

# Rijksweg 13/16 Rotterdam

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport**

23 januari 2006 / rapportnummer 1669-25





## commissie voor de milieueffectrapportage

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Personenvervoer  
Beleidsgroep Wegen  
T.a.v. dhr. F. Trooster  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

uw kenmerk  
DGP/WV/u.05.01706

uw brief  
14 november 2005

ons kenmerk  
1669-26/Ib/jr

onderwerp  
Advies voor richtlijnen voor het MER  
Rijksweg 13/16 Rotterdam

doorkiesnummer  
(030) 234 76 12

Utrecht,  
23 januari 2006

Geacht Directoraat,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Rijksweg 13/16 Rotterdam. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

dr. D.K.J. Tommel  
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.  
Rijksweg 13/16 Rotterdam

Postadres Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT  
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800  
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66  
telefax (030) 233 12 95  
e-mail mer@eia.nl  
website www.commissiemer.nl



Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport  
Rijksweg 13/16 Rotterdam

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het  
milieueffectrapport over Rijksweg 13/16 Rotterdam,

uitgebracht aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat door de Commissie  
voor de milieueffectrapportage; namens deze


de werkgroep m.e.r.  
Rijksweg 13/16 Rotterdam,

de secretaris



ir. I.G.M. de Bondt

de voorzitter



dr. D.K.J. Tommel

Utrecht, 23 januari 2006



## INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING</b> .....	<b>1</b>
<b>2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES</b> .....	<b>1</b>
<b>3. PROBLEEMSTELLING, DOELSTELLING EN SAMENHANG</b> .....	<b>2</b>
3.1 Probleemstelling.....	2
3.2 Doelstelling / afbakening oplossingsrichtingen.....	2
<b>4. ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN</b> .....	<b>3</b>
4.1 Algemeen .....	3
4.2 Referentie.....	3
4.3 Nulalternatief.....	4
4.4 Alternatieven .....	4
4.5 Inpassingsvarianten.....	4
4.6 Meest milieuvriendelijk alternatief .....	5
<b>5. VERKEER- EN MILIEUASPECTEN</b> .....	<b>6</b>
5.1 Algemeen .....	6
5.2 Verkeer .....	6
5.3 Woon- en leefmilieu.....	7
5.3.1 Lucht.....	7
5.3.2 Geluid en trillingen.....	8
5.3.3 Externe veiligheid.....	9
5.4 Natuur .....	9
5.5 Bodem en water.....	9
5.6 Recreatie .....	10
5.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie.....	10
<b>6. OVERIG</b> .....	<b>10</b>





## 1. INLEIDING

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Zuid-Holland is voornemens om de verkeersknelpunten op de A20 tussen Kleinpolderplein en het Terbregse Plein en de A13 door Overschie weg te nemen / te verkleinen en de kwaliteit van de leefomgeving in dit gebied te verbeteren door een nieuw stuk snelweg te realiseren tussen het Terbregse Plein en een nieuwe aansluiting op de A13 direct ten noorden van de Doenkade. Hiervoor zal een Tracébesluit worden genomen door de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (bevoegde instanties).

Bij brief van 14 november 2005 is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER)<sup>1</sup>. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant van 14 november 2005<sup>2</sup>.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. – verder aangeduid als ‘de Commissie’<sup>3</sup>. Het bedoelt aan te geven welke informatie het MER moet bieden om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat dit advies **niet** zelfstandig leesbaar is, maar in combinatie met de startnotitie moet worden gelezen.

Via het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat heeft de Commissie kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen<sup>4</sup>. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven.

## 2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

- een onderbouwing van de mate en ernst van de leefbaarheidsproblemen en de mate waarin het voornemen hiervoor een oplossing biedt;
- beschouwing over de bijdrage die het openbaar vervoer in combinatie met verkeersmanagement kan leveren aan het reduceren van het verkeersaanbod, het verschuiven van de piek naar de daluren en een optimale verdeling van het verkeer over het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet;
- een beeld van de effecten op de verkeersafwikkeling over niet alleen de A13/A16 maar ook andere delen van het hoofdwegennet van de Zuidvleugel (netwerkanalyse van met name de A13 t/m knooppunt Ypenburg, A4 Clausplein-Beneluxplein, A20 en A16);

---

<sup>1</sup> Zie bijlage 1.

<sup>2</sup> Zie bijlage 2.

<sup>3</sup> Zie bijlage 3.

<sup>4</sup> Zie bijlage 4.

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

De samenvatting is het deel van het MER, dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn, goed kaartmateriaal bevatten en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

### **3. PROBLEEMSTELLING, DOELSTELLING EN SAMENHANG**

#### **3.1 Probleemstelling**

In de startnotitie is aangegeven dat er verkeersknooppunten zijn op de A20 en de A13 bij Overschie. Maak in het MER de omvang en locatie van deze knooppunten duidelijk. Geef aan de hand van I/C-verhoudingen inzicht in de verhouding tussen etmaalintensiteiten en de beschikbare capaciteit van het hoofdwegenet (HWN). Analyseer de huidige reistijden op het HWN. Geef aan hoe groot de filekans is op verschillende wegvakken en druk de zwaarte van de congestie uit in voertuigverliesuren. Ga in op de functie en het gebruik van het onderliggend wegennet (OWN). Maak inzichtelijk in hoeverre (en waar) er sprake is van relatief grote verkeersonveiligheid.

Geef in het MER inzicht in de verdeling tussen vrachtvervoer en personenvervoer op de verschillende delen van het HWN. Beschrijf de huidige routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Geef niet alleen voor de A13, maar ook voor de A20 aan welk percentage van het verkeer een herkomst of bestemming heeft binnen het studiegebied en wat het percentage doorgaand verkeer is.

Aangegeven is dat er leefbaarheidsproblemen zijn rondom de A13 en de A20. Ga in het MER in op de omvang en locatie van deze problemen. Schenk aandacht aan de hinderbeleving door geluid<sup>5</sup> en luchtverontreiniging (roet/fijnstof). Maak hiervoor gebruik van geluidscontouren en contouren van de concentraties luchtverontreiniging. Maak tevens de leefbaarheidsproblemen rondom het onderliggend wegennet inzichtelijk (zoals langs de Molenaar, Gordelweg en de N471).

