg van de A4 Delft – Schiedam en de A13/16 worden niet alle problemen in de Rotterdamse regio opgelost. Daarom is in 2008 de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit gestart. De A4 Delft – Schiedam en de A13/16 maken onderdeel uit van de referentiesituatie van deze MIRT-verkenning. In april 2013 is de Ontwerp-Rijksstructuurvisie Rotterdam Bereikbaar en Nieuwe Westelijke Oeververbinding ter inzage gelegd. Hierin besluit de minister tot de realisatie van een vijftal prioritaire vraagstukken;

1. Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO);
2. Kwaliteitssprong in ontwikkelingsopgave en OV Rotterdam Zuid;
3. Integraal maatregelpakket verbeteren knooppunten;
4. Verbreding A20 Oost;
5. Doorstroming Oostflank; nader onderzoek Brienoordcorridor.

Gezien de beperkte financiële mogelijkheden is een prioritering tussen de verschillende grote projecten noodzakelijk. In de Ontwerp-Rijksstructuurvisie is daarom prioriteit gegeven aan de NWO, variant Krabbeplass-West met overkapping.

2.12 Gehanteerd verkeersmodel

De verkeersberekeningen, die ten grondslag liggen aan (alle onderzoeken die zijn verricht in het kader van) de TN/MER, zijn uitgevoerd met het verkeersmodel, dat wordt gehanteerd voor alle rijksweg aanlegprojecten (NRM). Deze rekenmethode is mede gebaseerd op feitelijke waarnemingen. De kwaliteit van het model is vastgesteld door het Instituut Transport Research Laboratory (TRL). Het Ontwerp Tracébesluit zal worden gebaseerd op de geactualiseerde versie van dit verkeersmodel.

3 Nut en noodzaak en varianten

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de inspraakreacties beantwoord die in algemene zin betrekking hebben op het project A13/16 en/of de in de Trajectnota/MER A13/16 Rotterdam onderzochte varianten. Deze inspraakreacties zijn qua karakter in te delen in vier categorieën:

1. instemming met het voornemen: voorstanders van het project A13/16;
2. voldoet niet aan randvoorwaarden: insprekers die randvoorwaarden in beeld brengen waaraan de A13/16 niet voldoet;
3. afwijzing: tegenstanders van het project A13/16;
4. voorkeur: insprekers die een voorkeur uitspreken voor een bepaalde variant of ontwerp oplossing uit de Trajectnota/MER.

In de paragrafen 3.2 tot en met 3.5 staan per categorie de gebundelde inspraakreacties weergegeven, met daarbij de bijbehorende reacties van het Bevoegd Gezag.

3.2 Instemming met het voornemen

Insprekers zijn voorstander van de aanleg van de A13/16. Argumenten zijn:

- **A13/16 geeft een adequate oplossing voor het verkeersinfarct A20 ring Rotterdam Noord;**
- **het tracé en talud liggen er al meer dan 30 jaar;**
- **een goede bereikbaarheid is essentieel voor de economie.**

005(1), 008, 011(1), 076(1)

Het BG neemt kennis van het standpunt van de insprekers.

3.3 Signalering randvoorwaarden waaraan A13/16 niet of slechts ten dele voldoet

Inspreker wijst op het belang van de provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS) die parallel aan het tracé A13/16 het werkgebied van inspreker doorkruist. Inspreker vindt dat een nieuwe snelweg de ecologische verbindingzone niet mag aantasten. In de Vlinderstrik is de ecologische verbindingzone smal en dat maakt zorgvuldige inrichting nodig. Inspreker vindt dat het ruimtebeslag van de snelweg gecombineerd met de Doenkade zo bescheiden mogelijk moet blijven. De snelweg moet op zijn minst verdiept aangelegd worden met een forse geluidwal met struiken om geluid en strooilicht te weren. Bij het Schiebroeksepark moet aan beide zijden een geluidwal komen en een ecologische passage over de gebundelde wegen zodat het park niet geïsoleerd raakt. Hetzelfde geldt voor het Triangelpark: de tunnel onder de Bergweg Zuid zover mogelijk doortrekken, waarna de weg zo smal mogelijk verdiept onderlangs de Ankie Verbeek-Ohrlaan dient te passeren. De passage van de Bergweg Zuid

naar het Lage Bergse Bos dient vergezeld te gaan van een ecologische passage.

067(1)

Uit het deelrapport Ecologie behorende bij de TN/MER A13/16 blijkt dat er geen sprake is van nadelige beïnvloeding van het doel van de door inspreker genoemde ecologische verbindingzone. Met de keuze voor een integratie van de A13/16 met de N209 wordt het ruimtebeslag van de weg zoveel mogelijk beperkt. Daarnaast heeft de regio, mede op basis van de inspraakreacties, extra inpassingsmaatregelen voorgesteld, die aansluiten bij de suggesties van inspreker. Het betreft voorstellen om geluidswallen langs een deel van het tracé aan te leggen en een recreaduct tussen het Schiebroeksepark en de Vlinderstrik. Deze maatregelen worden via een bestemmingswijzing planologisch geformaliseerd; de benodigde realisatiemiddelen worden vanuit gemeente/stadsregio beschikbaar gesteld. Bij de uitwerking van de inpassing van de A13/16 in het kader van het OTB wordt verder zo goed mogelijk afgestemd met de bestaande/toekomstige inrichting van de verbindingzone. Zie verder voor de wijze waarop met het natuuraspect wordt omgegaan paragraaf 2.6.

Inspreker benadrukt dat een snelweg op maaiveldniveau ter hoogte van de Vlinderstrik niet acceptabel is vanwege de invloed daarvan op de 100 ha aan compensatienatuur voor de aanleg van de Tweede Maasvlakte. Vanwege de ecologische waarden in de Vlinderstrik, de polder Schieveen (weidevogels die onder Europese bescherming staan) en het Lage Bergse Bos (onder andere ruige dwergvleermuis, vogels die op de rode lijst staan en andere beschermde soorten) is een goede inpassing noodzakelijk (ecologisch viaduct en dergelijke). Bovendien maakt het gebied onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur. Er ligt ook een provinciale taakstelling voor 37 ha uitbreiding van nieuwe natuur, nog afgezien van de herinrichting van de Eendrachtspolder (200 ha) en de Vlinderstrik. Inspreker vraagt om een goede inpassing als de A13/16 er onverhoopt toch komt (een tunnel onder het Lage Bergse Bos en een verdiepte ligging bij de Vlinderstrik zijn onvoldoende). In meer algemene zin vraagt inspreker om autogroei niet ongebreideld te faciliteren en te kiezen voor duurzaamheid als leidraad voor het beleid.

075(18)

Het deelrapport Ecologie behorende bij de TN/MER A13/16 wijst uit dat er geen sprake is van nadelige effecten zoals door inspreker aangehaald. Verder heeft de provincie per 2011 de status van een aantal natuurgebieden gewijzigd waardoor de Vlinderstrik en het Lage Bergse Bos gebied niet langer deel uitmaken van de (p)EHS. Zie verder ook de onderdelen 'natuur' en 'bestuurlijke voorkeur' zoals opgenomen in hoofdstuk 2 van deze nota.

Wat betreft de laatste opmerking van inspreker geeft het BG aan dat de A13/16 past in het mobiliteitsbeleid van zowel Rijk als regio.

Indien de A13/16 bij de aansluiting op de A13 op een grondlichaam komt te liggen (in plaats van een fly-over), wordt de zuidwestelijke hoek van het geplande natuurgebied Schieveen geheel ingeklemd en geïsoleerd. Inspreker is van mening dat dan compensatie van de volledige oppervlakte van het afgesneden gebied aan de orde is.

093(3)

Ongeacht de uitvoering voor de aansluiting van de A13/16 op de A13 wordt onder de N209 en de A13/16 een ecologische verbinding gerealiseerd tussen het Overschiese Plassengebied en Schieveen via het door de inspreker bedoelde gebied. In ecologische zin wordt het gebied niet geïsoleerd. Compensatie is dan ook niet noodzakelijk.

De Vlinderstrik maakt deel uit van afspraken over de Maasvlakte-2 compenserende aanleg van 750 ha natuur en vormt een kritisch onderdeel van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur. Nu al is het gebied te smal en teveel doorsneden. Inspreker vraagt specifieke aandacht voor de onacceptabele cumulatie van geluidoverlast en luchtvervuiling. Inspreker vraagt serieus onderzoek te doen naar het 'overkluizen' of bedekken van de verkeersknoop met grond, vrijkomend uit aan te leggen tunnels conform het voorstel van DCMR milieudienst Rijnmond. Het doortrekken van de ondertunneling vanaf de Ankie Verbeek-Ohrlaan zou een alternatief moeten zijn.

084(5), 121(7)

Ter plaatse van de Vlinderstrik zal de A13/16, naast de HSL en RandstadRail leiden tot disfunctioneren van de ecologische verbindingszone. Inspreker vraagt om vrijkomende grond uit de tunnels te benutten voor de aanleg van een grondheuvel over de nieuwe A13/16, de HSL en RandstadRail heen, zodat een volwaardige ecologische verbinding ontstaat. Tevens kunnen er wandel- en fietspaden worden aangelegd.

118(5)

Voor wat betreft de Vlinderstrik, de provinciaal ecologische hoofdstructuur, luchtkwaliteit en geluid wordt verwezen naar hoofdstuk 2 van deze nota. De suggestie van insprekers om de aansluiting van de N471 op de A13/16 c.q. de kruising A13/16 met RandstadRail en de HSL te overkluizen dan wel de tunnel door te trekken tot de Ankie Verbeek-Ohrlaan is op gronden van eisen aan de tunnelveiligheid niet overgenomen. Zie voor meer informatie paragraaf 2.9, 'Doortrekking van de tunnel tot aan de Ankie Verbeek-Ohrlaan'. In aansluiting op de suggestie van de inspreker om wandel- en fietspaden aan te leggen is met de regio overeengekomen dat zij een recreaduct tussen de Vlinderstrik en het Schiebroeksepark wil realiseren.

Het Lage Bergse Bos is één van de weinige gedeelten van de provinciale ecologische hoofdstructuur die breder is en daardoor langere verblijfsruimte voor veel diersoorten biedt. Inspreker vindt een ondergrondse tunnel langs de kortste route tot en met de passage onder de Rotte het enige alternatief dat in aanmerking komt. Inspreker geeft de voorkeur aan een geboorde tunnel anders wordt een aantal jaren het bos aangetast. En dat is nauwelijks verteerbaar. Met een tunnel op maaiveldhoogte kan inspreker niet instemmen. Tijdens de aanleg wordt 50 ha bos vernietigd, herstel duurt vele jaren en de natte verbinding is niet meer mogelijk.

067(2), 022(5)

Het Lage Bergse Bos maakt sinds februari 2011 geen deel meer uit van de provinciale ecologische hoofdstructuur. Wel is het een bosrijk recreatiegebied met diverse soorten flora en fauna. De A13/16 zal hier in een tunnel op maaiveld komen te liggen. Dit is de uitkomst van de afweging tussen verschillende belangen, waarin

onder meer de doelmatigheid/kosteneffectiviteit (te maken kosten in relatie tot het te bereiken effect) van een ingreep een rol speelt.

Een boortunnel is om verschillende redenen afgefallen. Door de bouwwijze van een boortunnel zou deze dieper moeten liggen (om opdrukken van o.a. de Rotte te voorkomen), verder ontbreekt er voldoende ruimte om de tunnel tijdig weer boven de grond te krijgen om de AVO-laan en het Terbregseplein te kunnen laten aansluiten. Een boortunnel is ook duurder dan de tunnel die nu is gekozen. Zie verder ook paragraaf 2.8.

De keuze voor de tunnel op maaiveld maakt dat de weg ter plaatse niet te zien en te horen is. Daarmee blijft de recreatieve waarde van het gebied evenals de ecologische waarde van het gebied behouden. De keuze heeft uiteraard gevolgen voor de inrichting van het Lage Bergse Bos. Er zijn echter diverse mogelijkheden om de tunnel zodanig in te passen, dat de barrièrewerking tot een minimum kan worden beperkt en het gebied ook in de toekomst goed kan functioneren, zowel recreatief als ecologisch.

Inspreker vraagt aan te tonen dat bij bovengrondse aanleg van de weg in het Lage Bergse Bos de geluidnormen niet worden overschreden. Als dat niet wordt aangetoond is de inspreker van mening dat de weg ondergronds moet worden aangelegd of dat andere geluidmaatregelen genomen moeten worden.

004(1)

In het Lage Bergse Bos wordt de A13/16 aangelegd in tunnel op maaiveld, waardoor de geluidseffecten in het overgrote deel van het Lage Bergse Bos nihil zijn.

Inspreker vraagt met hoeveel dB de geluidnorm voor de wijk Lamsrustlaan wordt overschreden. Bij geluidoverlast wil inspreker een geluidwering ter hoogte van de wijk Lamsrustlaan.

004(2)

De A13/16 zal moeten voldoen aan de wettelijke geluidnormen dus ook in de wijk Lamsrustlaan. In paragraaf 2.5 wordt dieper ingegaan op de geluidsaanpak in de fase van het OTB.

Inspreker heeft voorkeur voor varianten met geluidschermen rondom het Terbregseplein waar nu de meeste geluidsoverlast vandaan komt. Inspreker vertrouwt er op dat het geluid van de Terbregseweg en de Molenlaan afnemen.

054

De aanleg van de A13/16 leidt tot minder verkeer op de Molenlaan en het deel van de Terbregseweg ten noorden van de A20, en daarmee ook tot minder geluid. In de fase van het OTB wordt nader onderzocht welke type geluidmaatregelen doelmatig zijn. In paragraaf 2.5 wordt dieper ingegaan op de geluidsaanpak in de fase van het OTB.

Inspreker is van mening dat er maatregelen genomen moeten worden om de geluidstoename rond en tussen de N209, de Ankie Verbeek-Ohrlaan en Lansingerland terug te brengen naar 0.

103(3)

De geluidstoename terugbrengen naar 0 is geen wettelijke vereiste. Uiteraard moet wel worden voldaan aan de wettelijke normen. De regio is verder wel voornemens

ter hoogte van dit gebied geluidwallen langs de A13/16 tussen de HSL en de Bergweg-Zuid aan te leggen om het geluidseffect nog verder te reduceren.

Insprekers en hun naasten hebben gezondheidsproblemen door de luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Insprekers pleiten voor een tunnel voor de A13/16 en geen aan- en afvoerwegen bij het Terbregseplein. Varianten met een geluidscherm zijn niet acceptabel. Inspreker 022 verwijst verder naar het bijgevoegd artikel van Marcel Potters over een onderzoek van huisarts E. Lorenzo in Overschie en bevindingen van longarts G. Verhoeven.

016, 022(1)

In paragraaf 2.7 wordt dieper ingegaan op de uitkomsten van het uitgevoerde Gezondheidsonderzoek. De A13/16 moet voldoen aan de wettelijke normen voor lucht en geluid. Dat betekent dat waar nodig maatregelen noodzakelijk zijn. Deze maatregelen kunnen bestaan uit schermen.

Inspreker wil dat alleen gekozen wordt voor een variant waarin versnippering van de laatste grotere stukken groen wordt beperkt.

015

Door de vormgeving en inpassing van het tracé wordt versnippering van gebieden zoveel mogelijk voorkomen. In het Lage Bergse Bos is verder gekozen voor een tunnel op maaiveld waardoor tijdens en na de aanleg van de tunnel het tracé goed is over te steken en de samenhang van dit groene recreatiegebied zoveel mogelijk intact blijft.

Vanuit de wijk Molenlaankwartier zal zowel bij open constructies als bij een tunnel op maaiveld de toegankelijkheid van het Lage Bergse Bos ernstig beperkt en belemmerd worden. Inspreker heeft dit kunnen ervaren met een wandeling langs het tracé. Een tunnel op maaiveld creëert na 150 meter een 9 meter hoge barrière en bij een open constructie zijn slechts op een beperkt aantal plaatsen oversteken. Inspreker vindt een vrije en laagdrempelige toegang tot het Bergse Bos en haar recreatie- en sportmogelijkheden een voorwaarde voor de aanleg van de A13/16.

117(4)

In het Lage Bergse Bos zal de A13/16 worden aangelegd in een tunnel op maaiveld. De concrete uitwerking van de tunnel zal plaatsvinden in de fase van het Ontwerp-Tracébesluit. Bij deze uitwerking zal aandacht worden gegeven aan de barrièrewerking onder meer door voldoende routes voor wandelaars, fietsers en ruiters over de tunnel en door aandacht te besteden aan de overbrugbaarheid van het hoogteverschil. Ook de routes via de Bergweg-Zuid en de beide oevers van de Rotte blijven in stand.

De drie deelgebieden Lage Bergse Bos, Hoge Bergse Bos en Hoekse Park West maken deel uit van de samenhangende, vitale en beleefbare groenblauwe structuur die het Recreatiegebied Rottemeren vormt, dat zich uitstrekt tussen Hillegersberg en de A12. Het is het ideale uitloopgebied voor Rotterdam, Lansingerland en Zevenhuizen-Moerkapelle en trekt 3,6 miljoen bezoekers per jaar. Er wordt veel geïnvesteerd in dit gebied. Het gaat om onder meer een roei- en een nieuwe golfbaan. De aanleg van een snelweg in het Rottemereengebied leidt tot aanzienlijke aantasting, dan wel definitief verlies van de functionaliteit, de gebruiks- en belevingswaarde van de groenblauwe structuur, zowel tijdens de aanleg als na de oplevering van de snelweg. Uniek aan het Recreatiegebied Rottemeren is de

samenhang (ruimtelijk en programmatisch) van de deelgebieden. Aantasting van één van de deelgebieden heeft consequenties voor het geheel. Tijdens de aanleg zal het recreatieve gebruik rond de zone van de werkzaamheden onmogelijk of zeer beperkt zijn en zal het achterliggende recreatiegebied nauwelijks bereikbaar zijn vanuit het aangrenzend stedelijk gebied.

079(1), 084(4), 085(5), 086(2), 103(1), 112(3), 121(6) 133

De waarde van de door inspreker genoemde gebieden en het belang van de samenhang tussen deze gebieden worden onderkend. Mede daarom is er voor gekozen om de A13/16 in het Lage Bergse Bos in een tunnel op maaiveld te realiseren. De concrete uitwerking hiervan zal plaatsvinden in de fase van het OTB. De functie en de kwaliteiten van het Lage Bergse Bos en de samenhang met andere gebieden hebben hierbij de aandacht. Bij deze uitwerking zal aandacht worden gegeven aan onder meer voldoende routes voor wandelaars, fietsers en ruiters over de tunnel en aan de overbrugbaarheid van het hoogteverschil. Ook de routes via de Bergweg-Zuid en de beide oevers van de Rotte blijven in stand. Ook tijdens de aanleg wordt aandacht gegeven aan de bereikbaarheid.

Insprekers zijn van oordeel dat realisering van de weg via een tunnel onder het maaiveld de meest duurzame oplossing is voor het Lage Bergse Bos. De snelweg is dan niet te zien, te horen of te ruiken. Inspreker M084 geeft aan dat het een belangrijke ecologische verbinding is en alleen een ondergrondse tunnel acceptabel is omdat het een kaalslag geeft van een strook van 225 tot 450 meter en 35 jaar natuurontwikkeling te niet wordt gedaan. Inspreker 086 vindt dat de relatie tussen recreatiegebieden Delfland, Rottemeren, de Rottezoom en het Bentwoud niet mag worden verbroken. Inspreker wijst op het beleidsuitvoeringskader Noordas waarin is vastgesteld dat Hillegersberg-Schiebroek en Lansingerland verder ontwikkeld worden tot samenhangend natuur- en recreatiegebied. Insprekers stellen dat er veel geïnvesteerd wordt in het recreatiegebied dat zich uitstrekt van Hillegersberg tot aan de A12. Het gaat om onder meer een roei- en een nieuwe golfbaan. Inspreker betreurt het dat de A13/16 door dat gebied heen gaat en voor verstoring zorgt. Inspreker pleit dan ook voor een ondertunneling om het schaarse Rotterdamse recreatiegebied te ontzien.

079(1), 084(4), 085(5), 086(2), 103(1), 112(3), 121(6) 133

In het Lage Bergse Bos zal de A13/16 in een tunnel op maaiveld komen te liggen. Dit is de uitkomst van een afweging tussen verschillende belangen, waarin onder meer de doelmatigheid/kosteneffectiviteit (te maken kosten in relatie tot het te bereiken effect) van een ingreep een rol speelt. De keuze voor de tunnel op maaiveld maakt dat de weg ter plaatse niet te zien en te horen is. Daarmee blijft de recreatieve waarde van het gebied alsmede de ecologische waarde van het gebied behouden. De keuze heeft uiteraard gevolgen voor de inrichting van het Lage Bergse Bos. Er zijn echter goede mogelijkheden om de tunnel zodanig in te passen, dat de barrièrewerking tot een minimum wordt beperkt (onder andere door de aanleg van diverse wandel- en fietspaden op en over het tunneldak) en het gebied ook in de toekomst goed kan functioneren, zowel recreatief als ecologisch.

Inspreker vindt, als de A13/16 er toch komt, het noodzakelijk dat er een natuurcompenserend parkbos tussen het tunneltracé nabij Ommoord en de westrand van de woonwijk Ommoord komt. Als toch besloten wordt voor een open tunnelbak nabij Ommoord vindt inspreker de aanleg van een geluidwal in dit compenserende parkbos noodzakelijk.

118(4)

In het kader van de Boswet is er sprake van een wettelijke verplichting bos te compenseren. Bij de uitwerking van deze compensatieplicht wordt in het kader van het OTB een 'Compensatieplan' opgesteld. De suggestie van de inspreker zal in het kader van dit Compensatieplan worden betrokken. Voor wat betreft de open tunnelbak, na passage met de Rotte komt het tracé weer op maaiveld om vervolgens bovenlangs, de President Rooseveltweg te kruisen. Ten aanzien van geluidhinder wordt in het kader van het OTB bekeken welke geluidsmaatregelen nodig zijn om te voldoen aan de wettelijke normen.

Insprekers willen de tunnel onder het Lage Bergse Bos doortrekken tot de Ankie Verbeek-Ohrlaan (passage Bergweg-Zuid). Argumenten zijn:

- **het waarborgen van de groen/recreatieve functie van de Vlinderstrik en het Schiebroeksepark. Ook voor het Lage Bergse Bos is dit positief;**
- **niet horen, zien of ruiken van de weg vanuit Lansingerland.**

086(3), 103(5)

Het ontwerp van een tunnel betreft een specifieke afweging tussen verschillende eisen, zoals verkeersveiligheid, omgevingseffecten en kosten. Er bestaan verschillende richtlijnen om deze afweging te ondersteunen. In dit geval is het met name een veiligheidsafweging. Bij de afweging is specifiek aandacht geweest voor een doortrekking van de tunnel. Hier is echter niet voor gekozen. Zie voor meer informatie ook paragraaf 2.9.

Voor dit deel van het traject is de regio verder voornemens extra geluidwallen aan weerszijden van het tracé te realiseren. Daarmee wordt de geluidsbelasting van de recreatiegebieden en aanliggende woongebieden verder verlaagd en is de snelweg ook veel minder zichtbaar in het landschap.

Indien de A13/16 toch gerealiseerd wordt vinden insprekers een tracé in een tunnel / ondergronds de enige optie. Alle andere tracés gaan ten koste van mens, natuur, landschap, recreatie en leefbaarheid in Ommoord, Hillegersberg en Schiebroek en 2 natuur- en recreatiegebieden Rottemeren en Lage Bergse Bos.

072, 094(2)

De uitkomsten van de TN/MER A13/16 laten zien dat de effecten qua lucht en geluid voor mens en natuur binnen de wettelijke normen blijven.

Desondanks is er omwille van een goede inpassing voor gekozen om ter hoogte van het Lage Bergse Bos een landtunnel op te nemen. Aanvullend heeft de regio aangegeven extra geluidsmaatregelen (akoestisch landschap) te willen treffen ter hoogte van, het Schiebroeksepark en het oostelijk deel van de Vlinderstrik. Tijdens de uitwerking van het Ontwerp-Tracébesluit heeft de geluidsbelasting van de A13/16 ter hoogte van Ommoord de aandacht en zal worden onderzocht, welke maatregelen (stil asfalt en/of schermen) noodzakelijk zijn.

Insprekers pleiten voor een algehele ondertunneling in de Vlinderstrik en polder Schieveen vanaf de Ankie Verbeek-Ohrlaan tot en met de aansluiting met de A13. Dit betekent een enorme verbetering voor ecologie, recreatie

en leefomgevingskwaliteit. Toch heeft Rijkswaterstaat in alle varianten (behalve variant 4) gekozen voor volledige aansluiting van de N471 en halve of volledige aansluiting van de Ankie Verbeek-Ohrlaan. Dit maakt volledige ondertunneling onmogelijk. Deze aansluitingen belemmeren een goede doorstroming en veroorzaken een aanzuigende werking op het onderliggende wegennet. Insprekers stellen voorts dat een gegraven tunnel volstaat mits deze voldoende diep onder de grond ligt zodat de weg niet gezien, geroken of gehoord wordt. Voorts wordt verwezen verder naar de bijgevoegde (en onderdeel van de nieuwe zienswijze uitmakende) inspraakreactie op de startnotitie met onderbouwing en toelichting. Daarin is onder meer aangegeven dat extra kosten als gevolg van de funderingstechniek van de HSL geen excuus mogen zijn voor het afzien van ondertunneling van de A13/16.

070(1), 089(7)

De A13/16 heeft als doelstelling ook het ontlasten van het onderliggende wegennet. Deze doelstelling zou in onvoldoende mate worden gehaald, als de Ankie Verbeek-Ohrlaan niet zou aansluiten op de A13/16. Juist deze aansluiting zorgt ervoor dat meer verkeer gebruik kan gaan maken van het hoofdwegennet wat zorg draagt voor een verbetering van de leefbaarheid op en langs het onderliggende wegennet. De gekozen oplossing heeft door een goede inpassing geen noemenswaardige negatieve effecten op ecologie en recreatie. Ten aanzien van de leefomgevingskwaliteit kan worden voldaan aan de wettelijke normen voor lucht en geluid. Aanvullend heeft de regio aangegeven extra maatregelen te willen nemen in de vorm van een akoestisch landschap.

Ten aanzien van de kosten; het ontwerp van een tunnel betreft een specifieke afweging tussen verschillende eisen, zoals verkeersveiligheid, omgevingseffecten en ook kosten. Naast de hoge kosten voor het onderlangs kruisen van de HSL-Zuid is er ook sprake van een complexe en risicovolle uitvoering met mogelijk gevolgen voor de exploitatie van de HSL-Zuid.

Insprekers willen het cultuurhistorische authentieke polderlandschap en de natuurwaarden van het Vlinderstrikgebied behouden. De aanleg van natte natuur is hiermee in strijd.

070(1), 089(5)

De inrichting van het Vlinderstrikgebied maakt geen onderdeel uit van het project A13/16, maar vindt plaats in het kader van het masterplan c.q. het Bestemmingsplan van de gemeenten Rotterdam en Lansingerland. Overigens wordt bij de inpassing van de A13/16 rekening gehouden met de cultuurhistorische waarden van het gebied. Zo valt het tracé van de bestuurlijke voorkeursvariant, buiten het Vlinderstrikgebied. Bij de uitwerking van het OTB zal ook het definitieve ontwerp hierop getoetst worden.

Insprekers vinden het onaanvaardbaar dat de minister van te voren het budget heeft vastgesteld op 1 miljard euro. Het budget is geraamd voor een wegaanleg zonder noemenswaardige inpassingsmaatregelen en laat geen ruimte om te komen tot een optimale inpassing. De regio Rotterdam is verantwoordelijk voor een goede ruimtelijke ordening en de kwaliteit van de leefomgeving, vastgelegd in het Regionaal Structuurplan RR2020. Dat moet het vertrekpunt voor de minister zijn. De financiële consequenties voor een optimaal ingepaste snelweg mogen niet worden afgeschoven op provincie en lokale overheden maar moeten betaald worden door Verkeer

en Waterstaat. De Stadsregio kan haar budget voor verkeer en vervoer dan inzetten om de groeiende automobilititeit te beteugelen.

033(1), 067(4), 074(2)(12x), 084(9), 075(11), 086(1), 089(11), 095(7), 126(2)

De vaststelling van het taakstellend budget is gebeurd op basis van een zorgvuldige afweging van relevante belangen, waaronder de kwaliteit van de leefomgeving, de gewenste ruimtelijke ontwikkeling en de bereikbaarheid van dit deel van de Rotterdamse regio en de financiële mogelijkheden van het rijk en de regio. Hiertoe zijn tussen het Rijk en regio afspraken gemaakt.

Insprekers geven de voorkeur aan het ondertunnelen / tunnelbak van de A13/A16 bij Ommoord. Opmerkingen hierbij zijn:

- **vóór het Terbregseplein onder de grond, in elk geval tussen de A20 en de President Rooseveltweg of doorlopend tot aan de Rotte;**
- **zo diep mogelijk in de grond en zo ver mogelijk van de huizen;**
- **als deze tunnel op maaiveld wordt aangelegd hoeft er niet geboord te worden;**
- **fijnstof waait over schermen heen; er is nu al overlast van fijnstof;**
- **de hoge kosten mogen geen reden zijn om van ondertunneling af te zien;**
- **een verdiepte ligging is mogelijk door 3 rijstroken in de tunnel.**

018(5), 043(2), 044(1), 046(3), 047(3), 048(1), 049(3), 051(5), 052(4), 057, 084(6), 090(5), 113(2), 120(8), 124(2), 131(4), 132(2)

Gekozen is voor een aansluiting op de A16 over het Terbregseplein heen. De reden hiervoor is, dat een passage onder het Terbregseplein door (maar wel op maaiveld) een grootscheepse reconstructie van het Terbregseplein vergt, met hoge kosten en veel overlast voor het verkeer tijdens de aanleg.

Met de uitvoering van de maatregelen uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht zal de luchtkwaliteit in het plangebied (ook rond het Terbregseplein) verbeteren waarbij voldaan wordt aan de wettelijke normen. Op basis van de NSL-monitoringstool blijkt overigens dat in de huidige situatie wordt voldaan aan de normen (zie <http://www.nsl-monitoring.nl>).

Uit de TN/MER blijkt, dat de geluidsknelpunten rond het Terbregseplein oplosbaar zijn. Dit wordt in het kader van het OTB nader uitgewerkt.

Van bewoners van de Heiligenbloem hoorde inspreker dat een van de varianten was een ontsluiting naar de rijksweg via de Droogbloem. Deze aansluiting komt door de achtertuin van bewoners van de Heiligenbloem. Inspreker woont op 20 meter afstand van de Heiligenbloem (in de Helmbloem) en vindt een oprit van een rijksweg zo dichtbij onbespreekbaar. Inspreker zal zich daartegen verzetten.

022(3)

Inspreker wil weten of de nieuwe weg door de Lentebloem komt te lopen.

053(1)

De insprekers doelen op het ontwerp van de aansluiting uit variant 3, waarin een verbinding via de Droogbloem wordt gerealiseerd tussen de Hoofdweg en de President Rooseveltweg. Vanaf deze verbindingsweg is de toerit naar de A13/16 bereikbaar. Mede op basis van de reactie van deze en andere insprekers is gekozen voor een ander ontwerp van de aansluiting op het onderliggend wegennet, waardoor de variant waarin de Droogbloem is betrokken geen rol meer speelt.

Inspreker stelt dat in alle varianten de wijk Ommoord zwaar de kloos is. Meer verkeer op de President Rooseveltweg en de rest van Ommoord geeft meer ongevallen en een slechtere bereikbaarheid voor hulpdiensten. Een mogelijke tunnel begint pas vlak voor de Rotte, de op- en afritten gaan ten koste van de leefbaarheid (lucht, geluid, gezondheid) in de Bloemen-, Rozen- en Varenbuurt en ten koste van de bereikbaarheid van de bedrijven. Ook als voldaan wordt aan de wettelijke eisen, zoals Rijkswaterstaat stelt, wordt de situatie aanzienlijk slechter dan de huidige situatie. Aantrekkelijk wonen is er niet meer bij door hoge geluidschermen die alleen op korte afstand effect hebben, isolatie van woningen dat binnen een beetje helpt, maar waaraan je niets hebt in de tuin of op het balkon, fijnstof dat zich niet laat tegenhouden. Inspreker wil dat met de suggesties van bewoners rekening wordt gehouden voor behoud van de leefbaarheid in Ommoord.

