



Rijkswaterstaat
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 Rotterdam

Samenvatting

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



Inhoud

1. Wat leest u in deze samenvatting

Wat leest u in deze samenvatting?

Wat is een Trajectnota/MER?

2. De problemen en de doelstellingen

Wat is zijn de problemen?

Doelen van Rijksweg 13/16

3. Welke alternatieven zijn onderzocht?

Alternatief 1: niets doen

Alternatief 2: Rijksweg 13/16

Tolvarianten

Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief

4. Lost Rijksweg 13/16 de problemen op?

Doel 1: zorgen voor betrouwbare en acceptabele reistijden

Doel 2: goede bereikbaarheid Rotterdam-Centrum en regio

Doel 3: vermindering verkeersdruk op het onderliggende wegennet

Doel 4: verbetering leefbaarheid bij A13 – A20 Doenkade – Terbregseplein

Conclusie en verschil tussen varianten

Verskil in mogelijkheden van aansluiting

De gevolgen van tolheffing

5. Wat zijn de effecten van de alternatieven?

Vergelijking van varianten op milieueffecten

Effecten per tracédeel

Kosten

De Trajectnota/MER maakt geen keuze

6. Procedurewijzer

De stappen en de procedures

Informatie- en inspraakbijeenkomsten

Hoe kunt u reageren?

Wat gebeurt er met uw reactie?

7. Leeswijzer

Leestips

1 Wat leest u in deze samenvatting?

Voor u ligt de samenvatting van de Trajectnota/Milieueffectrapportage (Trajectnota/MER) Rijksweg 13/16 Rotterdam. Deze samenvatting geeft de inhoud van de Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 Rotterdam weer. In dit hoofdstuk leest u eerst hoe deze samenvatting is opgebouwd, daarna wat een Trajectnota/MER precies is.

Hoofdstuk 2 gaat over de huidige problemen op en rond de A13 en de A20. De Trajectnota/MER zoekt hiervoor oplossingen. Maar hoe zien de problemen eruit? En wat zijn de doelstellingen van het project Rijksweg 13/16 Rotterdam?

Hoofdstuk 3 zet de onderzochte oplossingen voor de problemen op en rond de A13 en de A20 op een rij. Hier leest u welke drie alternatieven in de Trajectnota/MER onderzocht zijn en hoe deze er uit zien.

In hoofdstuk 4 leest u in hoeverre de onderzochte alternatieven de huidige problemen oplossen. Hoe scoren ze als het gaat om de doelstellingen die in hoofdstuk 2 gesteld zijn?

Hoofdstuk 5 gaat over de effecten die de alternatieven hebben op aspecten zoals geluid, lucht, natuur en recreatie.

In hoofdstuk 6 (de procedurewijzer) leest u wat de volgende stappen zijn. Uw mening speelt hierbij een belangrijke rol. U leest hoe u meer informatie over de Trajectnota/MER krijgt en hoe u kunt reageren.

De volledige Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 Rotterdam bestaat uit 16 documenten. Hoe kunt u de documenten lezen? De leeswijzer in hoofdstuk 7 wijst u de weg.

Wat is een Trajectnota/MER?

De Trajectnota/MER helpt bij het maken van een keuze

Infrastructurele maatregelen hebben vaak aanzienlijke gevolgen voor mens en milieu. Het is daarom belangrijk dat er een zorgvuldige procedure wordt doorlopen. Een van de spelregels is dat er, voorafgaand aan de besluitvorming rond de nieuwe hoofdinfrastructuur, een planstudie wordt uitgevoerd. Het opstellen van een zogenoemde Trajectnota/MER is een belangrijk onderdeel van deze planstudie. Omdat het bij de Rijksweg 13/16 om een nieuwe snelweg gaat, is ook hiervoor een planstudie gemaakt.

De planstudie kent vier stappen. Op meerdere momenten is er inspraak mogelijk over verschillende onderwerpen. De stappen zijn:

- de Startnotitie: beschrijving van het probleem en de te onderzoeken oplossingen;
- de Trajectnota/MER: uitwerking van de oplossingsrichtingen en hun milieueffecten;
- het Ontwerptrajectbesluit: gedetailleerde uitwerking van de voorkeursoplossing;
- het Trajectbesluit.

De stap Trajectnota/MER voor de Rijksweg 13/16 Rotterdam kent twee onderdelen: de Variantennota en de Trajectnota/MER.

Variantennota

De Variantennota onderzoekt het nut en de noodzaak van de weg. Daartoe zijn verschillende oplossingen in plaats van de aanleg van de Rijksweg 13/16 verkend. Wat zijn bijvoorbeeld de effecten van het verbeteren van het openbaar vervoer? Welk effect heeft het beter benutten van de bestaande infrastructuur door de toepassing van spitsstroken? Wat gebeurt er als de bestaande infrastructuur wordt aangepast en verbreed? De Variantennota concludeert dat deze alternatieven afzonderlijk geen oplossing kunnen bieden voor de genoemde problemen, vóór 2020 niet kunnen worden uitgevoerd en/of geen draagvlak hebben. Ook combinaties van alternatieven lossen de problemen niet op. Met andere woorden, volgens de Variantennota is een nieuwe weg nodig.

Als de Rijksweg 13/16 wordt aangelegd, kan deze op veel manieren worden ingepast. Ook voor de aansluiting op de lokale wegen zijn er veel mogelijkheden. Alle mogelijkheden om de weg in te passen en aan te sluiten zijn verwerkt in verschillende varianten. Daarbij zijn ook vertegenwoordigers van omwonenden, belangenorganisaties, gemeenten, regio en provincie om advies gevraagd. De Variantennota kwam zo tot acht varianten. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft, na overleg met de regio, bepaald welke varianten verder uitgewerkt moesten worden. Zo bleven er zes varianten over. Meer over deze Variantennota leest u in hoofdstuk 3.



Samenhang met planstudie A4 Delft-Schiedam

De planstudie voor Rijksweg 13/16 hangt samen met de planstudie voor een ander project in de regio, de planstudie voor de A4 Delft-Schiedam.

Om de bereikbaarheid tussen Rotterdam en Den Haag te verbeteren is eerst begonnen met de planstudie A4 Delft-Schiedam. Deze studie begon met een Startnotie in maart 2004. Op basis van de uitkomsten van de eerste fase van die planstudie besloten de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in het vervolg van deze studie twee alternatieven te onderzoeken: de A4 Delft Schiedam en de verbreding van de A13 in combinatie met de aanleg van een directe verbinding met 2x3 rijstroken tussen de A13 en het Terbregseplein.

Bij realisatie van de A4 Delft-Schiedam blijven de problemen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid in het noordoosten van de Rotterdamse regio groot. Daarom besloot de Minister van Verkeer en Waterstaat in 2005 om ook een planstudie voor de Rijksweg 13/16 te starten. Uitgangspunt van deze planstudie is dat eerst besloten wordt, dat de A4 Delft-Schiedam wordt aangelegd.

Niet lang na de start van de planstudie voor de Rijksweg 13/16 werd in de planstudie A4 Delft-Schiedam een fout ontdekt in de verkeersberekeningen. Dit heeft geleid tot vertraging, zodat de studies nu vlak na elkaar uitgevoerd worden. Het rapport van de planstudie A4 Delft-Schiedam is in mei jl. gepubliceerd.

Deze Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 beschrijft de effecten van de aanleg van de Rijksweg 13/16 met als uitgangspunt dat de A4 Delft-Schiedam is aangelegd.





Trajectnota/MER

De Trajectnota/MER geeft inzicht in de huidige problemen en van de oplossingen die de zes geselecteerde varianten daarvoor bieden. De Trajectnota/MER onderzoekt ook wat de effecten van deze oplossingen zijn. Hoe dit moet gebeuren staat beschreven in de Richtlijnen van de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Welke gevolgen hebben de verschillende oplossingen bijvoorbeeld voor de verkeersstromen, de natuur en het milieu en de recreatie? Verder kijkt de Trajectnota/MER hoeveel hinder, zoals geluidhinder, de oplossingen veroorzaken tijdens de aanleg en wat de kosten van de varianten zijn. Al die informatie maakt het mogelijk om de oplossingen onderling te vergelijken. Hierdoor kunnen overheden, burgers en andere belanghebbenden zich een beeld vormen. Op grond van het onderzoek naar de effecten bepaalt de Trajectnota/MER ook wat het 'Meest milieuvriendelijke alternatief' (MMA) is.

De Trajectnota/MER geeft informatie om een goede beslissing te kunnen nemen. Uiteindelijk nemen de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een besluit of Rijksweg 13/16 er komt. Omdat er voor de Rijksweg 13/16 verschillende

varianten zijn bedacht, beslissen de Ministers ook in welke variant of combinatie van varianten de weg wordt aangelegd. Uw reactie op deze TN/MER zal bij deze beslissingen betrokken worden.

Voor meer informatie over het vervolg van de procedure en de momenten van inspraak, kunt u de Procedurewijzer lezen achterin deze samenvatting.

2 De problemen en de doelstellingen

Dit hoofdstuk beschrijft de problemen waarvoor de het project Rijksweg 13/16 Rotterdam een oplossing zoekt: de verkeersafwikkeling en leefbaarheid op de A13 bij Overschie en de A20 tussen het Kleinpolderplein en het Terbregseplein. Nadat de problemen in beeld zijn gebracht, leest u de doelstellingen van het onderzoek.

Wat is zijn de problemen?

Waarom een nieuwe weg?

Op de A13 bij Overschie en op de A20 tussen het Kleinpolderplein en het Terbregseplein staan vrijwel dagelijks files. Ook op wegen die daarop aansluiten is het erg druk. Op diverse plaatsen langs de twee snelwegen en de aansluitende wegen is veel geluidshinder en luchtvervuiling. Het project Rijksweg 13/16 Rotterdam zoekt oplossingen voor deze problemen. Bij dit project gaat het om de aanleg van een nieuwe wegverbinding Rijksweg 13/16 tussen de A13 (ten noorden van Overschie) en de A16 (knooppunt Terbregseplein).