#### **3.2 Doelstelling / afbakening oplossingsrichtingen.**

In de startnotitie is aangegeven dat het oplossen van de verkeersknooppunten op, en het verbeteren van de leefbaarheid rondom de A20 en de A13 de doelstelling is van het voornemen. Voor het bereiken van deze doelstelling is één oplossing aangedragen: het realiseren van de A13/A16. De initiatiefnemer

---

<sup>5</sup> Zie bijlage van de Regeling Omgevingslawaaier.

heeft er daarom voor gekozen om een inrichtingsMER op te stellen voor de A13/A16. Er zullen geen tracéalternatieven ontwikkeld worden voor de A13/A16. Er worden wel verschillende inpassingsvarianten uitgewerkt.

De Commissie kan instemmen met een inrichtingsMER, als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- onderbouw waarom openbaarvervoer oplossingen, verbetering van het OVN en benuttingsmaatregelen of een combinatie hiervan geen oplossing vormen voor de problemen<sup>6</sup>;
- toon het probleemoplossend vermogen van de A13/A16 aan. Hiervoor is een goede netwerkanalyse noodzakelijk van het hoofdwegennet in regio Rotterdam (incl. knooppunt Ypenburg, Pr. Clausplein, de A16 vanaf de Van Brienenoordbrug en de A20 west en oost) en het onderliggend wegennet voor en na realisatie van de A13/A16;
- hanteer verschillende scenario's indien het MER wordt opgesteld voordat een besluit is genomen over grote ruimtelijke en infrastructurele ingrepen (bijvoorbeeld realisatie A4 Delft Schiedam en inrichting polder Schieveen).

## **4. ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN**

### 4.1 Algemeen

In de startnotitie is aangegeven dat in het MER één referentie, één alternatief voor de realisatie van de A13/A16 (met verschillende inpassingsvarianten) en het mma met elkaar vergeleken zullen worden. De inpassingvarianten moeten onderling met elkaar vergeleken worden. De Commissie heeft hierbij de onderstaande opmerkingen.

In de startnotitie staat vermeld dat in het MER in gegaan zal worden op de mogelijkheid om met verkeersmanagementmaatregelen op de A13 en de A20 de leefbaarheid te verbeteren. De Commissie adviseert om de bandbreedte aan te geven van de mate waarin het verkeersaanbod met behulp van verkeersmanagement kan worden gedempt c.q. naar plaats en tijd kan worden gespreid. Geef ook de bandbreedte aan van de bijdrage die openbaarvervoer kan leveren aan het reduceren van de vastgestelde problemen. Hierbij is het met name relevant om te kijken naar nieuwe mogelijkheden, waarover nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden, waaronder Park en Ride (P&R) ter hoogte van de kruising van het tracé van de A13/A16 met Randstadspoor.

De effecten van verkeersmanagement en openbaar vervoer op het verkeersaanbod is voor alle alternatieven en varianten van belang.

### 4.2 Referentie

Indien definitieve besluitvorming plaats heeft gevonden over de A4 Delft Schiedam voordat het MER voor de A13/A16 wordt opgesteld, kan het besluit dat over de A4 wordt genomen, meegenomen worden in de autonome ontwikkeling en kan volstaan worden met één referentie.

---

<sup>6</sup> Volgens artikel 4 lid 1d van de Tracéwet moet de trajectnota ingaan op de mogelijkheden om aan de doelstelling te voldoen, zonder aanleg van de weg.

Als het MER voor de A13/A16 wordt geschreven voorafgaande aan besluitvorming over de A4 Delft Schiedam, raadt de Commissie aan om twee referenties te hanteren:

- realisatie van de A4 Delft Schiedam met een halve aansluiting op de A20;
- realisatie van de A4 Delft Schiedam met een volledige aansluiting op de A20.

In het MER moet in dat geval tevens uitgegaan worden van een scenario, waarbij de A4 Delft Schiedam niet gerealiseerd wordt.

Ga bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling uit van de bestaande concrete beleidvoornemens om de luchtkwaliteit te verbeteren. Ga daarbij uit van het harde deel van het prinsjesdagpakket aan maatregelen (zoals ook gebruikt in de doorrekeningen van het Milieu en Natuurplanbureau)<sup>7</sup>, aangevuld met het harde deel van regionale en lokale Plannen van Aanpak<sup>8</sup>.

### 4.3 Nulalternatief

Indien afdoende onderbouwd is dat openbaarvervoer oplossingen, verbetering van het onderliggend wegennet en benuttingsmaatregelen / verkeersmanagement of een combinatie hiervan geen oplossing vormen voor de problemen (zie paragraaf 3.2), is er geen nulalternatief dat aan de doelstellingen van de initiatiefnemer kan voldoen.

### 4.4 Alternatieven

De Commissie constateert dat in de MER'en voor de A4 Delft Schiedam en de A13/A16 verschillende alternatieven worden gebruikt. Zo wordt/worden – anders dan in het MER voor de A13/A16 - in het MER voor de A4:

- uitgegaan van de A13/A16 als 2x3 auto(snel)weg<sup>9</sup>;
- verschillende uitvoeringen voorgesteld voor de A4 Delft Schiedam;
- de A13 verbreed indien de A13/A16 wel wordt aangelegd en de A4 Delft Schiedam niet.

De Commissie adviseert om zoveel mogelijk gelijke alternatieven te hanteren in de twee MER'en, zolang er over de A4 nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dit houdt in dat in het MER voor de A13/A16 de A13/A16 niet alleen als 2x2 auto(snel)weg mag worden uitgevoerd, maar dat tevens de effecten moeten worden bepaald van een uitvoering als 2x3 auto(snel)weg. Er kan alleen worden volstaan met het weglaten van verschillende uitvoeringen van de A4 Delft Schiedam en het verbreden van de A13 in het MER voor de A13/A16 als gemotiveerd wordt, waarom dit om milieutechnische redenen verantwoord is.

### 4.5 Inpassingsvarianten

Voor de kruising met de tracés van de HSL en Randstadrail, de ligging ter hoogte van Hoge en Lage Bergse Bos en de kruising met de Rotte worden in-

---

<sup>7</sup> Dit prinsjesdag pakket aan maatregelen (van september 2005) omvat o.a. de invoering van subsidies voor roetfilters op oudere en nieuwe voertuigen, de stimulering van schoon lokaal vervoer (zoals bussen), vrachtvervoer en scheepvaart; de invoering van schone brandstoffen (EURO-4/5), fijn stofbestrijding in de industrie en de landbouw; lokale maatregelen aan de infrastructuur (verbeteren van de doorstroming; routing vrachtverkeer) en een verlaging van de maximum snelheid op enkele autosnelwegtrajecten.