136(2)

Mede op basis van deze reactie en die van andere insprekers is gekozen voor een alternatieve ontsluiting, waarbij het wegennet in Ommoord (president Rooseveltweg en Droogbloem) zoveel mogelijk wordt ontzien. Het nieuwe plan voorziet in een toerit vanaf de Hoofdweg en een afrit naar de Terbregseweg nabij het viaduct in de A20. Aansluiting van de afrit op de Hoofdweg is onderzocht maar blijkt technisch niet haalbaar. Door de (hoge) ligging van de boog Gouda-Brienoordbrug en de hoge passage van het Terbregseplein door de A13/16 zou de afrit met voorgenoemde boog in conflict komen.

Voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit wordt verwezen naar paragraaf 2.4. Op basis van de NSL-monitoringstool blijkt overigens dat de normen voor luchtkwaliteit in 2011, en in 2020 niet worden overschreden (zie ook www.nsl-monitoring.nl). Vergeleken met de huidige situatie zal er ook met de A13/16 naar verwachting sprake zijn van een verbetering. Dit is met name ook een gevolg van het ingezet milieubeleid waarbij er rekening wordt gehouden met het schoner worden van de automotoren maar ook een verminderde uitstoot door de industrie.

Uit de Trajectnota/MER blijkt dat de geluidsknelpunten rond het Terbregseplein oplosbaar zijn. Hieraan wordt bij het OTB nader invulling gegeven.

Insprekers kunnen alleen instemmen met aanleg A13/16 als er geen geluidhinder en stankoverlast optreedt en als de weg niet te zien is. Het gebied staat nu al onder grote invloed van geluid van de HSL, vliegveld en verkeer. Alleen een variant die zo min mogelijk belastend is voor mensen, dieren en planten/bomen en die waarborgt dat zowel het bos, als de Rottemeren en omliggende gemeenten en recreatiemogelijkheden onaangetast blijven is acceptabel. Dat een dergelijke variant meer geld kost, vindt inspreker geen reden om het niet te doen.

001, 007(2), 111(2)

De uitkomsten van de TN/MER A13/16 laten zien dat effecten qua lucht en geluid binnen de wettelijke normen blijven. Met de aanleg van landtunnel en de aanvullende (geluids)maatregelen van de regio wordt rekening gehouden met de specifieke functies en kwaliteiten van het Lage Bergse Bos, het Schiebroeksepark en het oostelijk deel van de Vlinderstrik.

Inspreker stelt dat het traject zo goed mogelijk ingepast dient te worden in de omgeving, zodat deze levensader voor het bedrijfsleven zo min mogelijk weerstand oproept en derhalve spoedig kan worden aangelegd.

109(1)

Het BG neemt kennis van deze inspraakreactie. Rekening houdende met de bestuurlijke afspraken met de regiopartners, vertrouwt het BG erop, dat, in voldoende mate wordt tegemoet gekomen aan de belangen van onder meer de omwonenden, rekening houdend met de financiële mogelijkheden die er zijn.

Inspreker is van oordeel dat voor de Vlinderstrik, Schiebroeksepark en Triangelpark de geluidnorm voor recreatief kwaliteitsniveau (48 dB) moet gelden zoals in het Bergse Bos en dat een zichtgarantie moet gelden voor 'open' natuur- en recreatiegebieden. Voor inspreker is alleen een verdiepte ligging van de A13/16 in het gebied van de HSL-Bergweg-Zuid met geluidwerend landschap en een lage passage van RandstadRail, in een onderdoorgang onder verhoogd liggende RandstadRail, de enige aanvaardbare en realistische optie voor inpassing. Inspreker vraagt om geluidgarantie van maximaal 48dB op 10 meter van de weg en een zichtgarantie met een maximale walhoogte langs de A13/16 van 2,5 meter om een aanvaardbare woon- en leefomgeving te garanderen. Inspreker onderbouwt de zienswijze met cijfers over aantallen woningen binnen de geluidcontour van 48 dB, wijst op de consequentie van de keuze een recreatiegebied tot stand te brengen en vergelijkt opties met en zonder verdiepte ligging op effecten.

110

Bij het beoordelen van geluidhinder is er anders dan bij woningen, bij recreatieve bestemmingen niet sprake van wettelijke normen. Bij de bepaling van de voorkeursvariant zijn de geluidbelasting van de A13/16 op de door de inspreker genoemde gebieden en de invloed van de A13/16 op het landschapsbeeld wel betrokken. De regio heeft daarom ook gekozen voor het treffen van extra maatregelen in de vorm van geluidwallen (akoestisch landschap). De exacte hoogte van deze wallen is nog niet bepaald.

De suggestie om de snelweg verdiept aan te leggen is niet overgenomen vanwege de hoge kosten in verhouding tot de te behalen milieuwinst.

Ook de suggestie om de kruising met RandstadRail aan te passen is niet overgenomen. Het verhogen van het spoor van RandstadRail zou tot gevolg hebben dat het radioverkeer van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport (ten behoeve van het vertrek en aankomst van vliegtuigen) zou worden verstoord, met veiligheidsrisico's voor het luchtverkeer tot gevolg.

Tot slot heeft de regio het plan voor de realisatie van een recreaduct. Het recreaduct zorgt er voor dat het Triangelpark en Vlinderstrik/Schiebroeksepark één aaneengesloten recreatiegebied kan gaan vormen.

Insprekers vinden dat er geen aansluiting van de A13/16 moet komen op de President Rooseveltweg in Ommoord omdat:

- **drukke op de President Rooseveltweg neemt alleen maar toe, zeker bij ongelukken op de rijksweg. Bewoners kunnen de wijk niet meer in en uit;**
- **het veel sluipverkeer van de omringende wijken aantrekt. Met name vanuit Nesselanden en Zevenkamp. Op de President Rooseveltweg staan nu al vaak files;**
- **de geluidsoverlast zal ondanks de toegezegde geluidsisolerende maatregelen toenemen;**
- **50 meter verderop kan men de verbinding bij de Bosdreef gebruiken en aan de andere kant van de A20 de verbinding bij de Capelseweg;**
- **de weg door de achtertuinen van woningen in de Bloemenbuurt komt.**

- **door de drukte op de weg neemt de veiligheid en bereikbaarheid voor hulpdiensten af;**
- **de noodzaak zal ontstaan om de Rooseveltweg te verbreden, de circulatiepleintjes te vergroten en/of stoplichten te plaatsen.**
- **insprekers willen (onderzoek naar) een volledige aansluiting op de Hoofdweg / een hele aansluiting bij de Hoofdweg in combinatie met een lage kruising van het Terbregseplein. De Hoofdweg is beter geschikt (voornamelijk bedrijventerrein) om een grote toeloop op te vangen dan een wijkontsluitingsweg.**

018(3), 022(2), 044(2), 049(1), 051(2), 060(2), 061, 084(7), 075(8), 090(3), 118(3), 120(9), 124(1)

Mede op basis van deze reactie en andere insprekers is gekozen voor een alternatieve ontsluiting, waarbij het wegennet in Ommoord zoveel mogelijk wordt ontzien. Het nieuwe plan voorziet in een toerit vanaf de Hoofdweg en een afrit naar de Terbregseweg nabij het viaduct in de A20. Aansluiting van de afrit op de Hoofdweg is onderzocht maar blijkt technisch niet haalbaar.

Als de weg dan toch wordt aangelegd wil inspreker een maximale beperking van de milieudruk op de nabijgelegen woonwijken en stelt als randvoorwaarden:

- **tracé door het Lage Bergse Bos en er niet omheen**
- **aanleg zoveel mogelijk in een ondergrondse tunnel, in ieder geval voor de gedeelten langs Ommoord en Hillegersberg;**
- **hierbij is een ondergrondse passage ter plaatse van het Terbregseplein en de HSL het meest geëigend en noodzakelijk.**

118(2)

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.9.

De Trajectnota/MER deelnota Verkeer (bladzijde 67) geeft aan dat door de aanleg van A13/16 (zonder tolheffing) de verkeersintensiteit op de A13 ten hoogte van Delfgauw met circa 5% toeneemt. Daardoor verslechtert de luchtkwaliteit. Dit komt niet overeen met de uitgangspunten van de gemeente die tijdens de bouw van de wijk Emerald zijn gehanteerd en gebaseerd zijn op de landelijke en Europese normering en regelgeving. Voor inspreker is deze luchtkwaliteit randvoorwaarde. De woningen in de wijk Emerald voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) volgens de Wet geluidhinder. De woningen zijn hiervoor op grote afstand van de A13 gebouwd, gescheiden door een groenstrook en een hoog geluidscherm. Voor inspreker blijft de geluidbelasting van 50 dB(A) randvoorwaarde.

071(4)

Aanleg van de A13/16 mag volgens insprekers niet leiden tot een toename van de leefbaarheidsproblemen in Delft, Ypenburg en Delfgauw. Door de aanleg van de A13/16 neemt het verkeer op de A13 toe (bladzijde 67 Trajectnota/MER). Oplossingen voor verkeersdoorstromingen op de corridor tussen Den Haag en Rotterdam en een beter inpassing van de A13 zijn nodig.

087(2), 088(3)

De aanleg van de A13/16 leidt ten opzichte van de situatie zonder een A13/16 ter hoogte van Delft en Delfgauw inderdaad tot een toename van het verkeer met circa 5%. Ten aanzien van de luchtkwaliteit blijkt op basis van de NSL-monitoringstool dat in 2020 (met realisatie van de A13/16) voldaan wordt aan de normen. Vergeleken met de situatie in 2011 is er na de aanleg van de A13/16 naar alle

waarschijnlijkheid ook sprake van een verbetering. Dit is grotendeels het gevolg van ingezet milieubeleid waarbij rekening wordt gehouden met het schoner worden van de automotoren maar ook een verminderde uitstoot door de industrie. Voor wat betreft geluid wordt in er in het kader van het OTB gerekend met de nieuwe wetgeving zoals die sinds 1 juli 2012 van toepassing is. In plaats van de Wet geluidhinder is sinds 2012 de Wet milieubeheer van toepassing. In de Wet milieubeheer zijn voor het hoofdwegennet geluidproductieplafonds geïntroduceerd om de geluidsbelasting te beheersen. Het geluidproductieplafond (GPP) is de toegestane geluidproductie van een rijksweg. Hierbij wordt gebruik gemaakt van referentiepunten. De ligging van de referentiepunten inclusief bijbehorend GPP zijn opgenomen in een openbaar geluidregister (www.rws.nl/geotool/geluidregister), welke wordt beheerd door de Minister van Infrastructuur en Milieu. Ook voor de A13 zijn GPP's vastgesteld. Indien er sprake is van een overschrijding van een GPP is de wegbeheerder, in dit geval Rijkswaterstaat verantwoordelijk, voor het nemen van maatregelen. Of er sprake is van een overschrijding wordt jaarlijks gemonitord.

Insprekers stellen dat de fijnstofwaarden in het Molenkwartier nu al ruim boven de norm zijn (het jaargemiddelde van 45 microgram/m³ is 50% meer dan de streefwaarde van de EU voor 2010). De Trajectnota/MER geeft aan dat deze niet verbetert. Als de Molenlaan, met nu al 12.000-15.000 auto's per etmaal, niet goed wordt aangesloten op de snelweg zal de fijnstof problematiek verslechteren. Dit is niet acceptabel. Inspreker vindt dat met de komst van de A13/16 de cumulatie van lucht-, geluid- en verkeersproblematiek rond de Molenlaan moet worden opgelost.

085(2), 117(1)

Op basis van de NSL-monitoringstool (<http://www.nsl-monitoring.nl>) blijkt in 2011 geen overschrijding van de normen. Ook in 2020 zal na realisatie van de A13/16 naar alle waarschijnlijkheid geen sprake zijn van overschrijding van de normen. Uit de verkeersberekeningen blijkt dat de verkeersbelasting op de Molenlaan (zonder A13/16 in 2020 circa 27.000 mvt/etmaal ter hoogte van de Irenebrug) door de aanleg van de A13/16 afneemt. Voor wat betreft de aspecten luchtkwaliteit en geluid wordt verder verwezen naar de betreffende paragrafen in hoofdstuk 2.

Inspreker is niet tegen de A13/16, maar wel tegen de oprit via het bedrijventerrein Ommoord, zoals die in diverse varianten is voorzien. Een nieuwe halve aansluiting dient volgens inspreker op de Hoofdweg plaats te vinden. Een oprit via het bedrijventerrein Ommoord is slecht voor de bereikbaarheid van dat terrein, zorgt voor overlast in dit druk bebouwde gebied voor burgers en bedrijven, vermindert de verkeersdruk op de rotonde (Rooseveltweg/J. Mottweg niet en leidt tot waardevermindering van het onroerend goed als de oprit aan de eisen van het RVVP moet voldoen.

035(19x)

Mede op basis van deze reactie en die van andere insprekers is gekozen voor een alternatief ontwerp van de aansluiting op het onderliggend wegennet, waardoor de variant waarin de Droogbloem is betrokken geen rol meer speelt.

Insprekers vinden ondertunneling van de Rotte absoluut noodzakelijk. De Rotte is een uniek historisch natuur- en dorpsgezicht. Een bovengrondse snelweg vermindert de sfeer, natuur en ruimtebeleving (komt verder weg te liggen van de woonkernen) en vermindert de bereikbaarheid (afstand en tijd). Het ligt in een belangrijk recreatiegebied dat ontzien moeten worden.

006(1), 022(4)

De ondertunneling van de Rotte, hetzij door middel van een aquaduct of een tunnel, is voor alle in de TN/MER onderzochte varianten als uitgangspunt gehanteerd en maakt ook deel uit van de Voorkeursvariant.

Inspreker vindt dat een half verzonken gesloten bak door het Lage Bergse Bos voldoet. Op de bak kan parkvorming plaatsvinden waardoor het bos zelfs nog aantrekkelijker kan worden. Voor de aansluiting in het noorden met de Grindweg moet de bak niet te snel naar de oppervlakte komen om te voorkomen dat de beleving van het enige ruimtelijke deel van het bos verwordt tot een 'industrieterrein ervaring'.

006(2)

In het Lage Bergse Bos zal de A13/16 in een tunnel op maaiveld worden aangelegd. Hierbij bestaan er goede mogelijkheden om de tunnel groen in te passen en zo aan te laten sluiten op de parkomgeving zodat kan worden vermeden, dat de tunnel tot een "industrieterrein ervaring" leidt. Dit kan bijvoorbeeld door toepassing van begroeide wanden en/of taluds met struiken of gras.

Inspreker geeft bij de Rotte passage de voorkeur aan een aquaduct of tunnel. Het is de enige echte natuurpassage met de rivier de Rotte.

005(2)

De ondertunneling van de Rotte, hetzij doormiddel van een aquaduct of een tunnel, is voor alle in de TN/MER onderzochte varianten als uitgangspunt gehanteerd en maakt ook deel uit van de Voorkeursvariant.

Gekozen wordt voor een tracé vlak langs Hillegersberg met overlast voor de wijk. Inspreker is van mening dat een tracé op grotere afstand ook mogelijk is en constateert dat het belang van een bos met 'beperkte natuurwaarden' (zoals de studie vermeldt) klaarblijkelijk prevaleert boven het belang van een deelgemeente met 10.000 inwoners.

085(4)

Bij de bepaling van het tracé in het Lage Bergse Bos in de TN/MER is een afweging gemaakt tussen de belangen van de omwonenden, reistijd, realisatiekosten, recreatie en natuur. Door de keuze voor de inpassing in de vorm van een tunnel op maaiveld wordt de (geluids-)belasting voor bewoners van Hillegersberg tot een minimum beperkt.

Voor inspreker is alleen een ondertunnelde variant verder weg richting industriegebied Bergschenhoek, waar ruimte genoeg is, acceptabel. Inspreker wijst erop dat dit ook het oorspronkelijke plan was. Op deze wijze wordt het Bergse Bos gespaard. Nb. Inspreker heeft nog geen jaar geleden met succes bezwaar gemaakt tegen een bouwplan aan de rand van de Bosweg, waar de rijksweg nu 10 meter naast komt te liggen. Met als hoofdreden de toename van het aantal verkeersbewegingen in het rustige recreatiegebied.

116(7)

In het onderdeel 'Ontwerpkeuzes, Passage Lage Bergse Bos' wordt ingegaan op de keuze voor het tracé van de tunnel door het Lage Bergse bos.

Inspreker vindt een ondergrondse tunnel over de gehele lengte van het tracé van de President Rooseveltweg tot en met de Ankie Verbeek-Ohrlaan de belangrijkste én enige acceptabele variant. Gelet op het directe belang van de bewoners van de Lamsrustlaan beperkt inspreker zich met zijn argumenten tot het tracé Bergweg-Zuid tot Ankie Verbeek-Ohrlaan (een verlenging van de tunnel door het Lage Bergse Bos):

- **inspreker wil de weg niet zien, ruiken of horen. Dat past bij het door de gemeente Rotterdam geschetste beeld van de nieuwe woonwijk enkele jaren terug;**
- **er vindt een cumulatie van milieueffecten plaats voor de Lamsrustlaan en omgeving: A13/16, de N209 (waarvan de planning is dat deze verbreed wordt), Rotterdam Airport (dat ook wil uitbreiden) en de HSL (die sinds kort goed hoorbaar passeert). Onduidelijk is in hoeverre deze stapeling van milieueffecten is meegenomen in de Trajectnota/MER. Dat zou wel moeten.**

083(2)

Om te kunnen voldoen aan de wettelijke geluidsnormen is ondertunneling niet noodzakelijk en bovendien erg kostbaar. Wel heeft de regio aangegeven een akoestisch landschap te willen realiseren op onder andere het tracégedeelte tussen de Bergweg-Zuid en de Ankie Verbeek-Ohrlaan. Hierdoor worden de geluidseffecten t.o.v. het wettelijk vereiste niveau verder beperkt en wordt de weg vanuit het woongebied Lamsrustlaan grotendeels aan het oog onttrokken.

In de TN/MER is aandacht besteed aan de cumulatie van geluid. Zie voor de aanpak van cumulatie in de OTB-fase paragraaf 2.5.

Als er geen tunnel onder de Ankie Verbeek-Ohrlaan komt geeft dit ook overlast in het Lage Bergse Bos waardoor de ondergrondse aanleg daar niet optimaal zal zijn.

- **het 'Uitvoeringskader Noordas' geeft een recreatiegebied het 'Triangelpark' aan; de waarde van het park zal nihil zijn wanneer daar een open snelweg doorheen raast;**
- **uitgaande van de voorziene verdiepte ligging van de weg in een tunnelbak tot aan de Ankie Verbeek-Ohrlaan en een tunnel onder het Lage Bergse Bos zullen de meerkosten voor het doortrekken van de tunnel beperkt zijn. De kosten van de verlenging zijn aanzienlijk voordeliger dan de standaard prijzen per strekkende meter.**

083(2)

Met de tunnel op maaiveld is er sprake van een goede inpassing en wordt de geluidshinder in het Lage Bergse Bos tot een minimum beperkt. Aanvullend is de regio voornemens geluidwallen (akoestisch landschap) te realiseren langs onder andere dit tracégedeelte. Hiermee worden de geluidseffecten verder beperkt. De geluidsafscherming van de tunnelmond en de aansluiting van de tunnelmond op de voorgestelde geluidwallen in het Triangelgebied worden in het kader van het OTB verder onderzocht.

Ten aanzien van het Triangelpark heeft de regio het plan voor de realisatie van een recreaduct. Het recreaduct zorgt er voor dat het Triangelpark en Vlinderstrik/Schiebroeksepark één aaneengesloten recreatiegebied kan gaan vormen zodat de ontwikkeling van Triangelgebied als recreatiegebied en schakel in de Noordas goed mogelijk blijft.

Doortrekking van de tunnel tot aan de Ankie Verbeek-Ohrlaan is niet aan de orde. Zie voor een toelichting hierop paragraaf 2.9.

Inspreker vindt het essentieel dat in de varianten 1,2,3,7 en het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (inspreker is tegen variant 4 en 5) de N470 voldoende doorstroomcapaciteit heeft na aanleg A13/16 met name op de kruispunten en de aansluitingen A12 en A13, om neveneffecten in Pijnacker-Nootdorp te beperken. In het kader van de leefbaarheid en bereikbaarheid zet inspreker in op een vergroting van de capaciteit van de N470 en een rondweg om Pijnacker (onderdeel FES-project). Inspreker wijst op het studieproject N470-noord in de regionale Nota Mobiliteit Haaglanden (verkenning nieuwe verbinding N470-oost richting A12/Den Haag als oplossing voor regionale bereikbaarheid en sluipverkeer door gemeenten).

071(3)

In het MER is rekening gehouden met de aanleg van de N470/N471 tussen Rotterdam, Delft en Zoetermeer. Uit het deelrapport Verkeer kan worden opgemaakt, dat de aanleg van de A13/16 zorgt voor een afname van de intensiteit op de N470.

3.4 Afwijzing

Insprekers zijn tegen aanleg A13/16 vanwege de aantasting van het Lage Bergse Bos en/of de leefbaarheid in Hilleegersberg. De weg zorgt (zeker bij ligging op maaiveld) voor:

- **in het streekplan RR2020 wordt het Bergse Bos prominent genoemd als een belangrijk groen- en recreatiegebied voor duizenden Rotterdammers. De A13/16 is met de randvoorwaarden van RR2020 in strijd**
- **toename van verkeer, leidend tot nieuwe files;**
- **aantasting van de rust en het landschap en het verdwijnen van de landelijkheid;**
- **verlies van natuur- en recreatiewaarden, onherstelbare schade aan het landschap;**
- **het afsnijden van Hilleegersberg van het Lage Bergse Bos / verminderde bereikbaarheid;**
- **geluidoverlast;**
- **een deel van de geluidhinder en luchtvervuiling van Overschie wordt verschoven naar Hilleegersberg (dan bloeden er 2 wijken);**
- **genereren van een milieubelaste locatie nabij scholen (gezondheidsrisico's);**
- **vervuiling van de lucht, niet nog meer fijnstof, CO2 en CO (gezondheidsrisico's);**
- **een snelweg bij een school is onzinnig. De school gebruikt het bos voor gym en biologie.**
- **Hilleegersberg zal van karakter veranderen waardoor mensen zullen wegtrekken;**
- **de huizen zullen in waarde dalen;**

009(1), 010(1), 017(2), 021(3), 026(1), 033, 034(2), 051(3), 056(3), 065(1), 082, 094(3), 095(1), 095(4), 100(1), 108, 111(1), 112(1), 114(1), 115(1), 119, 129(2)

Met de aanleg van de A13/16 wordt bijgedragen aan de oplossing van wezenlijke knelpunten op zowel het hoofdwegennet als het regionale/lokale wegennet, onder

andere de doorstroming op de Molenlaan en het beperken van het gebruik van de Molenlaan als sluiproute.

De inpassing van de A13/16 in het Lage Bergse Bos in de vorm van een tunnel op maaiveld heeft gevolgen voor de inrichting van delen van het gebied, maar zal niet leiden tot een onaanvaardbaar verlies aan kwaliteit van recreatie. De recreatieve functie van het Lage Bergse Bos blijft gehandhaafd. Bij de uitwerking van de tunnel zal aandacht worden gegeven aan onder meer voldoende routes voor wandelaars, fietsers en ruiters. Tevens bestaan er goede mogelijkheden om de tunnel groen in te passen en zo aan te laten sluiten op de parkomgeving.

Het verlies aan natuurwaarden zal tot een minimum worden beperkt (waarbij wordt opgemerkt dat het Lage Bergse Bos niet langer de status heeft van provinciale EHS). In het kader van het opstellen van het Ontwerp-Tracébesluit wordt bezien in hoeverre aanwezige natuurwaarden en bos gecompenseerd moet worden.

Door de keuze voor de tunnel op maaiveld zijn de effecten qua geluid en luchtkwaliteit in het grootste deel van het Lage Bergse Bos en het aangrenzende deel van de woonwijk nihil. Voor wat betreft de luchtkwaliteit blijkt op basis van de NSL-monitoringstool dat de normen voor luchtkwaliteit in 2011, en in 2020 niet worden overschreden (zie ook www.nsl-monitoring.nl). Vergelijken met de huidige situatie zal er ook met de A13/16 naar alle waarschijnlijkheid sprake zijn van een verbetering. Dit is met name ook een gevolg van het ingezet milieubeleid waarbij er rekening wordt gehouden met het schoner worden van de automotoren maar ook een verminderde uitstoot door de industrie. Zie verder ook paragraaf 2.4.

Ten aanzien van geluid geldt dat voldaan moet worden aan de wettelijke normen. In het kader van het OTB wordt onderzocht welke maatregelen hiertoe nodig zijn. Voor wat betreft de gezondheidsissues is in het kader van het MER een Gezondheidseffectscreening uitgevoerd. Zie ook paragraaf 2.7.

Tot slot, mocht er te zijner tijd sprake zijn van waardevermindering van woningen als gevolg van de realisatie van de A13/16, dan bestaat de mogelijkheid een beroep te doen op de regeling 'Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999'.

Insprekers zijn tegen de aanleg van de A13/16 die in combinatie met de A4 tenminste 2 miljard euro kost, terwijl er ook 35 miljard moet worden bezuinigd. De infrastructuur is extreem kostbaar, belastend voor de schatkist en de files worden niet opgelost.

021(2), 069(4)

Het BG neemt kennis van het standpunt van de inspreker. Besluitvorming over de inzet van Rijksmiddelen vindt plaats in de Tweede Kamer (budgetrecht Tweede Kamer). De aanleg van de A13/16 past zowel binnen het Rijksbeleid voor mobiliteit als binnen de financiële kaders, die het parlement heeft meegegeven aan het Kabinet/de Minister van Infrastructuur en Milieu.

Insprekers zijn tegen de A13/16 door / langs Ommoord. Argumenten zijn:

- **geluidoverlast. Nu komt het ook al over de schermen heen de wijk in;**
- **de snelweg geeft nog meer fijnstof; het is nu al slecht;**
- **gezondheid. Voor astmapatiënten is het nu al slecht; meer chronische ziekten en psychische problemen (gedragsstoornis bij kinderen);**
- **veiligheid van bewoners in de wijk Ommoord / veiligheid voor fietsende kinderen door toename sluihverkeer;**
- **de files in de wijk; in de ochtend is nu al bijna niet uit de wijk te komen;**

- **woningen en bedrijven moeten worden gesloopt;**
- **de waardevermindering van onroerend goed in Ommoord (waarde is al gedaald);**
- **door het wegtrekken van mensen uit de wijk zal het sociaal leefklimaat veranderen;**
- **milieuvervuiling en afname verkeersveiligheid door toegenomen drukte;**
- **minder natuur;**
- **de weg komt door de achtertuinen van bewoners in de Bloemenbuurt.**

017(1), 043(1), 047(1), 051(1), 052(1), 055(1), 056(1), 059(1), 077(4), 107

Voor wat betreft de aspecten luchtkwaliteit en geluid wordt verwezen naar de betreffende paragrafen in hoofdstuk 2.

Mede op basis van de reactie van deze en andere insprekers is gekozen voor een alternatief ontwerp van de aansluiting op het onderliggend wegennet, waardoor de variant waarin de Droogbloem is betrokken geen rol meer speelt. Hierdoor zullen de effecten voor het wegennet in Ommoord nihil tot zeer beperkt zijn. Door deze keuze is er ook geen sprake meer van het verbreden van de Droogbloem.

Mocht er te zijner tijd sprake zijn van waardevermindering van woningen als gevolg van de realisatie van de A13/16, dan bestaat de mogelijkheid een beroep te doen op de regeling 'Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999'.

Insprekers zijn tegen de A13/16 vanwege de belasting van de leefomgeving in het noord westelijk deel van het traject. De weg gaat ten koste van mens, natuur, landschap, recreatie en leefbaarheid, zoals

- **nog meer geluidoverlast naast HSL, Zestienhoven en de bestaande wegen;**
- **luchtvervuiling neemt toe: CO2 en fijnstof;**
- **toename van gezondheidsklachten, denk aan kinderen met astma;**
- **extra druk op de leefbaarheid in de wijken met ook waardevermindering onroerend goed;**
- **de weg verpest het uitzicht;**
- **in iedere variant heeft de aanleg van de weg een negatieve invloed op het milieu;**
- **de woonomstandigheden worden negatief beïnvloed;**
- **het enige voordeel is een mogelijke afname van de reistijd;**
- **Schiebroek is al een van de meest vervuilde gebieden van Europa / problemen worden voor Schiebroek niet opgelost;**
- **de ontlasting van het onderliggend wegennet lijkt plaatselijk marginaal;**
- **de mogelijkheden voor het (recreatieve) fietsen in Lansingerland worden negatief beïnvloed door doorsnijding van recreatieve gebieden en de toename van luchtvervuiling en geluid in het toch al zwaar belaste gebied.**

003, 013(2), 021(4), 028, 029, 030(1), 036(1), 037,072(1), 092, 106, 114(2), 126(1)

Uit de TN/MER blijkt dat de milieueffecten voor Schiebroek en omgeving na realisatie van de A13/16 binnen de wettelijke normen blijven.

Zie ook de onderdelen 'Luchtkwaliteit', 'Geluid' en 'Gezondheid' in hoofdstuk 2.

De door de regio te realiseren geluidwallen langs het traject tussen de HSL en de Bergweg-Zuid dragen bij aan het verder terugbrengen van de geluidhinder voor de omliggende woonwijken. Voor de wijze waarop met cumulatie met andere geluidsbronnen wordt omgegaan in de fase van het OTB, wordt verwezen naar paragraaf 2.5.

Bestaande en geplande fietsverbindingen worden waar mogelijk in stand gehouden. Daarnaast heeft de regio het voornemen een nieuwe recreatieve verbinding over de A13/16 te realiseren tussen de Vlinderstrik en het Schiebroeksepark. Mocht er te zijner tijd sprake zijn van waardevermindering van woningen als gevolg van de realisatie van de A13/16 dan is er de mogelijkheid een beroep te doen op de regeling 'Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999'.

Insprekers zijn niet overtuigd van nut en noodzaak van de A13/16.

Genoemde argumenten zijn:

- **het oplossend vermogen voor milieuproblemen in Overschie en Rotterdam Noord is beperkt;**
- **de ontlasting van het onderliggend wegennet is plaatselijk onduidelijk en voor een deel tussen Ankie Verbeek-Ohrlaan en Terbregseplein is er sprake van congestie op piekmomenten;**
- **in de toekomst is de mobiliteit op een andere en meer duurzame manier vormgegeven en georganiseerd;**
- **de Trajectnota/MER laat veel vragen over milieu en gezondheid onbeantwoord;**
- **nieuwe weginfrastructuur leidt tot toename van de automobilititeit met alle negatieve gevolgen van dien;**
- **niet voldaan is aan de Motie Verdaas die stelt dat nieuwe infrastructuur pas mag worden aangelegd als blijkt dat alle andere oplossingen geen soelaas bieden;**
- **de voorgestelde varianten veroorzaken meer overlast / milieudruk dan ze verminderen;**
- **in de rapporten wordt aangegeven dat een kilometerbeprijzing eenzelfde effect heeft op de intensiteit van het verkeer als het aanleggen van de A13/16.**

068(1), 074(1) (12x), 081(1) 083(1), 075(1), 084(1), 094(1), 118(1), 120(2)

In de TN/MER zijn nut en noodzaak van de A13/16 uiteengezet. Er wordt ingegaan op de doelstellingen van het project en de mate waarin deze worden bereikt. Een belangrijke doelstelling is dat met de aanleg van de A13/16 de verkeersdruk op het onderliggend wegennet wordt verminderd.

In relatie tot de Motie Verdaas is gedurende de fase van de Variantennota nadrukkelijk gekeken naar de andere opties. Deze bleken echter onvoldoende te beantwoorden aan de gewenste mate van doelbereik.

De aanleg van nieuwe infrastructuur zal langs het tracé effecten hebben. Deze voldoen echter aan de wettelijke normen. In de afweging voor de A13/16 zijn echter ook nadrukkelijk de positieve effecten op het onderliggend wegennet en die langs andere bestaande rijkswegen meegewogen.

Ten aanzien van de kilometerbeprijzing geldt dat in 2010 het voorstel van het toenmalig demissionaire kabinet niet kon rekenen op een meerderheid in de Tweede Kamer. De voorbereidingen voor de invoering zijn daarom gestopt.

In het MER en het gezondheidsonderzoek zijn de gevolgen voor de (woon)omgeving beschreven. Hieruit blijken een aantal geluidsknelpunten. In het kader van het OTB wordt gekeken welke maatregelen noodzakelijk zijn om te voldoen aan de wettelijke normen voor geluid. Zie hiervoor ook paragraaf 2.7.