De Trajectnota/MER beschrijft wat de problemen precies zijn. Allereerst voldoet het hoofdwegenet niet aan de streefwaarden voor betrouwbare en acceptabele reistijden (deze staan in de Nota Mobiliteit). Dit geldt met name tussen de aansluiting A13 Berkel en Rodenrijs en de A20 Terbregseplein. Daarnaast zijn het centrum van Rotterdam en het noordelijke deel van de Rotterdamse regio niet goed bereikbaar. Dat blijkt bijvoorbeeld uit de file's bij de aansluitingen Kleinpolderplein en Schieplein. Ook de kwaliteit van de leefomgeving laat te wensen over. De gebieden rond de A13 tussen aansluiting Berkel en Rodenrijs en het Kleinpolderplein en rond de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein voldoen niet of maar net aan de geldende kwaliteitseisen van luchtkwaliteit en geluidshinder. Tot slot is het erg druk op de regionale en lokale wegen - het onderliggende wegennet - in het noordelijk deel van de Rotterdamse regio.

Doelen van Rijksweg 13/16: verbetering voor verkeer en leefomgeving

De Rijksweg 13/16 moet de A13 en de A20 ontlasten en woningen en bedrijven in de omgeving beter bereikbaar maken. De nieuwe weg moet ook zorgen voor betere luchtkwaliteit en minder geluidsoverlast langs de bestaande snelwegroutes. De Trajectnota/MER beschrijft de vier doelen die project Rijksweg 13/16 Rotterdam heeft. Hier leest u wat deze doelen zijn en waarom ze gekozen zijn. Behalve naar de huidige situatie kijkt de Trajectnota/MER ook naar de te verwachten situatie in 2020. Door ontwikkelingen als de aanleg van de A4 Delft-Schiedam, de bouw van woningen en bedrijfsterreinen kan de

toekomstige situatie sterk afwijken van de huidige. Bij het bepalen van de doelstellingen onderzoekt de Trajectnota/MER daarom hoe de situatie in 2020 is als deze ontwikkelingen doorgaan, maar de Rijksweg 13/16 niet wordt aangelegd.

Doel 1: zorgen voor betrouwbare en acceptabele reistijden

Dit doel bestaat uit de aspecten 'acceptabele reistijd' en 'robuustheid netwerk'. De streefwaarden hiervoor staan in de Nota Mobiliteit. In de huidige situatie staan vaak file's op de A13 en A20 tussen Doenkade en het Terbregseplein. Hierdoor worden de streefwaarden niet gehaald en is er dus geen sprake van acceptabele en betrouwbare reistijden. Dit geldt niet alleen voor de huidige situatie, maar, zo is berekend, ook voor de situatie in 2020.

De Nota Mobiliteit beschrijft de robuustheid van het netwerk aan de hand van de vraag in hoeverre wegen de verkeersafwikkeling bij ongevallen, bijzondere weersomstandigheden en wegwerkzaamheden aankunnen. Een robuust netwerk kan goed omgaan met dit soort incidenten. Voor de A13 en de A20, met name het traject Doenkade – Terbregseplein, geldt dat de robuustheid zeer matig is: in geval van incidenten is er geen alternatieve snelweg beschikbaar anders dan via de zuidelijke Ring Rotterdam. Ook op de onderliggende wegen zijn de mogelijkheden zeer beperkt. Voor 2020 zijn er geen andere plannen om de robuustheid te verbeteren.

De Rijksweg 13/16 moet daarom zorgen voor acceptabele reistijden en de robuustheid van het netwerk verbeteren.

Doel 2: goede bereikbaarheid Rotterdam-Centrum en regio

Een goede bereikbaarheid wordt bepaald door drie aspecten: een goede verkeersafwikkeling in de spits op de wegen naar de regio toe, ruimte om groei van het verkeer te kunnen opvangen en tot slot, beperkte verliestijden en goede reistijden op het hoofdwegennet in de omgeving van Rotterdam.

De verkeersafwikkeling op de snelwegen rond het noordelijk deel van de Rotterdamse regio laat tijdens de spits te wensen over. Er staan, zoals gezegd, nu al vaak files en ook in 2020 wordt een lage doorstroming verwacht.

De verkeersprestatie is het aantal kilometers dat alle voertuigen in een bepaald gebied gedurende een bepaalde tijd, bijvoorbeeld een etmaal, afleggen. De afgelopen jaren is het autogebruik en daarmee de verkeersprestatie steeds gestegen en in de toekomst zal dit verder stijgen. Dit komt ondermeer door de bouw van woningen, de aanleg van bedrijventerreinen en het aansluiten van nieuwe woongebieden. Tussen het Terbregseplein en de aansluiting Doenkade bestaat echter tot 2020 slechts weinig ruimte om meer verkeer te verwerken. Door deze combinatie van groei en gebrek aan capaciteit op het hoofdwegennet neemt de druk op het onderliggende wegennet tot 2020 sterk toe.

Zoals eerder gezegd, voldoen de reistijden op het traject A13-A20 Doenkade – Terbregse Plein, nu en in 2020, niet aan de streefwaarden. Uit berekeningen blijkt dat de reistijden op de trajecten rondom de A13-A20 in de avondspits ook in 2020 niet zullen voldoen aan de streefwaarden. Dit met uitzondering van het Terbregseplein – knooppunt Gouwe. Dit betekent dat de noordelijke regio Rotterdam vanuit andere agglomeraties slecht bereikbaar is. Ook binnen het noordelijke deel van de regio zijn de reistijden, zowel op de snelwegen, als op lokale wegen hoog, zodat ook binnen de regio en naar het centrum van Rotterdam de bereikbaarheid slecht is.

De Rijksweg 13/16 moet oplossingen bieden voor de problemen en zorgen voor een goede bereikbaarheid van Rotterdam-Centrum en de regio.



Doel 3: vermindering verkeersdruk onderliggend wegennet

De Trajectnota/MER concludeert dat de verkeersdruk op het onderliggend wegennet momenteel (te) hoog is. Uit berekeningen blijkt dat op het onderliggend wegennet in 2020 nog grotere aantallen auto's zullen rijden; hierdoor is er op grote delen van de dag sprake van filevorming en vertraging.

Daardoor neemt de druk op de woon- en leefomgeving toe. Voorbeelden zijn de G.K. van Hogendorpweg, de Molenlaan en de Gordelweg. De Rijksweg 13/16 is bedoeld om de verkeersdruk op het onderliggende wegennet te verminderen.

Doel 4: verbetering van de leefbaarheid rond de A13 – A20

Bij de leefbaarheid kijkt de Trajectnota/MER vooral naar de luchtkwaliteit en de geluidshinder in het gebied rond de A13 en A20. Deze aspecten worden met name bepaald door de verkeersintensiteiten en de verkeersdruk. Omdat op het hoofd- en onderliggend wegennet veel verkeer rijdt, laat de leefbaarheid in het gebied te wensen over.

Langs de A13 en A20 tussen Doenkade en Terbregseplein bestaan leefbaarheidproblemen en is er sprake van hoge geluidsbelasting. Dit ondanks de vele geluidsschermen. Bij veel woningen in de omgeving van de A13 en A20 en langs de onderliggende wegen ligt de geluidsbelasting boven de

voorkeurswaarden of zelfs toegestane waarden. Dat geldt voor de huidige situatie en voor de situatie in 2020.

Wat betreft de luchtkwaliteit, deze is in het algemeen de afgelopen jaren al verbeterd. Recentelijk is een uitgebreid programma maatregelen afgesproken om de luchtkwaliteit nog verder te verbeteren. De Trajectnota/MER concludeert dat er tegen 2020 langs de A13 en A20 geen sprake is meer van overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit. De leefbaarheid is echter in grote delen van het gebied niet optimaal. Bij een groot aantal woningen ligt de luchtverontreiniging in 2020 naar verwachting net onder de norm.

De Rijksweg 13/16 heeft als vierde doelstelling om de leefbaarheid rond de A13 en de A20 verbeteren.

Het doel van Rijksweg 13/16 in één zin

De doelstelling van het project Rijksweg 13/16 Rotterdam luidt in algemene termen: Het creëren van een realistische oplossing die de gesignaleerde problemen op het gebied van de verkeersafwikkeling en de leefbaarheid op de A13 bij Overschie en de A20 tussen het Kleinpolderplein en het Terbregseplein, alsmede op het onderliggend wegennet, wegneemt / verkleint.



3 Welke alternatieven zijn onderzocht?

Dit hoofdstuk zet de onderzochte alternatieven voor de hiervoor genoemde problemen op een rij. De Trajectnota/MER kijkt naar drie mogelijkheden: het nulalternatief, de aanleg van Rijksweg 13/16 en het Meest Milieuvriendelijke Alternatief. In dit hoofdstuk staat hoe de drie alternatieven er precies uitzien. Het alternatief Rijksweg 13/16 bestaat uit zes varianten. Bij de beschrijving van dit alternatief leest u hoe deze zes varianten tot stand zijn gekomen.

Alternatief 1: niets doen

Het nulalternatief

Het nulalternatief werkt uit wat er in de omgeving gebeurt als het project niet wordt uitgevoerd. Met andere woorden, Rijksweg 13/16 komt er niet, terwijl algemene ontwikkelingen, zoals bevolkingsgroei, economische groei, verkeersontwikkelingen wel gewoon doorgaan en eventueel aanvullende maatregelen van een andere aard of kleinere omvang worden genomen.