<sup>8</sup> Het harde deel van Plannen van Aanpak betreffen die maatregelen waarvoor een besluit is genomen.

<sup>9</sup> In de gevoeligheidsanalyse bij het MER voor de A4 Delft Schiedam is ook nagegaan wat de effecten zijn van de realisatie van de A13/A16 als 2x2 auto(snel)weg.

passingsvarianten uitgewerkt. Maak met behulp van kaartmateriaal duidelijk hoe de inpassing er uit komt te zien. Geef duidelijk de hoogte en de ligging van het tracé aan.

Buiten de varianten voor de bovengenoemde inpassingsvraagstukken, zijn er ook varianten denkbaar voor de aansluitingen van de A13/A16 op het OWN Lokaal kan de uitvoering van de aansluitingen grote invloed hebben op de milieukwaliteit en verkeersafwikkeling, zoals bij de Molenlaan of de Grindweg.

In het gebied tussen de kruising met de HSL en Randstadrail en het Lage Berge Bos wordt niet alleen de A13/A16 gepland, maar is tevens de realisatie van een nieuwe ecologische verbindingszone voorzien, die door Provincie Zuid-Holland financieel is geregeld<sup>10</sup>. Zet in het MER uiteen hoe beide ter plaatse worden ingepast en geef aan welke garanties er worden ingebouwd voor het ecologisch functioneren van de verbindingszone dicht bij de weg en bij de kruising met de beide spoorlijnen.

Ontwikkel verschillende varianten voor de aansluiting van de A13/A16 op de A13 en probeer hierbij het ruimtebeslag te beperken door gebruik te maken van boogstralen, die horen bij een ontwerpsnelheid van 100 en 80 km/u<sup>11</sup>.

Door het hanteren van twee referenties, het hanteren van een scenario waarbij de A4 niet wordt aangelegd, het ontwikkelen van verschillende inpassingsvarianten, de koppeling met maatregelen voor openbaarvervoer en benutting en het opstellen van een mma kan de vergelijking van alternatieven en varianten complex worden. Tijdens het locatiebezoek is aangegeven dat er eind 2006 een variantennota zal worden gepresenteerd. Hiervan uitgaande adviseert de Commissie om in deze studie alternatieven en varianten, die slecht scoren op de milieueffecten, gemotiveerd af te laten vallen.

## 4.6 Meest milieuvriendelijk alternatief

Ontwikkel doelgericht het meest milieuvriendelijke alternatief (mma), waarbij de leefbaarheid maximaal wordt verbeterd, de landschappelijke impact en barrièrewerking worden geminimaliseerd en waarbij optimale mogelijkheden worden gecreëerd voor de ontwikkeling van de provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS).

Maatregelen, die in het kader van het ontwikkelen van het mma overwogen kunnen worden, zijn onder andere verkeersmanagement op de A20, de A13 en het onderliggend wegennet, de koppeling van het hoofdwegennet met P&R-voorzieningen, het toepassen van dubbellaags ZOAB op de A16 en de A20, het plaatsen van geluidsschermen en/of een verdiepte ligging en of overkapping/tunnel.

---

<sup>10</sup> Zie [www.chs2.pzh.nl](http://www.chs2.pzh.nl).

<sup>11</sup> Zie ook inspraakreactie 50.

## 5. VERKEER- EN MILIEUASPECTEN

### 5.1 Algemeen

Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven en omvat de omgeving van de A13/A16, voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit(en) 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.

Beschrijf de milieueffecten zoveel mogelijk kwantitatief. Geef de effecten weer in overzichtstabellen.

Bij het beschrijven van de effecten moet onderscheid worden gemaakt naar effecten tijdens de realisatie en effecten na openstelling van de A13/A16.

In de startnotitie is aangegeven dat de milieueffecten in kaart worden gebracht voor het jaar 2020. Maak met behulp van een robuustheidsanalyse inzichtelijk hoe toekomstvast het voornemen is<sup>12</sup>. Met andere woorden geef aan hoe groot de restcapaciteiten op het wegennet zijn en geef voor (bijvoorbeeld) het jaar 2030 aan hoe de verkeerssituatie op de wegen in het studiegebied zich zal ontwikkelen.

### 5.2 Verkeer

Het studiegebied voor de verkeerskundige effecten bevat het hoofdwegennet in de regio Rotterdam (vanaf de Van Brienenoordbrug tot knooppunt Ypenburg en het Pr. Clausplein en voor de A20 vanaf het Kethelplein tot aan afslag Cappelte aan de IJssel) en het onderliggend wegennet rondom de A13/A16.

Bij het uitvoeren van de verkeerskundige analyse zal de nadruk moeten liggen op het bepalen van de functie van de A13/A16 in het wegennet in het studiegebied en daarmee het bepalen van het aantal voertuigbewegingen op zowel het nieuwe tracé als de andere stroomwegen (HWN en OWN). Geef aan of aanvullende maatregelen, zoals verbreden van de A13 en aanpassing van knooppunt Ypenburg noodzakelijk zijn.

De verkeerskundige effecten van de verschillende inpassingsvarianten voor de A13/A16 zullen niet ver uiteen lopen. Van relatief grote invloed zullen hier varianten zijn van de aansluiting van het OWN op de A13/A16 (b.v. Doenkaade, Hogendorplan, N209).

De verkeerskundige analyse behelst een analyse van veranderingen in: reistijden, verkeersintensiteiten, congestiekans (I/C verhoudingen), congestie zwaarte (voertuigverliesuren) en verkeersveiligheid (ongevalskans, slachtoffers).

Speciale aandacht vraagt de routing van gevaarlijke stoffen. Geef aan of er preferente routes zijn gedefinieerd of dat het vervoer over alle wegen is toegestaan, inclusief de geplande A4 en de A13/A16.

---

<sup>12</sup> Zie ook inspraakreactie 121.

## 5.3 Woon- en leefmilieu

### 5.3.1 Lucht

#### *Normen*

De normen en criteria voor de luchtkwaliteiten worden gegeven door het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005). Geef aan of de voorgenomen Wijziging Wet milieubeheer (milieukwaliteitseisen) c.q. Wet luchtkwaliteit<sup>13</sup> en de nieuwe EU-richtlijn luchtkwaliteit<sup>14</sup> consequenties hebben voor het voornemen. Dit laatste is alleen van belang als deze van kracht worden voordat besluitvorming over de A13/A16 plaats vindt.