Inspreker is niet overtuigd van nut en noodzaak van de A13/16.

- woon-werkafstanden van automobilisten nemen toe;
- mensen gaan steeds meer gebruik maken van de auto ten koste van minder milieubelastende vervoersvormen;
- de spits wordt opgevuld door automobilisten die voorheen op andere tijden reisden;
- reisafstanden buiten de spits nemen enorm toe.

Blijven we elkaar voor de gek houden dat meer wegen het probleem van files en vervuiling oplost? En wordt 35 jaar van ontwikkeling van het Bergse Bos serieus genomen? Het probleem zit niet in de snelwegen, maar in de steden die vooral zijn ingericht op het gebruik van de auto. De ruimte die met de A13/16 zou ontstaan, wordt snel ingenomen door extra autoverkeer met Rotterdam als herkomst en bestemming. De stadswegen worden daardoor drukker en de parkeerproblemen nemen toe. Dat staat op gespannen voet met de keuze voor een autoluwe binnenstad.

121(1)

De reactie van de inspreker heeft betrekking op (de uitgangspunten van) het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid van het Rijk en de regio Rotterdam. Deze uitgangspunten zijn voor de planvorming A13/16 een gegeven.

De waarde en de ontwikkeling van het Bergse Bos wordt door het BG erkend. Door de keuze voor een tunnel op maaiveld worden de effecten tot een minimum beperkt.

Inspreker stelt dat de milieubelasting niet zomaar op zijn bordje mag worden geschoven. Inspreker verwacht een aanzienlijke negatieve invloed op de luchtkwaliteit en geluidsoverlast van zijn woning in Ommoord en vreest voor gezondheidsrisico's. Voor luchtkwaliteit acht hij toetsing aan de PM10 norm niet voldoende omdat dit een inadequaat beeld van de gezondheidseffecten geeft. Voor geluid gaat het niet alleen om de piekbelasting, ook het constante geluid kan hinder en overlast met gezondheids- en ontwikkelingsproblemen tot gevolg hebben. Is hiermee voldoende rekening gehouden? Ook de impact van calamiteiten op de snelweg zal door de korte afstand tot de woningen toenemen.

077(2)

Voor wat betreft de aspecten luchtkwaliteit, geluid en gezondheid wordt verwezen naar de betreffende paragrafen in hoofdstuk 2. In aanvulling hierop wordt opgemerkt dat de effecten voor de gezondheid zijn betrokken bij het vaststellen van de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit. Er heeft in het kader van het MER in aanvulling op onder andere het akoestisch onderzoek een Gezondheidseffectscreening (GES) plaatsgevonden. Hieruit blijken een aantal geluidsknelpunten. In het kader van het OTB wordt gekeken welke maatregelen noodzakelijk zijn om te voldoen aan de wettelijke geluidsnormen.

Uit de studie over externe veiligheid blijkt dat op dit terrein door de realisatie van de A13/16 geen knelpunten ontstaan.

Insprekers vragen eerst de effecten van de aanleg van de A4 af te wachten voordat besloten wordt over de A13/16 (met hoge kosten, veel overlast en onherstelbare ingrepen).

007(1), 018(2), 021(1), 065(2), 100(2), 120(1)

De A4 DS wordt aangelegd ter verbetering van de bereikbaarheid tussen Rotterdam en Den Haag. De planstudie A13/16 zoekt een oplossing voor de problemen ten aanzien van verkeersafwikkeling en leefbaarheid op de A13 bij Overschie en de A20

bij Rotterdam. In de planstudie voor de A13/16 wordt uitgegaan van de realisatie van de A4 DS.

Insprekers stellen dat de A13/16 geen oplossing biedt voor de verkeerproblematiek. De verkeersproblemen worden in te kleine stukjes bekeken, zicht op het grotere verband ontbreekt.

- **de weg slibt weer dicht en biedt geen oplossing in een groter gebied. De gehele ruit van Rotterdam loopt vast en de drukte zal verplaatsen richting A20/A16, de A13 rond Delft tot Leidschendam en geen oplossing bieden voor de Noord-Zuid-route A13-A20-A16;**
- **een extra weg bevordert alternatief vervoer niet (reizen met de trein, vracht per trein of binnenschip);**
- **de drukte zorgt dat nog meer mensen buiten de stad gaan wonen, wat nog meer wegen nodig maakt etc.**

013(1), 031(1), 032(1), 034(1) 056(1), 100(3)

Inspreker concludeert dat het geen verstandige keuze is om de snelweg aan te leggen omdat deze vooral gemaakt wordt om de mensen verder te laten reizen en mensen door deze nieuwe vervoersmogelijkheid de trein uit worden gejaagd. Bovendien is het vanwege de op middellange termijn stabiliserende bevolkingsomvang en de toename van reiskosten (met dus minder vraag naar vervoer) niet echt handig om zoveel te investeren in snelwegen.

101(4)

In de Variantennota A13/16 en de TN/MER A13/16 is uitgebreid ingegaan op de bijdrage van de A13/16 aan de doelen van het project. Daarvoor zijn verkeersberekeningen gemaakt op basis van de beleidsuitgangspunten uit rijksbeleid en regionaal beleid, waaronder ook bevolkingsprognoses en economische prognoses voor de toekomst. Op basis van de resultaten van de TN/MER kan worden vastgesteld, dat de A13/16 tegemoet komt aan de doelstellingen van het project.

Er is geen sprake van ontbreken van zicht op het grotere verband. De verkeersberekeningen geven niet alleen een beeld van het gebruik van de A13/16, maar van het gehele omliggende hoofdwegennet en onderliggend wegennet. De A13/16 biedt wel degelijk een alternatieve noord-zuid route, waardoor ruimte ontstaat op de A13 en de A20.

3.5 Voorkeur

De A13/16 ligt op (in de meeste varianten) circa 200 meter afstand van de nieuwe appartementen op landgoed Hillgaerden. Voor de bewoners is de kans op een calamiteit dan groter (zeker wanneer er gevaarlijke stoffen worden vervoerd). In de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen staat voorgeschreven dat binnen een gebied van 200 meter aan weerszijden van een risicobron ruimtelijke beperkingen kunnen optreden. De effectgebieden zijn met name voor toxische vloeistoffen en gassen, groter. In verband met de veiligheid van Landgoed Hillgaerden gaat de voorkeur van inspreker uit naar varianten 2,4, en 5 (met een categorie 1 tunnel) omdat er dan geen gevaarlijke stoffen vervoer over de A13/16 plaats mag vinden.

De varianten 1 en 3 (bovengronds langs Hilleegersberg) op 160 tot 250 meter van de erfgrans zijn ongunstig voor dit project. De varianten 2, 4, 5

en 7 zijn gunstiger voor het appartementengebouw vanwege de ondergrondse ligging en/of afstand tot bebouwing, echter de overlast blijft volgens inspreker onaanvaardbaar. Mitigerende maatregelen kunnen de geluidhinder wel beperken maar zeker niet wegnemen. Inspreker vreest voor een significant negatief effect op woon- en leefklimaat bij variant 1 en 3. Inspreker onderbouwt deze conclusie door te verwijzen informatie uit het MER met over het geheel genomen een ongunstige score voor variant 1 en 3 voor geluidbelasting, verkeersdruk op het onderliggende wegennet, effecten op het milieu, verstoring door licht, versnippering, landschap en overlast bij de aanleg.

095

De ontwikkelingen op het Landgoed Hillgaerden zijn meegenomen in de autonome ontwikkeling. Uit de TN/MER blijkt dat kan worden voldaan wordt aan de lucht- en geluidsnormen. Ook ten aanzien van de externe veiligheid zijn er geen knelpunten. Er is gekozen voor de tunnel op maaiveld ter hoogte van het Lage Bergse Bos. Hierdoor zijn de effecten voor deze locatie nihil of zeer gering. Het beperken van de overlast voor omwonenden bij de aanleg zal bij de voorbereiding van de realisatie een belangrijk aandachtspunt zijn.

Inspreker kan alleen instemmen met aanleg A13/16 als gekozen wordt voor variant 8. Gezondheid voor burgers staat voorop. De kosten mogen geen argument zijn.

012(1)

Verondersteld wordt inspreker doelt op de variant 8 uit de Variantennota (Geboorde tunnel). Deze variant is op grond van de uitkomsten van de Variantennota afgevalen vanwege de zeer hoge kosten. Een geboorde tunnel is niet noodzakelijk om aan de doelstellingen van het project en de wettelijke eisen te voldoen. In samenhang met de TN/MER is ook een gezondheidsonderzoek (GES) uitgevoerd. Het resultaat van deze studie wijst uit dat zich alleen voor geluid knelpunten voordoen. Deze nemen bij aanleg van de A13/16 overigens af.

Insprekers verzoeken met klem af te zien van variant 7. Deze variant doorsnijdt het Lage Bergse Bos, één van de weinige vanuit de stad gemakkelijk bereikbare, uitgestrekte groene gebieden. Het heeft een belangrijke recreatieve functie en is een waardevol natuurgebied (op de golfbaan komen 17 'rode lijst' soorten voor). De aanleg van de weg scheidt het bos in twee helften en is dodelijk voor de provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS). Eén van de weinig bredere gedeelten van de PEHS die langere verblijfsruimte biedt voor veel diersoorten. Voor mensen komen er enkele bruggen maar is geen eco-passage voorzien. De directe omgeving zal ernstige geluidoverlast en luchtverontreiniging ondervinden. De betekenis van het Lage Bergse Bos als recreatiegebied voor ruim 1 miljoen mensen wordt ook in het beleid van gemeente, provincie en rijk onderkend. Inspreker verwijst naar de diverse nota's op dit gebied. Bovendien is deze variant 7 volgens inspreker veruit de duurste variant en kan het geld beter worden aangewend voor optimalisering van de inpassing van een binnenboog.

023(1), 067(3), 120(7)

Het Lage Bergse Bos heeft sinds 2012 niet langer de status van provinciale EHS. Wel is bij de inpassing nadrukkelijk rekening gehouden met de recreatieve waarde van het bos en de waarde van het bos als leefgebied voor soorten. Mede hierom is

ook gekozen voor een ander tracé in het Lage Bergse Bos in de vorm van een tunnel op maaiveld conform variant 2 uit de Trajectnota/MER.

Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief gaat uit van bovengrondse ligging gekoppeld met de Doenkade tussen de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Vliegveldweg. Inspreker wijst deze variant en alle andere varianten af omdat hij een tunnel noodzakelijk acht.

070(4)

Een tunnel als voorgesteld in deze zienswijze is niet vereist om te kunnen voldoen aan de wettelijke normen inzake luchtkwaliteit en geluidhinder c.q. om de effecten voor leefbaarheid en gezondheid afdoende te beperken. Daarnaast blijkt een dergelijke tunnel erg duur. Een tunnel onder de bestaande HSL geeft in technisch opzicht grote risico's.

Inspreker heeft als voorkeursvariant het Meest Milieuvriendelijke Alternatief met een aantal aanpassingen:

A. Verdiepte ligging vanaf de kruising met de Ankie Verbeek-Ohrlaan tot circa 350 meter oostelijk van de HSL. Daarna stijgt de A13/16 om de halfverdiepte HSL bovenlangs te kruisen; de RandstadRail wordt verhoogd om onderlangs op maaiveld te kruisen met de A13/16. Dit voorkomt dat de A13/16 over grote afstand verhoogd moet worden aangelegd.

B. Maaiveldligging N209. De N209 kruist de Ankie Verbeek-Ohrlaan op maaiveld en blijft daar tot de passage over de HSL en de RandstadRail overeenkomstig variant 1.

Inspreker onderbouwt deze voorkeursvariant met als argumenten dat hiermee de Common Green behouden blijft (met Schiebroekse Park en Vlinderstrik); de overlast voor de bestaande woonomgeving in het noordelijk deel van Schiebroek wordt beperkt en omdat een verdiepte ligging een goed alternatief is voor de samenhang van het Schiebroekse Park en de Vlinderstrik. Inspreker acht ligging op maaiveld geen second best oplossing maar kwalificeert dit als hooguit het minst slechte alternatief.

126(3)

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.9 'Gemaakte ontwerpkeuzes'.

Insprekers geven de voorkeur aan variant 4. Argumenten zijn de minimale belasting van het unieke landschap van Rotte en Lage Bergse Bos, de lage geluidsbelasting voor dit gebied, de geringe externe veiligheidsbelasting en de gezondheidsbelasting die voornamelijk bij de weggebruikers zelf wordt gelegd (luchtkwaliteit in de tunnel).

010, 019, 120

Met de landtunnel in de A13/16 conform de voorkeursvariant wordt de milieubelasting in het Lage Bergse Bos aanzienlijk beperkt. Voor de landschappelijke inpassing bestaan goede mogelijkheden, die in het kader van het OTB nader worden uitgewerkt.

Als een nieuwe weg noodzakelijk is kiezen insprekers voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief. Argumenten hiervoor zijn:

- schade aan natuur en landschap wordt het meest voorkomen;
- de regio wordt al genoeg belast. Kwaliteit dient te gaan boven kosten;
- het Meest Milieuvriendelijke Alternatief houdt het meeste rekening met de kwaliteit van het Lage Bergse Bos (volledige ondertunneling en herstel c.q. verbetering) en het welzijn van paard en mens (manage en ruitersporen in het bos);
- de woon- en leefkwaliteit in Hillegersberg;
- de infrastructuur wordt zoveel mogelijk gebundeld;
- zal de kans op sluipverkeer via de N209 (om het rekeningrijden te omzeilen) zo gering mogelijk maken;
- zo min mogelijk versnippering van natuurgebied.

020, 066, 093, 104, 105

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.9 'Gemaakte ontwerpkeuzes'.

Insprekers zijn voorstander van variant 7 omdat in de andere varianten de nieuwe weg direct achter hun huis komt te liggen. De belangen van de weggebruikers mogen niet opwegen tegen belangen van bewoners en recreanten. Als de wijde boog niet mogelijk is pleiten insprekers voor een tunnel onder maaiveld.

041, 042

Er is gekozen voor een tunnel op maaiveld op circa 160 meter vanaf de rand van Hillegersberg. Hierdoor is er geen sprake van een toename van geluid bij de woningen van betrokkenen. Voor de landschappelijke inpassing bestaan goede mogelijkheden, die in het kader van het OTB nader worden uitgewerkt.

Inspreker vindt dat bij variant 1 de overlast van Overschie naar Hillegersberg wordt verschoven.

104(4)

Op basis van de TN/MER wordt geconstateerd dat de situatie op het gebied van lucht en geluid voor zowel Overschie als Hillegersberg binnen de wettelijke normen blijft. Door de keuze voor de tunnel op maaiveld in het Lage Bergse Bos en de door de regio voorgestelde aanleg van het akoestisch landschap tussen de HSL en Bergweg-Zuid wordt de geluidsbelasting t.g.v. de A13/16 in Hillegersberg wel tot een minimum teruggebracht.

Inspreker geeft aan dat alleen een geboorde tunnel onder maaiveld in het Lage Bergse Bos acceptabel is voor de leefbaarheid in de wijk Hillegersberg (luchtvervuiling en geluidsoverlast) en voor de fauna in het Lage Bergse Bos. Alleen een geboorde tunnel beperkt de schade voor mens en fauna zowel tijdens de aanleg als daarna. Een andere variant dan een tunnel onder maaiveld blijft een gigantische barrière voor bewoners en de fauna. Vogels en vleermuizen komen nu in de tuinen in de wijk Hillegersberg. Inspreker verzoekt mitigerende maatregelen te treffen voor flora en fauna in het Lage Bergse Bos. (Voor vleermuizen die hun routes via belangrijke bomen uitstippelen en dergelijke).

100(7)

De geboorde tunnel is als variant afgefallen vanwege de zeer hoge kosten. Voor wat betreft de natuureffecten en de doorwerking van de wettelijke eisen wordt verwezen naar paragraaf 2.6.

Nut en noodzaak van een aansluiting bij de Ankie Verbeek-Ohrlaan (in een aantal varianten) is volgens insprekers niet aangetoond gelet op de zeer geringe vermindering van verkeer (7%) op de Molenlaan en een volledige aansluiting op de N471 (Doenkaderotonde) slechts één km verderop. Bovendien zijn er aan de Ankie Verbeek-Ohrlaan twee grote Rotterdamse sportverenigingen met veel kinderen (H.C. Rotterdam en V.O.C.). Uit oogpunt van veiligheid (snelheid en verkeersintensiteit) vindt inspreker een aansluiting bij de Ankie Verbeek-Ohrlaan ongewenst. Inspreker P103 verwacht dat een aansluiting op de Ankie Verbeek-Ohrlaan een aanzuigende werking zal hebben op verkeer op de N209 richting Bleiswijk, Berkel, Zoetermeer en Pijnacker en dat dit verkeer gebruik zal maken van de wegen in Lansingerland. De verkeersproblematiek op de Molenlaan kan beter worden opgelost door een parallelweg langs de A13/16 die aansluit op de Ankie Verbeek-Ohrlaan en een afrit bij de N471.

083(10), 103(2)

Inspreker verzoekt om voor de uitwerking in het kader van het OTB nader te onderzoeken

- **nader onderzoek naar de vermindering van het verkeer op het onderliggende wegennet bij een aansluiting van de Ankie Verbeek-Ohrlaan.**

074(7)

Uit de TN/MER blijkt dat het realiseren van een aansluiting bij de Ankie Verbeek – Ohrlaan geen extra verkeer genereert op deze laan en het daarmee ook niet onveiliger maakt.

Op de N209 is er talleen tussen de Ankie Verbeek – Ohrlaan en de Boterdorpseweg sprake van toename (circa 25 %). Ter hoogte van de kern van Bergschenhoek wordt geen toename verwacht. Dit sluit aan bij het verkeersonderzoek waaruit blijkt dat de aansluiting bij de Ankie Verbeek - Ohrlaan voor het overgrote deel wordt gebruikt door inwoners van Lansingerland. Met deze aansluiting krijgt Lansingerland een aanmerkelijk kortere verbinding met het hoofdwegennet richting zuid.

Insprekers maken bezwaar tegen variant 3, vanwege de op- en afrit die veel geluidsoverlast, fijnstof en verkeersdruk zal veroorzaken in de directe omgeving, met name in de Bloemenbuurt. Opgemerkt wordt:

- **de op- en afrit komt door de achtertuinen van huizen in de Bloemenbuurt te lopen;**
- **de woningen zullen sterk in waarde dalen en onverkoopbaar worden;**
- **het uitzicht wordt een geluidswal;**
- **de bestaande groenzone gaat verloren.**

051(4), 052(3), 060(1), 062, 063(1), 064, 077(1), 113(1)

Op basis van de inspraakreacties is gekozen voor een andere aansluiting op het lokale wegennet dan die uit Variant 3. Er komt een rechtstreekse oprit vanaf de Hoofdweg naar de A13/16.

Inspreker M074 (variant Platform Regiopark Rottmeren) geeft de voorkeur aan een eigen variant die grotendeels overeenkomt met variant 4 met een aantal aanvullingen: aansluiting op de Hoofdweg en Ankie Verbeek-Ohrlaan, tunnelbak aanvullen met een dak, zodat een tunnel onder maaiveld ontstaat van President Rooseveltweg tot Ankie Verbeek-Ohrlaan. Om de tunnel mogelijk te maken zijn direct al 3 rijstroken nodig (het

uitgewerkte plan is bijgevoegd). De voorstellen leiden volgens inspreker niet tot bijzondere meerkosten. Voorts verwijst inspreker naar de kosten van de lage HSL passage. Argumenten voor deze voorkeursvariant zijn onder andere:

- **behoud van het recreatiegebied (en de omvang daarvan) als onderdeel van het regiopark Rottemeren. In het regiobeleid is het belang van het regiopark vastgelegd;**
- **beperking overlast voor huidige en toekomstige woonwijken;**
- **een tunnel op maaiveld is geen second best oplossing vanwege de schade aan het bestaande gebied en de lange herstelperiode.**

Andere insprekers steunen dit voorstel, waarbij inspreker M068 aanvult het meeste belang te hechten aan ondertunneling tussen Ankie Verbeek Ohrlaan en de Rotte.

Inspreker verzoekt om voor de uitwerking in het kader van het OTB nader te onderzoeken

- **het realiseren van een derde rijstrook in de tunnel onder het Lage Bergse Bos in de reeds aanwezige ruimte;**
- **de mogelijkheid van het doortrekken van de tunnel van Rotte naar Rooseveltweg;**
- **de mogelijkheid van het doortrekken van de tunnel van Bergweg-Zuid tot Ankie Verbeek-Ohrlaan;**
- **nader onderzoek naar de vermindering van het verkeer op het onderliggende wegennet bij een aansluiting van de Ankie Verbeek-Ohrlaan.**

074(3), 068(3), 078(1), 085(1), 089(10), 096, 125

De door insprekers voorgestelde tunnelvariant is om te kunnen voldoen aan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit en geluid niet vereist. Vanwege het uitgangspunt dat er ruimte moet blijven voor verbreding naar 2*3 rijstroken en de eisen uit de wetgeving voor de tunnelveiligheid is dit niet verenigbaar met het realiseren van een aansluiting van de verbindingsboog vanaf de A20 en van de aansluiting op de Ankie Verbeek-Ohrlaan. Ook leidt de voorkeur van de insprekers tot hoge kosten, zeker in combinatie met een passage onder het huidige Terbregseplein door. Door de gekozen inpassing blijft de overlast voor huidige en toekomstige woonwijken tot een minimum beperkt⁴, dan wel blijft deze binnen de wettelijke normen (nabij het Terbregseplein).

Voor de vormgeving en inpassing van de tunnel op maaiveld in het Lage Bergse Bos zijn goede mogelijkheden denkbaar, zowel voor de wanden als het dak. Ook de barrièrewerking kan adequaat worden ondervangen. De recreatiefunctie van het Lage Bergse Bos blijft behouden en het gebied blijft in zijn geheel een belangrijk onderdeel van het regiopark Rottemeren.

De inpassing van de tunnel op maaiveld in dit gebied zal in het kader van het OTB nader worden uitgewerkt.

In het kader van het OTB wordt nog wel gekeken naar eventuele ontwerptimalisaties, waaronder de vormgeving en inpassing van de aansluiting van de Ankie Verbeek-Ohrlaan.

⁴ Nabij de landtunnel op maaiveld en met de door regio te realiseren geluidwallen op het traject tussen de HSL en de Bergweg-Zuid,

Inspreker heeft voorkeur voor variant 5. Argumenten hierbij zijn:

- **verkeer van de Nesselande wordt via de Hoofdweg geleid.**

046(1)

Er is gekozen voor een variant waarbij het verkeer zoveel mogelijk via de Hoofdweg wordt geleid en die de wegen in Ommoord ontziet. De oprit sluit aan op de Hoofdweg. De realisatie van een afrit naar de Hoofdweg is technisch niet mogelijk. Daarom is er voor gekozen de afrit aan te sluiten op de Terbregseweg, dicht bij het viaduct in de A20.

Inspreker wil dat de oorspronkelijke variant 8 (lange boortunnel variant) wordt doorgerekend. Inspreker vindt dat de belasting langs het nieuwe traject absoluut tot een minimum moet worden beperkt. Dat is alleen mogelijk door te kiezen voor de voormalige variant 8 of een afgeleide daarvan met een verdiepte ligging ter hoogte van de Vlinderstrik in combinatie met een overkapping (of een ingegraven tunnel onder maaiveld of een tunnel op maaiveld) en met een lage kruising onder de HSL (dus zonder doorkruising van de Vlinderstrik), een tunnel onder maaiveld bij het Bergse Bos en een verlengde tunnel bij Ommoord.

075(5)

De boortunnel is in een eerdere fase afgevalen op basis van de uitkomsten van de Variantennota. Daaruit bleek dat de realisatie van een boortunnel alleen kan tegen zeer hoge kosten. Bovendien is een boortunnel ook niet nodig om aan de normen te voldoen.

Voor de beantwoording van de overige onderdelen van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.9 'Gemaakte ontwerpkeuzes'.

Door de aanleg van de A13/16 neemt het (sluip)verkeer door Pijnacker-Nootdorp toe. Een volledige aansluiting van de N471 versterkt dit effect. Inspreker is tegen variant 4 en 5 omdat deze respectievelijk geen of een halve aansluiting hebben op de N209 ter hoogte van de Ankie Verbeek-Ohrlaan en daardoor minder volwaardige alternatieve verbindingen zijn tussen de A12 (Zoetermeer) en de A13/A20 (Rotterdam). Het is dan alleen mogelijk via de N471 op de A13/16 te komen. Inspreker ondersteunt de reactie van de gemeente Lansingerland en het Stadsgewest Haaglanden.

071(2), 088(1)

De stelling dat door de aanleg van de A13/16 het (sluip)verkeer door Pijnacker toeneemt, is niet juist. In het deelrapport Verkeer van Trajectnota/MER wordt op de N470 een afname geconstateerd. Voor andere wegen (Vlietlandseweg en Nootdorpseweg) blijven de intensiteiten vrijwel gelijk (+/- 3%).

4 Voorstellen en suggesties

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staan de inspraakreacties weergegeven van insprekers die maatregelen voorstellen, bijvoorbeeld ter vermindering van de milieubelasting of maatregelen ten behoeve van natuur en ecologie. Ook de reacties van insprekers die een nieuw alternatief buiten de varianten uit de Trajectnota/MER presenteren komen in dit hoofdstuk aan de orde. Net als in hoofdstuk 2 zijn de inspraakreacties qua karakter gecategoriseerd, ditmaal in twee categorieën:

1. tips: inspraakreacties waarin in aanvulling op de Trajectnota/MER een suggestie wordt gepresenteerd;
2. alternatieven: insprekers die buiten de varianten uit de Trajectnota/MER een extra variant of nieuw alternatief voorstellen.

In de paragrafen 4.2 en 4.3 staan per categorie de verschillende gebundelde inspraakreacties en de bijbehorende antwoorden van het bevoegd gezag weergegeven.

4.2 Tips

Om de ecologische aspecten te waarborgen komt inspreker tot het volgende advies voor de Schieveense polder:

- a. een zo kort mogelijke aansluiting op de A13 en een uitvoering die de verstoring op de aanliggende (geplande) natuur zo klein mogelijk houdt.
- b. maximale ruimtelijke bundeling van de A13/16 met de Doenkade om daarmee ruimte te creëren voor het natuur- en recreatiegebied Schieveen.
- c. uitbreiding van de noodzakelijke omvang van de natuurcompensatie na aanpassing van de beschrijving in de trajectnota van de recente ontwikkelingen voor Schieveen (zie M093(2) onder MER).

093(5)

Door de keuze voor de boogstraal van de verbindingsboog naar de A13 en de keuze om de snelweg en de huidige Doenkade te combineren tot één weg blijft het ruimtebeslag van de snelweg in Schieveen tot een minimum beperkt. De noodzaak en de eventuele aard en omvang van de natuurcompensatie zal in het kader van het OTB nader worden bepaald.

Om de ecologische aspecten te waarborgen komt inspreker tot het volgende advies:

- a. de A13/16 in de Vlinderstrik zo strak mogelijk laten aansluiten op de huidige stadsrand, zodat maximale ruimte overblijft om de smalle ecologische verbindingszone te versterken;
- b. door inpassing van de weg de verstoring (geluid en licht en dergelijke) op het aanliggend geplande natuurgebied Vlinderstrik maximaal voorkomen.

093(6)

Door de keuze om de snelweg en de huidige Doenkade te combineren tot één weg blijft het ruimtebeslag van de snelweg nabij de Vlinderstrik tot een minimum beperkt. De door de regio aan te leggen geluidwal (akoestisch landschap) tussen de HSL en de Ankie Verbeek-Ohrlaan draagt bij aan een verdere vermindering van de verstoring door zowel geluid als licht.

Inspreker geeft de suggestie vrijkomende grond bij een tunnel te gebruiken voor een geluidwerende wal tussen Doenkade en Lage Bergse Bos en hier ook een (voor publiek ontoegankelijke) waterberging aan te leggen. In de wal kan nestgelegenheid voor IJsvogels en Oeverzwaluwen worden opgenomen. Hierdoor wordt aan de eis van waterberging in de Noordrand van Rotterdam voldaan, wordt de ecologische verbinding tussen Schieveen/Schiebroekse Park en Lage Bergse Bos versterkt en natuur gecompenseerd.

072(4)

De suggestie van de inspreker om een geluidwerende wal aan te leggen is door de regio (deels) opgepakt middels de voorgestelde realisatie van een akoestisch landschap tussen de HSL en de Ankie Verbeek – Ohrlaan. Bij de uitwerking kan worden gezien of deze wal nestgelegenheid voor vogels kan bieden of op een andere manier kan bijdragen aan de ecologische waarden van het gebied. Keuzen voor de inrichting van Schieveen en Vlinderstrik, inclusief de vormgeving van de waterberging, worden gedaan in de plannen voor die gebieden.

Bij de uitwerking van de plannen voor de A13/16 wordt ook aandacht besteed aan de landschappelijke inpassing en de watercompensatie. Hierover zal afstemming plaatsvinden met de plannen voor Schieveen en de Vlinderstrik.

Inspreker vindt dat de aansluiting op de Ankie Verbeek-Ohrlaan verder naar het noordwesten moet liggen om minder geluidsoverlast te hebben.

007(2)

Rekening houdend met het aanwezige Schiebroekse park en de toekomstige ontwikkeling van de Vlinderstrik zijn er geen mogelijkheden de aansluiting in noordwestelijke richting te verschuiven. Wel zal bij het OTB nadrukkelijk gekeken worden naar het aspect geluidsoverlast, en zullen gedetailleerdere geluidsberekeningen worden uitgevoerd. Deze berekeningen geven inzicht in de akoestische situatie ter hoogte van de passage A13/16 - Ankie Verbeek Ohrlaan en in de eventuele noodzaak van maatregelen. Mede op grond van deze informatie kan voor de optimale ontwerp oplossing gekozen worden.

Inspreker (woonachtig in Ommoord) vindt een holle geluidwand met geluidwerend materiaal, naar de weg toehellend (niet naar de huizen) een goed idee.

046(2)

De suggestie van de inspreker wordt betrokken bij de vormgeving van de geluidschermen nabij het Terbregseplein.

Inspreker noemt het prachtige dijklichaam bij Nieuw Terbregge tussen de snelweg en de wijk. Het geluid komt echter vooral van de fly-over van het Terbregseplein. Daar wordt niets aangedaan. Inspreker is bezorgd dat daar bij de nieuwe weg ook niets aan zal worden gedaan en vraagt te zorgen voor een goede aanpak bij de nieuwe weg.

130(5)

In het kader van het OTB wordt niet alleen ingegaan op de geluidseffecten van de A13/16, maar ook die van het Terbregseplein. Zonodig worden maatregelen in de vorm van schermen worden getroffen om aan de wettelijke normen te voldoen.

Inspreker doet de suggestie om de meerkosten voor een tunnel bij Ommoord terug te verdienen door aansluitend aan de hoogbouw van Ommoord tot en met het tracé de bestemming landelijk wonen toe te voegen, zodat kavels verkocht kunnen worden op het tunneldak.

074(7)

Voor dit gebied is niet gekozen voor een tunnel. Een tunnel is vanwege de eisen uit de wetgeving voor de tunnelveiligheid niet verenigbaar met het realiseren van een aansluiting van de verbingsboog vanaf de A20. De keuzes voor de inrichting van het Terbregseveld zijn aan de gemeente Rotterdam.

Insprekers vinden dat bij Schiebroek in verband met de luchtkwaliteit en lawaai (al veel lawaai van Doenkade, HSL en vliegveld) een tunnel moet komen. Uitlaatgassen zouden dan via schoorstenen kunnen worden afgefakkeld.

002(2), 038

Voor wat betreft de aspecten luchtkwaliteit en geluid (inclusief de aanpak van cumulatie met andere geluidsbronnen) wordt verwezen naar de corresponderende paragrafen in hoofdstuk 2.

Voor de geluidseffecten in Schiebroek is voor inspreker van belang dat de regio voornemens is een geluidwal te realiseren langs de A13/16 ter hoogte van het Schiebroeksepark. Door deze geluidwal zal de geluidhinder in Schiebroek door de A13/16 verder verminderen.

Inspreker wijst op de mogelijkheid om fijnstof af te voeren naar het riool door toepassing van ZOAB. Hij verwijst naar een krantenartikel waarin een proef in Rotterdam wordt beschreven.

044(3)

Deze optie wordt betrokken bij de verdere uitwerking van de plannen voor de A13/16.