In het vorige hoofdstuk las u over de doelen van het project Rijksweg 13/16 Rotterdam. De Variantennota en de Trajectnota/MER stellen dat bij het nulalternatief geen van de doelstellingen kan worden gehaald. Nu niet en in 2020 niet. Daarom beschrijft deze samenvatting verder niet in hoeverre het nulalternatief de problemen oplost. De conclusie is namelijk dat het nulalternatief de problemen niet oplost.

Het nulalternatief komt wel terug bij de beschrijving van de effecten van de Rijksweg 13/16. Dit alternatief wordt namelijk ingezet als 'referentiesituatie'. In de referentiesituatie 2020 is er dus geen Rijksweg 13/16, maar zijn algemene ontwikkelingen wel doorgegaan. Bovendien gaat de referentiesituatie 2020 ervan uit dat specifieke ruimtelijke ontwikkelingen die al 'vastliggen' ook doorgaan. Een belangrijk onderdeel hiervan is de aanleg van de A4 Delft-Schiedam (in de variant 1b). De TN/MER en deze samenvatting kijken wat de effecten van de Rijksweg 13/16 zijn in vergelijking met deze situatie waarin niets wordt gedaan. De vergelijking staat in hoofdstuk 5.

Alternatief 2: Rijksweg 13/16

Zes varianten

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft na de afronding van de Variantennota bepaald welke varianten uitgewerkt moesten worden. Een variant met een brug over de Rotte (variant 6), viel op advies van de regio af. Deze brug over de rivier zou het aantrekkelijke landschap daar teveel verstoren. Ook een boortunnel-variant (variant 8) is afgevalen. De

aanleg van deze tunnel is technisch zeer complex en veel te duur.

Als er dan een nieuwe weg moet worden aangelegd, hoe moet deze er dan uitzien? Om het onderzoek naar Rijksweg 13/16 overzichtelijk te houden, zijn in overleg met omwonenden, belangenorganisaties, gemeenten, regio en provincie voor de zes varianten uit de Variantennota eerst alle mogelijkheden voor uitvoering en inpassing in kaart gebracht. Zoals: hoe zien aansluitingen van de weg naar stad en regio er uit? Op welke manier kruist de weg de rivier de Rotte en het spoor van de hogesnelheidslijn? Hoe wordt de natuur en het landschap van het Bergse Bos, het Schiebroeksepark en het nieuwe natuur- en recreatiegebied de Vlinderstrik beschermd? Hoe kan de overlast van geluid en luchtvervuiling voor omwonenden zo beperkt mogelijk te blijven?



Hoe is dit bereikt? De Rijksweg 13/16 is verdeeld in tracédelen; per tracédeel zijn verschillende mogelijke oplossingen (bouwstenen) onderzocht. Bijvoorbeeld: gaat de nieuwe weg over het Terbregseplein heen of er onderdoor? En wordt er bij het tracédeel waar de weg de Rotte kruist, gekozen voor een aquaduct of een tunnel? Al deze bouwstenen zijn vervolgens op verschillende manieren met elkaar gecombineerd tot zes varianten. Per variant stond telkens een belang voor het verkeer of voor de leefomgeving centraal. De Trajectnota/MER werkt deze zes varianten verder uit. Het verschil tussen de varianten zit hem dus in de keuze van bouwstenen. Elke variant kiest per tracédeel uit een aantal bouwstenen en heeft hierdoor zijn specifieke kenmerken. In het kort: variant 1 ligt zo veel mogelijk op maaiveldniveau en heeft zo min mogelijk kunstwerken. Variant 2 heeft relatief veel aansluitingen. In variant 3 is een

gelijkmatige verdeling van aansluitingen met het onderliggende wegennet opgenomen en een verdiepte ligging in het Lage Bergse Bos. Variant 4 is over grote delen van het tracé verdiept ontworpen, met een binnenboogligging in het Lage Bergse Bos. Het gaat hierbij om een ingegraven tunnel onder maaiveld. Variant 5 heeft een tunnel en een gecombineerde ligging, waarbij de Rijksweg 13/16 met de N209 één weg vormen. Variant 7 ligt, net als variant 4, over grote delen van het tracé verdiept, maar hier in een buitenboogligging in het Lage Bergse Bos. De weg gaat hierbij nagenoeg langs de buitenrand van het Lage Bergse Bos.

De ligging en beschrijving van de zes onderzochte varianten vindt u op de volgende kaartjes en bijbehorende teksten.



Variant 1

— Ligging variant 1

— RW 13/16 ten zuiden van N209, rijks- en provinciale weg gescheiden

— Lage Bergse Bos; halfverdiepte ligging in ontgraving

⊙ Aansluiting of passage:

- | | |
|--|---|
| 1. Hoofdweg; halve aansluiting | 6. Ankie Verbeek-Ohrlaan; halve aansluiting N471, oostelijke richting |
| 2. Terbrugseplein; hoge passage, fly-over | 7. HSL; variant 1 over HSL |
| 3. President Rooseveltweg; halve aansluiting | 8. RandstadRail; variant 1 onder RandstadRail |
| 4. De Rotte; lage passage, aquaduct | 9. Aansluiting N471; variant 1 onder RandstadRail |
| 5. Grindweg-Zuid; lage passage, aquaduct | 10. Aansluiting A13; hoge aansluiting op A13, op grondlichaam |



Variant 2

Standaard voorziene maatregelen

— Ligging variant 2

— Gecombineerde ligging van RW 13/16 en N209, aansluiting op vliegveldweg

— Lage Bergse Bos; tunnel op maaiveld

⊙ Aansluiting of passage:

- | | |
|---|---|
| 1. Hoofdweg; volledige aansluiting | 6. Ankie Verbeek-Ohrlaan; volledige aansluiting |
| 2. Terbrugseplein; lage passage, bakconstructie | 7. HSL; hoge passage |
| 3. President Rooseveltweg; geen aansluiting | 8. RandstadRail; hoge passage |
| 4. De Rotte; lage passage, tunnel | 9. Aansluiting N471; volledige aansluiting |
| 5. Grindweg; lage passage, tunnel | 10. Aansluiting A13; hoge aansluiting op A13, op grondlichaam |



Variant 3

Standaard voorziene maatregelen

- Ligging variant 3
- RW 13/16 ten zuiden van N209, rijks- en provinciale weg gescheiden, aansluiting op Vliegveldweg
- Lage Bergsche Bos; verdiepte ligging in betonnen bak

Aansluiting of passage:

- | | |
|--|---|
| 1. Hoofdweg; halve aansluiting | 6. Ankie Verbeek-Ohrlaan; halve aansluiting, oostelijke richting |
| 2. Terbrugseplein; hoge passage, fly-over | 7. HSL; hoge passage |
| 3. President Rooseveltweg; halve aansluiting | 8. Randstadrail; hoge passage |
| 4. De Rotte; lage passage, aquaduct | 9. Aansluiting N471; volledige aansluiting |
| 5. Grindweg; lage passage, aquaduct | 10. Aansluiting A13; hoge aansluiting op A13, uitgewerkt als fly-over |



Variant 4

Standaard voorziene maatregelen

- Ligging variant 4
- RW 13/16 ten zuiden van N209, rijks- en provinciale weg gescheiden
- Lage Bergsche Bos; tunnel onder maaiveld
- Verdiepte ligging

Aansluiting of passage:

- | | |
|---|---|
| 1. Hoofdweg; halve aansluiting | 6. Ankie Verbeek-Ohrlaan; geen aansluiting, verdiepte passage |
| 2. Terbrugseplein; lage passage, verdiepte betonnen bak | 7. HSL; lage passage |
| 3. President Rooseveltweg; halve aansluiting | 8. Randstadrail; lage passage |
| 4. De Rotte; lage passage, tunnel | 9. Aansluiting N471; volledige aansluiting |
| 5. Grindweg; lage passage, tunnel | 10. Aansluiting A13; hoge aansluiting op A13, op grondlichaam |



Variant 5

- Ligging variant 5
- Gecombineerde RW 13/16 en N209, aansluiting op Vliegveldweg
- Lage Berge Bos: tunnel onder maaiveld

⊙ Aansluiting of passage:

- | | |
|--|---|
| 1. Hoofdweg: halve aansluiting | 6. Ankie Verbeek-Ohrlaan: halve aansluiting |
| 2. Terbregseplein: hoge passage, fly-over | 7. HSL: variant 5 over HSL |
| 3. President Rooseveltweg: halve aansluiting | 8. Randstadrail: variant 5 over Randstadrail |
| 4. De Rotte: lage passage, tunnel | 9. Aansluiting N471: volledige aansluiting, variant 5 over N471 |
| 5. Bergweg-Zuid: lage passage, tunnel | 10. Aansluiting A13: hoge aansluiting op A13, fly-over |



Variant 7

- Ligging variant 7
- RW 13/16 ten zuiden van N209, rijks- en provinciale weg gescheiden
- Lage Berge Bos: verdiepte ligging in betonnen bak
- Verdiepte ligging

⊙ Aansluiting of passage:

- | | |
|--|--|
| 1. Hoofdweg: halve aansluiting | 6. Ankie Verbeek-Ohrlaan: halve aansluiting, verdiepte passage |
| 2. Terbregseplein: lage passage | 7. HSL: variant 7 onder HSL |
| 3. President Rooseveltweg: halve aansluiting | 8. Randstadrail: variant 7 onder Randstadrail |
| 4. De Rotte: lage passage, aquaduct | 9. Aansluiting N471: volledige aansluiting, variant 7 onder N471 |
| 5. Bergweg-Zuid: lage passage, aquaduct | 10. Aansluiting A13: hoge aansluiting op A13, op grondlichaam |

Tolvarianten

Een deel van de kosten voor de aanleg van de Rijksweg 13/16 wordt betaald uit tolopbrengsten. Deze tolheffing is een tijdelijke maatregel die geldt totdat de het afgesproken deel van de kosten voor de aanleg van de weg zijn betaald. Naar verwachting duurt dit tien tot twintig jaar. Omdat tol invloed kan hebben op het gedrag van mensen – men kiest bijvoorbeeld een andere vervoerswijze of een andere route – onderzoekt de Trajectnota/MER wat de gevolgen zijn van het invoeren van tolheffing. Om een indruk te krijgen van de effecten van tolheffing op alle tracévarianten heeft de Trajectnota/MER bij variant 3 twee ‘tolvarianten’ onderzocht. Beide gaan uit van tol op de driehoek Doenkade – Kleinpolderplein – Terbregseplein (A13-A20-A13/16). Het verschil is het toltarief: 8 cent en 11 cent per kilometer.

Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief

In een Trajectnota/MER moet ook het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) staan. Dit is de variant die de best mogelijke bescherming van het milieu biedt of de best mogelijke verbetering van het milieu. Voorwaarde is wel dat een MMA de problemen voldoende moet oplossen en realistisch en uitvoerbaar moet zijn.

Om te komen tot het MMA kan worden gekeken naar de effecten die de Rijksweg 13/16 heeft op het milieu. De Trajectnota/MER onderzoekt de aspecten Geluid en trillingen, Luchtkwaliteit, Externe veiligheid, Bodem en water, Ecologie, Landschap en cultuurhistorie, Archeologie en Effecten tijdens de aanleg. In hoofdstuk 5 van deze samenvatting staat hoe de varianten scoren voor wat betreft hun effecten op het milieu.



Voor het MMA is variant 5 als uitgangspunt genomen. Deze volgt uit de vergelijking van de effecten van de zes varianten. De Trajectnota/MER kijkt daarna hoe variant 5 met behulp van de bouwstenen kan worden verbeterd op milieueffecten. Het doel is immers te komen tot het Meest Milieuvriendelijke Alternatief. Dat kan worden bereikt door bouwstenen in variant 5 te verwisselen met vergelijkbare, maar beter scorende bouwstenen uit andere varianten. Een voorbeeld hiervan is om de weg op de plek van de Vlinderstrik zo lang mogelijk op maaiveldniveau te houden en niet al vroeg een talud naar het viaduct over de HSL in te zetten (variant 1). Het voordeel van een weg op maaiveldniveau is dat er een betere verbinding tussen de weg, het groen en de stad gemaakt kan worden en dat de geluidsoverlast minder groot is.

Het verbeteren van variant 5 is ook mogelijk door bij de Rotte en Bergweg-Zuid een iets langere tunnel te maken. De bouwsteen 'onderdoorgang onder een verhoogd liggende Randstadrail' is geen onderdeel van variant 5, maar ook deze is in het MMA opgenomen. Het spoor van de Randstadrail gaat dan over de weg heen zodat de weg op maaiveld kan blijven. Door het verwisselen van bouwstenen in variant 5 ontstaat het MMA. Hoe dit eruit ziet, ziet u in onderstaande figuur.



In de Trajectnota/MER staat ook dat de samenleving suggesties heeft gedaan om de effecten op het milieu te beperken. Ook deze verbeteringen zijn in het MMA opgenomen. Een voorbeeld hiervan is het ecologisch inrichten van kunstwerken, zoals stobbenwallen, vegetatievriendelijke verlichting en een vleermuisvriendelijk vormgeven viaduct.

Het MMA scoort beter dan variant 5. Er is iets minder geluidsoverlast en een betere sociale veiligheid. Het MMA biedt in vergelijking met variant 5 ook mogelijkheden voor waterberging in ecologisch in te richten restgebieden. Hierdoor wordt het watersysteem robuuster: het voldoet beter aan zowel de eisen van waterberging als aan ecologische wensen.

4 Lost Rijksweg 13/16 de problemen op?

In dit hoofdstuk leest u in hoeverre de Rijksweg 13/16 de problemen oplost. Anders gezegd, in hoeverre worden de doelstellingen, zoals beschreven in hoofdstuk 2, gehaald? Per doelstelling leest u wat de uitslag is.

Doel 1: zorgen voor betrouwbare en acceptabele reistijden

Zoals in hoofdstuk 2 gezegd, bestaat het doel 'betrouwbare en acceptabele reistijden' uit de aspecten 'acceptabele reistijd' en 'robuustheid netwerk'. De Rijksweg 13/16 zorgt voor flinke reistijdwinst op het traject A13-A20, zowel in de ochtendspits als in de avondspits. Doordat er veel minder vertraging voorkomt, neemt de reistijd op het traject Doenkade – Terbregseplein af met 25 tot 35%. De afname is het grootst in de varianten 1 en 4 van de Rijksweg 13/16. Dit zijn de varianten met de minste aansluitingen op de onderliggende wegen. Deze varianten zorgen op de Rijksweg 13/16 voor de beste doorstroming, waardoor een groter deel van het verkeer kiest voor de route over de Rijksweg 13/16. Variant 2 heeft de meeste aansluitingen en moet daardoor meer verkeer verwerken; de reistijdwinst op het netwerk tussen de A13 bij de Doenkade en het Terbregseplein is bij deze variant het geringst.

Daarnaast vermindert de omvang van de overbelasting op de A13-A20 aanzienlijk. Op de A13 bij Overschie verdwijnt de overbelasting volledig. Het deel van de A13 tussen Rotterdam-Centrum en Rotterdam-Crooswijk blijft wel druk. Op de A13-A20 wordt de streefwaarde voor reistijdverhouding gehaald, op de Rijksweg 13/16 in vijf van de zes varianten niet. In variant 4 voldoet de reistijdverhouding zowel op de A13-A20, als op Rijksweg 13/16 aan de streefwaarde. Dit komt omdat er bij deze variant beperkt opstoppingen op de Rijksweg 13/16 voorkomen.

De aanleg van de Rijksweg 13/16 vergroot ook de robuustheid van het netwerk. De Rijksweg 13/16 is een volwaardige alternatieve route voor de A13/A20. Buiten de spits ontstaat een robuust netwerk in het noordelijk deel van de Rotterdamse regio. Tijdens de spits zijn deze beide hoofdroutes druk. Bij een calamiteit op de ene snelweg biedt de andere snelweg geen volledige oplossing. Het verkeer zal dan ook uitwijken naar de onderliggende wegen. Vergeleken bij de huidige situatie, waarin er bij een calamiteit op de A13-A20 alleen de Ring Rotterdam-Zuid als alternatief overblijft, is dit echter een sterke verbetering. De verbinding tussen de kernen van Lansingerland en Rotterdam-Noord en het hoofdwegennet is eveneens robuuster: naast de route over de Molenlaan en de Irenebrug is er nu een



route over het hoofdwegennet. Belangrijk is wel of er een oostwaarts gerichte aansluiting bij de Ankie Verbeek-Ohrlaan komt. Deze is niet in alle varianten opgenomen en hierdoor is het effect van een robuuster netwerk niet voor alle varianten even groot.

Doel 2: goede bereikbaarheid Rotterdam-Centrum en regio

De beoordeling van deze doelstelling hangt, zoals gezegd in hoofdstuk 2, af van de mogelijkheid om groei op te vangen (verkeersprestatie in de toekomst), de reistijden op het hoofdwegennet en de verkeersafwikkeling in de ochtend- en avondspits in de omgeving.

Door de aanleg van de Rijksweg 13/16 neemt de verkeersprestatie in totaal enkele procenten meer toe in vergelijking met de situatie waarin de Rijksweg 13/16 niet zou worden aangelegd. Verder rijdt er bij de aanleg van de Rijksweg 13/16 meer verkeer op de hoofdwegen en iets minder op de onderliggende wegen.

Het verlies aan reistijd blijft op het hoofdwegennet min of meer gelijk, terwijl het verkeer hier, zoals gezegd, toeneemt. De Trajectnota concludeert dan ook dat bij aanleg van de Rijksweg 13/16 meer verkeer rijdt op de hoofdwegen zonder dat dit leidt

tot meer opstoppen. Op het onderliggende wegennet neemt het verkeer af. Vertragingen hier nemen meer dan evenredig af. De mate waarin dit gebeurt is afhankelijk van de variant.

Zoals eerder gezegd, scoort variant 4 opvallend positief wat betreft de reistijden: de doorstroming is goed omdat de Rijksweg 13/16 in deze variant maar een beperkt aantal aansluitingen heeft. Of bestemmingen in Rotterdam-Noord in deze variant goed bereikbaar zijn, is dan wel afhankelijk van de afstand van deze bestemming tot een beschikbare aansluiting.

In tegenstelling tot de reistijden op de A13-A20 zelf, wijzigen de reistijden op de aansluitende trajecten van het hoofdwegennet nauwelijks. De reistijden náár de regio Rotterdam waren in de referentiesituatie hoger dan de streefwaarde en blijven dit ook. De Trajectnota/MER concludeert dan ook dat de snelwegen van en naar de regio niet erg beïnvloed worden door de aanleg van de Rijksweg 13/16. Het wordt er eerder drukker, dan rustiger. Tussen de varianten bestaan op dit punt geen verschillen. Omdat de reistijden op de A13-A20 verbeteren, zijn bestemmingen binnen Rotterdam wel goed bereikbaar zodra de Ring Rotterdam aan de noordzijde eenmaal is bereikt.

De Trajectnota/MER concludeert dat door de aanleg van de Rijksweg 13/16 het wegennet meer gaat functioneren zoals het bedoeld is: doorgaand verkeer op het hoofdwegennet en lokaal verkeer op het onderliggend wegennet. Volgens de Trajectnota/MER wordt het doel 'goede bereikbaarheid Rotterdam-Centrum en regio' redelijk bereikt. De reistijden op de A13-A20 en het onderliggend



wegennet verbeteren. Daarnaast ontstaat capaciteit om de groei in mobiliteit op te vangen. De bereikbaarheid binnen de regio neemt dus toe. De aanleg van de Rijksweg 13/16 verandert echter niets aan de bereikbaarheid van de regio Rotterdam vanuit andere regio's: de reistijden blijven hier boven de norm liggen.