#### *Gevolgen*

Beschrijf de gevolgen van het initiatief voor de luchtkwaliteit. Geef in het MER voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) en NO<sub>2</sub>, middels contourenkaarten op basis van modelberekeningen, inzicht in de concentratieniveaus en overschrijdingen van grenswaarden, zowel bij autonome ontwikkeling en uitvoering van de alternatieven, varianten en scenario's. Beschrijf:

- de ligging en grootte (in ha) van eventuele overschrijdingsgebieden;
- de hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;
- de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden<sup>15</sup>;
- de mate van overschrijding van grenswaarden ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen<sup>13</sup>.

Om de luchtverontreiniging in Europa te bestrijden heeft de Europese Commissie de Thematische Strategie voor Luchtverontreiniging (TSL) opgesteld. Daarin is onder andere voorgesteld de grenswaarde voor fijn stof, naast PM<sub>10</sub>, mede te gaan baseren op PM<sub>2,5</sub> (zie ook voetnoot 9). Ten opzichte van PM<sub>10</sub> heeft PM<sub>2,5</sub> een veel directere relatie met optredende gezondheidseffecten. De Commissie adviseert om deze reden globaal aan te geven of, en zo ja in welke mate de voorgestelde maatregelen ter reductie van PM<sub>10</sub> concentraties bijdragen aan het verminderen van de PM<sub>2,5</sub>-concentraties.

De Commissie merkt op dat niet te verwachten is dat de grenswaarden voor de overige stoffen uit het Blk 2005 (SO<sub>2</sub>, CO, Pb en benzeen) zullen worden overschreden. Gezien recente jurisprudentie beveelt de Commissie toch aan de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen in het MER.

---

<sup>13</sup> Kern van het Wetsontwerp luchtkwaliteit is een programmatische aanpak. Dit houdt in dat afzonderlijke ruimtelijke plannen getoetst moeten worden aan de mate waarin zij passen binnen het voor het gebied uitgewerkte Programma van Maatregelen en niet meer rechtstreeks aan de grenswaarden uit het Blk 2005. Deze wet wordt op zijn vroegst medio 2006 van kracht.

<sup>14</sup> De Europese Commissie (EC) is op 21 september akkoord gegaan met het voorstel voor een Thematische Strategie Luchtkwaliteit (TSL). Het TSL dient als basis voor een nieuwe EU-richtlijn luchtkwaliteit. In de TSL heeft de EC aangegeven dat in 2020 voortijdig overlijden als gevolg van luchtvervuiling met 40% ten opzichte van 2000 moet zijn teruggebracht. Er komt speciale aandacht voor fijn stof en ozon op grondniveau, omdat die vervuiling als het meest bedreigend voor de gezondheid wordt gezien. Er zullen nieuwe en scherpere normen worden ingevoerd, o.a. voor zeer fijn stof (PM<sub>2,5</sub>). De huidige grenswaarden voor PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub> blijven van kracht.

<sup>15</sup> Deze informatie is niet relevant voor de toetsing aan de grenswaarden en plandrempels uit het Blk 2005. Deze gelden immers voor de buitenlucht in zijn algemeenheid. Voor het verkrijgen van inzicht in de mogelijke gezondheidseffecten acht de Commissie het echter van belang ook inzicht te geven in de mate van blootstelling van de bevolking. Gevoelige bestemmingen zijn woningen, scholen, ziekenhuizen, scholen, speeltuinen en sportvelden.

### *Saldering*

In het Blk 2005 is de mogelijkheid opgenomen om projecten die leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit te salderen met samenhangende maatregelen die een verbetering van de luchtkwaliteit tot gevolg hebben. Aan saldering zijn beperkingen geformuleerd naar inhoud, plaats en tijd. De Commissie verwijst hiervoor naar de toelichting op het Blk 2005, de brief van het Ministerie VROM aan de Tweede Kamer van 20 juli 2005 en de concept regeling saldering luchtkwaliteit 2005. In ieder geval moet aannemelijk worden gemaakt dat qua luchtkwaliteit per saldo minimaal sprake is van een stand-still situatie.

### *Berekeningsmethode*

Motiveer in het MER het gebruik van een specifiek rekenmodel en/of metingen (of juist het achterwege laten daarvan). Geef de beperkingen aan verbonden aan de gekozen methode en beschrijf de representativiteit van gebruikte modelinput (zoals activiteitsgegevens, emissiefactoren en meteorologische gegevens) en modelaanname (t.a.v. bijvoorbeeld verspreiding en omzetting van luchtverontreiniging in de atmosfeer). Presenteer onzekerheidsmarges in de eindresultaten<sup>16</sup>.

## **5.3.2 Geluid en trillingen**

Aanvullend op hetgeen in de startnotitie staat vermeld, moeten geluidseffecten niet alleen rondom de A13/A16 en het onderliggend wegennet in kaart worden gebracht, maar rondom alle wegen in hoofdwegennet in het studiegebied. Hiermee kan inzichtelijk worden gemaakt welke effecten de A13/A16 heeft op de leefbaarheid rondom de A13 en de A20.

Voor bestaande wegen kan gehanteerd worden dat de geluidseffecten in kaart moeten worden gebracht indien er sprake is van een verandering in verkeersintensiteit van 20% afname of 30% toename (overeenkomend met een verandering van 1 dB(A)).

De geluidseffecten moeten zichtbaar worden gemaakt in de vorm van contouren op basis van etmaalwaarden (en/of in de uniforme Europese dosismaat  $L_{den}$ <sup>17</sup>). Geef aan wat de maximale geluidbelasting is op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige objecten en geef in klassen van 5 dB(A) het aantal woningen en andere geluidsgevoelige objecten. Tevens dient het door geluid belaste oppervlak natuur- en recreatiegebied (incl. stiltegebied) te worden bepaald.

Schenk in het MER aandacht aan de cumulatie van geluidbelasting van de weg en geluidbelasting van overige geluidsbronnen (HSL, Randstadrail, Rotterdam Airport, industrie, etc.).