Inspreker pleit voor goede weefvakken bij het Terbregseplein waarbij lokaal en doorgaand verkeer van te voren gescheiden worden zodat er voldoende doorstroming is van het noordelijke deel van de A16 naar het zuiden.

011(2)

Het BG neemt kennis van deze aanbevelingen. In alle varianten zijn weefvakken op de A16 noord zo ontworpen dat een snelle en veilige doorstroming van het verkeer vanaf en naar de A13/16 en de A20 mogelijk is. Daarbij blijkt een scheiding van het doorgaande en lokale verkeer niet nodig.

Inspreker vindt de verbinding tussen de President Rooseveltweg en de Hoofdweg overbodig. Men kan de 50 meter verderop gelegen verbinding bij de Bosdreef gebruiken.

049(1)

De door inspreker genoemde verbinding tussen de President Rooseveltweg en de Hoofdweg is opgenomen in variant 3 uit de TN/MER. Deze verbinding is daarbij een schakel in de aansluiting van de A13/16 op het lokale wegennet.

Gezien de inspraakreacties is gekozen voor een alternatieve aansluiting. Daarbij is de door de inspreker genoemde verbinding voor de aansluiting van het onderliggend wegennet op de A13/16 niet nodig.

Inspreker doet de suggesties alleen schoon verkeer (elektrisch, hybride, geen vrachtverkeer) op de A13/16 toe te laten of hiervoor geen tol te heffen. Bij weinig verkeer is een optie bij avond/nacht de weg af te sluiten.

007(3)

Een specifieke regel voor het openstellen van wegen voor 'schoon' verkeer (elektrisch, hybride, geen vrachtverkeer) valt onder landelijk beleid, en is niet voorbehouden aan een specifiek project als de A13/16. Inmiddels is er ook niet langer sprake van tol.

Inspreker stelt voor de verkeersoverlast op de Bergweg Zuid te verminderen door deze autoluw te maken door een bussluis, een afsluiting voor gemotoriseerd sluipverkeer en alleen verkeer naar het Bergse Bos toe te laten.

103(4)

Het treffen van verkeersmaatregelen op de Bergweg Zuid valt buiten de reikwijdte van het project A13/16 en is een aangelegenheid van de gemeente Lansingerland.

Insprekers zijn voorstander om in de stedelijke omgeving de 80 kilometerzone op snelwegen uit te breiden. Dat scheelt een hoop aan geluid en fijnstof.

120(10), 130(4)

Per 1 september 2012 geldt op de snelwegen in Nederland de algemene maximumsnelheid van 130 kilometer per uur. Daar waar dit niet kan of wenselijk is blijft de maximumsnelheid 100 of 120 kilometer per uur. Voor de A13/16 geldt een snelheid van 100 km/uur. Uit de effectstudies geluid en lucht in het kader van de TN/MER A13/16 blijkt dat met 100 km/uur overal kan worden voldaan aan de wettelijke normen.

Inspreker stelt dat bij ondertunneling van de weg geen rekening hoeft te worden gehouden met het eventuele Businesspark Schieveen. Omdat rekening wordt gehouden met het eventuele Businesspark ontstaat bij de aansluiting van de Vliegveldweg met de A13 een uiterst krappe boog die de doorstroming belemmert. Een ongekennde cumulatie van luchtvervuiling en geluidsoverlast tussen de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de aansluiting op de Vliegveldweg is het gevolg.

070(2)

Voor wat betreft de boog in de A13/16 bij de aansluiting op de A13 wordt voldaan aan de vigerende ontwerpvereisten. De vormgeving leidt niet tot belemmering van de doorstroming. Het huidig ontwerp van de boog is het resultaat van afstemming die in de periode 2007-2009 heeft plaatsgevonden met de planvorming voor het businesspark Schieveen. De gemeente Rotterdam heeft na het uitbrengen van de Trajectnota/MER besloten de plannen voor het businesspark uit te stellen. Dit uitstel is geen aanleiding om de afspraken over de ligging van de boog te herzien. Voor wat betreft de aspecten luchtkwaliteit en geluid wordt verwezen naar de corresponderende paragrafen in hoofdstuk 2.

4.3 Alternatieven

Inspreker plaatst de Trajectnota/MER in historisch perspectief. Zijn historische schets mondt uit in een alternatief voor de A13/16 met een directe aansluiting van knooppunt Ypenburg met het knooppunt Terbregseplein, waarbij de A13 gesplitst wordt in een autosnelweg (de schakel in de Europese autosnelweg van Amsterdam naar Marseille) en een deel voorbij de splitsing tot Overschie dat wordt overgedragen aan de gemeente Rotterdam. De gemeente kan - zoals het behoort- hierover beslissen. De aanlegmoet op 21e eeuwse wijze: een verdiepte tunnelbak met mogelijk een dak van zonnecellen (een Blauw Lint). Inspreker heeft een kaartje bijgevoegd.

080

Dit voorstel betreft in eerste instantie een verschuiving van het tracé t.o.v. de plannen voor de A13/16. Deze verschuiving brengt een doorsnijding van de Vlinderstrik, Schieveen en de Ackerdijkse plassen met zich mee. Door het geplande tracé van de A13/16 wordt deze doorsnijding vermeden.

Een tweede aspect betreft het voorstel om het hele tracé in een verdiepte bak te leggen. Dit leidt tot een sterke toename van de kosten.

Bij de uitwerking van de A13/16 wordt aandacht gegeven aan duurzaamheid. Hierbij zal ook gekeken worden naar mogelijkheden voor duurzame energiewinning. De toekomst van de A13 door Overschie (overdragen aan de gemeente of niet) is geen onderwerp voor dit project.

Inspreker vindt het doortrekken van de A4 een veel betere optie en pleit ook voor meer thuiswerken om de files aan te pakken.

009(2)

In paragraaf 2.11, 'Relatie A13/16, A4 Delft – Schiedam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding', wordt ingegaan op de samenhang met de A4 Delft - Schiedam.

Insprekers vinden dat (met het oog op de klimaatproblematiek) meer naar innovaties moet worden gekeken en geven als suggesties:

- **meer buiten de spits rijden;**
- **carpoolen;**
- **thuiswerken om files te bestrijden (De grootste ondernemersorganisatie ziet dit als een effectieve manier om de arbeidsproductiviteit te verhogen);**
- **tallose initiatieven hebben grote gevolgen voor de mobiliteit. Ook de ontwikkeling van de elektrische auto. Als er nu een trendbreuk komt, geen benzine maar elektrische auto's, dan zijn alle bestaande rekenmodellen en scenario's waardeloos.**

100(5), 114(4), 121(4)

De suggesties van de insprekers maken deel uit van het rijks- en regionale beleid en deze ontwikkelingen zijn in de gebruikte verkeersmodellen verwerkt. Uit de verkeersberekeningen blijkt dat het effect daarvan niet zodanig is dat de knelpunten die ten grondslag liggen aan het plan voor de A13/16 worden weggenomen.

Inspreker vraagt om doorrekening van een variant zonder uitbreiding van infrastructuur met extra tol of congestieheffing. Daarbij moet onderzocht worden hoe hoog de tolheffing moet zijn om het verkeer te doen afnemen en de wenselijke reistijden uit de Nota Mobiliteit te halen.

075(13)

Het toepassen van extra tol of congestieheffing op bestaande wegen past niet in het mobiliteitsbeleid van het Rijk. Spitsbeprijzing en tolheffing op bestaande wegen is op basis van de huidige wetgeving niet mogelijk. Tolheffing is alleen mogelijk bij nieuwe aanleg. Per 13 november 2013 heeft de Minister overigens besloten af te zien van tolheffing op de A13/16.

Inspreker geeft de suggestie om voor woon-werkverkeer Carpooling en Park and Ride af te dwingen om het fileprobleem te verlichten. De verwachte massale protesten zullen verstommen wanneer blijkt dat de reistijd afneemt. Ook met Tolheffing en spitsbeprijzing kan het fileprobleem gestuurd worden. Met deze maatregelen kan ook de huidige belemmering voor het goederenvervoer van en naar de Rotterdamse haven op korte termijn verlicht worden.

104(1)

Carpooling en Park and Ride worden door rijk en stadsregio/gemeenten gestimuleerd. Het afdwingen ervan past niet in de mobiliteitsaanpak van het Rijk en de stadsregio. Spitsbeprijzing en tolheffing op bestaande wegen is op basis van de huidige wetgeving niet mogelijk. Tolheffing is alleen mogelijk bij nieuwe aanleg. Per 13 november 2013 heeft de Minister overigens besloten af te zien van tolheffing op de A13/16.

Insprekers vinden dat het openbaar vervoer moet worden gestimuleerd.

- **het geld voor de A13/16 kan beter in het openbaar vervoer worden gestoken - daar is het milieu meer mee gebaat;**
- **doorbreek de trend van meer asfalt en grijp kansen voor verbetering van het openbaar vervoer aan;**
- **forenzen uit Ommoord zijn gebaat bij een beter openbaar vervoer;**
- **betere OV-mogelijkheden (metro/sneltram);**
- **goed, goedkoop en snel openbaar vervoer ontbreekt om van de ene plek van de ruit van Rotterdam naar de andere te komen;**
- **een concrete suggestie is de metro door te trekken naar de RandstadRail.**

026(2), 055(2), 100(4), 112(2), 114(3), 121(3), 130(2)

Voor wat betreft de beoordeling van alternatieven voor de A13/16 in de vorm van openbaar vervoer wordt verwezen naar paragraaf 2.10 'Alternatieven voor de A13/16/Openbaar Vervoer'. Gebleken is dat ondanks investeringen in het OV, maatregelen op het hoofdwegennet nodig blijven.

Inspreker vraagt alsnog te onderzoeken of de A14 een alternatief voor de A13/16 kan zijn. De A14 loopt in het verlengde van de A16 van Terbregseplein, op de A20, naar de A4 iets ten noorden van Leidschenveen, op de A4 Prins Clauslaan richting Amsterdam.

070(5)

Inspreker verzoekt om alternatieven te onderzoeken, waarbij hij met name de combinatie van een derde oeververbinding en de A14 kansrijk acht. Ook andere tracés zijn denkbaar. Door deze naast elkaar te zetten kan de keuze voor de beste oplossing worden gevonden. Met Winsemius zegt inspreker:

'Als de Kamer een weg aan wil leggen, leg dan wel de goede aan'. Om tot een afgewogen oordeel te kunnen komen moet de studie naar de A14, waar de Tweede Kamer in 2007 in een motie om heeft gevraagd, openbaar worden.

069(2), 116(5)

De A14 is (ook in combinatie met een nieuwe oeververbinding) meermalen onderzocht, o.a. in het kader van de besluitvorming A4 Delft-Schiedam en Rotterdam Vooruit. Daaruit blijkt dat de A14 geen soelaas te biedt voor het oplossen van de problemen op het wegennet tussen Rotterdam en Den Haag en in het noordelijke deel van de regio Rotterdam. Daarnaast brengt de A14 grote inpassingsproblemen in het gebied van de gemeente Lansingerland met zich mee.

Insprekers zien in de Bogaerts variant (www.verlengde-a16.nl) een oplossing voor de verkeersproblematiek in een veel groter gebied en vragen deze variant in de besluitvorming mee te nemen. Deze variant komt aan de doelstellingen van Rijkswaterstaat tegemoet, is kosteneffectief en zal een positieve bijdrage leveren aan de kwaliteit van de leefomgeving.

032(2), 033(2)

Veel verkeer is doorgaand verkeer van de A4 naar de A16. Inspreker vindt een keuze voor een verbinding A12/A16 een betere optie die ook de A4 (bij Den Haag), de gehele A13 en de A20 ontlast.

120(3)

Voor een reactie op dit alternatief voor de A13/16 wordt verwezen naar paragraaf 2.10, 'Alternatieven voor de A13/16', *Verlengde A16*.

Inspreker ziet een verkeersprop ontstaan bij Delft en vraagt of er aan gedacht is om de A4 te verlengen en te ondertunnelen voor een beter noord-zuidverkeer richting België.

134

Door de aanleg van het gedeelte van de A4 tussen Delft en Schiedam wordt de capaciteit van het wegennet tussen Den Haag en Rotterdam fors uitgebreid. Uit de verkeerstudies voor de A13/16, waarbij is uitgegaan van de realisatie van de A4 tussen Delft en Schiedam, blijkt niet dat er congestie bij Delft ontstaat.

Inspreker vraagt of overwogen is de A20 te verdubbelen: twee wegen boven elkaar één voor stadsverkeer en één voor doorgaand verkeer.

074(3), 068(3), 078(1)

Voor een reactie op dit alternatief voor de A13/16 wordt verwezen naar paragraaf 2.10, 'Alternatieven voor de A13/16', *Verbreiding A13 en A20*.

Inspreker M068 dient een nieuw alternatief in: 'Portway Rotterdam' (van ir. Bos van buro Bosvariant); ontwikkeld in opdracht van én in samenwerking met inspreker. Het alternatief valt binnen het projectgebied, voldoet aan de doelstellingen van de Trajectnota en bevat nieuwe elementen die ten goede komen aan de deelgemeenten Kralingen/Crooswijk en Rotterdam-Noord. Andere insprekers steunen dit alternatief of vinden dat het serieus moet worden onderzocht. In een enkel geval met de aantekening 'als nieuwe infrastructuur onontkoombaar is'. Portway Rotterdam garandeert volgens de indiener betrouwbare en acceptabele reistijden op het hoofdwegennet, goede bereikbaarheid van het centrum en de noordelijke wijken, verbetering van de leefomgeving in de A13-A20 zone en reduceert lokale

verkeersstromen in woonbuurten. Het plan levert 14 voordelen op waaronder sanering milieuoverlast A13-A20 en volledige reparatie van de deelgemeente Overschie. Bepaal ook de opbrengsten van de stedenbouwkundige samenvoeging van de twee zijden van Overschie. Het plan is bijgevoegd. Portway Rotterdam voorziet in een volledig ondertunnelde omleiding van de A13 vlak langs Airport Rotterdam. De drukke snelweg door Overschie wordt gesaneerd tot een rustig wijkpark. Het nieuwe kruispunt van de A13 met de A20 ligt bij de kruising van de HSL met de snelweg. Alle infrastructuur ligt bij elkaar zodat de verkeershinder beperkt blijft tot hetzelfde kleine gebied.

053(2), 036(5), 068(6), 075(17), 081(4), 083(6), 084(8), 089(8), 094(4), 136(5), 131(3)

Voor een reactie op dit alternatief voor de A13/16 wordt verwezen naar paragraaf 2.10, 'Alternatieven voor de A13/16', *Portway-variant*.

Insprekers vinden de 'Bos' variant / Portway Rotterdam niet acceptabel.

Argumenten zijn:

- **deze variant betekent geen ontlasting van de A20;**
- **deze variant komt midden door de nieuwe woonwijk Park Zestienhoven. Dit gebied wordt al genoeg belast door de hoge snelheidslijn A13, A16 en het vliegveld;**
- **deze variant is niet in overeenstemming met de bestemmingsplan - waardevermindering van de nieuwbouwhuizen komt geheel voor rekening van Rijkswaterstaat;**
- **het vervolgstuk via de N471 (langs Franciscus) is geen goed idee omdat de weg daar door de achtertuinen van nieuwbouwhuizen komt.**

024, 025, 027, 030(3)

Voor een reactie op dit alternatief voor de A13/16 wordt verwezen naar paragraaf 2.10, 'Alternatieven voor de A13/16', *Portway-variant*.

Inspreker lijkt het zinvol om een variant te onderzoeken waarbij de A20, de A13 en de A13/16 volledig op een gesloten dijklichaam worden aangelegd. De hoogte kan variëren al naar gelang de voorspellingen van de stijging van de zeespiegel door klimaatverandering. Deze variant is de Meest Milieu Veilige Variant. Op die manier houden de mensen in Schiebroek en Hillegersberg tenminste hun achtertuin droog.

121(8)

Maatregelen in het kader van klimaatveranderingen vallen buiten de scope van het project en worden landelijk bekeken. De door inspreker ingebrachte ontwerpoplossing (volledig gesloten dijklichaam) is met het oog op het kruisen van bestaande infrastructuur en de noodzaak van het maken van aansluitingen op de lokale en regionale wegen alleen mogelijk met technisch complexe oplossingen (schuiven in het dijklichaam). Verder zouden de genoemde wegen aanzienlijk moeten worden verhoogd om voldoende als dijk werkzaam te zijn bij een overstroming. Dit zou een fors obstakel in het landschap vormen.

5 Inhoud en kwaliteit van de Trajectnota/MER

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staan de inspraakreacties weergegeven die betrekking hebben op de inhoud en de kwaliteit van de Trajectnota/MER A13/16 Rotterdam. Alle inspraakreacties in dit hoofdstuk bevatten één of meerdere opmerkingen op de Trajectnota/MER, en zijn daarmee qua karakter gelijk. De reacties verschillen echter qua inhoudelijk aspect. De categorisering van de reacties heeft dan ook plaatsgevonden op de inhoudelijke aspecten die in de betreffende reacties naar voren worden gebracht. Hierbij zijn de volgende categorieën onderscheiden;

1. Verkeer;
2. Ontwerp;
3. lucht/geluid/gezondheid;
4. externe veiligheid;
5. groen en ecologie;
6. leefbaarheid;
7. overig.

In de paragrafen 4.2 tot en met 4.7 staan per categorie de gebundelde inspraakreacties met bijbehorende antwoorden van het bevoegd gezag weergegeven.

5.2 Verkeer

Inspreker stelt dat de meeste ritten op de A13/16 lokale ritten zijn. Een afweging met een volwaardig OV alternatief is in de Trajectnota/MER niet gemaakt (metro en sneltramverbindingen). Een OV alternatief scoort beter op alle duurzaamheidsdoelstellingen en kost minder. Ook facilitering en stimulering van fietsverkeer komt nauwelijks aan de orde.

089(2)

Voor wat betreft de beoordeling van alternatieven voor de A13/16 in de vorm van openbaar vervoer wordt verwezen naar paragraaf 2.10, 'Alternatieven voor de A13/16', *Openbaar Vervoer*.

Variant 7 buigt zich ter hoogte van het Bergse Bos met een zeer scherpe bocht af richting het westen. Inspreker verwacht dat afgeremd moet worden in de bocht met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid, doorstroming en de reistijd (ook door de grotere lengte van deze variant). Deze aspecten komen ten onrechte niet in het MER voor.

023(4)

Variant 7 voldoet aan de geldende ontwerprichtlijnen en de snelheid is gerelateerd aan de boogstraal. Er is geen sprake van een noodzaak om af te remmen. In het MER is hier daarom terecht geen rekening mee gehouden.

Inspreker heeft al bij de startnotitie in 2005 gewezen op de rampzalige gevolgen van de combinatie van de A4 Delft-Schiedam met de A13/16 voor het verkeer op de A13 bij Delft. Het gevolg is dat het verkeer op de A13 nog

meer zal toenemen. Ook worden de problemen op de Ruit van Rotterdam niet opgelost. Uit de recente trajectnota's A13/16 en A4 blijkt dat deze problemen kennelijk niet oplosbaar zijn. Op de A13 zullen de ochtendspits en de avondspits in elkaar overgaan. Om dat op te lossen is weer een verbreding van de A13 nodig. Volgens inspreker moet de conclusie zijn dat de combinatie van A13/16 met de A4 niet zinvol is vanwege de zeer ernstige verkeersproblemen die ontstaan/blijven op onder andere A13, Brienoordbrug en Beneluxtunnel. Inspreker onderbouwt zijn mening met verwijzing naar zijn eerdere inspraakreacties in 2005, 2006 en die van anderen waarop naar zijn mening niet is ingegaan (dit onderbouwt inspreker met een aantal citaten). Inspreker tekent aan dat de genoemde problemen ook gelden als in plaats van de A13/16 de Bosvariant zou worden aangelegd.

069(1), 116(4)

De gecombineerde effecten van een A13/16 en de A4 Delft – Schiedam zijn in beeld gebracht in de Cumulatiemerk A4DS en A13/16/20 die deel uitmaakt van de TN/MER de A4 Delft-Schiedam. Hieruit blijkt dat de verkeersstroom op de A13 tussen Delft Zuid en Berkel door de realisatie van de A4 Delft – Schiedam en de A13/16 samen niet toeneemt. Het verkeer op de A13 door Overschie neemt ca. 30% af. Op de A20 Kleinpolderplein – Terbregseplein is de afname ongeveer 6%. Niet alle bereikbaarheidsproblemen worden door de maatregelen samen opgelost, maar de doorstroming wordt flink verbeterd, ook op het onderliggend wegennet. Dit beeld wordt bevestigd door analyses uit 2011 en 2012 die in het kader van de MIRT verkenningen Nieuwe Westelijke Oeververbinding en Verkenning Haaglanden zijn gedaan.

De verkeerseffecten in de Trajectnota/MER zijn berekend met het landelijk verkeersmodel (NRM) dat alleen toereikend is voor rijkswegstudies. Er is ook een effectenberekening gemaakt met het stedelijk of regionaal verkeersmodel (RVMK). Inspreker verzoekt deze effecten mee te nemen in de beoordelingen. Bepaalde oplossingen zouden gunstiger kunnen zijn voor de Molenlaan.

095(5)

Conform de gehanteerde richtlijnen voor verkeerstudies in een Trajectnota/MER of Ontwerp-Tracébesluit zijn de verkeersberekeningen uitgevoerd met het NRM-model. Aanvullend zijn ook berekeningen gemaakt met het RVMK. Dit laatste als ondersteuning van de NRM resultaten op het onderliggende wegennet. Dit heeft niet geleid tot tegengestelde effecten of inzichten, maar tot een aangescherpt inzicht c.q. bevestiging in het effect van de aanleg van A13/16 op het onderliggend wegennet.

In de referentiesituatie 2020 gaat de Trajectnota/MER uit van een plusstrook A13 richting Delft en A4. Het gaat om een tijdelijke oplossing conform de Spoedwet wegverbreding en deze spitsstrook zal na openstelling van de A4 worden opgeheven. In de Trajectnota is niet duidelijk of verondersteld wordt dat deze spitsstrook zal blijven bestaan.

087(4)

De spitsstroken die conform het MIRT worden aangelegd zijn in alle berekeningen opgenomen. Zie hiervoor ook bijlage 4 van het deelrapport Verkeer. De spitsstrook op de A13 blijft ook na openstelling van de A4 Delft-Schiedam en de A13/16 gehandhaafd.

Inspreker vindt de berekeningen in de MER onjuist. In de wegen door het Bergse Bos zitten onjuistheden (pg. 137). Er wordt vanuit gegaan dat verkeer uit Lansingerland en Zoetermeer gaat via de Irenebrug over een virtuele sluiproute van 80 km per uur door het Bergse Bos. Slechts op één plaats is 60 km toegestaan en op andere plaatsen slechts 30 km. Inspreker vindt het een onjuiste veronderstelling dat dit verkeer niet op de Molenlaan terecht komt. Daarmee zijn de verwachte verkeersintensiteiten op de Molenlaan irreëel. Hiermee vervalt de basis van het hele onderzoek omdat de keuze van de verschillende varianten van de A13/16 mede bepaald zijn door de effecten op het onderliggende wegennet.

083(5)

Het plaatje waar inspreker aan refereert, betreft het plaatje op pagina 137. Hierin is abusievelijk een onjuiste weergave gegeven van de snelheden. In het gehanteerde model zijn echter wel de juiste snelheden gehanteerd. De berekeningen in de TN/MER voor de wegen in het Bergse Bos zijn dus met de juiste uitgangspunten uitgevoerd.

In het MER wordt gesteld dat thans de Molenlaan overbelast is (bladzijde 11 variantennota, bladzijde 26 hoofdrapport), er geen meetgegevens van de verkeersintensiteit over de huidige situatie op de Molenlaan beschikbaar zijn (bladzijde 26 hoofdrapport) en dat de verkeersdruk de komende jaren zal toenemen (bladzijde 11 variantennota). Gezien het ontbreken van meetgegevens voor de Molenlaan over de huidige situatie is er geen feitelijke basis voor de prognoses voor zowel de autonome situatie als de varianten. In het MER is aangenomen dat de prognoses voor de autonome situatie (2020) dicht bij de huidige situatie liggen, terwijl in de variantennota tot 2020 een groei van 20% op het wegennet wordt genoemd. Het blijft onduidelijk of de A13/16 misschien alleen de groei van de verkeersintensiteit op de Molenlaan opvangt of dat deze ook ten opzichte van de huidige situatie verbetering zal brengen. Inspreker vindt een deugdelijke 0-meting noodzakelijk om tot een goede beoordeling te komen.

117(2)

Het gehanteerde verkeersmodel in de TN/MER is het model dat door RWS in alle planstudies wordt gebruikt. Voor deze specifieke studie zijn in 2009 de verkeersintensiteiten op een aantal lokale wegen voor de uitgangssituatie (het jaar 2000) bijgewerkt op basis van de in 2000 daadwerkelijk gemeten intensiteiten op die lokale wegen. Het betreft een aantal punten in de omgeving van de Molenlaan: de Rottebandreef, Terbregseplein, Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Grindweg/Bergweg-Zuid. Deze aanpassing is ook voor alle wegvakken van de N209 uitgevoerd. Hiermee werkt de feitelijke situatie voldoende door in de beschrijving en beoordeling van de voor 2020 te verwachten situatie op de Molenlaan.

Inspreker zet vraagtekens bij de kwaliteit en houdbaarheidsdatum van de uitgangspunten. De uitgangspunten dateren van 2000 en de oplevering vindt plaats in 2020. Het denken over mobiliteit ondergaat verandering zoals ook blijkt uit een recent Nationaal Congres Mobiliteitsmanagement. Een prijsprikkel blijkt effectief, mobiliteitsmanagement moet ook volgens de minister van VenW in de arbeidsvoorwaarden komen. Telewerken biedt kansen, zoals ook uit voorbeelden uit Frankrijk blijkt. Het is daarmee zeer

de vraag of wat ten grondslag ligt aan de voorstellen voor de A13/16 nog wel waarde heeft.

127(1)

De eisen die aan het m.e.r.-onderzoek worden gesteld zijn vastgelegd in de richtlijnen op basis van het advies daarover van de onafhankelijke commissie voor de milieueffectrapportage (Cie. m.e.r.). De voor deze studie gehanteerde verkeersmodellen zijn gebaseerd op actuele beleidsuitgangspunten. De door inspreker genoemde ontwikkelingen hebben effect, maar ruimschoots onvoldoende om de bereikbaarheidsproblemen op de A13, A20 en het Rotterdamse stedelijke wegennet voldoende te verminderen. In het kader van het OTB wordt het verkeersmodel opnieuw getoetst en waar nodig geactualiseerd op basis van ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit. Telewerken maakt daar onderdeel van uit.

Recente analyses, uitgevoerd in het kader van de MIRT Verkenningen Nieuwe Westelijke Oeververbinding en A4 Passage en Poorten en Inprikkers laten zien dat ook in een scenario met langdurig lage economische groei het gebruik van een A13/16 zeer groot is, zelfs even groot als in het hoogste groeiscenario. Zonder A13/16 blijven in ieder geval de nu reeds ernstige bereikbaarheidsproblemen op de A13 en A20 op zijn minst even groot als nu.

Inspreker vraagt waarom in de Trajectnota/MER met geen woord wordt gerept over de Wet van behoud van reistijd (en verplaatsing), die verklaart waarom reisafstanden toenemen zodra knelpunten zijn opgelost. In de nota onderbouwing bijlagenrapport wordt op bladzijde 11 wel ingegaan op de 'latente vraag'. Inspreker vraagt waarom in het Hoofdrapport Trajectnota/MER, de Samenvatting en het Deelrapport Verkeer de notie niet is opgenomen dat de gecreëerde ruimte binnen afzienbare tijd weer wordt ingenomen door de latente vraag? In tegenstelling tot de alinea over de latente vraag in het bijlagenrapport, wordt er vanuit gegaan dat herkomst en bestemmingen van reizigers vastliggen en niet (mede) beïnvloed worden door bijvoorbeeld reistijden. Inspreker vraagt waarom in het Hoofdrapport Trajectnota/MER, de Samenvatting en het Deelrapport Verkeer niet opgenomen is dat een deel van de mobilisten nu de keuze maakt om op een andere manier, op een ander tijdstip of via een andere route dezelfde verplaatsing af te leggen of zelfs een andere bestemming te kiezen.

101(1), 116(6)

De inspreker wijst er terecht op dat de aanleg van een nieuwe wegverbinding invloed heeft op de keuzes die de automobilist maakt: ander tijdstip, andere route, andere bestemming. In de rapportage komt dit niet expliciet tot uitdrukking; in de verkeersmodelberekeningen die de omvang van de verkeersstromen na aanleg van de A13/16 simuleren, zijn deze echter wel meegenomen. De A13/16 zal ook leiden tot ritten/verplaatsingen die zonder A13/16 niet worden gemaakt.

De gevolgen van de A13/16 op het onderliggend wegennet en de verkeersdrukke is niet onderzocht. Inspreker vindt dit essentieel. Met name voor de Kleiweg, Straatweg, Gordelweg en Molenlaan waar het direct merkbaar is als op de A20 files staan. Ook onderzoek naar verkeersdruk op het centrum - nu Rotterdam besloten heeft dat het centrum autoluw moet worden- is essentieel.

121(2)

In de deelnota Verkeer zijn effecten op het onderliggend wegennet gepresenteerd, waaronder de Gordelweg en Molenlaan. Door aanleg van de A13/16 neemt het verkeer op deze wegen af. Door aanleg van de A13/16 (volgens variant 3) neemt, in vergelijking met de referentiesituatie, de verkeersintensiteit op de Straatweg (ter hoogte van de plassen) af met 9% en op de Kleiweg (oost van de Uitweg) met 16%. In de deelnota Verkeer zijn effecten op het onderliggend wegennet onderzocht.

Frappant is het gebrek aan samenhang met de Trajectnota/MER A4 Midden Delfland. Inspreker twijfelt niet zozeer aan de rekenmodellen maar wel aan de ingevoerde gegevens, die gericht zijn op de aanleg van de A13/16.

Inspreker stelt vraagtekens bij:

- **Prognoses voor de groei van het verkeer verschillen tussen de A13/16 en de A4.**
- **Reistijden nemen af maar rij afstanden nemen toe. Volgens de wet van Brever zijn reistijden van 40 min. acceptabel. Het woon-werkverkeer neemt extra polair toe hetgeen tot meer filedruk leidt. Dit is niet te matchen met CO2 vermindering en duurzaamheidsdoelstellingen.**
- **Economische groei cijfers hebben een beperkte houdbaarheidsduur, zie de crisis.**
- **Prognoses gebaseerd op fossiele brandstof en 'green mobility' worden stelselmatig herzien en zijn geen waardevaste onderbouwing voor nut en noodzaak A13/16.**
- **Gebrek aan correlatie met de regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel en het Transumo advies dat de verkeerstoename en de bereikbaarheid/verkeersbewegingen als gevolg van de ingebruikneming van Maasvlakte 2 in beeld brengt.**
- **Inspreker wijst in dit verband op het verdwijnen van aantallen vrachtwagens in de verkeersmodellen voor het bestemmingsplan Maasvlakte 2. Die zijn beperkt tot het Kethelplein en niet doorberekend op het onderliggende wegennet.**
- **Volgens de A4 studie neemt het verkeer op de A13 in Overschie toe tot 152.000 mv/e. Volgens de MER A13/16 tot 150.000 mv/e. Voor de A20 is dat respectievelijk afname tot 188.000 en 210.000.**
- **Onduidelijk is waarom in de MER vervoersmanagement ontbreekt.**
- **Inspreker dringt aan op een onafhankelijke doorberekening van prognoses en verkeersmodellen ter onderbouwing van de A13/16.**

089(4)

In de Startnotitie en Variantennota A13/16 en de TN/MER A13/16 is uitgebreid ingegaan op het nut en de noodzaak van de aanleg van de A13/16. In de variantennota en de TN/MER zijn berekeningen gemaakt op basis van de beleidsuitgangspunten uit rijksbeleid en regionaal beleid. Op basis van de resultaten van de TN/MER blijkt dat de A13/16 tegemoet komt aan de doelstellingen van het project. Verschillen in de modeluitkomsten tussen de TN/MER A4 Delft-Schiedam en de TN/MER A13/16 zijn terug te voeren op het feit dat de referentiesituaties verschillen. In de TN/MER A13/16 maakt de A4 Delft – Schiedam deel uit van de referentie, in de TN/MER voor de A4 Delft – Schiedam zit de A13/16 niet in de referentie. In het kader van de 'Integrale Verkeersanalyse Zuidvleugel Randstad'⁵ is

⁵ Dit rapport is te downloaden via: <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2012/08/30/integrale-verkeersanalyse-zuidvleugel-randstad.html>

opnieuw gekeken naar de samenhang tussen de verschillende projecten in de Zuidvleugel van de Randstad.