Doel 3: vermindering verkeersdruk op het onderliggende wegennet

Door de aanleg van de Rijksweg 13/16 neemt de verkeersdruk op de Molenlaan, G.K. van Hogendorpweg en Gordelweg af met respectievelijk circa 5-20%, 10-30% en 20-25%. Op de rest van het onderliggend wegennet in Rotterdam-Noord neemt de verkeersdruk ook af, maar gemiddeld minder.

Wel is het zo dat de verkeersdruk op de Molenlaan afhankelijk is van de aansluiting bij de Ankie Verbeek-Ohrlaan. De verkeersdruk op de G.K. van Hogendorpweg en de Gordelweg is ook duidelijk

hoger als er geen aansluiting op de Ankie Verbeek-Ohrlaan wordt gemaakt.

Voor alle varianten geldt dat de verkeersdruk op het onderliggend wegennet in het noorden van Rotterdam met zo'n 5 tot 8% afneemt. Op sommige delen van de N209 – zoals het deel parallel aan A13/16 – neemt de verkeersdruk sterk af; op andere delen – in de omgeving van Ankie Verbeek-Ohrlaan – neemt deze juist toe. Bij Bergschenhoek wijzigt de verkeersdruk op de N209 nauwelijks.

Doel 4: verbetering van de leefbaarheid ronde de A13 - A20

De verbetering van de leefbaarheid is vooral afhankelijk van de verbetering van de geluidssituatie, minder van de luchtkwaliteit. Langs de A13 en de A20 tussen Doenkade en Terbregseplein is er sprake van hoge geluidsbelasting. Dit geldt zowel voor de huidige situatie als voor de referentiesituatie 2020, als de Rijksweg 13/16 niet wordt aangelegd. Het verkeer produceert meer geluid dan de voorkeurswaarden of zelfs de toegestane waarden. De luchtkwaliteit voldoet wel aan de normen.

De Rijksweg 13/16 heeft een positief tot zeer positief effect op de vermindering van de geluidsbelasting langs de A13 en de A20. De verbeteringen treden vooral op in de klassen met de hogere geluidsbelastingen. In de klasse boven 68 dB daalt het aantal woningen met 30 tot 40%. Bij variant 4 is de afname het grootst. Dit komt doordat het verkeer op de A13 het sterkst afneemt. In de klasse tussen 64 en 68 dB daalt het aantal woningen met circa 25%, behalve bij de varianten 1 en 3, die minder positief scoren. In de klasse 59 tot 63 dB is de afname 15 tot 20%, alle varianten scoren in deze klasse ongeveer gelijk.

De luchtkwaliteit voldoet, zoals gezegd, aan de normen. De aanleg van de Rijksweg 13/16 zorgt ervoor dat bij zo'n 2000 woningen de concentraties



NO₂ extra dalen ten opzichte van de daling die al is ingezet vanwege het recente landelijke beleid. De Rijksweg 13/16 verbetert de luchtkwaliteit licht, concludeert de Trajectnota/MER.

Conclusie en verschil tussen varianten

De Trajectnota/MER concludeert dat de Rijksweg 13/16 voor de reistijden en de betrouwbaarheid daarvan op het traject Doenkade – Terbregseplein een zeer positief effect heeft. Dit komt zowel het regionale verkeer, als het doorgaande verkeer ten goede. Het effect is het grootst in de varianten 1 en 4 en het minst in variant 2.

De Rijksweg 13/16 zorgt in totaal voor een lichte verbetering van de bereikbaarheid van Rotterdam-Centrum en de regio. Op de bereikbaarheid van de regio vanuit andere landsdelen heeft de Rijksweg 13/16 nauwelijks effect, de reistijden blijven hier boven de norm liggen. De bereikbaarheid binnen het noordelijk deel van de regio Rotterdam verbetert sterk. Tussen de varianten bestaan geen verschillen.

De Rijksweg 13/16 vermindert de verkeersdruk op het onderliggend wegennet. De aanleg van de Rijksweg 13/16 heeft een positief effect op de leefbaarheid langs de A13 en de A20. Daarbij heeft variant 4 het grootste effect en leiden de varianten 1 en 3 tot de minst grote verbeteringen.

De Rijksweg 13/16 voldoet dus aan de vier doelen die aan het project worden gesteld. Wel bestaan er verschillen tussen de varianten in de mate waarin dit gebeurt.

Verskil in mogelijkheden van aansluiting

De Trajectnota/MER kijkt ook naar het effect van de verschillende mogelijkheden om de weg aan te sluiten op de lokale wegen. Het aantal en de soort aansluitingen van de Rijksweg 13/16 hebben effect op het verkeer. In het kort: het aanleggen van een aansluiting bij de Ankie Verbeek-Ohrlaan in oostelijke richting voldoet in een grote behoefte en verbetert de bereikbaarheid van het noordelijk deel van de Rotterdamse regio aanzienlijk. Wanneer er een volledig aansluiting komt van de Ankie Verbeek-Ohrlaan, neemt het verkeer op de Rijksweg 13/16 zo sterk toe, dat op het oostelijk deel congestie gaat optreden. Als gevolg daarvan neemt de verkeersdruk op de A13 bij Overschie iets minder af.

Aanleg van een halve aansluiting bij de N471 (in plaats van een hele) leidt tot extra verkeer op de N209 tussen de N471 en de Ankie Verbeek-Ohrlaan, maar ook op de A13 bij Overschie.

De gevolgen van tolheffing

De Trajectnota/MER concludeert dat tolheffing voor een afname van het verkeer en de reistijd op de Rijksweg 13/16 zorgt. Alle varianten voldoen bij tolheffing aan de streefwaarden voor acceptabele reistijden. Door de afname van het verkeer neemt ook de verkeersdruk op A13-A20 af. Dit heeft weer een gunstig effect op de reistijden en de bereikbaarheid op het traject Doenkade – Terbregseplein. De lagere verkeersdruk op de A13-A20 verbetert ook de leefbaarheid in het gebied.

Tol leidt niet tot verslechtering van de situatie op de onderliggende wegen; het verkeer neemt hier nauwelijks toe. Op belangrijke wegen parallel met de hoofdwegen (zoals de N209 en Gordelweg) neemt het verkeer wel toe.

Tol verbetert de bereikbaarheid van Rotterdam-Centrum en de regio, omdat dan ook op de aansluitende hoofdwegen de reistijdverhouding iets verbetert.

5 Wat zijn de effecten van de alternatieven?

In het vorige hoofdstuk stond hoe de zes varianten van Rijksweg 13/16 scoren op de verschillende doelstellingen. U leest in dit hoofdstuk wat de effecten zijn als de nieuwe weg er komt. Daarbij kijken we naar de milieueffecten van de verschillende varianten en daarna naar de effecten per tracé-deel. Bovendien leest u in dit hoofdstuk wat de verschillende varianten kosten.



Totaal overzicht kwalitatieve effecten (veranderingen t.o.v. referentiesituatie 2020)

aspect	criterium	Ref.	V1	V2	V3	V4	V5	V7	3tol8	3tol11	MMA
Verkeer	1. Verkeersafwikkeling HWN	0	+	+	+	0	0	+	++	++	
	2. Gewogen verliestijd HWN	0	+	0	0	+	+	+	++	++	
	3. Gewogen verliestijd OWN	0	++	ntb	+++	++	ntb	++	+++	+++	
	4. Reistijdwinst	0	++	++	++	++	++	++	++	++	
	5. Reistijdverhouding	0	+	0	+	++	+	0	+++	+++	
	6. Robuustheid van het wegennet	0	++	++	++	+	++	++	+++	+++	
	7. Verkeersdruk OWN	0	++	++	++	++	++	++	++	++	
Verkeers-veiligheid	1. Ernstige ongevallen hoofdwegennet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	2. Ernstige ongevallen onderliggend wegennet	0	+	+	0	0	0	0	0	0	
	3. Correctie vanwege toets validiteit berekeningen	nvt	nvt	-	nvt	nvt	-	nvt	nvt	nvt	
Geluid en trillingen	1. Geluidsgevoelige bestemmingen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2. Akoestisch ruimtebeslag	0	-	0	-	0	-	0	-	-	0
	3. Opp. geluidsschermen voorkeurswaarde	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4. Opp. geluidsschermen grenswaarde	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0
	5. Trillingshinder	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Luchtkwaliteit	1. Emissie No _x buitenstedelijk gebied	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2. Emissie No _x binnenstedelijk gebied	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	3. Emissie PM ₁₀ buitenstedelijk gebied	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	4. Emissie PM ₁₀ binnenstedelijk gebied	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	5. Oppervlak > 40 µg/m3 No ₂ buitenstedelijk gebied	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	6. Oppervlak > 32,5 µg/m3 PM ₁₀ buitenstedelijk gebied	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	7. Aantal wegen No ₂ binnenstedelijk gebied	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	8. Aantal wegen PM ₁₀ binnenstedelijk gebied	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	9. ACN > 40 µg/m3 No ₂ buitenstedelijk gebied	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	10. ACN > 32,5 µg/m3 PM ₁₀ buitenstedelijk gebied	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	11. Aantal woningen No ₂ binnenstedelijk gebied	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	12. Aantal woningen PM ₁₀ binnenstedelijk gebied	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Externe veiligheid	1. Plaatsgebonden risico A13	0	0	0	0	0	0	0			0
	2. plaatsgebonden risico A20	0	0	0	0	0	0	0			0
	3. plaatsgebonden risico A13/16	nvt	0	0	0	0	0	0			0
	4. Groepsrisico A13	0	+	0	+	0	0	+			0
	5. Groepsrisico A20	0	0	0	0	0	0	0			0
	6. Groepsrisico A13/16	nvt	-	-	-	-	-	0			-
Bodem en water	1. Zetting van de bodem	0	-	--	0	--	0	--			0
	2. Grondverzet	0	--	-	-	--	-	--			-
	3. Beïnvloeding bodem- en grondwaterkwaliteit	0	+	+	+	+	+	+			+
	4. Verandering grondwaterregime	0	--	-	-	--	-	-			-
	5. Verandering oppervlaktewaterregime	0	-	-	-	-	-	-			-
	6. Beïnvloeding oppervlaktewaterkwaliteit	0	0	0	0	0	0	0			0