---

<sup>16</sup> Vanaf 1 maart 2006 moeten modelberekeningen en metingen uitgevoerd worden conform het nieuwe reken- en meetvoorschrift van VROM (ministeriële regeling in voorbereiding).

<sup>17</sup> De geluidbelasting ten gevolge van weg- en spoorwegverkeer zal na wijziging van de Wet geluidhinder (verwachting maart 2006) in de uniforme Europese dosismaat  $L_{den}$  worden uitgedrukt. Deze nieuwe dosismaat zal leiden tot een andere getalswaarde ten opzichte van de geluidbelasting uitgedrukt in etmaalwaarde, bij een overigens gelijke geluidssituatie. In de nieuwe dosismaat wordt de getalswaarde bepaald door een middeling van de dag-, avond- en nachtwaarde, terwijl de huidige geluidbelasting in etmaalwaarde uitgaat van de hoogste van het geluidimmissieniveau over de dagperiode en het geluidimmissieniveau over de nachtperiode + 10 decibel (dB). Bij een overigens gelijke geluidssituatie blijkt in de praktijk de geluidsbelasting voor zowel wegverkeer als spoorwegverkeer in de nieuwe dosismaat daardoor gemiddeld 2 dB lager uit te komen dan de huidige dosismaat. Bij de omzetting van de getalswaarde van de geluidnormen is uitgegaan van dit gemiddelde verschil.



Aanvullend op hetgeen in de startnotitie staat vermeld, is het zinvol om een inventarisatie te maken van eventuele huidige problematiek op het gebied van trillingen (zowel trillingshinder als eventuele schade aan objecten). Geef aan of het initiatief kan leiden tot oplossing van de reeds bekende problematiek, zonodig middels mitigerende maatregelen.

### 5.3.3 Externe veiligheid

In de startnotitie is aangegeven dat thans nauwelijks knelpunten zijn op het gebied van externe veiligheid langs de A13 en A20. Uit het Alternatieven MER A4 van december 2005 blijkt evenwel dat ter plaatse van Overschie de oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt overschreden. Geef aan waar en welke mate er nu daadwerkelijk een knelpunt is en in welke mate de realisatie van de A13/A16 leidt tot het oplossen van dit knelpunt, c.q. nieuwe problemen creëert.

## 5.4 Natuur

In de startnotitie wordt aangegeven dat de effecten van meerdere natuuraspecten kwalitatief zullen worden beschreven, terwijl de beschrijving zeer goed kwantitatief kan door in te gaan op de spreiding en dichtheden van soorten.

### *Gebiedsbescherming*

Geef op duidelijk kaartmateriaal de ligging van het tracé t.o.v. de te ontwikkelen PEHS aan. Schenk aandacht aan de beoogde en huidige functie en kwaliteit van de Groenblauwe Slinger, het Vlinderstrikgebied en het Hoge en Lage Bergse Bos en de gewenste ecologische verbindingzone ertussen. Ga voor de PEHS in op het type natuur (droog/nat), doel, functie (onder andere lokaal/regionaal belang) en beschrijf de bestaande en geplande natuurdoeltypen en doelsoorten. Beschrijf op welke wijze de alternatieven en de inpassingsvarianten de beoogde ecologische functie beïnvloeden / beperken en geef aan of de aanleg van de weg kan bijdragen aan de ontwikkeling van de verbindingzone. Indien er sprake is van aantasting van de PEHS moet het MER inzicht geven in de mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen.

### *Soortenbescherming*

Op grond van de Flora- en faunawet (art. 3 en 4) zijn een aantal dier- en plantensoorten beschermd. Ga voor de alternatieven na of dit zal leiden tot in de Flora- en faunawet genoemde verboden gedragingen, o.a. door het initiatief te toetsen aan de staat van instandhouding van de vastgestelde beschermde soorten (met de focus op de soorten in bijlage 4 van de Habitatrichtlijn). Indien dat het geval is, zal een ontheffing op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet moeten worden aangevraagd. Voor het ontheffingsverzoek dient een inventarisatie van de ruimtelijke verspreiding van in het gebied en de directe omgeving voorkomende relevante soorten te worden gemaakt. In het MER kan worden volstaan met het aangeven van de gevolgen voor de doelsoorten<sup>18</sup> (of een gemotiveerde selectie van de belangrijkste voorkomende soorten).

## 5.5 Bodem en water

In de startnotitie staat aangegeven dat de effecten op het grond- en oppervlaktewater op basis van expert judgment kwalitatief worden bepaald. Gezien de

---

<sup>18</sup> In het Handboek Natuurdoeltypen, LNV 2001 staan alle doelsoorten.

ligging van het tracé ten opzichte van de provinciale ecologische hoofdstructuur en het feit dat één van de inpassingsvarianten een aquaduct is, dient de effectbeschrijving kwantitatief te zijn. Het MER moet de bodemopbouw, grondwaterstroming, grondwaterstanden, oppervlaktewaterhuishouding en de effecten hierop beschrijven.

## 5.6 Recreatie

Waar nu - in ieder geval op enkele plekken - de woonge bieden nog direct op groene uitloopgebieden aansluiten, snijdt de A13/A16 deze in de toekomst mogelijk af. Bestaande en nieuwe recreatieve routes naar het buitengebied, beleving van (relatieve) stilte en schone lucht zijn van groot belang, met name bij de weging van (inpassings- en locatie)varianten ter hoogte van het Hoge en Lage Bergse Bos en de Knoop.

## 5.7 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

De A13/16 zal diverse landschappen doorsnijden. Met name de oorspronkelijke landschappen van de droogmakerijen ten noordwesten van het Hoge en Lage Bergse Bos zijn aan grote veranderingen onderhevig. De effecten van het voornemen moeten niet alleen voor de bestaande landschappen in beeld te worden gebracht, maar ook moeten de (positieve of negatieve) effecten op de toekomstige, geplande landschappen inzichtelijk worden gemaakt.

Er kan niet volstaan worden met het weergeven van de scores van de verschillende alternatieven en varianten op standaardcriteria als 'openheid', 'samenhang' en 'waardering'. Gebiedsspecifiek (Rottezone, Bosgebied, Golfbaan, 'Knoop' e.d.) zullen de ligging en vormgeving van de weg in beeld moeten worden gebracht (3D-tekening, schetsen, fotomontage, etc) om de landschappelijke impact van de weg duidelijk te maken.

Schenk in het MER tevens aandacht aan de beleving van de verschillende landschappen en cultuurhistorisch waardevolle structuren door de weggebruiker.