De bijdrage aan de landelijke emissie van CO₂, is conform de Startnotitie niet nader onderzocht. Zie verder ook paragraaf 2.4.

Het BG wijst erop dat de crisis en de daarmee gepaard gaande effecten van conjuncturele en tijdelijke aard zijn. Recente analyses, uitgevoerd in het kader van de MIRT Verkenningen Nieuwe Westelijke Oeververbinding en A4 Passage en Poorten en Inprikkers laten zien dat ook in een scenario met langdurig lage economische groei het gebruik van een A13/16 zeer groot is, zelfs even groot als in het hoogste groeiscenario. Zonder A13/16 blijven in ieder geval de nu reeds ernstige bereikbaarheidsproblemen op de A13 en A20 op zijn minst even groot als nu.

Voor wat betreft de opmerking van inspreker t.a.v. de Maasvlakte is het zo dat verschillen in cijfers verklaard worden uit het gebruik van verschillende modellen. In het kader van de A13/16 is in het verkeersmodel rekening gehouden met de aanleg van Maasvlakte 2. De vulling van de Maasvlakte 1 en 2 komt uit het zogenaamde Containermaxscenario. Deze gegevens zijn geleverd door de Dienst Stedenbouw en Volkshuisvesting (dS+V) van de Gemeente Rotterdam.

In het kader van de variantenafweging (zie ook de Variantennota) is gekeken naar diverse alternatieve oplossingen voor de geconstateerde verkeersknelpunten. De Commissie voor de m.e.r. was van oordeel dat de Variantennota voldoende informatie bevat voor onderbouwing van nut en noodzaak en keuze voor realisatie van de A13/16.

Inspreker vraagt om een diepgravend onderzoek naar de onderbouwing van de verkeersintensiteiten en vraagt daarbij betrokken te worden.

Inspreker wijst op strijdigheden met de Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel en discutabele prognoses in het gebruikte NRM-model:

- **NRM gaat uit van een daling van het OV-gebruik met 5% in plaats van een groei met bijna 40% in de Netwerkanalyse;**
- **NRM gaat uit van groei van het autoverkeer met 32 % terwijl de Netwerkanalyse stelt dat die niet kan omdat het onderliggende wegennet te vol zit;**
- **NRM houdt geen rekening met stijgende olieprijsen;**
- **RWS gaat uit van een economische groei en bevolkingsgroei die veel hoger ligt dan van het CPB;**
- **Uitgegaan wordt van goed met OV bereikbare internationale knooppunten waar de Netwerkanalyse stelt dat deze bereikbaarheid onvoldoende is;**
- **Modellen houden onvoldoende rekening met het gedrag / keuzen van mensen.**

075(2)

De verkeersprognoses in de Trajectnota/MER A13/16 Rotterdam zijn in 2007 gemaakt met het verkeersmodel NRM. Het NRM dat in 2007 voor de prognose is gebruikt hanteert als uitgangspunt het door het CPB opgestelde scenario European Communities. De omvang van het gebruik van auto, OV en andere vervoermiddelen is hierbij geen input, maar het resultaat van een op sociaal – economische veronderstellingen van dit scenario gebaseerde prognose. Tot deze veronderstellingen behoren o.a. de olieprijsen en de prijs van het gebruik van OV. Tevens is in het NRM uitgegaan van de bij het EC-scenario behorende economische groei en bevolkingsgroei. RWS sluit hierbij dus 1 op 1 aan bij het CPB.

De 5% daling van het OV-gebruik die uitkomst is van deze prognose betreft het gebruik van het totale OV (trein, tram, bus en metro) op jaarbasis over geheel Nederland.

De 40% stijging die in de Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel (TK 2006-2007, bijlage bij 29.644 nr. 74, hierna: Netwerkanalyse) wordt vermeld betreft het gemiddelde gebruik van het landelijke en regionale spoor in de Zuidvleugel in de ochtendspits. Hier gaat het dus alleen over de trein gedurende 2 uur van de dag voor de Zuidvleugel.

Er is hier dus sprake van twee geheel verschillende en niet vergelijkbare prognoses.

Voor de Netwerkanalyse is in 2006 met het NRM een prognose voor het autoverkeer in de Zuidvleugel gemaakt. Verwacht wordt dat het aantal verplaatsingen over de weg van 2000 tot 2020 met 32% zal groeien en het autokilometrage met 36%. De Netwerkanalyse zegt (pag. 20-21) dat deze groei van het verkeer over de weg in de stedelijke gebieden niet volledig kan worden gefaciliteerd. Een groei van 36% van de autokilometrage is wel degelijk mogelijk, maar de verwachting was dat die groei leidt tot bereikbaarheidsproblemen in stedelijke gebieden. Problemen die mogelijk groter kunnen zijn dan in de prognose is aangegeven, omdat de capaciteit van het onderliggend wegennet in het NRM mogelijk was overschat.

Zie ook het onderdeel 'Gebruikt Verkeersmodel' verder ook paragraaf 2.12.

Insprekers constateren een aantal tegenstrijdigheden/verschillen in de Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam en de MER A13/16 bijvoorbeeld ten aanzien van aantal verplaatsingen, de herkomst van verkeer, het gebruik van de A13 voor lokaal verkeer, het behalen van de maximaal gewenste reistijden in 2020 op de A13. De onderbouwing dat fietsverkeer geen alternatief is voor het lokale verkeer wordt door inspreker betwijfeld. Ook de nota's over de A13/16 zelf zijn niet consistent: de variantennota geeft aan dat de problemen rond luchtkwaliteit er in 2020 nog zijn, de MER-studie geeft aan dat de normen voor luchtkwaliteit in 2020 worden gehaald. Inspreker stelt voor een eind te maken aan tegenstrijdige beweringen in verschillende stukken van RWS en te streven naar waarheidsvinding bij de onderbouwing van infrastructuur.

075(3)

De verschillen tussen de TN/MER A4 Delft-Schiedam en de TN/MER A13/16 zijn terug te voeren op het feit dat de referentiesituaties verschillen. In de TN/MER A13/16 maakt de A4 Delft – Schiedam deel uit van de referentie, in de TN/MER voor de A4 Delft – Schiedam zit de A13/16 niet in de referentie.

De verschillen tussen de Variantennota en de TN/MER A13/16 zijn te verklaren uit het gebruik van verschillende verkeersmodellen (in de Variantennota het RVMK en tijdens de TN/MER het NRM). Voor wat betreft de verschillen in luchtkwaliteit is het verschil het gevolg van het feit dat tijdens het opstellen van de Variantennota het beleid inzake het oplossen van de luchtkwaliteitsknelpunten minder ver ontwikkeld was dan ten tijde van het onderzoek voor de TN/MER.

Inspreker vraagt om de huidige aantallen auto's, waarden van luchtkwaliteit etc. Er ontbreekt een toelichting op de 0-meting. Bij de uitkomsten van onderzoeken worden alleen feiten gegeven maar deze

worden niet onderbouwd met een verklaring. Daardoor zijn conclusies moeilijk te beoordelen.

085(6)

In de deelnota's van de diverse onderzoeken, behorende bij de TN/MER zijn gegevens voor de verschillende varianten in beeld gebracht en vergeleken met de autonome ontwikkeling tot 2020. Hiermee wordt een zo goed mogelijk beeld van de effecten van de A13/16 verkregen. De effecten van toekomstige situaties kunnen niet gemeten worden, enkel berekend. Hierbij wordt rekening gehouden met het schoner worden van de automotoren maar ook een verminderde uitstoot door de industrie. De effectbepaling heeft plaatsgevonden met behulp van rekenmethodes. Bij de ontwikkeling van deze rekenmethodes worden deze zo goed mogelijk afgestemd op feitelijke waarnemingen. Op deze wijze wordt een relatie gelegd tussen de feitelijke situatie en de prognose voor de toekomst, in deze studie het jaar 2020.

Inspreker heeft ernstige reserves tegen de aanleg van de A13/16, waarbij inspreker constateert dat onvoldoende is onderzocht wat de effecten van de A13/16 ter hoogte van Delft zijn voor verkeer, lucht en geluid en dat onvoldoende duidelijk is hoe de aansluiting op de A13 wordt vormgegeven. Inspreker verzoekt om het onderzoekgebied uit te breiden in een aanvulling op het MER A13/16 zodat inspreker vast kan stellen of zijn vermoedens juist zijn.

087(5)

De effecten van de aanleg van de A13/16 ter hoogte van Delft zijn in de nota's verkeer, geluid en lucht meegenomen. In de desbetreffende nota's is toegelicht hoe dit gebeurd is, en welke effecten optreden. Het ontwerp voor de aansluiting op de A13 is opgenomen in de Ontwerpnota behorende bij de Trajectnota/MER.

5.3 Ontwerp

Het is inspreker onduidelijk waarom in het Meest Milieuvriendelijke Alternatief voor een hoge aansluiting bij het Terbregseplein is gekozen. Inspreker is van mening dat dit aanvechtbaar is omdat het milieu in Ommoord en omgeving hierdoor ernstig geschaad wordt.

058(2)

Bij de bepaling van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief is een totaalafweging gemaakt voor de effecten op het hele traject. Hieruit is gebleken dat variant 5 de optimale basis voor het MMA vormt. In deze variant wordt uitgegaan van een passage over het Terbregseplein. Tussen de varianten is voor wat betreft de luchtkwaliteit geen sprake van een onderscheidend effect. Een lage aansluiting geeft hier ook geen meerwaarde. Ten aanzien van geluid dient in alle gevallen voldaan te worden aan de wettelijke normen. Ook in het geval van een hoge aansluiting. Per saldo zijn de geluidseffecten van belang, maar weinig onderscheidend voor de keuze van het MMA.

Relevant voor het MMA zijn onder meer de effecten op bodem en water. In dit geval leidt een lage passage op het aspect bodem tot nadelige effecten. Dit betreft met name de gevoeligheid voor de zettingen, speciaal bij het Terbregseplein waar de bodem relatief zettingsgevoelig is.

5.4 Lucht/geluid/gezondheid

Inspreker stelt dat de kans op een fout in de geluidberekening groot is, omdat overheden sterk zijn in het stapelen van fouten en het gaat hier om het bij elkaar tellen van het geluid van wel vier of vijf bronnen.

036(4)

Het geluidonderzoek heeft volgens terzake kundige experts op juiste wijze plaatsgevonden. Tijdens de uitvoering van alle onderzoeken ten behoeve van het MER zijn diverse toetsmomenten ingebouwd om tussentijdse controles op de onderzoeken uit te voeren. Daarnaast heeft ook de Commissie voor de m.e.r. de onderzoeken positief beoordeeld.

Inspreker merkt op dat de 48 dB die straks over vrijwel heel Hillegersberg komt een etmaalequivalent is en geen piekbelasting. Ter vergelijking: de HSL is zo uitgerekend dat het precies past binnen de wettelijke norm van 52 dB. Echter iemand die in het gebied woont, heeft onlangs een piekbelasting op de gevel van 82 dB gemeten.

068(9)

Bij een spoorlijn zal eerder sprake zijn van (hogere) piekbelastingen dan bij een snelweg. Een snelweg veroorzaakt meer een monotoon geluidniveau. Normstelling op basis van pieken is ondoenlijk, omdat die geluidbelasting van teveel verschillende factoren afhankelijk is. In de wet is vastgelegd te werken met over het etmaal gemiddelde geluidniveaus. In het (O)TB wordt gerekend met de nieuwe geluidwetgeving die sinds 1 juli voor rijkswegen van kracht is; tevens is sprake van een nieuw reken- en meetvoorschrift. Voor nieuwe situaties geldt een wettelijke voorkeurswaarde van 50 dB waaraan moet worden voldaan. Als daaraan niet wordt voldaan moet worden bekeken of geluidsmaatregelen doelmatig zijn.

Inspreker is van mening dat de onderzoeken op het gebied voor gezondheid, geluidoverlast en luchtverontreiniging erg globaal zijn en voor- en nadelen subjectief in kaart zijn gebracht. Op de nieuwe appartementen op Landgoed Hillgaerden (binnen de geluidzone van de Rottebandreef) is wegverkeerlawaai maximaal 51 dB op de noordoostgevel (overschrijding van de voorkeurs-grenswaarde van 48dB). De A13/16 is een extra geluidbron. De Trajectnota/MER laat alleen voor de varianten als geheel de effecten zien. Realisatie van de A13/16 betekent een cumulatie van geluid (Rottebanddreef, Rotterdam Airport en de nieuwe weg) voor deze locatie die niet meegenomen is in het MER. Ook is niet duidelijk of piekbelasting voldoende is meegenomen. Luchtverontreiniging is voor het gehele traject berekend en niet specifiek voor de locatie van de nieuwe appartementen aangegeven. Het besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) van januari 2009, beoogt gevoelige bestemmingen (waaronder volgens de richtlijn van de GGD ook woningen vallen) niet te vestigen in de nabijheid van een rijksweg (300 meter vanaf de rand van de weg).

095(3)

Voor het landgoed Hillgaerden (in de Trajectnota/MER meegenomen als onderdeel van de autonome ontwikkeling). is met name van belang de keuze voor een tunnel op maaiveld in het Lage Bergse Bos. Dit scheelt aanzienlijk in de verstoring.

Voor wat betreft de aspecten luchtkwaliteit en geluid wordt verder verwezen naar de corresponderende paragrafen in hoofdstuk 2.

Het Besluit Gevoelige bestemmingen is hier niet van toepassing; per 16 januari 2009 is het [Besluit gevoelige bestemmingen](#) in werking getreden. Met deze AMvB (Algemene Maatregel van Bestuur) wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' - zoals een school - in de nabijheid van provinciale en rijkswegen beperkt. De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Hillgaerden valt daar niet onder.

Inspreker heeft de indruk dat de normen voor geluidsoverlast en luchtvervuiling geen juiste weergave zijn van de overlast die bewoners in Ommoord ondervinden (zie de ervaring met de HSL).

056(2)

Insprekers merken op dat in het MER van modellen is uitgegaan en niet van werkelijke metingen. Theoretisch zal het allemaal wel kloppen maar de werkelijkheid is totaal anders. Dat blijkt ook bij de HSL waar de theorie en de praktijk ver uit elkaar blijken te liggen. Ook de milieubelasting voor fijnstof. De milieubelasting van fijnstof is onder andere afhankelijk van de weersomstandigheden, waardoor waarden niet altijd representatief zijn.

047(2), 052(2), 90(2), 131(2), 132(1)

De effecten van toekomstige situaties kunnen niet gemeten worden, enkel berekend.

Met betrekking tot geluid en luchtkwaliteit zijn de berekeningen uitgevoerd conform de wettelijk voorgeschreven methodieken en normstellingen. Zie ook de paragrafen 'Luchtkwaliteit' respectievelijk 'Geluid' in hoofdstuk 2.

Uit de trajectnota/MER zijn de gevolgen van de A13/16 voor de wijk Ommoord totaal genegeerd. Met name de cumulatieve effecten die ontstaan door de aanleg van de A13/16 zijn door het achterwege blijven van een aparte studie voor Ommoord onderbelicht gebleven. Insprekers missen goede informatie over de geluidseffecten van de A13/16 in de hele wijk en over de cumulatie met de uitbreidingsplannen van Zestienhoven. De toename van het vliegverkeer kan veel geluidsoverlast in Ommoord met zich mee gaan brengen.

090(4), 131(1)

Er is geen sprake van dat de effecten voor Ommoord zijn genegeerd. In de TN/MER en in het deelrapport Geluid en Trillingen wordt uitgebreid ingegaan op de geluidseffecten van de verschillende varianten voor Ommoord. Ook de cumulatie met de effecten van de luchthaven is in beeld gebracht. Daarnaast heeft ook de Commissie m.e.r. de onderzoeken positief beoordeeld. Zie voor de aanpak van cumulatie met andere geluidsbronnen in de OTB-fase paragraaf 2.5.

In het MER is onderzoek gedaan naar gezondheidseffecten die zijn echter separaat behandeld en in de afweging buiten beschouwing gelaten. Inspreker vindt dat In het MER een cumulatieve gezondheid effect screening (GES) die alle invloeden op gezondheid (fysiek en psychisch) optelt en als contouren van overige milieubelasting in kaart brengt ontbreekt. Inspreker verwacht dat de A13/16 zal bijdragen aan de verkorting van de levensduur van de bewoners in de Noordrand van Rotterdam.

089(9)

Het gezondheidsonderzoek geeft een vertaling van de effecten van geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid op de milieugezondheidssituatie in het studiegebied. Het doel ervan is om te bepalen of zich knelpunten in de milieugezondheidssituatie voordoen. Het rapport concludeert dat zich alleen voor geluid op enkele plekken een knelpunt voordoet. In het kader van het OTB wordt gekeken welke maatregelen nodig zijn om te voldoen aan de wettelijke normen voor geluid.

De leefomgevingskwaliteit aan de rand van het Lage Bergse Bos is nu goed/uitstekend in tegenstelling tot wat er in het MER staat. In het gezondheidsrapport in paragraaf 6.4 staat dat 'autonoom de milieusituatie in het studiegebied is belast met een matige tot ruim onvoldoende kwaliteit'. Inspreker vindt dat dit de effecten van de weg bagatelliseert, alsof het niets waard is wat wordt aangetast. Inspreker vindt dat de huidige kwaliteit zo moet blijven.

115(2)

De milieusituatie is onderzocht op grond van geldende normen, wet- en regelgeving waaraan moet worden voldaan. Hieruit is gebleken dat in de autonome situatie de milieugezondheidssituatie ook in de situatie zonder A13/16 belast is.

Inspreker vindt dat het MER onvoldoende rekening houdt met cumulatie van luchtvervuiling en geluidoverlast tussen de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Vliegveldweg ten gevolge de nieuwe weg en het vliegveld en de HSL.

070(3)

De geluidseffecten van het vliegveld en de HSL zijn meegenomen in de TN/MER. Zie voor wat de betreft de aspecten luchtkwaliteit en geluid (inclusief de aanpak van de cumulatie in de OTB-fase) de paragrafen 'Luchtkwaliteit' en 'Geluid' in hoofdstuk 2.

Inspreker is van mening dat milieueffecten van klimaatverandering, broeikaseffect, kooldioxide /CO₂ in de Trajectnota/MER moeten worden opgenomen. De A13/16 leidt tot een forse CO₂ emissie.

099(1)

De bijdrage aan de landelijke emissie van CO₂, is conform de Startnotitie 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.

De milieueffecten van permanente files in de spits zijn niet meegenomen in het onderzoek, het onderzoek gaat immers niet uit van stilstaand verkeer. De uitlaatgassen concentreren zich zo veel sterker dan in het MER wordt berekend. Inspreker vindt dat de effecten van de weg op de luchtkwaliteit te rooskleurig worden voorgesteld. Ook biedt het MER geen inzicht in de effecten van ontluchting van een eventuele tunnel. Inspreker vreest voor plaatselijke hoge concentraties vanuit een ontluchtingssysteem. Gezien het aantal scholen zal een ontluchting altijd in de buurt van een basisschool staan. De in het rapport geboden oplossing van spreiding geeft geen vertrouwen.

115(3)

Voor wat betreft het oordeel van de inspreker over de effecten voor de luchtkwaliteit wordt verwezen naar paragraaf 2.4 'Luchtkwaliteit'.

De effecten van files op de luchtkwaliteit zijn in het onderzoek meegenomen door middel van zogeheten congestiefactoren. Er wordt bij de tunnel geen ontluchtingssysteem voorzien. Wel worden er bij de tunnelmonden hogere concentraties verwacht. Toetsing van de luchtkwaliteit behoeft echter alleen plaats te vinden op locaties waar mensen kunnen en mogen komen danwel langdurig verblijven. Bij de tunnelmonden is dit niet het geval omdat deze niet bereikbaar zijn voor personen.

In het MER ontbreekt een 0-meting voor zowel de PM10 als PM2,5 voor de omgeving van de Molenlaan, terwijl de normen hiervoor de komende jaren zullen worden aangescherpt. Inspreker vindt een 0-meting noodzakelijk, anders kan niet worden nagegaan of er een verbetering of verslechtering van de luchtkwaliteit plaatsvindt door de eventuele aanleg van de A13/16.

117(3)

In de MER wordt aangegeven dat de A13/16 in de Rotterdamse regio zorgt voor vermindering van de filedruk maar per saldo niet voorziet in een betere luchtkwaliteit en afname van geluid. De bronmaatregelen die worden genomen worden teniet gedaan door het groeiende autoverkeer en per saldo verwacht inspreker eerder een verslechtering. In de MER worden nauwelijks/niet de effecten op het onderliggende wegennet aangegeven. Inspreker vindt het nodig om de geluidbelasting en de effecten op het onderliggend wegennet bij de aanleg van de A13/16 te berekenen en daadwerkelijk iets te doen aan het terugdringen van geluidsoverlast. Het aandeel PM 2,5 en PM 0,1 zijn aanzienlijk schadelijker voor de gezondheid dan PM 10. Toch is in de MER de PM 2,5 slechts afgeleid door middel van een model van de PM 10 terwijl bekend is dat de PM 2,5 niet lineair meebeweegt met de uitstoot van PM 10. Inspreker stelt voor de concentratie van PM 2,5 te berekenen en bij het opstellen van beleid voor luchtkwaliteit van gezondheidsrisico's uit te gaan en niet van haalbaarheid van normen.

075(4)

Zie voor wat de betreft de aspecten luchtkwaliteit en geluid (inclusief aanpak van de cumulatie) de paragrafen 'Luchtkwaliteit' en 'Geluid' in hoofdstuk 2.

De huidige situatie is in de Trajectnota/MER inzichtelijk gemaakt, zodat in zoverre weldegelijk een 0-meting heeft plaatsgevonden. Daarmee is het mogelijk te beoordelen of de varianten voor de A13/16 leiden tot een verbetering c.q. verslechtering.

Van een aanscherping van normen is overigens vooralsnog geen sprake, zodat enkel op basis van bestaande normen kan worden getoetst.

Zowel in de wet als in de jurisprudentie is bepaald dat de grenswaarde voor PM2,5 pas vanaf 2015 wordt getoetst en dus in casu niet zal worden berekend.

De resultaten van het onderzoek voor PM10 geven evenwel ook inzicht voor PM2,5 gelet op de statistische relatie tussen beide stoffen. De statistische relatie tussen PM10 en PM2,5 is door PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) gelegd en ook het NSL heeft als uitgangspunt dat het ingezette beleid om de concentraties PM10 te verlagen tevens een positief effect heeft op de PM2,5-concentraties (zie standaardtekst voor PM2,5).

5.5 Externe veiligheid

Inspreker zet vraagtekens bij de keuze de gesloten varianten te koppelen aan categorie 1 vervoer. Dit levert een minder gunstige score op voor het groepsrisico externe veiligheid. Inspreker stelt dat een tunnel ook als categorie 0 route kan worden uitgevoerd zonder grote kostengevolgen (zie A2 bij Utrecht). Dan verdwijnt het verschil in waardering met de open varianten.

074(6)

Conform de gebruikelijke aanpak bij weginfrastructuurprojecten met tunnels is voor de tunnelvarianten in deze studie categorie 1 als uitgangspunt gekozen. Uit de TN/MER blijkt dat deze keuze niet tot knelpunten leidt elders in het wegennet. Bij de uitwerking van het OTB wordt uitgegaan van toelating van de hoogste categorie gevaarlijke stoffen; in de nieuwe terminologie is dat categorie A.

In de Trajectnota/MER is alleen de externe veiligheid i.v.m. vervoer gevaarlijke stoffen meegenomen. Volgens inspreker moet ook onderzocht worden de cumulatie van alle externe veiligheidsfactoren van de A13/16, A13, A16, A20, HSL, RandstadRail, NS spoorlijn naar Utrecht, N407, de drukbevaaren Delftse Schie, verbrede Doenkade en de Mainport Rotterdam. De Mainport ook i.v.m. nationale veiligheid/terrorisme. Inspreker vraagt hierbij ook de AIVD te betrekken.

089(1)

De kans dat zich op de afzonderlijke wegen, spoorlijnen en waterwegen calamiteiten voordoen is erg klein. De kans dat zich gelijktijdig calamiteiten voordoen en dat de effecten daarvan elkaar versterken is uiterst gering c.q. verwaarloosbaar. Daarom is het terecht dat cumulatie in het onderzoek niet is meegenomen.

Bij de uitwerking van het OTB wordt een integraal veiligheidsplan opgesteld, waarin alle relevante aspecten, ook security, aan de orde komen.

5.6 Groen/ecologie

Inspreker stelt dat uit het MER blijkt dat variant 7 zeer ongunstige gevolgen heeft voor de ecologie voor het Bergse Bos en als slechtste variant uit de bus komt in het deelrapport ecologie. Inspreker kan uit het MER niet opmaken dat gebruik is gemaakt van de gegevens uit het rapport van De Rotte Bergen B.V. (in januari 2009 opgemaakt) over de natuurlijke waarden van de golfbaan. Inspreker stuurt het rapport als bijlage mee en verwijst naar de inventarisatiegegevens over flora en fauna (pagina 5 en 6 en bijlage 3) en bijlage 6 waarin het belang van het gebied als kruispunt in de Ecologische Hoofdstructuur wordt aangetoond.

023(2)

Ten behoeve van het MER is uitgebreid onderzoek verricht naar de effecten op de ecologie. Hierbij is ook een veldinventarisatie van de bestaande ecologische waarden uitgevoerd. Het door inspreker ingediende onderzoek is geen aanleiding op het reeds uitgevoerde ecologische onderzoek uit de Trajectnota/MER aanvullingen te verrichten, mede omdat de variant door het golfbaangebied niet meer aan de orde is.

In de deelnota Ecologie staat dat een half verdiepte weg een strook van 62 meter breed voor de weg en grondwerken inneemt in het Lage Bergse Bos. Voor de bovengrondse tunnel is dit 30 meter, de breedte van de tunnel. Hier worden niet de grondwerken in meegenomen terwijl deze veel omvangrijker zijn (90 meter minimaal aan weerszijde, dus minimaal 210 meter, in werkelijkheid 500 meter). Inspreker is van mening dat variant 2 minimaal twee minnetjes heeft. Inspreker begrijpt niet waarom bij de ene variant wel de grondwerken worden meegenomen en bij de andere variant niet. Ook is onduidelijk waarom variant 4 en 5 niet gelijk zijn, beide hebben een tunnel onder het Lage Bergse Bos. Variant 5 verstoort bijna 100% meer dan variant 4, terwijl variant 4 meer het Lage Bergse Bos versnipperd. De nota legt ook niet uit waarom een tunnel boven maaiveld een even hoge ecologische score heeft als een tunnel onder maaiveld.

091(2)

Het uiteindelijke profiel van de halfverdiepte weg wordt in het kader van het OTB bepaald. Bij een tunnel op maaiveld moet een gebied met een nog nader te bepalen omvang opnieuw worden ingericht. De ecologische effecten in het opnieuw in te richten gebied zijn van tijdelijke aard. In beide gevallen is bij de effectbeoordeling rekening gehouden met de benodigde grondwerken tijdens de aanleg van de weg. De verschillen in beoordeling tussen variant 4 en variant 5 vloeien vooral voort uit de verschillen van de tracés in de Vlinderstrik (verdiepte open bak door het Vlinderstrikgebied versus combinatie met N209 op maaiveldniveau langs het Vlinderstrikgebied). De verantwoording van alle scores is opgenomen in de deelnota Ecologie.

Volgens inspreker zijn verstoring door lucht en geluid op broedende vogels in de Polder Schieveen in de Trajectnota/MER onvoldoende opgenomen. Recente broedvogelinventarisaties tonen aan dat de Polder Schieveen het belangrijkste broedgebied van Zuid-Holland is voor beschermde / rode lijst soorten zoals de grutto. De weidevogelinventarisatie 2009 dient in de MER te worden opgenomen (in bijlage opgenomen). De aantasting is onaanvaardbaar.

089(5)

De eventuele verstoring van (broedende) weidevogels in de Polder Schieveen is opgenomen in het ecologisch onderzoek van het MER. Bovendien is er bij de autonome ontwikkeling, dus zonder aanleg van A13/16, van uitgegaan dat het huidige weidevogelgebied plaats zal maken voor een combinatie van kennis- en luchthaven gerelateerde bedrijvigheid en nat natuurgebied. Dit plan is door de gemeente Rotterdam uitgesteld tot na 2030. In het kader van het OTB zal de verstoring op basis van de meest actuele inzichten over de ontwikkeling van Schieveen opnieuw worden onderzocht.

In het deelrapport Ecologie is niet van de juiste en meest actuele planvorming voor de Schieevense polder uitgegaan zoals het ontwerpbestemmingsplan Schieveen en het Natuur- en Recreatieplan Schieveen. Het is een omissie dat in de Trajectnota/MER zowel de zuidwest- als de zuidoosthoek van de Schieevense polder niet als te ontwikkelen natuurgebied wordt genoemd. De opmerking op bladzijde 56 van het deelrapport Ecologie, dat door de aanleg A13/16 bij de Schieevense polder geen waardevolle gebieden verloren gaan, slaat de plank behoorlijk mis. Zowel in de huidige (weidevogelgebied) als toekomstige situatie

(deels waterrijke natuur, deels weidevogelgebied) is sprake van aanzienlijke aantasting, versnippering en verstoring van de natuur. Inspreker verzoekt dit gebrek te herstellen, inclusief de daarbij behorende uitbreiding van de natuurcompensatie-omvang. In de aankomende Provinciale Structuurvisie zal het natuurgebied in de Schieveense polder voor het overgrote deel opgenomen worden in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), waarmee ook de kaarten van de PEHS in het deelrapport Ecologie dienen te worden aangepast.

093(2)

Bij de planvorming voor de Schieveense Polder heeft van begin af aan afstemming plaatsgevonden met de toekomstige ligging van de A13/16. Dit komt tot uiting in de ligging van de zuidelijke begrenzing van Schieveen t.o.v. het tracé van de A13/16. In het betreffende bestemmingsplan hebben destijds de gronden die nodig zijn voor de verbingsboog met de A13 niet de bestemming natuur gekregen. Door een uitspraak van de Raad van State en het besluit van de gemeente Rotterdam tot uitstel van de ontwikkeling van Schieveen tot na 2030 is dit in een ander licht komen te staan. Bij het OTB c.q. bij de uitwerking van de inpassing is de afstemming met de plan-/besluitvorming over inrichting van Polder Schieveen een nadrukkelijk aandachtspunt. Daarbij is ook aan de orde of en zo ja welke mitigerende/compenserende maatregelen nodig zijn met het oog op de waarden van Schieveen.

In het wegen van de varianten is de recreatieve functie van de Vlinderstrik niet meegenomen. Dit achten insprekers onjuist, ook al bevindt het bestemmingsplan, waarin de recreatieve functie wordt vastgelegd, zich nog in een ontwerpfase.

097(2), 098(2), 105(3)

Bij het samenstellen en beoordelen van de varianten voor de A13/16 bij het Vlinderstrikgebied is uitgegaan van het Noordasprogramma van de Stadsregio en van het Masterplan Vlinderstrik van de gemeente Rotterdam, Stadsregio Rotterdam en provincie Zuid-Holland, waar nieuwe recreatiemogelijkheden door de realisatie van 100 ha nieuw natuur- en recreatiegebied in zijn opgenomen. Bij de verdere uitwerking van de inpassing wordt de recreatieve functie van de Vlinderstrik als uitgangspunt meegenomen.

De deelnota Sociale aspecten en recreatie is volgens inspreker niet volledig over de Rottemeren. Het Landschapsplan, de Gebiedsvisie en het Verbindingsplan Rotte van het Recreatieschap Rottemeren ontbreken. De plannen bieden relevante informatie voor de beschrijving van de Huidige Situatie en de Autonome Ontwikkeling. Inspreker heeft per hoofdstuk een korte, niet volledige, samenvatting van opmerkingen in een bijlage opgenomen. Daarin vraagt inspreker om duidelijkheid over het studiegebied (kaart ontbreekt, 100 of 1000 meter aan weerszijden van A13/16, Hoekse Park ontbreekt), het beoordelingskader (welke wegen zijn meegenomen), de huidige situatie en de autonome ontwikkeling (veel voorzieningen ontbreken, ontsluiting is onvolledig), de effecten, mitigatie en compensatie. Inspreker wil in overleg met RWS komen tot een juiste beschrijving van de huidige en autonome ontwikkeling in de deelgebieden, die vertaald kan worden in een aanvulling op de te verwachten effecten van de 6 varianten.