Verandering ten opzichte van de referentiesituatie: |+++ : sterke verbetering |++ : verbetering | + : lichte verbetering | 0 : neutrale score | - : lichte verslechtering | -- : verslechtering | --- : sterke verslechtering

aspect	criterium	Ref.	V1	V2	V3	V4	V5	V7	3tol8	3tol11	MMA
Ecologie	1. Vernietiging	0	--	-	-	--	-	--			-
	2. Verstoring	0	---	-	--	-	-	--			--
	3. Versnippering	0	-	-	0	-	0	--			+
	4. Verdroging	0	0	0	0	0	0	0			0
	5. Verontreiniging	0	0	0	0	0	0	0			0
Landschap en cultuurhistorie	1. Aantasting waardevolle objecten	0	-	-	-	-	-	0			-
	2. Aantasting waardevolle lijnen	0	--	-	-	-	--	-			-
	3. Arealverlies waardevolle vlakken	0	-	-	-	-	-	-			-
	4. Aantasting bosopstanden	0	--	-	-	-	-	--			-
	5. Beleving landschap door snelweggebruiker	0	++	+++	+++	-	+++	-			+++
	6. Toename verstedelijking	0	-	-	-	-	-	-			-
	7. Aantasting openheid	0	0	0	0	0	0	0			0
Archeologie	1. Aantasting bekende archeologische waarden	0	-	-	-	-	-	-			-
	2. Aantasting gebied met archeologische potentie	0	--	--	--	--	--	--			--
Ruimtegebruik	1. Toe- of afname woongebieden en bedrijventerreinen	0	0	0	0	0	0	0			
	2. Toe- of afname landbouwfunctie	0	--	--	--	--	--	--			
Sociale aspecten	1. Aansluiting Terbregge	0	--	-	-	-	--	-			
	2. Rottekruising	0	0	0	0	0	0	-			
	3. Passage Bergse Bos	0	--	0	--	0	0	-			
	4. Bergweg zuid	0	0	0	0	0	0	0			
	5. Ankie Verbeek-Ohrlaan	0	0	0	0	0	0	0			
	6. Kruising HSL	0	0	-	--	0	-	0			
	7. Aansluiting N471	0	-	0	-	0	0	0			
	8. Doenkade	0	0	0	0	0	0	0			
	9. Aansluiting A13	0	-	-	-	-	-	-			
Recreatie	1. Aansluiting Terbregge	0	0	0	0	0	0	0			
	2. Rottekruising	0	0	0	0	0	0	0			
	3. Passage Bergse Bos	0	--	0	--	0	0	--			
	4. Bergweg zuid	0	0	0	0	0	0	0			
	5. Ankie Verbeek-Ohrlaan	0	-	0	-	--	0	0			
	6. Kruising HSL	0	-	0	-	0	-	-			
	7. Aansluiting N471	0	0	0	0	0	0	0			
	8. Doenkade	0	0	0	+	0	+	0			
	9. Aansluiting A13	0	0	0	0	0	0	0			
Effecten tijdens de uitvoering	1. Langdurige wegverlegging of -afsluiting	0	0	-	0	-	0	-			0
	2. Omvangrijke geluidsoverlast	0	--	-	--	--	--	--			--
	3. Langdurige gebruikshinder Lage Bergse Bos	0	---	-	--	--	--	--			--
	4. Langdurige buitendienststelling of snelheidsbeperking spoorwegen	0	--	0	0	---	0	---			---
	5. Aanzienlijke invloed op het landschap	0	-	-	-	--	-	--			-

Vergelijking van varianten op milieueffecten

De Trajectnota/MER vergelijkt de varianten met elkaar voor wat betreft hun effecten op het milieu. Hieruit blijkt dat de verschillen tussen de varianten klein zijn. Toch onderscheidt de Trajectnota/MER twee groepen: de varianten 1, 3 en 7, die ‘open’ door het Lage Bergse Bos gaan en/of door de Vlinderstrik lopen (varianten 4 en 7), hebben over het algemeen meer negatieve effecten op het milieu. Dit is ondanks het feit dat de varianten maatregelen nemen om deze effecten te verminderen. De varianten 2, 4 en 5 scoren al met al iets minder negatief. Onderling zijn de verschillen tussen deze varianten zeer klein. Een totaaloverzicht van de milieueffecten ziet u in de tabel op de vorige pagina’s.

Te plaatsen geluidsschermen



Te plaatsen geluidsschermen



Effecten per tracédeel

Om een beeld te geven van de effecten de Rijksweg 13/16 in de verschillende gebieden, kijkt de Trajectnota/MER naar de verschillende tracédelen. De meest in het oog springende resultaten staan vermeld.

Terbregge-Ommoord: Geluid

In vergelijking met de situatie waarin er geen nieuwe weg komt, zorgt de Rijksweg 13/16 voor meer verkeer in het westelijk deel van Ommoord. Omliggende woningen krijgen hiermee te maken. De verschillen tussen de varianten zijn wat dit aspect betreft klein. De uiteindelijke geluidsbelasting van de varianten hangt ook af van de maatregelen die ergens anders op Rijksweg 13/16 worden genomen. Deze kunnen van invloed zijn op de situatie in Ommoord-West. Zo zorgt een tunnel in het Bergse Bos bijvoorbeeld voor een iets kleinere geluidsbelasting.

In het zuidelijk gedeelte van Ommoord is er al sprake van geluidsbelastingen boven de maximale waarde. Deze worden veroorzaakt door de A20 en A16. Hierin brengt de Rijksweg 13/16 geen verandering. De varianten 2, 4 en 7 scoren met een lage passage bij het Terbregseplein iets beter dan de andere varianten. De Rijksweg 13/16 gaat bij een lage passage onder het Terbregseplein door waardoor er minder geluidsbelasting optreedt. Wanneer het

Ontwerp Tracébesluit een keuze voor een variant heeft gemaakt, moet vanuit wettelijke bepalingen worden gekeken welke geluidsmaatregelen nodig zijn, aan de nieuwe weg, maar ook aan de bestaande wegvakken. Hierdoor neemt de geluidbelasting niet toe.

Terbregge-Ommoord: Bouw

Tijdens de aanleg van de Rijksweg 13/16 zullen weggebruikers en mensen in de omgeving van Terbregge-Ommoord hier hinder van ondervinden. Bij een lage passage bij het Terbregseplein (varianten 2, 4 en 7) is er sprake van langdurige wegverleggingen, een behoorlijk aantal volledige afsluitingen en snelheidsbeperkingen. Bij zowel een hoge als een lage passage bij het Terbregseplein vinden er omvangrijke heiwerken plaats. Dit zorgt voor geluidsoverlast.

Lage Bergse Bos: Ecologie

Bij het aspect ecologie stelt de Trajectnota/MER dat er meerdere effecten optreden in de omgeving van



het Lage Bergse Bos. Zo is er sprake van verstoring door geluid. Door de aanleg van geluidswering kan de verstoring worden verminderd. Dit is echter niet voldoende om de effecten op de meest gevoelige soorten - met name de bosvogels - tegen te gaan. De effectbeperkende maatregelen zijn niet genoeg omdat deze soorten veel voorkomen in het verstoorde gebied. Als gekeken wordt naar de verschillen tussen de varianten, dan scoort variant 1 op dit punt het slechtst. Bij deze variant gaat het om een halfverdiepte ligging van de Rijksweg 13/16. Deze variant neemt door zijn breedte meer ruimte in beslag en laat het geluid gemakkelijker het bos indringen. De varianten 2, 4 en 5 scoren het best dankzij een tunnel door het Lage Bergse Bos.

Ook treedt er verstoring door licht op. Dit komt door de verlichting van wegen en de autolichten. In het Lage Bergse Bos zal bij de tunnelvarianten (2, 4 en 5) geen verstoring optreden. Bij de (half)verdiepte varianten (1, 3 en 7) is wel sprake van verstoring. Maar omdat het omliggende bos al volgroeid is, zal de uitstraling van de verlichting naar de omgeving niet groot zijn.

De vernietiging van waardevol natuurgebied is bij variant 7 het grootst, met name door de doorsnijding van het noordoostelijke deel van het Lage Bergse Bos.

Omdat de weg door het Lage Bergse Bos gaat, is er ook sprake van versnippering. Met aanvullende maatregelen is dit soms op te lossen. De varianten 2, 4 en 5 scoren het minst negatief en de varianten 1, 3 en 7 het meest negatief.

Maatregelen zorgen ervoor dat verontreiniging van het aangrenzende oppervlaktewater vrijwel niet voorkomt.

Rottezone en Lage Bergse Bos:

Landschap

Bij de beoordeling van de effecten op het landschap kijkt de Trajectnota/MER onder meer naar de aantasting van de karakteristieke kenmerken van het gebied, zoals waardevolle objecten, zichtlijnen en open ruimten. In de omgeving van het Lage Bergse Bos scoren de varianten 1 en 5 wat dit betreft negatief. Dit komt door de krappe dimensionering van de onderdoorgang onder de Rotte. Daardoor treedt een grotere aantasting op van lijnelementen, zoals de Rottekades. Variant 7 ontziet de molenstompen in het Lage Bergse Bos, maar dit weegt niet op tegen andere aantastingen.