## 6. OVERIG

Voor de onderdelen “vergelijking van alternatieven”, “leemten in milieu-informatie” en “samenvatting van het MER” heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

## BIJLAGEN




bij het advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport  
Rijksweg 13/16 Rotterdam

(bijlagen 1 t/m 4)



## BIJLAGE 1

### Brief van het bevoegd gezag d.d. 14 november waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

 <b>Ministerie van Verkeer en Waterstaat</b>											
Personenvervoer											
<p>De voorzitter van de Commissie voor de Milieu-Effectenrapportage, t.a.v. Ir. N.G. Ketting Postbus 2345 3500 GH UTRECHT</p>	<table border="1"><tr><td></td><td>Commissie voor de milieu-effectenrapportage</td></tr><tr><td>ingekomen:</td><td>10 NOV. 2005</td></tr><tr><td>nummer:</td><td></td></tr><tr><td>dossier:</td><td>166g # 1+2</td></tr><tr><td>kopie naar:</td><td>HL /bieb/eh =&gt; lop. yst</td></tr></table>		Commissie voor de milieu-effectenrapportage	ingekomen:	10 NOV. 2005	nummer:		dossier:	166g # 1+2	kopie naar:	HL /bieb/eh => lop. yst
	Commissie voor de milieu-effectenrapportage										
ingekomen:	10 NOV. 2005										
nummer:											
dossier:	166g # 1+2										
kopie naar:	HL /bieb/eh => lop. yst										
<p>Contactpersoon drs. F.H.M. Trooster Datum 14 november 2005 Ons kenmerk DGP/WV/u.05.01706 Onderwerp aanbieding Startnotitie A13/A16 Rotterdam</p>	<p>Doorkiesnummer 070 - 351 6635 Bijlage(n) 10 Uw kenmerk -</p>										
<p>Geachte heer Ketting,</p> <p>Hierbij doe ik u toekomen, overeenkomstig de Wet Milieubeheer, de startnotitie A13/A16 Rotterdam. Ik verzoek u mij advies uit te brengen binnen 9 weken na publicatie welke is voorzien van 15 november tot 12 december 2005.</p> <p>Ik verzoek u uw advies toe te zenden aan:</p> <p>Ministerie van Verkeer en Waterstaat Directoraat-Generaal Personenvervoer Beleidsgroep Wegen T.a.v. dhr. F. Trooster Postbus 20901 2500 EX Den Haag.</p> <p>Hoogachtend,</p> <p>DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT, namens deze DIRECTEUR-GENERAAL PERSONENVERVOER,</p> <p>drs. S. Riedstra</p>											
<p>Directoraat-Generaal Personenvervoer Postadres : Postbus 20901, 2500 EX Den Haag Bezoekadres : Plesmanweg 1-6, Den Haag</p>	<p>Telefoon : (070) 351 7176 Fax : (070) 351 7051 E-mail : mailbox.dgp@dgp.minvenw.nl Internet : www.minvenw.nl/dgp/wegwijzer/</p>										

## BIJLAGE 2

### Kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 221 d.d. 14 november 2005

1669-03



# Inspraak startnotitie Rijksweg 13/16 Rotterdam



Van 15 november tot en met 12 december 2005 ligt de startnotitie Rijksweg 13/16 Rotterdam ter inzage. De startnotitie doorloopt een inspraakprocedure overeenkomstig de Tracéwet, de Wet milieubeheer en de Algemene wet bestuursrecht. Op grond daarvan kunt u tot en met 12 december 2005 uw mening geven over de inhoud van de startnotitie.

#### Rijksweg 13/16 Rotterdam

In de Rotterdamse regio, op de A13 door Overschie en de A20 tussen het Kleinpolderplein en het Terbruggeplein, zijn files aan de orde van de dag. De zware belasting van de wegen heeft bovendien gevolgen voor de leefomgeving in dit gebied en voor de doorstroming op het onderliggende wegennet. Om voor deze problemen een oplossing te vinden, start Rijkswaterstaat een onderzoek.

#### De startnotitie

De startnotitie is het begin van een tracéwetprocedure en een milieueffectrapportage. U leest hierin wat onderzocht gaat worden en wat de achtergronden en uitgangspunten hiervan zijn. In de notitie wordt een aantal mogelijke oplossingsrichtingen behandeld, wordt aangegeven welke daarvan onderzocht zullen worden en welke effecten in kaart gebracht worden.

#### Waar kunt u de startnotitie inzien?

De startnotitie kunt u van 15 november tot en met 12 december 2005 gedurende de reguliere openingstijden inzien op de volgende locaties:

- het gemeentehuis van Rotterdam, deelgemeentekantoren Hillegersberg-Schiebroek, Prins-Alexander, Overschie, Noord, Kraalingen-Crooswijk en het City Informatiecentrum Rotterdam;
- de gemeentehuizen van Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk, Schiedam en Delft;
- de openbare bibliotheken van bovengenoemde (deel)gemeenten;
- de bibliotheek van het provinciehuis van Zuid-Holland in Den Haag;
- de bibliotheek van Rijkswaterstaat Zuid-Holland in Rotterdam;
- de bibliotheken van de ministeries van Verkeer en Waterstaat (VenW) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROW), beide in Den Haag.

U kunt de startnotitie of de samenvatting ook downloaden via [www.inspraakvenw.nl](http://www.inspraakvenw.nl), of aanvragen bij het projectsecretariaat van Rijkswaterstaat Zuid-Holland, telefoon 010 402 70 89, e-mailadres [rijksweg13-16rotterdam@dzr.rws.minverw.nl](mailto:rijksweg13-16rotterdam@dzr.rws.minverw.nl).

#### Hoe kunt u inspreken op de startnotitie?

U kunt zowel schriftelijk als mondeling reageren op de startnotitie. Inspraakreacties naar aanleiding van deze startnotitie zijn vooral bruikbaar wanneer ze het karakter hebben van concrete voorstellen voor te onderzoeken alternatieven en effecten. Uw schriftelijke reactie kunt u tot en met 12 december 2005 sturen aan:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat  
Rijksweg 13/16 Rotterdam  
Postbus 30316  
2500 GH Den Haag

U kunt ook via internet reageren: [www.inspraakvenw.nl](http://www.inspraakvenw.nl).

Als u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens.