079(3)

Ten behoeve van het MER is uitgebreid onderzoek verricht naar het onderwerp Sociale aspecten en Recreatie. Dit is gedaan op het detailniveau zoals gebruikelijk is bij het opstellen van een TN/MER. In de OTB-fase wordt bij de verdere uitwerking van de inpassing graag gebruik gemaakt van de door inspreker aangeboden informatie.

Insprekers zijn van mening dat de gevolgen van de doorsnijding van het Bergse Bos voor de recreatie en als groene buffer tussen alle stedelijke bebouwing in de MER onderschat wordt. Een onevenredig deel van het bos areaal wordt opgeofferd waardoor er van bos of groenbuffer geen sprake meer is. Deze gevolgen zijn niet licht negatief tot negatief, zoals het MER op bladzijde 124 stelt, maar desastreus en moet als zeer negatief worden aangemerkt. Uit het MER blijkt niet de onschatbare waarde van het Bergse Bos voor ruim 1 miljoen inwoners in de regio.

023(3), 122(2)

In het MER zijn binnen het onderwerp recreatie diverse aspecten beoordeeld, namelijk: recreatieareaal, recreatiebeleving en recreatieve verbindingen. De totaalscore van de varianten op het onderwerp recreatie is een samengestelde score van deze verschillende aspecten. De verantwoording van deze scores is opgenomen in de deelnota Sociale aspecten en recreatie. In het ontwerp zijn bovendien al bepaalde maatregelen meegenomen, de zogenaamde mitigerende maatregelen, zoals de reconstructie van recreatieve routes en landschappelijk ontwerp. Het Bergse Bos is één van de recreatiegebieden die uitdrukkelijk wordt behandeld in het MER. In het MER heeft een gedegen beschrijving en beoordeling van de effecten op het Bergse Bos plaatsgevonden. Mede vanwege deze waarden is gekozen voor een tunnel op maaiveld. Bij de verdere uitwerking van de inpassing gedurende de OTB-fase wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan de recreatieve en groene waarde van het Lage Bergse Bos.

Insprekers constateren dat de open varianten duidelijk negatiever scores krijgen voor recreatiekwaliteit dan dichte varianten. Daarbij stellen insprekers dat in de totale beoordeling onvoldoende het recreatiebelang voor de bewoners van het stedelijk gebied tot uiting komt. Het recreatiebelang moet meer centraal staan bij de beoordeling van de inpassing van de A13/16. Inspreker stelt dat in de beoordeling onvoldoende rekening wordt gehouden met het kwaliteitsverlies tijdens en nog lang na de aanleg en dat bij de neutrale score voorbij wordt gegaan aan de hinder van het hoogteverschil van circa 8 meter. Verder achten insprekers het niet juist om recreatiekwaliteit slechts op basis van geluidhinder te beoordelen en ook de grens (48dB) is te grof. De open varianten komen te positief naar voren. Ook vinden insprekers dat de omvang van het recreatiegebied een waarde vertegenwoordigt (één groot gebied is niet gelijkwaardig aan dezelfde oppervlakte verdeeld over meer gebieden). Deze waarde komt niet in het MER tot uitdrukking.

074(3) (12x), 068(3), 078(1)

De totaalbeoordeling in het MER is een overzicht van alle relevante effecten. Ook de effecten op de recreatie zijn daarin opgenomen. Bij de bestuurlijke beoordeling heeft de instandhouding van de recreatieve kwaliteiten zwaar gewogen. In de deelnota Effecten tijdens de bouw wordt ingegaan op tijdelijke effecten voor de recreatieve kwaliteit en landschap en cultuurhistorie. De gehanteerde grens van 48 dB voor geluidhinder is de grens die geldt voor geluidgevoelige bestemmingen,

derhalve is deze ook gehanteerd voor recreatie. De recreatiekwaliteit is niet alleen beoordeeld op basis van geluidhinder. Het onderwerp recreatie is daarnaast nog beoordeeld op de aspecten 'recreatieareaal' (aantal hectaren ruimtebeslag op gebieden en functies), 'recreatiebeleving' (waaronder het ontstaan van restgebieden en de mate waarin sprake is van verbindingen met andere recreatiegebieden) en 'recreatieve verbindingen', waar de doorsnijding van recreatieve routes in opgenomen is.

Er is dus specifiek rekening gehouden met de versnippering en doorsnijding van bestaande recreatiegebieden tot kleinere recreatiegebieden. Met betrekking tot het hoogteverschil is verondersteld dat deze uiteindelijk voldoende kan worden gemitigeerd door voldoende en goed begaanbare wandel-, fiets en ruiterspaden. In de fase van het OTB zal dit verder worden uitgewerkt.

In de startnotitie is aangegeven dat de ecologische recreatieve waarden in de nabijheid van het project A13/16 tenminste op het huidige niveau moeten blijven of versterkt moeten worden. Uit de Trajectnota/MER maakt inspreker op dat hieraan niet wordt voldaan. Te denken valt aan ecologische knelpunten Vlinderstrik, Schiebroekse Park (relevante waarden worden na aanleg overschreden) en het Lage - en Hoge Bergse Bos. Inspreker heeft de overtuiging dat deze groengebieden, die een belangrijke recreatieve functie hebben en een groene long in de regio vormen, niet voldoende worden ontzien.

083(9)

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar hoofdstuk 2, de paragrafen 'Natuur' en 'Gemaakte ontwerpkeuzen'.

Inspreker vindt dat de Trajectnota/MER erg kwantitatief is. De waarde van het Lage Bergse Bos als achtertuin van Rotterdam, als park waar de bewoners van Rotterdam zich thuis voelen komt niet tot zijn recht. Het Lage Bergse Bos vormt de poort tot het Regiopark Rottemeren, de poort tot recreëren en tot Lansingerland. Voor het Molenkwartier wordt ook niet ingegaan op de gevolgen van de weg, de constante geluidoverlast, lucht- en lichtvervuiling en de waardevermindering van de huizen. Ook op de sociale gevolgen van de A13/16 op de deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek wordt niet ingegaan. Inspreker vindt dat deze punten in het onderzoek mee moeten worden genomen.

091(1)

Bij de bestuurlijke afweging in dit project is de waarde van het Lage Bergse Bos voor bewoners en gebruikers bepalend geweest voor de keuze voor een tunnel op maaiveld. Met deze oplossing kan de samenhang en de kwaliteit van het gebied anders dan bij een open bak, goed in stand worden gehouden.

Ten aanzien van lucht, geluid en sociale veiligheid is hier in de TN/MER uitgebreid op ingegaan. Bij de verdere uitwerking in het kader van het OTB blijft dit ook een aandachtspunt.

Tot slot, mocht er te zijner tijd sprake zijn van waardevermindering van woningen als gevolg van de realisatie van de A13/16, dan bestaat de mogelijkheid een beroep te doen op de regeling 'Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999'.

5.7 Leefbaarheid

Inspreker vindt de Trajectnota/ MER onvoldoende van kwaliteit. Onderzoek naar gezondheid mens en dier, geluidoverlast, luchtverontreiniging, landschapsvervuiling, licht- en zichtvervuiling en ecologie zijn slecht of niet uitgevoerd. De trajectnota voldoet niet op de volgende punten:

- 1. er zijn geen veilige fiets- en wandelroutes opgenomen**
- 2. er zijn geen maatregelen tegen sluipverkeer op aangrenzende wegen opgenomen**
- 3. er is niet onderzocht of de Bergschenhoekseweg kan worden opgeheven**
- 4. er zijn nauwelijks verbindingroutes voor flora en fauna (ecoducten, duikers, wildpassages, waterverbindingen)**
- 5. geluid en luchtkwaliteit zijn onvoldoende onderzocht in combinatie met HSL, Randstadrail en Rotterdam Airport**
- 6. gevolgen voor gezondheid mens en dier bij Schiebroek, 110 Morgen, de Limieten en Rotte zijn niet of nauwelijks meegewogen.**
- 7. ook de licht- en zichthinder is niet/nauwelijks meegewogen**
- 8. op de aantasting van de Wilderskade (kleine ecologische/recreatieve verbinding tussen Rodenrijs en de Grindweg/Lage Bergse Bos)**
- 9. de gevolgen voor de natuur in het Schiebroekse Park (ter hoogte van de Doenkade is een vleermuiskelder) zijn niet in kaart gebracht**
- 10. Het voormalige productiebos ten noorden van de Doenkade met natuurwaarden is niet in het onderzoek betrokken.**
- 11. er is niet ingegaan op maatregelen voor diverse (beschermde) organismen / de vraag om ecoducten op het hele tracé**
- 12. door aankoop van grenspercelen van het Hoge Bergse Bos kan natuur en landschap worden gecompenseerd. Op het vooraf regelen van deze compensatie wordt niet ingegaan.**

072(3)

Inspreker beoordeelt de TN/MER op veel punten als onvoldoende. De onderzoeken ten behoeve van het MER zijn uitgevoerd door terzake kundige en onafhankelijke specialisten en op basis van geldende normen, wet- en regelgeving en is positief beoordeeld door de Commissie voor de m.e.r.

Een aantal opmerkingen van de inspreker heeft betrekking op onderdelen die pas bij de uitwerking van het OTB verder worden uitgewerkt. Concreet:

1. Voor bestaande fiets- en wandelroutes die niet kunnen worden gehandhaafd worden in het kader van het OTB alternatieven ontwikkeld;
2. In hoeverre er sprake is van sluipverkeer op aangrenzende wegen zal in het kader van het OTB nader worden onderzocht. Of er sprake is van eventuele maatregelen zal worden overlegd met de betreffende wegbeheerders.
3. In het kader van het OTB wordt een oplossing ontwikkeld voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Schiebroek. Hierbij wordt ook gekeken naar de functie van de Bergschenhoekseweg.
4. Effecten op ecologische verbindingroutes en bijhorende mitigerende maatregelen zijn opgenomen in het MER. Deze worden in de OTB-fase, rekening houdende met de wijzigingen in de provinciale EHS, nader uitgewerkt.
5. In het kader van de TN/MER zijn het vliegveld en de HSL meegenomen in de onderzoeken. Zie voor de aanpak van cumulatie met andere geluidsbronnen in de OTB-fase paragraaf 2.5.

6. De gevolgen voor de milieugezondheidssituatie in het studiegebied zijn onderzocht in het gezondheidsonderzoek.
7. In de deelnota Landschap en Cultuurhistorie is het aspect zichthinder onderzocht (criterium visuele verstedelijking en aantasting openheid). In de deelnota Ecologie is het aspect lichthinder onderzocht.
8. De gevolgen voor de ecologie in het gehele studiegebied zijn onderzocht in de deelnota Ecologie, zo ook voor de Wilderskade.
9. De gevolgen voor de ecologie in het gehele studiegebied, zo ook het Schiebroekse park, zijn onderzocht in de deelnota Ecologie.
10. De gevolgen voor de ecologie in het gehele studiegebied zijn onderzocht in de deelnota Ecologie.
11. Uit het ecologisch onderzoek behorend bij het MER is gebleken dat er geen aanleiding is tot specifieke ecoducten voor organismen langs het tracé. Wel is de regio voornemens een recreduct aan te leggen. In het kader van het OTB wordt nog een Mitigatie- en Compensatieplan opgesteld waarin nog specifiek wordt gekeken naar mitigerende maatregelen in relatie tot effecten op beschermde soorten.
12. In het MER zijn zowel mitigerende als compenserende maatregelen opgenomen die mogelijk en/of noodzakelijk zijn. De uitwerking van de compensatieopgave vindt plaats in het kader van het OTB in de vorm van een 'Mitigatie- en Compensatieplan'.

Volgens de deelnota Sociale Aspecten en Recreatie heeft een tunnel op maaiveld door het Lage Bergse Bos geen invloed op bereikbaarheid van langzaam verkeer en is deze tunnel geen barrière voor omwonenden. Inspreker vindt de tunnel een enorme barrière - zeker voor ouderen, ook omdat deze route voor veel sociale en sportieve activiteiten in het Hoge Bergse Bos wordt gebruikt. De barrièrewerking zal bij een halfverdiepte weg nog groter zijn. Voor de leefgemeenschappen van Rotterdam en Lansingerland die nauw verweven met elkaar zijn heeft dit gevolgen. Het park wordt meer dan wordt ingeschat als verbinding - voor niet recreatieve doelen- gebruikt. De barrière zal er toe leiden dat men de auto gaat gebruiken om om het park heen te komen. Hekken, geluidschermen en een bovengrondse tunnel geven grote visuele hinder, inspreker vindt dat dit in de score moet worden meegenomen. Een tunnel op maaiveld moet een sociale score van '-' in plaats van 0 hebben en open varianten een dubbel '-'-score.

091(3)

In het kader van het OTB zal worden onderzocht of de plaatselijke verhoging van het maaiveld ter plaatse van tunnel kan worden ingepast rekening houdend met de barrièrewerking voor met name ouderen.

Inspreker vindt het onacceptabel dat het tracédeel tussen het Schiebroekse park en de Vlinderstrik pas in het Ontwerp Tracébesluit (OTB) wordt uitgewerkt en verzoekt met klem nu te onderzoeken:

- **Inpassing van de weg ter hoogte van Vlinderstrik en Schiebroekse Park in een akoestisch landschap zodat een samenhangende groenstructuur wordt gerealiseerd.**
- **(Gedeeltelijke) afdekking van de verdiepte ligging vanaf de Ankie Verbeek-Ohrlaan.**
- **De zin van een aansluiting van de Ankie Verbeek-Ohrlaan op de A13/16.**

126(6)

De verkeerseffecten van de aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan zijn in de TN/MER uitgebreid bekeken. Verschillende varianten (geen, halve, hele aansluiting) zijn doorgerekend.

De suggestie voor een akoestisch landschap is door de regio overgenomen. De suggesties voor (gedeeltelijke) afdekking van de verdiepte ligging vanaf de Ankie Verbeek-Ohrlaan niet, omdat in dat geval de aansluiting van de Ankie Verbeek-Ohrlaan op de A13/16 niet kan worden gerealiseerd. Voor dat gedeelte van het traject is gekozen voor een ligging op maaiveldhoogte waarbij de regio een akoestisch landschap wil realiseren.

Het positieve milieueffect voor Overschie is niet gekwantificeerd en blijkt niet uit de verkeerscijfers volgens het NRM in de onderbouwing van de Variantennota.

089(12)

Uit de TN/MER blijkt dat bij Overschie een afname van verkeersintensiteiten plaatsvindt. Dit leidt tot een vermindering van de geluidsbelasting langs de A13 - A20. Ten aanzien van de luchtkwaliteit wordt zowel met als zonder A13/16 aan de geldende normen voldaan.

Inspreker maakt bezwaar tegen de MER omdat:

- 1. Niet naar de waarde van het Lage Bergse Bos in de context van het hele gebied is gekeken. Het gaat om een van de weinige overgebleven groengebieden.**
- 2. Er is onvoldoende aangetoond waarom varianten meer dan een 'min' of minder scores en soms neutraal zijn.**
- 3. De geluideffecten onvoldoende zijn aangetoond waarbij net als bij de HSL in de praktijk zal blijken dat ze hoger zijn dan vooraf in de MER is aangegeven.**

014(2)

1. In de deelnota's Sociale aspecten en recreatie en Landschap, cultuurhistorie en archeologie heeft op diverse aspecten binnen deze onderwerpen een beoordeling plaatsgevonden van de effecten van de aanleg van de A13/16 voor het Lage Bergse Bos, mede als onderdeel van het regiopark Rottemeren en van het Noordasgebied in de stadsregio Rotterdam.
2. In de deelnota's is een verantwoording van de scores opgenomen. Het hoofdrapport van het MER vormt een samenvatting van de resultaten van de deelnota's en hier vindt een totaalbeoordeling plaats.
3. Ten behoeve van het MER is een geluidonderzoek verricht met algemeen aanvaarde modellen door terzake kundige en onafhankelijke specialisten. Het onderzoek is positief beoordeeld door de onafhankelijke Commissie voor de Milieueffectrapportage.

Inspreker heeft vragen bij de scores op de sociale aspecten:

- **bij aansluiting Terbregge is niet duidelijk waarom V3 beter scoort dan V5, beide gaan uit van een hoge passage;**
- **bij kruising HSL is niet duidelijk waarom V1 beter wordt beoordeeld dan V2, beide gaan uit van een hoge passage evenals V5.**

Voorts mist inspreker bij het Meest Milieuvriendelijke Alternatief de kosten evenals de beoordelingen met betrekking tot ruimtegebruik, sociale aspecten en recreatie.

020(1)

Voor wat betreft het verschil tussen de varianten 3 en 5 bij het Terbregseplein blijkt het aspect subjectieve verkeersveiligheid bepalend. Onder de subjectieve veiligheid wordt verstaan de persoonlijke gevoelens die mensen hebben over de verkeersonveiligheid of, wat algemener, de zorg om verkeersonveiligheid voor zichzelf en/of anderen. Variant 3 geeft geen effect op de subjectieve verkeersveiligheid en heeft daarom een neutraal oordeel gekregen. Variant 5 geeft een toename van de intensiteit op de Terbregseweg. Dit is beoordeeld als licht negatief. De (afwikkel)snelheid en mate van scheiding van het verkeer wordt echter niet beïnvloed.

In relatie tot de kruising van de HSL heeft een beoordeling plaatsgevonden voor de criteria subjectieve verkeersveiligheid, sociale veiligheid en visuele hinder. Varianten 2 en 5 scoren ieder 3 nullen en 3 minnen. Als geheel resulteert dit in een negatieve score. Variant 1 scoort 2 nullen, 3 minnen en 1 plus. Per saldo negatief maar wel minder dan de varianten 2 en 5. Ook hier is het verschil ten aanzien van de subjectieve verkeersveiligheid bepalend. Een verdere toelichting is gegeven in het MER, deelnota 'Sociale aspecten en recreatie'.

Ten aanzien van het Meest Milieuvriendelijk Alternatief gelden drie eisen: het vermindert zo veel mogelijk verwachte ongunstige milieueffecten, het is een volwaardig alternatief, en het is een realistisch alternatief. Onder realistisch wordt naast de technische haalbaarheid ook de financiële haalbaarheid verstaan.

In de Trajectnota A13/16 staat dat de leefbaarheid in Hillegersberg zal verbeteren. Inspreker vraagt wat onder leefbaarheid wordt verstaan. Een snelweg rakelings langs een mooie groene wijk heeft een behoorlijke negatieve impact op de wijk.

100(6)

De door inspreker genoemde verbetering is gerelateerd aan de verkeerseffecten op het onderliggend wegennet: er is sprake van een betere doorstroming en een daarmee gepaard gaande verbetering van de luchtkwaliteit als gevolg van lagere intensiteiten door de aanleg van de A13/16. Bovendien komt de A13/16 in een tunnel te liggen waardoor negatieve gevolgen op de leefbaarheid worden voorkomen.

In het MER wordt de ligging van vier basisscholen in Hillegersberg onderbelicht. Deze worden gelijk geschakeld aan woningen terwijl de impact bij deze gebouwen in dit geval veel groter is. Dit komt onder meer omdat de scholen bouwkundig minder makkelijk zijn aan te passen.

122(1)

De bestaande bebouwing, waaronder ook de basisscholen, zijn als onderdeel van de huidige situatie beschouwd voor de onderzoeken die in het kader van het MER zijn verricht. Daarbij zijn effecten en de eventuele noodzaak van maatregelen bepaald conform daarvoor geldende wet- en regelgeving en normen. Bij het OTB wordt definitief bepaald of en zo ja welke maatregelen nodig zijn. Specifieke bouwkundige kenmerken zijn van invloed op de keuze voor de aard van de toe te passen maatregel. In dit geval zijn door de keuze voor de tunnel op maaiveld de effecten op de basisscholen nihil en zijn maatregelen aan de scholen niet nodig.

De opzet van de MER is dermate globaal dat het niet mogelijk is de 'winst' voor de leefbaarheid langs de A13 te vergelijken met het 'verlies' langs de A13/16 noch om de bouwstenen van de verschillende varianten te vergelijken. Inspreker acht het onwaarschijnlijk dat de aanleg van de

A13/16 zorgt voor een betere leefkwaliteit/minder geluidsoverlast langs de A13 tussen en rond het Kleinpolderplein en Terbregseplein. De varianten laten geen enkel positief effect zien. Bovendien is de tijdshorizon van 2020 (direct na de geplande datum aanleg A13/16) te kort.

120(4)

De verbetering van de leefbaarheidssituatie langs de A13 in Overschie is één van de doelen van het project. Op basis van de Trajectnota/MER wordt geconstateerd dat met de aanleg van de A13/16 de situatie langs de A13 en de A20 verbetert. Langs het tracé van de A13/16 wordt minimaal aan de wettelijke normen voldaan. Met het door de regio te realiseren akoestisch landschap wordt op een groot deel van het tracé de invloed op de omgeving beduidend teruggebracht. In de TN/MER is de tijdshorizon van 2020 gehanteerd. Bij de uitwerking van het OTB wordt ook naar de situatie in 2030 gekeken.

In het MER is geen rekening gehouden met flats (woningbouw hoger dan 2 etages). Inspreker vindt dat dit geen goed beeld geeft van de huidige problematiek en wat de A13/16 daaraan zou verminderen.

120(5)

De bestaande bebouwing is opgenomen in de huidige situatie die als basis heeft gediend voor de onderzoeken in het kader van het MER. Ook de hoogtes van gebouwen zijn, voor zover relevant en conform de daarvoor geldende wetregelgeving in de onderzoeken meegenomen. In het kader van het OTB wordt de gebouwde omgeving meer in detail in het model verwerkt.

Wat gaat de A13/16 bijdragen aan de vermindering van CO2 uitstoot, wat aan de gezondheid van inwoners van Schiebroek, Overschie en Hillegersberg? Dit zijn vragen die over mensen gaan. Juist mensen zouden centraal moeten staan als het gaat om keuzes in een gebied als de Noordrand dat al het toppunt van bereikbaarheid heeft met een vliegveld, HSL, (nieuwe) N470 en al 2 snelwegen.

121(5)

De gezondheidseffecten samenhangend met de effecten voor de luchtkwaliteit en geluidhinder zijn een wezenlijk onderdeel van de bestuurlijke afweging. Voor de luchtkwaliteit is van belang dat door de maatregelen uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) de luchtkwaliteit in dit gebied in de komende jaren substantieel zal verbeteren. De geluidsbelasting heeft in de TN/MER veel aandacht gekregen. Ook bij de gemaakte keuze voor de voorkeursvariant is beperking van de (extra) geluidhinder in hoge mate bepalend geweest: keuze tunnel op maaiveld in het Lage Bergse Bos en het door de regio voorgestelde akoestisch landschap ter hoogte van de Schiebroeksepark/Vlinderstrik en in het Triangelgebied.

De bijdrage aan de landelijke emissie van CO₂, is conform de Startnotitie 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.

5.8 Overig

De Trajectnota/MER geeft aan dat tol behalve op de A13/A16 ook op de bestaande A20 (tracé A13-A20 tussen Terbregseplein en Doenkade) zal worden geheven. Inspreker wijst erop dat dit niet conform de voorwaarden 'Anders betalen voor mobiliteit' is. Daarin is afgesproken dat tol alleen wordt geheven op nieuwe wegen waar de financiering uit de tolopbrengsten van toepassing is. Inspreker vraagt waarop de berekeningen van de toltarieven zijn gebaseerd en hoe de(technische) wijze van tolheffing plaats vindt.

109(3)

In de Variantennota waren drie opties opgenomen: geen tolheffing, tolheffing op alleen de A13/16 en tolheffing op de A13/16 in combinatie met tolheffing op de A13 en A20 (de 'driehoek'). In de TN/MER is geanticipeerd op de toenmalige voorziene wetswijziging waarmee ook tol op bestaande wegen zou kunnen worden geheven. Derhalve is in het MER naast varianten zonder tolheffing, gerekend met twee varianten met tolheffing (8 cent en 11 cent tol) op de driehoek. Ten aanzien van deze kilometerbeprijzing geldt dat in 2010 het voorstel van het toenmalig demissionaire kabinet niet kon rekenen op een meerderheid in de Tweede Kamer. De voorbereidingen voor de invoering zijn hierop gestopt.

De in het MER gehanteerde tarieven zijn afkomstig uit een in 2006 uitgevoerde studie⁶. De wijze van tolheffing zou onderzocht worden gedurende de fase van het OTB. Inmiddels heeft de Minister per 13 november 2013 besloten af te zien van tol op de A13/16.

Inspreker vraagt waarom een kaart gedrukt in 2007/2008 (in Emmen) gebruikt wordt. De wijk grenzend aan het Terbregseplein met 700 gezinnen staat aangegeven als bouwland (zoals 10 jaar geleden het geval was).

039

Op de kaart is de betreffende woonbuurt inderdaad niet opgenomen.

De wijk is wel in de onderzoeken meegenomen.

Insprekers vinden de alternatieven niet degelijk of niet voldoende onderzocht.

068(3), 081(3), 083(3)

Voor alle varianten zijn de voor een MER benodigde onderzoeken uitgevoerd door ter zake kundig specialisten en op basis van geldende normen, wet- en regelgeving. De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft geconcludeerd dat de TN/MER voldoende informatie bevat voor het maken van een gedegen afweging.

Inspreker vindt dat er niet voldoende naar alternatieven is gezocht.

081(2)

Alternatieven voor de A13/16 zijn in de fase voorafgaand aan de Startnotitie reeds gezien. De keuze voor de A13/16 is in de Variantennota mede in het licht van de inspraakreacties op de Startnotitie verder verantwoord. De commissie voor de milieueffectrapportage heeft de studies beoordeeld en de onderbouwing voor de keuze voor de A13/16 toereikend geacht.

⁶ Haalbaarheidsstudie naar beprijzen van projecten in de Zuidvleugel, Ministerie van Verkeer en Waterstaat (bijlage bij Kamerstuk 29644 nr. 74).

Inspreker stelt dat het 'betaald rijden' onvoldoende is uitgekristalliseerd bij het uitbrengen van de Trajectnota / MER.

068(4)

In het MER zijn twee tolvarianten in de vorm van een gevoeligheidsanalyse meegenomen. Dit om in het MER de effecten te kunnen bepalen. Het betreft in beide gevallen tol op de driehoek A13, A20 en A13/16. De variatie zit in de tariefstelling (8 cent en 11 cent tol). Op basis van de vigerende wetgeving is tol op alleen nieuwe wegen toegestaan. Inmiddels heeft de Minister per 13 november 2013 besloten af te zien van tol op de A13/16.

Insprekers stellen dat de benadering met bouwstenen interessant is omdat het de mogelijkheid biedt om uit de bouwstenen varianten samen te stellen. Probleem is echter dat bij de beoordeling in het MER per milieuaspect wordt gekeken naar de totaalscore per variant, waardoor deze werkwijze weinig bruikbaar is voor de beoordeling van één tracégedeelte. De nadelen voor Overschie, Hillegersberg, Ommoord en Schiebroek zijn onvoldoende apart in kaart zijn gebracht. Inspreker M075 stelt voor dat alsnog de afzonderlijke bouwstenen worden onderzocht, zodat niet enkel gekozen moet worden uit varianten die zijn opgebouwd uit een vastgestelde selectie bouwstenen. Insprekers zien graag dat de milieueffecten per tracé deel worden aangegeven.

074(4), 075(9), 084(3), 126(5)

De varianten zijn samengesteld uit verschillende bouwstenen. In het MER worden 6 varianten onderzocht. Inderdaad vindt de beoordeling van de varianten in het MER op variantniveau plaats. In de onderliggende afwegingen zijn in de beoordeling echter ook uitsplitsingen naar bouwstenen gemaakt. Bij de samenstelling van de voorkeursvariant is nadrukkelijk ook gekeken naar de effecten voor de diverse deelgebieden. Deze informatie vormt tevens input voor het vervolgonderzoek in het kader van het OTB.

Inspreker heeft een ander toekomstbeeld van de mobiliteit dan waar de Trajectnota/MER van uit gaat. Inspreker verwacht een toename van het openbaar vervoer (groei was in de regio de laatste jaren 7% per jaar), Het CBS geeft lagere cijfers voor 2020 voor inwoneraantal (900.000) en auto's (400.000) dan waar in de MER rekening mee wordt gehouden. Inspreker vindt dat gedegen rekening moet worden gehouden in ruimtelijke plannen met ontwikkelingen op het gebied van bevolkingskrimp, economische- en mondiale ontwikkelingen rond energie en klimaat. In de MER A13/16 gebeurt dit in onvoldoende mate op basis van reële cijfers.

084(2)

De verkeersintensiteit in de toekomst is berekend aan de hand van verkeersmodellen. De uitgangspunten voor deze modellen zijn ontleend aan het ruimtelijk en verkeers- en vervoersbeleid van rijk en regio. Ook zijn de actuele beleidsuitgangspunten m.b.t. bevolkingsgroei en economische ontwikkeling meegenomen in deze verkeersmodellen. De modellen worden hierop ook getoetst. Dit is weergegeven in de deelnota 'Verkeer' (Keuzes omtrent de thema's waarnaar inspreker refereert worden bij het opstellen van dit beleid gemaakt, niet in het kader van afzonderlijke projecten zoals de A13/16).

Inspreker vindt -conform de motie van Verdaas - dat nieuwe infrastructuur pas mag worden aangelegd als alle andere oplossingen geen soelaas bieden. Al uit de inleiding van de Trajectnota/MER blijkt dat toe wordt geschreven naar aanleg van de A13/16. Inspreker is van mening dat geen totaalpakket van alternatieven (accommoderen mobiliteit, OV, OV-fiets, fietssnelwegen, metroring Rotterdam, spoorverdubbeling Oude Lijn, slim woningbouw- en vestigingsbeleid, gebundeld goederenvervoer, binnenvaart en dergelijke) is opgesteld en dat daardoor Rijkswaterstaat op de politieke stoel is gaan zitten. Het aanvullend scenario met optimaal OV, zoals Rijkswaterstaat heeft laten opstellen door drie adviseurs, is te mager en voldoet niet. Inspreker wil grondig onderzoek naar alternatieven zodat recht wordt gedaan aan de Ladder van Verdaas. In dit onderzoek moet ook mobiliteitsmanagement worden opgenomen. Gedacht kan worden aan OV-Zuidvleugelabonnement, elektrisch woon-werkverkeer per fiets, verlagen parkeernorm bij bedrijven en dergelijke. Inspreker vindt dat een robuust OV-alternatief in samenspraak met maatschappelijke organisaties en externe deskundigen moet worden opgesteld.

075(15)

Op landelijke en regionaal niveau vinden er politiek/bestuurlijke afwegingen plaats op het gebied van de ruimtelijke ordening en mobiliteit. Deze worden vastgelegd in verschillende rijksnota's (zoals het SVIR) en meer regionaal ook in gebiedsagenda's. Bij de verdere uitwerking werken het Rijk en de regionale overheden intensief samen. In het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidvleugel (BO MIRT), maken het Rijk en de regio aan de hand van de gebiedsagenda's afspraken over de prioritair (rijks)investeringen waaronder de wegeninfra. Deze afspraken worden vastgelegd in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Het MIRT vormt hiermee ook het integrale kader voor de Rijksinvesteringen. Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verder verwezen naar paragraaf 2.10 'Alternatieven voor de A13/16'.

Inspreker stelt dat de effectberekeningen gebakken lucht zijn met een onzekerheidsfactor van 2 tot 3. Inspreker hecht niet veel waarde aan bijvoorbeeld de geluidberekeningen. Dat geldt voor de HSL die landelijk nieuws zijn. Ook vermeldt hij dat de voormalige directeur van Schiphol heeft gezegd dat hij heftig heeft lopen manipuleren met de geluidcijfers.

127(2)

In het kader van het MER is door ter zake deskundige specialisten uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de aanleg van de snelweg in de verschillende varianten conform daartoe geldende wet- en regelgeving en richtlijnen. Het MER is ook positief beoordeeld door de Commissie voor de m.e.r. Bij de uitwerking van het OTB worden de belangrijkste effecten nader c.q. gedetailleerder onderzocht. Bij oplevering van de snelweg vindt een opleveringstoets plaats. Na realisatie wordt de situatie gemonitord op de uitgangspunten zoals de verkeersaannames en worden indien nodig aanvullende maatregelen getroffen.

