

166g-30



Richtlijnen Trajectnota/MER

Rijksweg 13/16 Rotterdam

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat



Richtlijnen Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 Rotterdam

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



Den Haag, april 2006

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



Den Haag, april 2006

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

1. Inleiding

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

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

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

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

2. Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd".

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven".

2.1 Probleemstelling

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

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

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

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

2.2 Doelstellingen en afbakening

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

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

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

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

Fase 1

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

Fase 2

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

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

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

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

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

2.3 Besluitvorming

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

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

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

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

3. Voorgenomen activiteit en varianten

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wet milieubeheer

Een MER bevat tenminste: " een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven."

Artikel 7.10, lid 3 van de Wet milieubeheer

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

3.1 Algemeen

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

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

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

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

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

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

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

3.2 Varianten

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

De volgende varianten dienen in het onderzoek te worden betrokken:

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

Referentiesituatie

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

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

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

Inpassingsvarianten

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

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

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

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

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

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

Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

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

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

4. Referentiesituatie en effecten

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

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

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

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

4.1 Referentiesituatie

4.1.1. Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

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

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

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

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

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

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

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

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

4.1.2. Mate van uitwerking

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

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

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

4.2 Verkeer en vervoer

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.3 Ruimtelijke ordening

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

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

4.4 Woon- en leefomgeving

4.4.1. Algemeen

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

4.4.2. Geluid en trillingen

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

Het akoestisch ruimtebeslag

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

Geluidsbelaste woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen

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

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

Grenswaarde

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

Aandachtspunten

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

Trillingen

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

4.4.3. Lucht

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

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

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

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

Normen

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

Gevolgen

In de trajectnota/MER dient bij autonome ontwikkeling en bij uitvoering van de varianten inzicht te worden gegeven in de concentratieniveaus en overschrijdingen van jaargemiddelde normen voor fijn stof (PM_{10}) en NO_2 .

Op kaartmateriaal dient aangegeven te worden:

- het gebied waarbinnen de jaargemiddelde concentraties (immissies) van NO_2 en fijn stof (PM_{10}) de jaargemiddelde grenswaarde van 40 microgram/ m^3 overschrijden, waarbij ook de woningen binnen dit 'overschrijdingsgebied' worden aangegeven; tevens dient een schatting te worden gemaakt van het aantal woningen en het aantal blootgesteld in deze "overschrijdingsgebieden";
- de bijdrage van het verkeer op Rijksweg 13/16 Rotterdam aan de jaargemiddelde concentratie (immissie) van fijn stof (PM_{10}), alsmede mogelijke reducties elders. Deze bijdrage, resp. reductie geeft een indicatie van de mate waarin de daggemiddelde PM_{10} -norm (50 microgram/ m^3 mag niet meer dan 35 dagen/jaar overschreden worden) beïnvloed wordt;

In de trajectnota/MER dienen de jaargemiddelde concentraties voor NO_2 en fijn stof in dwarsprofielen te worden gepresenteerd (voor een aantal nader te bepalen locaties). Ook dient aandacht besteed te worden aan de concentraties van SO_2 , CO, Pb en benzeen (voor deze vier stoffen worden geen overschrijdingen verwacht).

Saldering

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

4.4.4. Externe veiligheid

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

Plaatsgebonden risico:

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

Groepsrisico:

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

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

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

4.5 Natuurlijke omgeving

4.5.1. Landschap, cultuurhistorie en archeologie

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

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

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

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

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

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

4.5.2. Flora, fauna en ecologie

Gebiedsbescherming

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

Soortenbescherming

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

4.5.3. Bodem en water

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

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

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

4.6 Overige aspecten

4.6.1. Bouwfase

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

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

4.6.2. Sociale aspecten

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

4.6.3. Economie

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

5. Vergelijking van de varianten

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

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

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

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

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

6. Leemten in informatie

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

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

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

Beschreven moet worden:

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

7. Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wm:

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

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

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

8. Vorm en presentatie

Ten aanzien van de presentatie wordt geadviseerd:

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

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