Variant 1 en variant 7 leiden tot de kap van het meeste bos. Variant 1 neemt door de breedte van de gegraven bak meer ruimte in beslag in het Lage Bergse Bos. Variant 7 is smaller, maar heeft een langere route door het Lage Bergse Bos. Het bos is op dit traject ook dichter, dus moeten er meer bomen gekapt worden. Zowel variant 1 als 7 scoren daarom negatief ten opzichte van de referentiesituatie (waarin de Rijksweg 13/16 niet wordt aangelegd). De overige varianten scoren licht negatief.

Lage Bergse Bos:

Recreatie

Wat betreft de effecten op de recreatie scoren de varianten 1, 3 en 7 licht negatief tot negatief. Het gaat hierbij om de passage door het recreatiegebied Lage Bergse Bos. Bij deze varianten gaat het om een half verdiepte of een verdiepte, open bak. Door het ruimtebeslag van de Rijksweg 13/16 gaat er recreatiegebied verloren. Bovendien komen hier geluidsschermen te staan. Dit geeft een negatieve beoordeling. Bij variant 3 zijn de oppervlakte recreatiegebied dat verloren gaat en de omvang van de geluidsschermen t.o.v. de varianten 1 en 7 relatief beperkt.

De varianten met een tunnel door het Lage Bergse Bos (variant 2, 4 en 5) scoren neutraal.

Schiebroekse Park:

Geluid

In het Schiebroekse Park is nu al sprake van geluidsbelasting. Dat komt in het noordelijke deel door het verkeer van de Doenkade en in het zuidelijke deel door het verkeer op de Ankie Verbeek-Ohrlaan. Wanneer de Rijksweg 13/16 er komt, is er bij alle varianten in het noordelijk deel ook sprake van een geluidbelasting boven de voorkeurswaarde. Bij Variant 4 en variant 7 is het totale oppervlak van het Schiebroekse Park dat hiermee te maken krijgt het kleinst.

Vlinderstrik:
Ecologie

In de Vlinderstrik treedt verstoring op door geluid. Door geluidswering kan bij alle varianten het verstoorde gebied worden verminderd, maar, net als in het Lage Bergse Bos, is dit is onvoldoende om de effecten op de meest gevoelige soorten (bosvogels) tegen te gaan. Variant 1 scoort op dit aspect het slechtst, variant 4 het best.

Daarnaast vindt er in de Vlinderstrik versnippering plaats. Dit komt omdat de weg bij de varianten 4 en 7 door het gebied gaat.

Fietsverbindingen:
Sociale veiligheid

De Ankie Verbeek-Ohrlaan kruist de Rijksweg 13/16 bij de varianten 1, 2, 3 en 5 met een hoge passage. Daardoor heeft het langzame verkeer, zoals fietsers, bij deze vier varianten minder goed overzicht. Bij variant 1 wordt het fietspad naast de Randstadrail mee omhoog gehaald en is er geen effect op sociale veiligheid. Bij variant 3 worden over dit fietspad twee viaducten gebouwd met daartussen een smalle strook open gebied. Dit deel scoort sterk negatief op het punt van de sociale veiligheid. Bij de varianten 2 en 5 (met de gecombineerde ligging van de Rijksweg en de N209) ontstaat hier één langere tunnel. De effecten hiervan op de sociale veiligheid zijn licht negatief beoordeeld.

Kosten

Wat gaat de aanleg van de Rijksweg 13/16 kosten? Bepalend voor de bouwkosten zijn onder meer de lengte van de weg en de vraag of er complexe bouwwerken, zoals tunnels, moeten komen. De Trajectnota/MER heeft voor de verschillende varianten de kosten berekend. De bouwkosten van de nieuwe weg liggen tussen € 900 en €1700 miljoen, afhankelijk van de gekozen variant. De varianten 1 en 3 kosten het minst, de varianten 4 en 7 zijn het duurst.

Dat de kosten van variant 1 relatief laag zijn komt door de sobere uitwerking van deze variant. Bij de passage door het Bergse Bos gaat het bij variant 1 bijvoorbeeld om een halfverdiepte ontgraving. Dat is goedkoper dan bijvoorbeeld een tunnel.

De investeringskosten van variant 2 zijn hoger omdat deze variant een groot aantal kunstwerken heeft, zoals een tunnel op maaiveld ter hoogte van het Lage Bergse Bos. Deze sluit aan op de onderdoorgangen van de Rotte en de Bergweg-Zuid. Ook is er een verdiepte passage van het Terbregseplein.

Ook in variant 3 zitten verschillende kunstwerken. Met name door de verdiepte bak in plaats van een tunnel in het Bergse Bos is deze variant goedkoper dan variant 2. Variant 4 omvat in het Lage Bergse Bos een (ondergrondse) tunnel en een verdiepte passage van het Terbregseplein. Kenmerkend voor variant 4 is ook de (kostbare) onderdoorgang onder de HSL.

De kosten van variant 5 zijn lager dan die van variant 4 omdat er geen onderdoorgang is onder de Randstadrail en de HSL.

Variant 7 is het duurst van alle varianten. Dat komt omdat deze variant ter hoogte van het Lage Bergse Bos het buitenboogtracé neemt. Hierdoor wordt de weg langer ten opzichte van de andere varianten. Ook bevat deze variant een onderdoorgang onder de HSL en een tunnel in de Vlinderstrik.

Welk alternatief is het beste?

De Trajectnota/MER maakt geen keuze
De Trajectnota/MER heeft alternatieven en varianten met elkaar vergeleken, maar maakt geen keuze. Met de informatie in de Trajectnota/MER moet u zich een oordeel kunnen vormen over wat in uw ogen het beste alternatief is. Hoe u kunt reageren staat in het volgende hoofdstuk.

De Ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer nemen een besluit of Rijksweg 13/16 wordt aangelegd. Dat doen zij op basis van de informatie in de Trajectnota/MER, maar ook op basis van de reacties die u en de betrokken overheden en adviescommissies geven.

omschrijving	Var1	Var2	Var3	Var4	Var5	Var7
totale bouwkosten	900	1300	1000	1600	1200	1700

6 Procedurewijzer

In dit hoofdstuk staat wat de volgende stappen zijn. Uw mening speelt hierbij een belangrijke rol. U kunt op verschillende manieren reageren op de Trajectnota/MER. Daarnaast kunt u tijdens de inspraakperiode ook reageren op de Variantennota. Hoe u dat doet, leest u hier.

De stappen en de procedures

Nu de Trajectnota/MER klaar is, kunt u reageren. Uw reactie heet een zienswijze. Rijkswaterstaat organiseert informatieavonden waarop u een toelichting op de nota krijgt. U kunt tijdens deze avonden ook reageren. Daarnaast kunt u uw zienswijze schriftelijk - per post of mail - toesturen. De inspraakronde duurt zes weken.

Behalve de inspraakronde is er ook een adviesronde. Hierin toetst de Commissie MER of het rapport voldoet aan de wettelijke eisen en de richtlijnen die vooraf gesteld zijn. Ook de overlegorganen en de betrokken bestuursorganen (provincie Zuid-Holland, de stadsregio Rotterdam en de betrokken gemeenten en waterschappen) geven hun advies over de Trajectnota/MER.

Net als de Trajectnota/MER zijn ook de inspraakronde en de adviesronde bedoeld om een goede keuze te kunnen maken. Uiteindelijk neemt de Minister van Verkeer en Waterstaat in overleg met zijn collega van VROM een beslissing; hij neemt een zogenaamd bestuurlijk standpunt in over de voorkeursoplossing. Iedereen kan daarin lezen wat er met de zienswijzen en de adviezen is gedaan. De verwachting is dat dit eind 2009 gebeurt.

De volgende stap is het Ontwerp Tracébesluit (OTB). Hierin worden de voorkeursoplossing uitgewerkt, de kosten geraamd en de effecten opnieuw berekend. Ook voor het OTB geldt een inspraakronde van zes weken. Het OTB is naar verwachting in het eerste helft van 2010 afgerond waarna het definitieve Tracébesluit gemaakt kan worden. Hierin zijn de reacties op het OTB verwerkt. Tegen het definitieve Tracébesluit kunt u beroep indienen. De voorbereiding en uitvoering van de werkzaamheden vindt plaats tussen 2014 en 2019.

Uw mening telt

De overheid vraagt burgers, bedrijven en belangenorganisaties om mee te denken over belangrijke besluiten. Het doel is om tot betere besluiten te komen. Uw mening telt als het gaat om het besluit of de Rijksweg 13/16 er moet komen. Door uw zienswijze in te dienen

kunt u bijvoorbeeld wijzen op speciale situaties in uw eigen omgeving of op uw eigen belang. U kunt uw mening geven over de aanpak en maatregelen die in de plannen worden voorgesteld.

U kunt inspreken op alle ter inzage gelegde documenten van de Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 Rotterdam. U kunt ook reageren op deze samenvatting. Daarnaast kunt u ook inspreken op de eerder gemaakte Variantennota.

Wie kan inspreken op de Trajectnota/MER en de Variantennota? Iedereen kan inspreken. Dat kunt u doen van 25 augustus tot en met 5 oktober 2009. Dat kan tijdens de informatie- en inspraakbijeenkomsten, schriftelijk per post en online via een reactieformulier op internet.

Volledige rapport inzien

In deze samenvatting staan de hoofdlijnen van de Trajectnota/Milieueffectrapportage Rijksweg 13/16 Rotterdam. Omdat het om een samenvatting gaat, zijn veel details weggelaten. Wilt u meer gedetailleerde gegevens hebben, bijvoorbeeld over uw eigen situatie, dan kunt u ook het volledige rapport inzien. Ook kunt u de Variantennota inzien. Dat kan op de volgende plaatsen:



- de gemeente Lansingerland;
- het gemeentehuis van Rotterdam;
- de deelgemeente Overschie;
- de deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek;
- de deelgemeente Prins Alexander;
- de deelgemeente Kralingen-Crooswijk;
- het kantoor van Stadsregio Rotterdam;
- het provinciehuis van Zuid-Holland in Den Haag;
- de bibliotheek van Rijkswaterstaat Zuid-Holland in Rotterdam;
- de bibliotheken van de Ministeries van VenW en van VROM, beide in Den Haag;
- de drie inspraakbijeenkomsten (zie hierna).