#### Informatiebijeenkomsten en hoorzitting

Om u zo goed mogelijk te informeren worden twee informatiebijeenkomsten georganiseerd. Tijdens de bijeenkomsten worden de inhoud en het verloop van de verdere procedure toegeleefd. Ook kunt u tijdens de bijeenkomsten vragen stellen.

Op de tweede avond vindt aansluitend een hoorzitting plaats, waar u mondeling kunt inspreken.

De bijeenkomsten worden gehouden op:

**woensdag 23 november 2005**  
Gemeentehuis Bergschenhoek, Bergweg-Noord 39 te Bergschenhoek  
Informatiebijeenkomst 19.00 uur tot 21.00 uur

**dinsdag 29 november 2005**  
Conferentie- en Partycentrum Lommerijk, Straatweg 99 te Rotterdam  
Informatiebijeenkomst 19.00 uur tot 21.00 uur en hoorzitting vanaf 20.30 uur

Als u tijdens de hoorzitting mondeling wilt inspreken, wordt u vriendelijk verzocht dit uiterlijk vrijdag 25 november 2005 aan het Inspraakpunt VenW kenbaar te maken, telefoon 070 351 96 02.

#### Wat gebeurt er met uw reactie?

Het Inspraakpunt bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere naar de Ministers van VenW en van VROM en de commissie voor de milieueffectrapportage. Deze commissie adviseert de Ministers over de richtlijnen voor de inhoud van het milieueffectrapport (MER). Mede op basis van dit advies en de inspraakreacties stellen de Ministers vervolgens de richtlijnen vast. De richtlijnen vormen het vertrekpunt voor het opstellen van de Trajectnota/MER. Op de Trajectnota/MER kunt u te zijner tijd wederom inspreken.

Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermin kunt u de door het inspraakpunt ontvangen reacties inzien op dezelfde locaties als waar de startnotitie ter inzage ligt.

#### Nadere informatie

Voor het verkrijgen van meer informatie over de inhoud van de Startnotitie, kunt u contact opnemen met de projectorganisatie van Rijkswaterstaat Zuid-Holland, telefoon 010 402 70 89, e-mailadres [rijksweg13-16rotterdam@dzr.rws.minverw.nl](mailto:rijksweg13-16rotterdam@dzr.rws.minverw.nl).

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 351 9602 of via internet [www.inspraakvenw.nl](http://www.inspraakvenw.nl).

 **Inspraakpunt**  
Verkeer en Waterstaat

## BIJLAGE 3

### Projectgegevens

**Initiatiefnemer:** Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Zuid-Holland

**Bevoegd gezag:** Ministerie van Verkeer en Waterstaat en ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

**Besluit:** Tracébesluit

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:** C 1.1

**Activiteit:** Wegnemen/oplossen van de verkeersknelpunten op de A20 tussen Kleinpolderplein en het Terbregse Plein en de A13 door Overschie en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving in dit gebied door een nieuw stuk snelweg te realiseren tussen het Terbregse Plein en een nieuwe aansluiting op de A13 direct ten noorden van de Doenkade.

**Procedurele gegevens:**

Kennisgeving startnotitie: 15 november 2005

Richtlijnenadvies uitgebracht: 23 januari 2006

**Bijzonderheden:**

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

- een onderbouwing van de mate en ernst van de leefbaarheidsproblemen en de mate waarin het voornemen hiervoor een oplossing biedt;
- beschouwing over de bijdrage, die het openbaar vervoer in combinatie met verkeersmanagement kan leveren aan het reduceren van het verkeersaanbod, het verschuiven van de piek naar de daluren en een optimale verdeling van het verkeer over het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet;
- een beeld van de effecten op de verkeersafwikkeling over niet alleen de A13/A16 maar ook andere delen van het hoofdwegennet van de Zuidvleugel;
- een beschouwing van de milieueffecten (geluid, lucht, natuur, etc.) rondom:
  - de bovengenoemde tracés van het hoofdwegennet;
  - het nieuwe tracé van de A13/A16;
  - alle relevante tracés van het onderliggend wegennet;
- de wijze van inpassing van de nog in te richten provinciale ecologische hoofdstructuur en de A13/A16 in het gebied tussen Schiebroek en het Lage Bergse Bos.

**Samenstelling van de werkgroep:**

dr. F.H. Everts

prof.dr.ir. R.E.C.M. van der Heijden

ir. J.A. Huizer

ir. W.H.A.M. Keijsers

dr. D.K.J. Tommel (voorzitter)

**Secretaris van de werkgroep:**

ir. I.G.M. de Bondt

## BIJLAGE 4

### Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	-	Anoniem		20051123
2.	-	Anoniem		20051123
3.	-	Anoniem		20051123
4.	-	P.W. van Rijs	Maasland	20051123
5.	-	Eikelenboom	De Lier	20051123
6.	-	Anoniem		20051123
7.	-	J. Tuk	Hoorn	20051123
8.	-	R.H. de Kloe	Rotterdam	20051123
9.	-	J.H.S. van der Voort	Bleiswijk	20051123
10.	-	H. Baijens	Delft	20051123
11.	-	R.J. Moolhuizen	Capelle a/d IJssel	20051123
12.	-	E.G. Narold	Rotterdam	20051123
13.	-	W.A.C. Suyker	Rotterdam	20051123
14.	-	P. Broer	Bergschenhoek	20051123
15.	-	K.G. Pander	Rotterdam	20051123
16.	20051213	L. van Kleef	Rotterdam	20051123
17.	-	D.A. Peltzer	Rotterdam	20051123
18.	-	Profit Keukendesign BV	Capelle a/d IJssel	20051123
19.	20051114	J.H. Suttorp	Rotterdam	20051123
20.	20051111	W. van Os	Zoetermeer	20051123
21.	20051110	Fam. Meshof	Rotterdam	20051123
22.	-	J.B.M. Hijgemann	Rotterdam	20051123
23.	-	A.W.H.M. Booms	Rotterdam	20051123
24.	200511--	523 eensluitende reacties		20051123
25.	20051116	P. Peters	Rotterdam	20051123
26.	20051118	Anoniem		20051205
27.	20051120	Anoniem		20051205
28.	20051121	J.C.O. van Nieuwenhuijze	Zoetermeer	20051205
29.	-	N. Otte	Rotterdam	20051205
30.	-	H.L. Meijer	Rotterdam	20051205
31.	-	J. Tournier	Rotterdam	20051205
32.	-	D.A.J. van der Ende	Bergschenhoek	20051205
33.	-	J. Sierag	Ridderkerk	20051205
34.	-	Anoniem		20051205
35.	20051124	N.A. Kuypers Tennishallen B.V.	Bergschenhoek	20051205
36.	-	H.C. Kolff	Berkel en Roden- rijs	20051205
37.	-	R. de Jong	Rotterdam	20051205
38.	-	J. Torbijn	Rotterdam	20051205
39.	-	Anoniem		20051205
40.	-	Anoniem		20051205
41.	-	I.P. Leegsma	--	20051205
42.	-	Anoniem		20051205
43.	-	P.J. Speelman	Rotterdam	20051205
44.	-	M.K. van der Vlist	Rotterdam	20051205
45.	-	J. Leeuwenburg	Rotterdam	20051205