Op bladzijde 62 van het bodemrapport staat dat ondiepe grondwaterstanden kunnen worden beïnvloed door de aanleg van de A13/16. Voorts staat er dat de ondiepe grondwaterstand voornamelijk wordt beïnvloed door het oppervlaktewaterpeil en dat dit door peilbeheer wordt gereguleerd. Het blijft onduidelijk hoe de varianten de ondiepe

grondwaterstand beïnvloeden, wat hiervan de reikwijdte is en of het bestaande peilbeheer daar voldoende op is ingericht. De waterhuishouding in de wijk Molenkwartier is een zorgpunt. Voor inspreker is de komst van de A13/16 onaanvaardbaar zonder gedegen analyse van de effecten van de aanleg van A13/16 op de omgeving en de concreet te treffen maatregelen. Bovenstaande geldt ook voor mogelijke bodemverzakkingen. Op bladzijde 60 van het bodemrapport staat dat het hemelwater gecontroleerd kan infiltreren in de bermen. Er worden geen negatieve effecten verwacht omdat geen doorslag naar het grondwater zal plaatsvinden. Inspreker vraagt of dit aantoonbaar is.

117(5)

In de deelnota Bodem en Water is toegelicht dat de aanleg van de weg effect kan hebben op de ondiepe grondwaterstanden, maar dat deze grotendeels bepaald worden door het peilbeheer. Wijzigingen in kwel- en infiltratiepatronen zullen gecompenseerd worden door extra aan- en afvoer van water, waardoor het doorsnijden van zandbanen geen grote impact zal hebben op de ondiepe grondwaterstanden in het onderzoeksgebied. In het kader van het OTB wordt het ontwerp verder uitgewerkt inclusief eventueel benodigde (mitigerende) maatregelen.

Inspreker vindt het opvallend dat in het MER alleen voor verkeersaspecten positieve scores worden aangegeven en voor de overige scores maximaal neutraal. Dat betekent dat de nieuwe situatie ten opzichte van de huidige situatie hooguit gelijk blijft maar dat er meestal wordt ingeleverd.

126(4)

In het kader van het MER is uitgebreid onderzoek gedaan naar de effecten van de aanleg van de snelweg op het verkeer en het milieu (waaronder lucht, geluid, natuur en landschap) en effecten tijdens de uitvoering. Bij de variantenkeuze is een totaalafweging van deze aspecten gemaakt en zijn maatregelen genomen om de negatieve effecten te voorkomen. In vergelijking met de huidige situatie is niet te voorkomen dat er langs het nieuwe tracé effecten te verwachten zijn. Voor zover hier wettelijke grenzen worden overschreden blijkt uit het MER dat effectieve maatregelen mogelijk zijn. In de afweging heeft echter ook meegespeeld dat de A13/16 kan leiden tot een vermindering van de verkeersdruk langs de A13 en A20 en het onderliggend wegennet met positieve gevolgen voor de leefbaarheid.

Inspreker stelt vraagtekens bij de scenario's voor 2020. Het is voor zo'n lange periode lastig om een redelijk betrouwbaar scenario te ontwikkelen. Het is dan ook gebruikelijk om naast een meest waarschijnlijk scenario ook een positieve en negatieve variant te maken. Dat is niet gebeurd en inspreker vraagt zich af of niet alleen de positieve variant is genomen om een en ander positiever voor te stellen.

130(2)

De eisen die aan m.e.r.-onderzoek worden gesteld zijn vastgelegd in de richtlijnen op basis van het advies daarover van de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie. m.e.r.). Voor het MER is gerekend met het European Coördination (EC) scenario van het Centraal Planbureau over de demografische en economische ontwikkeling 2020. In het kader van het OTB wordt gerekend met het scenario Global Economy (GE). Dit scenario is door het CPB (Centraal Plan Bureau) opgesteld.

Recente analyses, uitgevoerd in het kader van de MIRT Verkenningen Nieuwe Westelijke Oeververbinding en A4 Passage en Poorten en Inprikkers laten overigens zien dat ook in een scenario met langdurig lage economische groei het gebruik van een A13/16 zeer groot is, zelfs even groot als in het hoogste groeiscenario. Zonder A13/16 blijven in ieder geval de nu reeds ernstige bereikbaarheidsproblemen op de A13 en A20 op zijn minst even groot als nu.

6 Opmerkingen

6.1 Inleiding

In het hoofdstuk 'opmerkingen' zijn inspraakreacties opgenomen die één of meerdere opzichzelfstaande opmerkingen presenteren. Deze opmerkingen zijn niet verder onderverdeeld naar onderwerp, maar vallen allen onder de categorie 'Opmerkingen'. In de onderstaande paragraaf staan de betreffende gebundelde inspraakreacties inclusief de beantwoording van het bevoegd gezag weergegeven.

6.2 Opmerkingen

Inspreker haalt een tv-uitzending van Buitenhof aan, waarin wordt gesignaleerd dat Rotterdam als woongebied afglijdt en het risico loopt de banlieu van het westelijk woongebied van Nederland te worden. Het voorstel voor de A13/16 verpest het beste woongebied van Rotterdam. De mensen die daar wonen zullen op termijn uitwijken en de stad verlaten. Dat geldt zeker voor inspreker. Het perspectief voor de stad Rotterdam is buitengewoon negatief.

129(1)

Het BG neemt kennis van het standpunt van de inspreker en is van mening, dat een weg die is ingepast zoals de A13/16 niet de oorzaak kan zijn van 'afglijden van het gebied en uitwijken van bewoners van het gebied', mocht daarvan sprake zijn. De A13/16 is met name ook bedoeld om de bereikbaarheid en leefbaarheid van het gebied te verbeteren.

Inspreker stelt dat door de crisis het verkeer zal afnemen en de nieuwe lus niet nodig is.

065(2)

Het BG wijst erop dat de crisis en de daarmee gepaard gaande effecten van conjuncturele en tijdelijke aard zijn.

Bij variant 4 ter hoogte van de Vlinderstrik wordt de A13/16 verdiept aangelegd, de geluidverstoring op de natuur is dan het minst. Echter inspreker signaleert dat dit verdiepte tracé veel dieper het gebied Vlinderstrik indringt en dat daardoor de toch al smalle ecologische 'flessenhals' richting Rottemeren definitief wordt gebarricadeerd.

093(4)

Onderkend wordt dat het verdiepte tracé door de Vlinderstrik invloed heeft op het functioneren van de ecologische verbindingzone. Mede hierdoor is deze optie niet opgenomen in de Voorkeursvariant.

Inspreker vraagt of er geluidwerende voorzieningen aan zijn woning in Ommoord (Heiligenbloem 19) zullen worden getroffen.

077(3)

Bij de uitwerking van het Ontwerp-Tracébesluit wordt de noodzaak van geluidsmaatregelen en de vorm/afmeting daarvan definitief vastgesteld.

In de Trajectnota/MER is aangegeven dat nabij de woning van de inspreker bij het ontwerp van de A13/16 maatregelen nodig zijn. In de TN/MER worden in dat verband in eerste instantie tweelaags ZOAB en schermen genoemd. Maatregelen aan een woning worden pas overwogen als maatregelen als stil asfalt en/of schermen niet toereikend blijken. Het onderzoek bij de uitwerking van het Ontwerp-Tracébesluit geeft hierover uitsluitsel.

Insprekers hebben grote zorg over de geluidbelasting boven op de geluidsoverlast van HSL. RandstadRail, Rotterdam Airport, ZoRobus, N209 en N470. Natuurwaarden, recreatie- en woongenot staan in de Vlinderstrik onder druk.

- inspreker M098 heeft de indruk dat de inrichting van het gebied zwaarder lijkt te wegen dan een geluidwal voor het woongenot;
- inspreker P105 wil een talud langs de A13/16 zoals die ter hoogte van de wijk Terbregge langs de A20.

097(1), 098(1), 105(1)

Bij de bepaling van het tracé van de A13/16 en maatregelen die deel uit maken van de voorkeursvariant is rekening gehouden met de ontwikkeling van de Vlinderstrik als recreatie- en natuurgebied (overigens maakt de Vlinderstrik niet langer deel uit van de provinciale EHS). Voor het gedeelte ten oosten van de kruising met de HSL is de regio voornemens een akoestisch landschap te realiseren die de geluidsbelasting voor Vlinderstrik langs dat traject zal beperken. Zie ook paragraaf 2.5 'Geluid'.

Insprekers geven aan dat Ommoord nu al vele jaren geluidhinder ondervindt van de A20 en het Terbregseplein. Bij zuidwesten wind is die nu al onaanvaardbaar hoog. Ook van Airport Rotterdam zal de geluidsoverlast alleen maar toenemen nu het aantal vluchten zal toenemen en er ook nachtvluchten komen (momenteel zijn nachtvluchten niet toegestaan). Ook de luchtverontreiniging is ontoelaatbaar. Het vuil op de balustrade is geen gewoon stof, maar zwart roet. De gevolgen die de aanleg van de A13/16 voor lucht en geluid in de wijk Ommoord zal hebben, zijn totaal genegeerd.

053(3), 045, 049(2), 090(1)

In de TN/MER is gebleken dat de geluidssituatie in Ommoord veel aandacht vraagt, maar ook dat verwacht mag worden dat door het treffen van de noodzakelijke maatregelen aan de normen van de geluidswetgeving wordt voldaan. Daarbij zal niet alleen naar de nieuwe A13/16 worden gekeken, maar ook naar de invloed van de bestaande A20 en A16 op de situatie in Ommoord. Zie verder ook hoofdstuk 2, de paragrafen 'Luchtkwaliteit' respectievelijk 'Geluid'.

Inspreker vindt dat het bedrijfsleven, dat het meeste baat heeft bij de A13/16 en dat ook de extreme geluidsoverlast door het vrachtverkeer veroorzaakt, (een groot deel van) de extra kosten moet opbrengen die nodig zijn voor een goede inpassing voor burgers en natuur.

022(6), 090(6), 135

Inspreker stelt voor dat de keuze voor een optimale inpassing van de A13/16 niet mag afhangen van de financiële ruimte maar bekostigd moet worden door te zoeken naar mogelijkheden voor meer tolvariatie. Bijvoorbeeld door het maximale toltarief te verhogen, uitbreiding tolheffing naar A13, A20, langere inningstermijn dan maximaal 20 jaar, variabele kilometerheffing. Automobilisten in de regio profiteren mee van de extra wegcapaciteit. Ook zij kunnen tol betalen door tolheffing op het onderliggend wegennet waar verkeerseffecten zijn te verwachten (bv.

Molenlaan, sluiproutes en dergelijke). Dit is ook een goed sturingsmechanisme ten aanzien van de verwachting dat tolheffing minder verkeersafname op het onderliggende wegennet tot gevolg heeft.

075(12), 124(3)

De kosten van de realisatie spelen zeker een rol bij de afwegingen over de vormgeving en inpassing van de snelweg. Conform de huidige wetgeving kan tolheffing alleen worden toegepast op de nieuwe snelweg en niet op bestaande snelwegen of lokale wegen. Inmiddels heeft de Minister per 13 november 2013 besloten af te zien van tol op de A13/16.

De effecten en kosten van de A13/16 zijn niet goed in verband gebracht met de effecten en de kosten voor de A4. Deze projecten zijn volkomen met elkaar verweven. Inspreker heeft dit in zijn zienswijze voor de A4 onderbouwd en als bijlage bij deze zienswijze meegestuurd. Inspreker is van mening dat op een gelijkwaardige manier de effecten en kosten van de alternatieven in beeld moeten worden gebracht (A4 Delft-Schiedam, alternatief A13 + A13/16 en A13/16/A20) en is van mening dat dit niet gebeurd is.

099(3)

De reactie van de inspreker heeft betrekking op de zogenoemde Cumulativenota die is opgesteld voor de besluitvorming over de A4 Delft-Schiedam. In deze nota zijn de effecten van de A4 plus A13/16 met 2x2 rijstroken vergeleken met de effecten van het belangrijkste alternatief voor de A4, te weten de verbreding van de A13 in combinatie met een A13/16 met 2x3 rijstroken. De beoordeling van deze nota en bestuurlijke afweging naar aanleiding daarvan hebben in de context van het Tracébesluit A4 plaatsgevonden.

Inspreker vraagt hoe het kan dat het eerste en meest milieuvriendelijke, ondertunnelde en verder van de verbouwing gelegen tracé als 'te dure optie' bij voorbaat buiten spel is gezet. Als er geen geld is moet de weg niet doorgaan. Een goedkoper alternatief ten koste van omwonenden is niet acceptabel.

116(2)

Op basis van de variantennota bleek dat de boortunnel op grond van de zeer hoge kosten niet als reëel in beschouwing te nemen alternatief kan worden beschouwd. Het BG is van oordeel dat de gekozen voorkeursvariant in voldoende mate tegemoet komt aan alle relevante belangen en eisen.

Inspreker stelt dat het project ontzettend budget gestuurd is en dat deze werkwijze ten koste gaat van een goede inpassing bij Hillegersberg. Het stuk bij Hillegersberg is immers het langste stuk weg, waardoor bezuiniging op de inpassing daar ook het meeste oplevert. Het gevaar dat inspreker constateert is dat het overleg met de deelgemeenten, zoals dat nu plaatsvindt, tot oplossingen leidt die geen budgetruimte overlaat voor Hillegersberg.

068(8)

De kosten van de realisatie spelen zeker een rol bij de afwegingen over de vormgeving en inpassing van de snelweg. De voorkeursvariant maakt duidelijk dat de inpassing (ook bij Hillegersberg) geen sluitpost is geweest.

Het valt inspreker op dat het bij de leefbaarheidsdoelstelling in de Trajectnota gaat om de leefbaarheid van de A13 en A20. Dat de leefbaarheid voor veel bewoners in de buurt van de A13/16 wordt aangetast, wordt wel in de varianten aangegeven maar is blijkbaar minder belangrijk. Inspreker stelt dat de A13/16 gevolgen heeft voor leefbaarheid en welzijn in een veel groter gebied.

018(1)

De A13/16 verplaatst het overlastprobleem van Overschie naar Ommoord, terwijl ook in Overschie de problemen niet worden opgelost.

085(3)

Er doen zich rond A20 en A13 grote knelpunten voor. Deze knelpunten worden met de realisatie van de A13/16 verminderd. De leefbaarheid van omwonenden van het nieuwe tracé heeft een belangrijke rol gespeeld bij de beoordeling van de diverse varianten voor de A13/16 en de keuze voor de voorkeursvariant.

Inspreker maakt zich zorgen over de leefomgeving rond haar huis bij de aanleg van de A13/16. Veel belang hecht inspreker aan ontwerpen van landschapsarchitecten die het mooie natuurgebied weer zo aantrekkelijk mogelijk maken.

073(2)

Bij de voorbereiding en de uitvoering van de aanleg zullen in nauw overleg met direct omwonenden maatregelen worden getroffen om de bereikbaarheid van de woningen op peil te houden en de overlast tot het minimum te beperken. Bij de uitwerking van het Ontwerp-Tracébesluit en de voorbereiding van de uitvoering zal veel aandacht uitgaan naar een inrichting van de gebieden die door de weg worden doorkruist. Hierbij wordt de hulp ingeschakeld van deskundige landschapsarchitecten die in het kader van het OTB een plan opstellen voor de inpassing en vormgeving en wordt de Rijksbouwmeester als adviseur betrokken.

Inspreker wil graag horen in hoeverre de leefomgeving van Park Zestienhoven door de A13/16 wordt beïnvloed.

030(2)

Park Zestienhoven maakt deel uit van het studiegebied van het MER. Voor het gebied zijn vooral het geluidsonderzoek van belang. De deelnota 'Geluid en trillingen' van de TN/MER geeft inzicht in de overigens beperkte effecten.

De A13/16 op maaiveld is volgens inspreker voor Overschie een enorme barrière. De wijken worden ingesloten, niet ontsloten. Er zal altijd geluid- en stankoverlast zijn, het aantal dagen met luchtvervuiling en smog (windstil weer) zal toenemen, zeker door klimaatveranderingen.

089(13)

Het BG onderkent dat in en rond Overschie veel infrastructuur aanwezig is met veel invloed op de leefbaarheid. Met de A13/16 wordt beoogd de leefbaarheid in Overschie te verbeteren. Door de aanleg van de A13/16 wordt de A13 door Overschie minder druk; daarmee neemt ook de geluidproductie door het verkeer op de weg af en verbetert ook de luchtkwaliteit. Hierbij is ook relevant dat in het kader van het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit gewerkt wordt aan een landelijke verbetering van de luchtkwaliteit. In 2011, en ook in 2015, wordt op basis van het programma Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), langs de A13 en A20 al voldaan aan de normen voor de luchtkwaliteit. Zie ook

www.nsl-monitoring.nl. Op de site www.atlasleefomgeving.nl en/of www.lml.rivm.nl/, vindt u meer informatie omtrent de actuele luchtkwaliteit in uw omgeving.

De (extra) barrièrewerking door de A13/16 is beperkt door de combinatie met de bestaande Doenkade/N209 en de ligging dicht langs het vliegveld.

Inspreker stelt dat de geluid- en fijnstofnormen in Nieuw Terbregge nu al met voeten worden getreden. Hij is dan ook bezorgd over de aanleg van het nieuwe tracé, waardoor zijn huis nog meer door snelwegen zal worden omgeven.

130(1)

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de paragrafen 'Geluid' en 'Luchtkwaliteit in hoofdstuk 2.

De wijk Schiebroek wordt volledig ingeklemd door snelwegen. Dit heeft volgens inspreker grote impact op de luchtkwaliteit.

002(1)

Voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar de paragrafen 'Geluid' en 'Luchtkwaliteit in hoofdstuk 2.

Inspreker stelt dat er geen invoeging vanaf Utrecht/Gouda hoeft te komen. Het verkeer vanuit die richting kan op de A20 blijven.

048(2)

Alle varianten gaan uit van een aansluiting van de A20 vanuit de richting Gouda op de A13/16. Dit gebeurt om het verkeer zoveel mogelijk gebruik te laten maken van de snelwegen en de lokale wegen, in dit geval bijvoorbeeld de Hoofdweg en de President Rooseveltweg, zoveel mogelijk te ontlasten.

De aansluiting van de A13/16 op de A13, met een fly-over, is in de Trajectnota/MER zeer summier uitgewerkt. Deze fly-over zal vanuit Midden-Delfland goed zichtbaar zijn. De 5/6 rijstroken van de A13/16 en A13 moeten terug worden gebracht naar 3. Niet aangegeven is hoeveel wegvaklengte dit in beslag neemt. Inspreker verwacht dat het afstrepen van de rijstroken tot forse files zal leiden.

087(3)

De A13/16 krijgt, bij de aansluiting, twee rijstroken per richting en de A13 zal, bij de aansluiting, na openstelling van de A13/16, het aantal rijstroken, per richting, worden teruggebracht van 3 naar 2. Op de A13 komen dus 4 rijstroken per richting vanuit/naar de aansluiting. Richting Delft zijn deze 4 rijstroken (inclusief de spitsstrook) al beschikbaar. Richting Rotterdam zal, vlak voor de aansluiting, er 1 rijstrook bijkomen. In de deelnota 'Technische ontwerpverantwoording' wordt per variant de detaillering van het ontwerp van deze aansluiting omschreven. In dit deelrapport wordt aangegeven o.a. hoeveel ruimte voor samenvoeging nodig is. Het ontwerp wordt in de OTB-fase verder uitgewerkt.

Inspreker vraagt om een extra weg voor het onderliggende wegennet: de President Rooseveltweg doortrekken (evenwijdig aan de Ommoordseweg) naar de kruising Terbregseweg - Dirk van der Kooijweg. De stoplichten daar vervangen door een rotonde. De kruising Terbregseweg (bij nr. 101) en President Rooseveltweg afsluiten voor verkeer richting Irenebrug.

050

De suggestie van inspreker heeft geen direct verband met het plan voor de A13/16 en kan daarom niet worden betrokken bij de uitwerking van de plannen voor de A13/16. De suggestie zal ter kennis worden gebracht van de gemeente Rotterdam.

Inspreker merkt op dat er weinig openbaar vervoer is in de wijk Ommoord.
063(2)

Het kwaliteitsniveau van het OV in Ommoord is een verantwoordelijkheid van de Stadsregio Rotterdam.

Inspreker merkt op dat in het bestemmingsplan Verbreding Doenkade II de aanpassing knoop A13 en de A13/16 ontbreken. Opmerkelijk is de reservering voor een kruispunt op de Doenkade ter ontsluiting van het geplande industrieterrein in polder Schieveen dat op het geplande tracé van de A13/16 ligt. In de Variantennota ontbreekt de ruimtereservering voor dit kruispunt en de verkeersgevolgen. De procedure van de verbreding Doenkade II loopt vooruit op de A13/16. Deze twee zijn niet op elkaar afgestemd.

089(6)

De A13/16 ligt buiten het plangebied voor de aanpassing van de aansluiting Doenkade op de A13. De procedure voor de A13/16 is daarop niet van invloed. De plannen voor A13/16 en voor de verbreding van de Doenkade beïnvloeden elkaar wel. Inmiddels hebben de Provincie Zuid-Holland en de Stadsregio Rotterdam afgesproken de verbreding van de Doenkade op te schorten met het oog op de plannen voor de A13/16.

Met betrekking tot de ontsluiting van Schieveen is zowel in de plannen voor het bedrijventerrein als die voor de A13/16 uitgegaan van verlenging van de Vliegveldweg die via een viaduct onder de A13/16 wordt gevoerd.

De ontwikkeling van het bedrijventerrein is opgenomen in de verkeersmodellen waarmee de verkeerseffecten voor respectievelijk de Variantennota en de TN/MER zijn bepaald. In welke mate het uitstel van het bedrijventerrein effect heeft op de verdere uitwerking van het ontwerp en de inpassing van de A13/16 wordt in het kader van het OTB nader bekeken.

De gemeente Rotterdam heeft de ontwikkeling van het bedrijventerrein in Schieveen uitgesteld tot na 2030. Daarom is in de voorkeursvariant (het viaduct over) de Verlengde Vliegveldweg niet opgenomen. Bij het OTB zullen de consequenties van het uitstel van Schieveen voor de A13/16 nader worden bekeken.

Inspreker betwijfelt of het instellen van tol op de A13/16 geen effect heeft op de A4 Midden Delfland. Ook zijn de uitkomsten voor de verkeersafwikkeling van de tolvariant op de driehoek waarschijnlijk minder positief dan in het MER staat, doordat de tolvariant berekend is op basis van géén tol op wegvakken zoals de A12 en A4. Inspreker vindt het nuttig om de verkeersprestaties op de A13/16 te corrigeren voor tolmijdend verkeer. Inspreker ziet graag een berekening van het effect van tol op de driehoek met inachtneming dat elders op de Zuidvleugel op termijn tol zal worden geheven.

075(14)

In de Trajectnota/MER is de invloed van tolheffing met behulp van het gangbare verkeersmodel bepaald. Uit die berekeningen blijkt dat het heffen van tol op de driehoek nauwelijks effect heeft op de intensiteiten op de A4 Delft – Schiedam.

Overigens is tol op bestaande wegen zoals de A13 en A20 gegeven de huidige wetgeving niet toegestaan. Inmiddels heeft de Minister per 13 november 2013 besloten af te zien van tol op de A13/16.

Inspreker voorziet ernstige waardedaling van de nieuwe woningen op landgoed Hillgaerden als de A13/16 langs de achtertuin gaat.

095(6)

De inpassing van het tracé wordt gedurende de OTB-fase nader uitgewerkt, waarbij landgoed Hillgaerden als uitgangspunt wordt meegenomen. Diegenen die eventueel nadeel ondervinden van de aanleg van de A13/16 kunnen na vaststelling van het Tracébesluit een aanvraag voor nadeelcompensatie indienen (regeling 'Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999').

Inspreker wijst op het levensbelang van de ligging in het bos voor de manege in het Lage Bergse Bos en op de grote gevolgen van de nabijheid van een snelweg voor het welzijn van paard en mens (vanwege trillingen, geluid en de luchtkwaliteit). Inspreker is zich bewust van de noodzaak van de A13/16 en vraagt om uiterste zorgvuldigheid indien verplaatsing van de manege in het Lage Bergse Bos nodig is. Het gaat inspreker dan om de begeleiding naar een geschikte locatie elders in het gebied op ruimte afstand van snelweg / tunnelmonden en goed bereikbaar met openbaar vervoer en fiets. Voorts moet rekening worden gehouden met de nieuwe Welzijnsnota Paarden die binnenkort wordt aangenomen.

066(1)

Het BG is zich bewust van de mogelijke gevolgen van de aanleg van de A13/16 voor de manege. In de vervolgfase zal tijdig en in zorgvuldig overleg met de manege en lokale overheden bepaald worden of en zo ja welke maatregelen moeten worden getroffen om deze gevolgen op een aanvaardbaar niveau te houden.

De geplande oprit voor aansluiting van de President Rooseveltweg in Ommoord loopt langs de achtertuinen van de Lentebloem waardoor de leefbaarheid in de Bloemenbuurt verslechtert. Insprekers zien hun woongenot en waarde van de woning achteruitgaan. Inspreker vraagt of wettelijke minimum afstand tot bewoning en geluidsniveaus niet worden overschreden. Inspreker verwacht dat velen weg willen, echter de huizen onverkoopt zullen zijn en de buurt zal verpauperen.

- **Als de aansluiting er komt wil één inspreker uitgekocht worden dan wel gecompenseerd worden voor de waardevermindering van zijn huis. Inspreker wil weten hoe en wanneer de compensatie wordt vastgesteld.**
- **Eén inspreker wil een schadeclaim indienen voor de waardevermindering van zijn woning.**

018(4), 077(4), 113(3)

In de voorkeursvariant is gekozen voor een ander tracé van de oprit naar de A13/16. Er komt geen oprit via de Droogbloem.

Diegenen die eventueel nadeel of schade ondervinden van de aanleg van de A13/16 kunnen na vaststelling van het Tracébesluit een verzoek om nadeelcompensatie of planschade indienen (regeling 'Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999').

Bij keuze van andere varianten dan een tunnel zal het Lage Bergse Bos afgesneden zijn van de aangrenzende stad. Inspreker ziet zich dan genoodzaakt omwille van de samenhang tussen de drie deelgebieden, Lage

- en Hoge Bergse Bos en Hoekse Park, te komen tot een herziening van de functionering, zonering en programmering van niet alleen deze drie gebieden, maar alle deelgebieden van het Recreatieschap Rottmeren. Inspreker gaat er vanuit hiervoor volledig te worden gecompenseerd voor:

- 1. het definitief verlies aan recreatiegebied;**
- 2. de noodzakelijke investeringen voor herinrichtingen;**
- 3. het tijdelijk verlies van de recreatieve functie binnen het tracé van de zes varianten;**
- 4. de overlast in het achtergelegen recreatiegebied als gevolg van de aanlegwerkzaamheden;**
- 5. herprogrammeringsopgave tussen de deelgebieden;**
- 6. proceskosten waaronder planadviezen, technische begeleiding en eventuele verhoging van beheerlasten.**

Bij het uitwerken van mitigatie- en compensatiemaatregelen wil inspreker nauw betrokken worden.

079(2)

Het BG zal bij de uitwerking van het Ontwerp-Tracébesluit in nauw overleg met het recreatieschap de inpassing van de tunnel op maaiveld door het Lage Bergse Bos verder uitwerken. De ambitie hierbij is de genoemde effecten tot een minimum te beperken en zo nodig mitigerende en compenserende maatregelen te treffen.

Inspreker meldt dat zeker planschade geclaimd zal worden afhankelijk van de oplossing en inpassing die in het Tracébesluit wordt gekozen voor de A13/16 ter hoogte van Hilleegersberg. Inspreker is al bezig daarvoor juristen in te zetten.

068(10)

De inpassing van het tracé wordt gedurende de OTB-fase nader uitgewerkt. Diegenen die eventueel nadeel of schade ondervinden van de aanleg van de A13/16 kunnen na vaststelling van het Tracébesluit een verzoek om nadeelcompensatie of planschade indienen (regeling 'Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999'). Een dergelijk verzoek wordt overigens pas in behandeling genomen nadat het Tracébesluit onherroepelijk is (in het TB zal bekend gemaakt worden waar en hoe dit kan).

Bij het doorgaan van de A13/16 wordt de vervuiling en geluidhinder onaanvaardbaar hoog en zal de waarde van zijn huis in Bergschenhoek, bij het Lage Bergse Bos dramatisch teruglopen. Inspreker zal dan een schadeprocedure gaan starten samen met andere gedupeerden in zijn woongebied met honderden huizen van ver boven € 1.000.000.

116(8)

Uit de Trajectnota/MER blijkt dat alle varianten zodanig kunnen worden gerealiseerd, dat wordt voldaan aan de wettelijke eisen, ook voor de aspecten lucht en geluid. De inpassing van het tracé wordt gedurende de OTB-fase nader uitgewerkt. Diegenen die eventueel nadeel of schade ondervinden van de aanleg van de A13/16 kunnen na vaststelling van het Tracébesluit een aanvraag voor nadeelcompensatie of planschade indienen. Een dergelijk verzoek wordt overigens pas in behandeling genomen nadat het Tracébesluit onherroepelijk is (in het TB zal bekend gemaakt worden waar en hoe dit kan).

De A13/16 komt waarschijnlijk op korte afstand van de woningen Rottekade 236, 237 en 238 te liggen. Deze woningen van 1927 zijn op 'huiden' gebouwd en van een dusdanige bouwkundige kwaliteit dat deze extra belasting door trillingen en grondwaterfluctuaties niet verdragen. Om trillingen tot een minimum te beperken mogen sinds 15 jaar geen vrachtwagens meer over de (in slechte staat zijnde) Rottekade. De werkzaamheden aan de A13/16 zullen de constructie van de woningen sterk aantasten en deze onverkoopbaar maken. Inspreker stelt voor:

A. Sloop van het bestaande object en herbouw bij aanvang van de bouwperiode van de A13/16 en een alternatieve woning ten tijde van de bouw binnen een straal van 5 km. óf;

B. Een complete fundering onder het gehele object om verzakking te voorkomen en de huidige staat te bevrozen.

Inspreker concludeert dat vanwege de uitzonderlijke staat van het woonobject, die afwijkt van alle andere objecten in de omgeving, het van groot belang is ver voor de aanvang van de werkzaamheden tot een besluit te komen. Inspreker heeft hierover al contact gezocht met de adviseur vastgoed van RWS.

123

Bij het OTB zal het ontwerp van de Rottekruising verder worden uitgewerkt. Ook bij het voorbereiden van de realisatie zal steeds goed bekeken worden of en zo ja welke gevolgen optreden voor genoemde woningen en welke maatregelen mogelijk/nodig zijn. Dit gebeurt in nauw overleg met de bewoners. Directe betrokkenen zullen hierover tijdig worden benaderd.

Als de woningen uiteindelijk gesloopt moeten worden of als er onverhoopt schade ontstaat wordt gebruik gemaakt van de regelingen die hierop van toepassing zijn. Met betrokkenen zal hierover tijdig contact worden opgenomen worden door de projectorganisatie van RWS.

Inspreker vraagt of mensen, die wel veel overlast kunnen verwachten maar waarvan het belang van huis, bedrijf of grond niet wordt geraakt, tijdens de uitvoering op kosten van Rijkswaterstaat in een luxe hotel mogen gaan wonen.

073(3)

Er wordt onderkend dat de aanleg van de weg overlast kan opleveren voor bewoners en andere belanghebbenden. Bij de voorbereiding van de aanleg wordt ernaar gestreefd de overlast tot een minimum te beperken. Dit gebeurt in nauw overleg met de bewoners.

Inspreker realiseert zich dat een integrale afweging voor de A13/16 heeft plaatsgevonden maar vraagt om flexibiliteit daar waar het gaat om nieuwe ruimtelijke- en verkeerskundige inzichten.

076(2)

Bij het OTB en de vaststelling van het Tracébesluit wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met relevante nieuwe ruimtelijke en verkeerskundige beleidsontwikkelingen.

Inspreker vraagt om een integrale afweging van snelwegprojecten. A4, A13/16, verbreding A13, A14 en A54 zijn allemaal oplossingen om de wegcapaciteit Den Haag - Rotterdam te vergroten. Er moet worden vastgesteld welke van deze alternatieven en combinaties daarvan de beste

keus is. Noch de trajectnota/MER A4 noch de Trajectnota A13/16 maakt deze afweging. De vraag welke nieuwe snelwegen de Zuidvleugel in de toekomst nodig heeft blijft onbeantwoord.