Verder kunt u de volledige Trajectnota/MER ook downloaden op www.rijkswaterstaat.nl/a13a16rotterdam en op www.inspraakpunt.nl.

Documenten ontvangen

Wilt u documenten van de Trajectnota/MER zelf in uw bezit hebben? Dat kan. U kunt de (exemplaren van) rapporten tegen kostprijs opvragen via de informatielijn van Rijkswaterstaat, telefoon 0800 8002. De samenvatting van de Trajectnota/MER is kosteloos op te vragen.



Wettelijke procedure planstudie Rijksweg 13/16 Rotterdam

Startnotitie	2005	In de startnotitie stelt Rijkswaterstaat voor om in de vorm van de A13/A16 een oplossing te creëren voor verkeer- en daaraan gerelateerde leefbaarheidsproblemen in het noordoostelijk deel van de stadsregio Rotterdam
Inpraak startnotitie	2005	Tijdens deze periode kunnen overheden, belangenorganisaties en burgers hun visie op de Startnotitie geven.
Richtlijnen voor milieu- effectrapportage	2006	De richtlijnen geven een overzicht van welke informatie de MER moet bevatten om de effecten op de omgeving van de aanleg van de weg te bepalen.
Variantennota	2008	De Variantennota geeft een beschrijving van de varianten voor inpassing van de A13/A16 en de aansluitingen op het stedelijke/regionale wegennet
Trajectnota/Milieueffectrapport (TN/MER)	Zomer 2009	De TN/MER bevat de volgende onderdelen: • Probleemanalyse en doelstelling • Toelichting varianten • Effecten van varianten • Maatregelen • Vergelijking varianten
Inpraak TN/MER	25 augustus t/m 5 oktober 2009	Tijdens deze periode kunnen overheden, belangenorganisaties en burgers hun visie op de TN/MER geven
Advies Commissie MER	Najaar 2009	De Commissie MER geeft advies aan de Ministers van VenW en VROM
Advies van Betrokken bestuursorganen	Najaar 2009	In deze fase geven betrokken bestuursorganen hun advies over de TN/MER.
Bekendmaking Standpunt	Eind 2009	De Ministers van VenW en VROM maken hun voorkeursvariant bekend
Ontwerp Tracébesluit	Zomer 2010	Het OTB is een gedetailleerde ontwerptekening van de weg.
Inpraak ontwerp tracébesluit	Zomer 2010	Tijdens deze periode kunnen overheden, belangenorganisaties en burgers hun visie op het OTB te geven.
Tracébesluit (TB)	Eind 2010	In het TB wordt vastgesteld hoe de weg er uit komt te zien
Beroep	Na TB	Na het Tracébesluit krijgen overheid, belangenorganisaties en burgers de mogelijkheid om beroep aan te tekenen tegen het Tracébesluit bij de Raad van State.

Informatie- en inspraakbijeenkomsten

Meer weten en reageren

Op 17, 22 en 29 september 2009 organiseert Rijkswaterstaat drie informatie- en inspraakbijeenkomsten. U kunt hier meer informatie inwinnen en reageren op de Trajectnota/MER. Hoe u reageert leest u verderop in dit hoofdstuk.

Programma van de informatie- en inspraakbijeenkomsten

18.30 - 21.30 uur	Informatiemarkt met deskundigen van Rijkswaterstaat en individuele reacties bij notulist
19.00 - 20.00 uur	Presentatie met aansluitend gelegenheid voor vragen
20.30 uur	Formele hoorzitting

De bijeenkomsten vinden plaats op de volgende locaties:

17 september 2009

Party- en congrescentrum Lommerrijk
Straatweg 99
te Rotterdam-Hillegersberg

22 september 2009

Open Hof
Hesseplaats 221
te Rotterdam-Ommoord

29 september 2009

't Raedthuys
Westersingel 80
te Berkel en Rodenrijs.

Hoe kunt u reageren?

Schriftelijk, digitaal en mondeling

U kunt van 25 augustus tot en met 5 oktober 2009 schriftelijk, digitaal of mondeling inspreken op de Trajectnota/MER. Hier leest u hoe u dat doet.

Schriftelijk

Uw schriftelijke reactie kunt u sturen naar:
Inspraakpunt/ Expertisecentrum
Publieksparticipatie
Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 Rotterdam
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Digitaal

Op www.inspraakpunt.nl kunt u online uw zienswijze geven door het invullen van een reactieformulier.

Wat doet het Inspraakpunt-Expertisecentrum Publieksparticipatie?

Het Inspraakpunt-Expertisecentrum Publieksparticipatie geeft advies over inspraakprocedures en helpt bij de uitvoering daarvan. Sinds zijn oprichting als onderdeel van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in 1997 heeft het Inspraakpunt al ruim 400 inspraakprocedures begeleid. Het is uitgegroeid tot een zelfstandig expertisecentrum en werkt inmiddels ook voor de Ministeries van VROM, LNV en EZ.



Mondeling

Mondeling een zienswijze inbrengen kan tijdens de drie informatie- en inspraakbijeenkomsten. Tijdens deze bijeenkomsten zijn notulisten aanwezig om uw mondelinge reactie vast te leggen. Ook vindt tijdens deze bijeenkomsten vanaf 20.30 een hoorzitting plaats. Als u tijdens een van de openbare hoorzittingen wilt inspreken, stellen wij het op prijs als u dit uiterlijk 3 dagen voor de bijeenkomst kenbaar maakt aan het Inspraakpunt-Expertisecentrum Publieksparticipatie, 070 351 80 16.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Het Inspraakpunt-Expertisecentrum Publieksparticipatie bundelt alle reacties. De gebundelde reacties kunnen na afloop van de inspraaktermijn worden opgevraagd bij het Inspraakpunt-Expertisecentrum Publieksparticipatie. Alle reacties zijn openbaar. Het Inspraakpunt stelt de Minister van Verkeer en Waterstaat, de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Rijkswaterstaat op de hoogte van alle reacties. Omdat het ook om een milieueffectrapportage gaat, wordt uw reactie tevens naar de Commissie voor de Milieueffectrapportage gestuurd. Deze onafhankelijke commissie van deskundigen toetst of aan de eerder afgesproken Richtlijnen wordt voldaan en brengt hierover een advies uit.

Mede op basis van de inspraakreacties op de Trajectnota/MER stelt de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het standpunt vast. Volgens de huidige planning is dat eind 2009. Insprekers worden hiervan op de hoogte gesteld en ontvangen het standpunt en de bijbehorende argumentatie. Het standpunt wordt vervolgens gedetailleerd uitgewerkt in een Ontwerp Tracébesluit (OTB), volgens planning gereed in het eerste helft van 2010. Op dit OTB is te zijner tijd opnieuw inspraak mogelijk. In het najaar van 2011 volgt het definitieve Tracébesluit. Hiertegen kan beroep worden aangetekend. Na een positief besluit kan in 2012 de voorbereiding voor de aanleg van het gekozen tracé van start gaan.

Vragen? Rijkswaterstaat is bereikbaar

Heeft u vragen over de inhoud van de plannen, dan kunt u bellen met de informatielijn van Rijkswaterstaat, telefoonnummer 0800 8002 (gratis). U kunt ook kijken op de website www.rijkswaterstaat.nl/a13a16rotterdam.

Voor vragen over de inspraakprocedure kunt u terecht bij het Inspraakpunt-Expertisecentrum Publieksparticipatie, telefoonnummer 070 351 96 03 of op de website www.inspraakpunt.nl.

7 Leeswijzer

De volledige Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 Rotterdam bestaat uit 16 documenten. Hoe kunt u de documenten lezen? Deze leeswijzer wijst u de weg.

- Variantennota
- Hoofdrapport Trajectnota/MER
- Samenvatting
- Deelrapport Ontwerp
- Deelrapport Verkeer
- Deelrapport Verkeersveiligheid
- Deelrapport Lucht
- Deelrapport Geluid en Trillingen
- Deelrapport Externe Veiligheid
- Deelrapport Bodem en water
- Deelrapport Ecologie
- Deelrapport Landschap en cultuurhistorie
- Deelrapport Archeologie
- Deelrapport Sociale aspecten en recreatie
- Deelrapport Ruimtegebruik
- Deelrapport Effecten tijdens de bouw

Leestips

De Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 Rotterdam bestaat dus uit 16 documenten, die ter inzage zijn gelegd. Hoe vindt u hierin uw weg? De samenvatting die voor u ligt, geeft u snel inzicht in de aanpak en de resultaten van de Trajectnota/MER. Wilt u meer achtergrond weten, dan kunt u het Hoofdrapport lezen. Daarin vindt u onder meer een uitgebreide beschrijving van de problemen, de projectdoelen, de onderzochte alternatieven en varianten en de effecten daarvan. Bent u vooral geïnteresseerd in een bepaald aspect van het onderzoek, zoals bijvoorbeeld luchtkwaliteit of natuur, dan leest u in de eerste plaats de tekst over dat aspect in het volledige rapport. Wilt u daarna meer weten, dan vindt u meer uitgebreide en diepgaande (deels technische) informatie in het betreffende deelrapport.

Komt u er niet uit of heeft u vragen over wat u gelezen heeft, bel dan met Rijkswaterstaat op 0800-8002 (gratis) of kijk op de website www.rijkswaterstaat.nl/a13a16rotterdam.

Dit is een uitgave van

Rijkswaterstaat

Kijk voor meer informatie op
www.rijkswaterstaat.nl
of bel 0800 - 8002
(ma t/m zo 06.00 - 22.30 uur, gratis)

augustus 2009 | CD0909TD009