087(1)

Deze afweging heeft plaatsgevonden in het kader van Trajectnota/MER en Tracébesluit voor de A4 Delft –Schiedam. Verder is in augustus 2012 op verzoek van de Tweede Kamer het rapport 'Integrale verkeersanalyse Zuidvleugel Randstad' opgesteld waarin de door inspreker gevraagde afweging is opgenomen. Dit rapport is te downloaden via: <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/rapporten/2012/08/30/integrale-verkeersanalyse-zuidvleugel-randstad.html> of via <http://www.projectnwo.nl/documenten>.

Inspreker vraagt inzichtelijk te maken wat de terugslageffecten zijn van de aanleg van de A13/16 op andere snelwegen in de Zuidvleugel van de Randstad. Inspreker maakt zich zorgen over de toenemende verkeersdruk bij het toekomstige verkeersknooppunt bij de Tempel (A13 Overschie, N209 Doenkade en Matlingeweg), waar A13/16 samenkomen en denkt dat alleen een afwaardering van de A13 Overschie tot stadsweg (aantal rijstroken reduceren en/of afslaan van en naar de A20 onmogelijk maken) oplossing brengt. Dit zal tot toename van het verkeer op de Stadhoudersweg leiden, de ondertunneling ligt echter al op de tekentafel. Om te voorkomen dat deze tunnel een snelle route naar het centrum wordt, zal tolheffing en beperking van capaciteit nodig zijn. Invoering van 80 km op de ruit van Rotterdam moet het verkeer in de stad ontmoedigen en de verkeersveiligheid vergroten. Inspreker verzoekt de minister de leefbaarheid bij Overschie daadwerkelijk / gegarandeerd te verbeteren en hiervoor alle mogelijke instrumenten en fysieke maatregelen in te zetten. De in het MIRT 2008 gereserveerde 31 miljoen kan worden ingezet voor de afwaardering van de A13.

075(10)

De effecten van de aanleg van de A13/16 op andere wegen in de Zuidvleugel maken onderdeel uit van de verkeersstudie van de TN/MER. De uitkomsten geven geen aanleiding voor zorgen over de verkeersdruk op het knooppunt A13 - A13/16 - Doenkade.

Na openstelling van de A13/16 wordt het aantal rijstroken op de A13 ter hoogte van het Doenkade-viaduct teruggebracht naar twee per rijrichting. Aanvullende maatregelen voor de inpassing van de A13 in Overschie maken geen deel uit van dit project.

Het afsluiten van de verbindingbogen op het Kleinpolderplein tussen de A13 en de A20-oost wordt niet overwogen. Dit doet afbreuk aan het doel om de robuustheid van het netwerk te vergroten.

Ook invoering van snelheidsbeperking 80 km/h op de gehele ruit wordt niet overwogen. Dit past niet in het landelijke beleid over snelheden op Rijkswegen.

Het door de inspreker genoemde bedrag van 31 mln euro is bedoeld voor aanpassing door de provincie Zuid-Holland van de aansluiting van de Doenkade op de A13.

Inmiddels heeft de Minister per 13 november 2013 besloten af te zien van tol op de A13/16.

Aanleg van de A13/16 geeft extra druk op lokale/regionale wegen in het gebied Zoetermeer, Pijnacker, Rotterdam Noord en Lansingerland. Inspreker dringt er op aan om samen met hem en de provincie Zuid-Holland te bezien welke maatregelen er op het onderliggend wegennet voor de toename van (sluip)verkeer nodig zijn.

088(2)

Uit de berekeningen voor de TN/MER blijkt geen substantiële toename van de intensiteiten op de N471 en de N209, behoudens op het deel van de N209 tussen de A13/16 en de Boterdorpseweg.

De provincie Zuid-Holland en de gemeente Lansingerland hebben afgesproken na openstelling van de A13/16 de intensiteit van het verkeer op de N209 te monitoren.

Inspreker voorziet dat de A13/16 een duidelijke meerwaarde heeft voor weggebruikers uit Haaglanden. Bijvoorbeeld doordat de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein wordt ontlast, waardoor de bereikbaarheid van het Westland wordt verbeterd en doordat betere verbindingen ontstaan van Delft, Pijnacker en Zoetermeer met het Terbregseplein.

088(4)

Het BG neemt kennis van het standpunt van inspreker.

Inspreker stelt dat de A13 ook nu al overbelast is en reeds nu een extra rijstrook tussen Berkel-Rodenrijs en Ypenburg is aangewezen. Inspreker verwacht niet dat deze extra rijstrook op de A13 in 2020 nog soelaas biedt en stelt dat het verkeer dat nu in de file staat op de A20 in 2020 in de file zal staan op de A13/16.

104(3)

Bij de planstudie A13/16 wordt ervan uitgegaan dat door de aanleg van de A4 DS de verkeersintensiteit op de A13 afneemt. Voor de situatie in 2020 is in de Trajectnota/MER tevens gekeken naar aangrenzende snelwegen. In het kader van het OTB wordt gekeken naar eventuele terugslag-effecten.

Inspreker haalt de tekst aan van pagina 16 van de Nota onderbouwing van de Variantennota A13/16 waarin staat dat er nauwelijks groei optreedt op het hoofdwegennet tussen 2004 en 2020 en dat dit waarschijnlijk wordt veroorzaakt doordat het hoofdwegennet vol zit. Op basis hiervan concludeert inspreker: 'als er geen uitbreiding van wegen komt, dan komt er geen uitbreiding van het verkeersaanbod!' In vervolg hierop vraagt inspreker of de A13/16 alleen wordt aangelegd om sluipverkeer op onderliggend wegennet tegen te gaan en of daar geen andere mogelijkheden voor zijn?

101(2)

Omdat het hoofdwegennet zwaarbelast wordt, zoeken veel automobilisten een alternatief via lokale en regionale wegen. De A13/16 wordt aangelegd om het verkeer op de snelwegen beter te kunnen afwikkelen, waardoor ook de druk op lokale en regionale wegen zal afnemen en de leefbaarheid van gebieden langs de belangrijkste wegen zal verbeteren. In de variantennota zijn alternatieven voor de A13/16 bekeken, maar deze bleken minder kosteneffectief.

Inspreker stelt dat de A13/16 maar beperkt bijdraagt aan het ontlasten van de A20, A13 en omliggende wegen en ook maar tijdelijk effect heeft. Die mening wordt ondersteund door de advertentie met de kennisgeving van de voorbereiding van een Masterplan en plan-MER Rotterdam Vooruit voor de periode na 2020.

136(4)

Het effect van de A13/16 is significant, maar niet zodanig dat daarmee alle bereikbaarheidsproblemen in de Rotterdamse regio worden opgelost. In het kader van Rotterdam Vooruit en ook Beter Benutten is gezocht naar verdere verbeteringen. Zie hiervoor o.a. het Masterplan Rotterdam Vooruit en de Ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding.

Inspreker stelt dat een oprit aan het eind van de Ankie Verbeek-Ohrlaan verkeersoverlast geeft en verkeer aantrekt. Wat zijn de gevolgen hiervan? Wordt de geluidsoverlast en verkeersdruk met voldoende maatregelen gecompenseerd?

004(3)

Uit het verkeersrapport van de Trajectnota/MER blijkt dat de verkeersintensiteit op de Ankie Verbeek-Ohrlaan bij realisatie van de A13/16 maximaal gelijk blijft aan die in de situatie zonder A13/16. Tegenover het extra verkeer dat de aansluiting veroorzaakt staat ook een vermindering omdat verkeer van en naar Lansingerland niet in plaats van de Ankie Verbeek-Ohrlaan/Molenaan van de A13/16 gebruik zal maken. De inpassing en eventuele noodzakelijke geluidsmaatregelen worden bij het OTB verder uitgewerkt.

In alle varianten wordt de A13/16 een tolweg en blijft de A13 door Overschie onbeprijsd. Inspreker is van mening dat dit ertoe zal leiden dat het huidige verkeersaanbod op de A13 zal worden gecontinueerd. De Trajectnota/MER geeft niet aan dat de A13 aan het rijkswegennet wordt onttrokken. Zou de Trajectnota/MER werkelijk de milieubelasting in Overschie willen verbeteren dan zullen volgens inspreker de lussen op het Kleinpolderplein moeten worden afgebroken.

089(3)

In de Trajectnota/MER is er bij de effectbepaling van tol van uitgegaan dat zowel op de A13/16 als op de A13-A20 tol geheven wordt. Deze aanpak was in lijn met het beleid ten tijde van de opstelling van de Trajectnota/MER om op beide routes tol te heffen. Inmiddels heeft de Minister per 13 november 2013 besloten af te zien van tol op de A13/16.

Het afsluiten van de verbindingbogen op het Kleinpolderplein tussen de A13 en de A20-oost wordt niet overwogen. Dit doet afbreuk aan het doel om de robuustheid van het netwerk te vergroten.

Het vele verkeer naar Lansingerland, Nieuw-Terbregge, Ommoord, Alexanderpolder en Hillegersberg-Schiebroek zal na de aanleg van de A13/16 gebruik blijven maken van de Molenlaan. Dat zal niet leiden tot een ontlasting van het verkeer in Hillegersberg. Uit de Trajectnota/MER blijkt dat bij een nieuwe A13/16 tijdens de spits ter hoogte van Hillegersberg filevorming zal optreden. Inspreker merkt op dat dit niet tot een verbetering van de leefbaarheid in de wijk Hillegersberg zal leiden.

100(8)

Hoewel ook op de A13/16 files zullen voorkomen, is de verwachting dat de verkeersdruk op de Molenlaan zal afnemen en beduidend minder als sluiproute gebruikt zal worden bij congestie op de snelwegen. In het kader van het OTB wordt dit nader onderzocht.

7 Proces en procedure

7.1 Inleiding

Dit laatste hoofdstuk 'Proces en procedure' bestaat uit inspraakreacties die een opmerking bevatten over het proces van de totstandkoming van de Trajectnota/MER en de gevolgde wettelijke procedure in het kader van de Trajectnota/MER. Gelet op de verwevenheid van deze onderwerpen is er in dit hoofdstuk slechts sprake van één categorie inspraakreacties, namelijk de categorie 'Proces en procedure'. In onderstaande paragraaf staan de gebundelde inspraakreacties inclusief de bijbehorende antwoorden van het bevoegd gezag weergegeven.

7.2 Proces en procedure

Inspreker maakt bezwaar omdat de onduidelijke kaarten het niet mogelijk maken een goede indruk te krijgen van de ligging van de weg en de gevolgen. Ook wordt ten onrechte gesteld dat de weg langs het Lage Bergse Bos loopt, dat is misleidend.

014(1)

In de Trajectnota/MER en de bijbehorende deelrapporten is een zo duidelijk mogelijk beeld gegeven van de verschillende varianten en de ligging in het Lage Bergse Bos. Zie bijvoorbeeld bijlage C. Bij één van de zes varianten in de Trajectnota/MER is sprake van een tracé dat langs de randen van het Lage Bergse Bos loopt. Dat de andere vijf varianten door het Lage Bergse Bos lopen is niet verhuld.

Bij vragen over het tracé of over andere onderwerpen kan altijd contact worden opgenomen met de projectorganisatie.

Inspreker vindt het vreemd dat de gemeente Pijnacker-Nootdorp niet op de hoogte is gesteld van de ter inzage legging. De aanleg van A13/16 heeft wel degelijk invloed op het gebruik en de belasting van het wegennet binnen de gemeentegrenzen Pijnacker-Nootdorp.

071(1)

In de volgende fase van de besluitvorming zal de gemeente direct geïnformeerd worden.

Inspreker stelt vast dat zowel inhoud als proces van het project A13/16 zorgvuldig en met kwaliteit zijn vormgegeven. Inspreker wil ook in de toekomst graag betrokken worden bij een goede voorlichting richting bedrijfsleven.

076(3)

Het BG neemt kennis van deze reactie. Ook in de toekomst zal het bedrijfsleven c.q. vertegenwoordigers hiervan (zoals bijvoorbeeld EVO, TLN, KvK en LTO-glaskracht), goed geïnformeerd en betrokken worden in het verdere planvormingsproces.

Tijdens de inspraakbijeenkomst was er 'achter de tafel' geen projectleider, politicus of verkeersdeskundige aanwezig om een reactie te geven op insprekers. Inspreker heeft dit als frustrerend ervaren.

101(3)

Het BG betreurt dat inspreker, ondanks dat op de inspraakavonden voldoende terzake deskundige personen aanwezig waren, het gevoel heeft onvoldoende te woord te zijn gestaan.

Bewoners en bedrijven nabij de Droogbloem in Ommoord kregen een brief dat de weg hun eigendom raakt, echter zonder toelichting of kaart waaruit blijkt of het om het hele huis gaat of een strook in de achtertuin. Deze incomplete brief heeft veel mensen de nachtrust gekost. Dat had niet hoeven als er een duidelijke uitleg bij was gevoegd.

136(3)

Het BG betreurt de onrust en betreft de suggestie van inspreker bij vervolgstappen.

Inspreker vraagt welke zekerheid de bewoners van de wijk Lamsrustlaan krijgen dat alle maatregelen worden genomen om tijdelijke en permanente overlast te voorkomen.

004(4)

De permanente maatregelen worden opgenomen in het (Ontwerp-)Tracébesluit. Tijdens de realisatie worden in overleg met betrokkenen maatregelen getroffen om de tijdelijke overlast als gevolg van de aanleg voor omwonenden te beperken. De wijze waarop dit gebeurt, staat beschreven in de deelnota 'Effecten tijdens de bouw', behorende bij de Trajectnota/MER A13/16.

Inspreker vindt het ongehoord dat de oorspronkelijke variant 8 (boortunnel) zonder democratisch proces door de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM is afgeserveerd. Het budgetrecht ligt bij de Tweede Kamer. Inspreker stelt voor dat in de toekomst bij grote infrastructurele projecten alle varianten op effecten worden doorberekend en de minister niet tussentijds ingrijpt.

075(6)

Tijdens de onderzoeken is gebleken dat de kosten variant 8 zo hoog waren dat niet meer kon worden gesproken van een reëel in overweging te nemen variant.

Inspreker stelt dat de bevolking gefrustreerd is geraakt door eerdere procedures en het gedogen van geluidsoverlast (verkeer, HSL, Zestienhoven). Het vertrouwen in de overheid is op - het eigenbelang van de bedenkers en ontwikkelaars staat lijnrecht tegenover het begrip inspraak.

036(3)

De overheid moet zich houden aan wettelijke regelingen en procedures die waarborgen dat besluiten op een goede democratische manier tot stand komen. Over de problemen inzake de geluidssituatie langs de HSL lopen acties los van het project A13/16.

Door de aanleg van de A13/16 ontstaat extra druk op lokale/regionale wegen in de omgeving en is in het vervolgtraject blijvend aandacht nodig voor sluipverkeer. Inspreker dringt er op aan samen met de buurgemeenten en Stadsgewest Haaglanden te bezien welke maatregelen op het onderliggende wegennet nodig zijn om de gevolgen van de A13/16 op te vangen. Inspreker vraagt om een interactief proces bij het opstellen van het Ontwerp Tracébesluit.

071(5)

Omdat de effecten van de A13/16 voor de wegen in de Pijnacker Nootdorp beperkt zijn, worden specifieke maatregelen vanwege de aanleg van de A13/16 niet overwogen.

De reguliere samenwerking binnen de regio op het gebied van bereikbaarheid biedt uiteraard de mogelijkheid om ontwikkelingen te volgen en tijdig maatregelen te agenderen.

Inspreker vraagt of het bekend is dat de gemeente Rotterdam en omliggende gemeenten al geruime tijd maatregelen seponeren, uitstellen of niet uitvoeren die een deel van de doelstellingen van het traject A13/16 zouden kunnen realiseren. Bijvoorbeeld een nieuwe overbrugging van de Rotte als alternatief voor de Irenebrug ter verbetering van de verkeerssituatie in Hillegersberg en Terbregge.

058(1)

In het beleid van de gemeente Rotterdam wordt de aanpak van de doorstroming op de Irenebrug gekoppeld aan de het project A13/16. Er zijn geen initiatieven voor een nieuwe Rotte kruising anders dan de A13/16 als alternatief voor de Irenebrug.

Insprekers hebben een second opinion gevraagd bij gerenommeerde bureaus over de berekeningen in de Trajectnota / MER. Vanwege hun banden met het Rijk waren deze bureaus daartoe niet bereid. Ook kreeg inspreker geen medewerking van adviesbureaus en de TU-Delft vanwege hun banden met RWS. Insprekers hebben daardoor niet de mogelijkheid om een zorgvuldige en nog beter onderbouwde zienswijze in te dienen. Bovendien kan zo niet aan een zorgvuldige afweging van belangen worden voldaan. Ook de lokale overheid en RWS waren niet bereid insprekers te assisteren bij het onderzoek naar de verschillende berekeningen in de Trajectnota/MER rapportage, waardoor zij niet adequaat de berekeningen kunnen controleren.

068(5), 083(4)

Het is aan de adviesbureaus en derden zelf om te bepalen op ze op verzoeken van bewonersorganisaties ingaan. De motivering van deze partijen om wel of niet mee te doen is geheel voor hun rekening. Van enige betrokkenheid door het Rijk is geen sprake.

De eisen aan het TN/MER-onderzoek zijn door het BG vastgelegd in de richtlijnen op basis van het advies daarover van de onafhankelijke commissie voor de milieueffectrapportage. De Commissie. m.e.r. heeft ook de kwaliteit van het onderzoek in het MER beoordeeld.

Insprekers beroepen zich op de vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dat een alternatief aan de orde dient te komen indien er ernstige bezwaren zijn tegen de voorgestane varianten en deze bezwaren met een alternatief op betrekkelijk eenvoudige wijze kunnen worden voorkomen. Insprekers vinden dat in dit geval hiervan sprake is en de Portway Rotterdam/Bosvariant niet buiten beschouwing mag blijven. Insprekers verzoeken Stad Rotterdam, stadsregio Rotterdam en de minister om Portway Rotterdam als variant in de procedure TN/MER A13/16 mee te nemen in het onderzoek.

068(7), 081(5), 083(7)

Zie voor de beantwoording van deze zienswijze wordt verwezen naar paragraaf 2.10, 'Alternatieven A13/16', *Portway-variant*.

Inspreker is van mening dat er geen adequate Trajectnota/MER kan worden opgesteld omdat niet voldaan is aan de in de richtlijnen aangegeven voorwaarden dat:

- **het Bevoegd Gezag eerst voor de A4 Delft-Schiedam een keuze moet maken alvorens de Trajectnota/MER te publiceren;**
- **'betaald rijden' bij het uitbrengen van de Trajectnota/MER voldoende uitgekristalliseerd moet zijn.**

083(8)

Het eerste punt is in de door inspreker aangehaalde richtlijnen opgenomen als een streven, niet als voorwaarde. Tijdens de opstelling van TN/MER was het beleid voor betaald rijden nog onvoldoende uitgekristalliseerd. Daarom is er op dit punt in overeenstemming met de richtlijnen gewerkt met scenario's.

Inspreker vraagt de minister pas een besluit te nemen over de aanleg van de A13/16 als de juridische houdbaarheid van de aanleg van de A4 vaststaat en twijfels over terugslageffecten van eventuele aanleg van de A4 op andere wegen door middel van betrouwbare berekeningen is weggenomen.

075(16)

Het Tracébesluit van de A4 is inmiddels onherroepelijk, waarmee de juridische houdbaarheid van de A4 vaststaat.

Inspreker vindt dat het traject zo goed mogelijk moet worden ingepast en er ruimte moet zijn voor initiatieven die de ontsluiting van het gebied en/of het A13/16 tracé op een andere manier oplossen. In dat kader vraagt inspreker alle relevante partijen uit de omgeving te betrekken.

109(2)

De uitwerking van de voorkeursvariant zal zoveel mogelijk in samenspraak met direct betrokkenen plaatsvinden. De aanpak hiervoor wordt bij de start van het OTB kenbaar gemaakt via de website.

Inspreker stelt dat de plannenmakers over weinig lokale kennis beschikken. Inspreker vindt dat plannenmakers eerst bij de mensen langs moeten voordat ze iets plannen. Eigenlijk zouden buurtbewoners het tracé bij hun in de buurt moeten ontwerpen. Dan krijg je handige dingen, zoals tunnels op de goede plaats om naar school te gaan en dergelijke. Het zou ook een goed idee zijn om omwonenden per trajectdeel te laten stemmen over het gewenste traject / de inpassing. De overheid volgt de keuze of voert de weg niet uit als het budget het niet toelaat.

116(1)

Inbreng van lokale kennis in het proces rondom de Trajectnota/MER A13/16 is inderdaad van groot belang. Deze inbreng is op verschillende manieren tot stand gekomen, met name door middel van consultatie van bewonersgroepen (ontwerpateliers) en door middel van de burgeradvieskring. Ook in het vervolgetraject zullen omwonenden worden betrokken. In de hoofdnota van de Trajectnota/MER A13/16 staat te lezen op welke wijze deze burgeradvieskring bij de planvorming heeft geparticipeerd.

Inspreker vindt de procedure met bezwaar en beroep een lachertje. Inspreker is verteld dat hij nu nog geen bezwaar kan aantekenen omdat er nog geen officiële tracékeuze is gemaakt. Inspreker stelt dat het er dan

sterk op lijkt dat hem 'iets door de strot wordt geduwd'. Mensen die langs het (kennelijk al) geselecteerde traject wonen zijn immers al wel benaderd voor verkoop van hun huis terwijl op de inspraakavond beweerd wordt dat er nog geen enkele keuze is gemaakt.

116(3)

Het BG betreft de zienswijzen op de Trajectnota/MER nadrukkelijk bij de besluitvorming over de A13/16. Het is uiteindelijk aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State om te oordelen over de eventueel tegen het (nog te nemen) Tracébesluit ingediende beroepen. Het feit dat bewoners al zijn benaderd over de mogelijke gevolgen van de aanleg van de A13/16 voor hun woning doet niets af aan de wijze waarop met zienswijzen en beroepen wordt omgegaan. Met bedoelde brief zijn de bewoners van woningen op of direct langs het tracé voorafgaand aan de publicatie van de Trajectnota/MER geïnformeerd over de plannen en de gevolgen die dat voor hen kan hebben.

Inspreker heeft constructief en positief meegedacht over de inpassing van de A13/16, maar ziet de suggesties van de bewoners in geen van de varianten terug. Het werk is voor spek en bonen geweest. De grote opkomst bij de informatieavond van de bewonersorganisatie en de verzamelde kleine duizend handtekeningen tonen aan dat de bewoners zich niet met een kluitje in het riet laten sturen. Inspreker vindt voorts dat Rijkswaterstaat bij het plaatsen van de geluidschermen langs de A20 heeft bewezen makkelijk met cijfers te kunnen strooien en met weinig uitleg te kunnen volstaan. Inspreker verzoekt de ingebrachte suggesties serieus te onderzoeken en mee te nemen in de besluitvorming.

136(1)

Suggesties uit de consultatie van bewonersgroepen en de burgeradvieskring zijn zorgvuldig gewogen en grotendeels ook in de TN/MER meegenomen. Het betreft dan onder meer diverse overkapte varianten voor de passage van het Lage Bergse Bos, lage passages HSL en het Terbregseplein. Niet meegenomen zijn de optie van een boortunnel (onder andere vanwege het feit, dat deze het budget met een factor 2,5 overschrijdt) en de variant met een brug over de Rotte (vanwege het feit, dat een brug over de Rotte vanuit landschappelijk oogpunt niet aanvaardbaar wordt geacht). Een aantal opties is in de bestuurlijke afweging in de fase van de voorbereiding van het standpunt afgefallen. Zie hiervoor ook het standpunt en paragraaf 2.9.

Index gesorteerd op registratienummer

registratienummer van inspreker	paginanummer
001	29
002	49, 86
003	37
004	23, 93, 96
005	20, 33
006	33
007	29, 39, 48, 50
008	20
009	35, 51
010	35, 42
011	20, 49
012	41
013	37, 40
014	74, 95
015	24
016	24
017	35, 37
018	28, 31, 39, 85, 88
019	42
020	43, 74
021	35, 36, 37, 39
022	22, 24, 28, 31, 33, 83
023	41, 55, 67, 70
024	54
025	54
026	35, 52
027	54
028	37
029	37
030	37, 54, 85
031	40
032	40, 53
033	28, 35, 53
034	35, 40
035	32
036	37, 54, 63, 96
037	37
038	49
039	77
040	
041	43
042	43
043	28, 37
044	28, 31, 49

registratienummer van inspreker	paginanummer
045	83
046	28, 46, 48
047	28, 37, 64
048	28, 86
049	28, 31, 49, 83
050	86
051	28, 31, 35, 37, 44
052	28, 37, 44, 64
053	28, 54, 83
054	23
055	37, 52
056	35, 37, 40, 64
057	28
058	62, 97
059	37
060	31, 44
061	31
062	44
063	44, 87
064	44
065	35, 39, 82
066	43, 88
067	21, 22, 28, 41
068	38, 45, 53, 54, 63, 70, 77, 78, 84, 89, 97
069	36, 53, 56
070	27, 42, 50, 52, 65
071	31, 35, 46, 95, 96
072	26, 37, 48, 72
073	85, 90
074	28, 38, 44, 45, 49, 53, 67, 70, 78
075	21, 28, 31, 38, 46, 52, 54, 60, 61, 66, 78, 79, 84, 87, 91, 96, 98
076	20, 90, 95
077	37, 39, 44, 82, 88
078	45, 53, 70
079	25, 69, 89
080	51
081	38, 54, 77, 97
082	35
083	34, 38, 44, 54, 57, 71, 77, 97, 98
084	22, 25, 28, 31, 38, 54, 78
085	25, 32, 33, 45, 62, 85
086	25, 26, 28,
087	31, 56, 62, 86, 91
088	31, 46, 92
089	27, 28, 45, 54, 55, 59, 65, 67, 68, 74, 85, 87, 93
090	28, 31, 64, 83
091	68, 71, 73
092	37

registratienummer van inspreker	paginanummer
093	21, 43, 47, 69, 82
094	26, 35, 38, 54
095	28, 35, 41, 56, 63, 88
096	45
097	69, 83
098	69, 83
099	65, 84
100	35, 39, 40, 43, 51, 52, 75, 93
101	40, 58, 92, 95
102	
103	23, 25, 26, 44, 50
104	43, 52, 92
105	43, 69, 83
106	37
107	37
108	35
109	29, 77, 98
110	30
111	29, 35
112	25, 35, 52
113	28, 44, 88
114	35, 37, 51, 52
115	35, 65
116	33, 53, 56, 58, 84, 89, 98, 99
117	24, 32, 57, 66, 80
118	22, 26, 31, 38
119	35
120	28, 31, 38, 39, 41, 42, 50, 53, 76
121	22, 25, 39, 51, 52, 54, 59, 76
122	70, 75
123	90
124	28, 31, 84
125	45
126	28, 37, 42, 74, 78, 80
127	58, 79
128	
129	35,82
130	48, 50, 52, 80, 86
131	28, 54, 64
132	28, 64
133	25
134	53
135	83
136	29, 54, 93, 96, 99

Verklarende woordenlijst

A13/16	Het wegtraject tussen A13 en de A16 Terbregseplein waarvoor een Trajectnota/MER is opgesteld.
Autonome ontwikkeling	De toekomstige ontwikkelingen binnen het studiegebied, zonder dat één van de alternatieven wordt gerealiseerd.
Bevoegd gezag (BG)	Eén of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor het milieueffectrapport wordt opgesteld. In deze procedure de minister van Infrastructuur en Milieu
Capaciteit van een weg	Het maximale aantal motorvoertuigen dat per tijdseenheid een punt van een weg kan passeren, waarbij sprake is van een veilige verkeersafwikkeling.
Commissie m.e.r. (milieueffectrapportage)	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.
Compenserende maatregel	Maatregel die de nadelige invloed van een ingreep/activiteit compenseert door elders en positief effect te genereren.
EHS	Ecologische Hoofdstructuur: samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingszones.
Externe veiligheid	De kans dat personen in de omgeving van een transportroute voor gevaarlijke stoffen, slachtoffer worden van een ongeval met die stoffen.
Filezwaarte	De gemiddelde lengte van de file in kilometers vermenigvuldigd met de duur van de file in minuten. Het duidt de ernst van de file aan.
Geluidbelasting	De waarde van het equivalente geluidniveau in dB(A) opeen bepaalde plaats (afkomstig van bepaalde geluidsbronnen).
Grenswaarde	Kwaliteitsniveau van water, bodem of lucht, dat tenminste moet worden bereikt of gehandhaafd.
Groepsrisico	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.
HWN (hoofdwegennet)	Alle rijkswegen.
IenM	(ministerie van) Infrastructuur en Milieu (voorheen Verkeer en Waterstaat en VROM).
MER (Milieueffectrapport)	Rapport waarin de belangrijkste milieugevolgen van de alternatieven zijn geïnventariseerd.
M.e.r. procedure	Procedure om te komen tot een milieueffectrapportage. De procedure bestaat uit het maken van het milieueffectrapport en het beoordelen en gebruiken van het milieueffectrapport in de besluitvorming.
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport.
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport.
Mitigerende maatregel	Maatregel die de nadelige gevolgen van de aanleg van een weg voor het milieu voorkomt of beperkt.
MMA (Meest Milieuvriendelijke Alternatief)	Het alternatief dat wordt opgesteld met het doel zo min mogelijk schade aan het milieu toe te brengen of zo veel mogelijk verbetering te realiseren.
NO ₂	Stikstofdioxiden. Veroorzaken onder meer verzuring.
NO _x	Stikstofoxiden.
NSL	Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Dit samenwerkingsprogramma voorziet in een samenhangend geheel van maatregelen dat erop gericht is dat in Nederland in 2014 wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen voor fijnstof en stikstofdioxide.
OTB (Ontwerp-Tracébesluit)	Globale vaststelling van de ligging van het tracé (door het bevoegd gezag).
OWN (onderliggend wegennet)	Alle niet-rijkswegen.
PM ₁₀	PM = Particulate Matter, fijnstof; 10 = deeltjesgrootte van 10 Micrometer.
Plaatsgebonden Risico	De kans dat zich op een bepaalde plaats over een

	periode van één jaar een dodelijk ongeluk voordoet, als direct gevolg van een incident tijdens het transport van gevaarlijke stoffen, indien zich op die plaats iemand bevindt.
Reistijdverhouding	De verhouding tussen de reistijd in de maatgevende spits en bij freeflow (bij een snelheid van 100 km/h). Op het hoofdwegennet mag deze verhouding maximaal 1,5 zijn en 2,0 voor de ringwegen rond de vier grote steden.
RWS	Rijkswaterstaat.
Startnotitie	Deze zet de achtergronden en uitgangspunten van een project op een rij en beschrijft de onderzoeksvragen. De notitie bespreekt bovendien een aantal mogelijke oplossingen en geeft aan op welke (milieu)effecten deze oplossingen worden onderzocht. De startnotitie vormt de formele start van de Tracéwetprocedure.
Studiegebied	Het gebied dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en -samenstelling op het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk.
SVIR	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.
TB (Tracébesluit)	Vaststelling van de exacte ligging van het tracé.
TN (Trajectnota)	Document met de studieresultaten van het infrastructuurproject.
TN/MER (Trajectnota / Milieueffectrapport)	Rapport waarin de resultaten van de tracé/m.e.r.-studie zijn vastgelegd (het milieueffectrapport is hierin verwerkt).
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.
Tracé/m.e.r.-studie	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.
Tracéwet	Wet voor de besluitvorming over grote infrastructuurprojecten.
V en W	(ministerie van) Verkeer en Waterstaat. Samengegaan met het ministerie van VROM in het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM)

Verkeersintensiteit	De hoeveelheid verkeer, uitgedrukt in motorvoertuigen per tijdseenheid (dag, uur), dat een bepaald punt passeert.
Verkenning Rotterdam Vooruit en Verkenning Haaglanden	Gebiedsgerichte verkenningen voor de regio Rotterdam en Haaglanden om ook voor de lange termijn (2020-2040) het mobiliteitsnetwerk te versterken.
Verliestijd	De maat voor de filezwaarte, uitgedrukt in voertuigverliesuren.
Vervolgfase(n)	De fase in de Tracéwetprocedure die in de Nota van Antwoord betrekking heeft op de fase tijdens of na het OTB.
VRM	(ministerie van) Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu. Samenegaan met het ministerie van Verkeer en Waterstaat in het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM)
Wegvak	Een deel van een weg tussen een oprit en een afrit, of tussen knooppunten.
ZOAB	Zeer open asfaltbeton.
Zuidvleugel	Gebied in het zuidwesten van de Randstad.