<b>nr.</b>	<b>datum</b>	<b>persoon of instantie</b>	<b>plaats</b>	<b>datum van ontvangst Cie. m.e.r.</b>
46.	-	D.A. Meijers	Rotterdam	20051205
47.	20051128	M. de Boo	Bleiswijk	20051205
48.	20051130	R. Lathouwers	Rotterdam	20051205
49.	20051130	H. van Drooge	Den Haag	20051205
50.	20051130	T.E. den Boer, namens Natuurmonumenten	's-Graveland	20051205
51.	20051129	dr. G.H. Cohen Stuart & M.E.J. Cohen Stuart-Jumelet	Rhoon	20051205
52.	-	Anoniem		20051205
53.	20051201	Milieudefensie	Amsterdam	20051229
54.	20051204	J. Teeuwen	Rotterdam	20051229
55.	-	Bewonersorganisatie Hoeksekade	Bergschenhoek	20051229
56.	20051125	R. Hofman-Hogendijk	Bergschenhoek	20051229
57.	20051207	Stichting Natuur- en Milieuwacht	Berkel en Rodenrijs	20051229
58.	20051117	J.M.A. van der Werff	Rotterdam	20051229
59.	20051204	H.J. Luger	Berkel en Rodenrijs	20051229
60.	-	Anoniem		20051229
61.	-	Anoniem		20051229
62.	-	M.S. Bogtstra	Rotterdam	20051229
63.	-	Bewonersorganisatie Molenlaan-kwartier Hilligersberg	Rotterdam	20051229
64.	-	P. Sillem	Rotterdam	20051229
65.	20051206	A.A. Bon Labee	Bergschenhoek	20051229
66.	-	Anoniem		20051219
67.	20051205	Adviesburo Lex Gerretsen	Rotterdam	20051219
68.	20051206	N.A. Amesz	Bleiswijk	20051219
69.	20051201	D. Troost	Rotterdam	20051219
70.	-	A.J.J.C. Bogers	Rotterdam	20051219
71.	-	Fam. Reichardt	Rotterdam	20051219
72.	-	J.A.D. van de Pavoordt	Rotterdam	20051219
73.	-	E. Groenendijk	Rotterdam	20051219
74.	-	E. van Krieken	Rotterdam	20051219
75.	-	J.P. Heald	Rotterdam	20051219
76.	-	A.J.M. Tetteroo	Rotterdam	20051219
77.	-	Anoniem		20051219
78.	-	E.R. Lonnee	Rotterdam	20051219
79.	-	M.A. Dekking	Rotterdam	20051219
80.	-	A.P. van der Meer	Rotterdam	20051219
81.	-	H.I. Lim	Rotterdam	20051219
82.	-	Anoniem		20051219
83.	-	M. Beermann	Rotterdam	20051219
84.	-	L. Honk	Rotterdam	20051219
85.	-	Anoniem		20051219
86.	-	R.J.M. Waaijer	Rotterdam	20051219
87.	-	N.G. van Rossen	Rotterdam	20051219
88.	20051212	EVO mede namens Maas Transport & Logistiek	Zoetermeer	20051219
89.	20051211	Anoniem		20051219
90.	-	D.S. Dickhoff	Rotterdam	20051219
91.	-	C. van Gelder	Rotterdam	20051219
92.	-	N.A. Kleij	Rotterdam	20051219

<b>nr.</b>	<b>datum</b>	<b>persoon of instantie</b>	<b>plaats</b>	<b>datum van ontvangst Cie. m.e.r.</b>
93.	20051211	Stichting Stop RW 19/A4	Delfgauw	20051219
94.	20051211	G.A. Flach	Rotterdam	20051219
95.	-	J.M. Marinussen	Rotterdam	20051219
96.	-	M. Noordzij mede namens E. Koot, A.J. de Heer, L.J. Vonhoff	Rotterdam	20051219
97.	-	D.I. Verwaaijen	Rotterdam	20051219
98.	-	B.J. van der Werff	Rotterdam	20051219
99.	-	R. Rossaert	Bergschenhoek	20051219
100.	-	X.N. Lim	Rotterdam	20051219
101.	20051212	Bewonersorganisatie Rotte	Bergschenhoek	20051219
102.	-	H.G.W. Smeets	Rotterdam	20051219
103.	20051212	B. van Linge	Rotterdam	20051219
104.	-	Vereniging Stedebouwkundig Wijkbehoud Hillegersberg-Schiebroek-Terbregge	Rotterdam	20051219
105.	-	Vereniging Bedrijven Schiebroek en Aannemingsbedrijf N. van der Graaf BV	Rotterdam	20051219
106.	-	Anoniem		20051219
107.	20051209	VNO NCW West	Den Haag	20051219
108.	20051209	R. Pessers	Rotterdam	20051219
109.	20051207	A. Rook	Rotterdam	20051219
110.	20051210	Vogel-Vleermuis- en Vlinderwerkgroep Noordrand	Rotterdam	20051219
111.	20051209	Recreatieschap Rottemeren	Schiedam	20051219
112.	20051209	P.J. Nederveen	Rotterdam	20051219
113.	20051207	Deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek	Rotterdam	20051219
114.	20051208	Kooiman	Bergschenhoek	20051219
115.	20051208	Natuur- en Vogelwacht ROTTA	Bleiswijk	20051219
116.	20051208	A. Baars	Rotterdam	20051219
117.	20051210	W.H.L. Hackeng	Rotterdam	20051219
118.	20051209	Onteigeningsadviesbureau De Boer BV namens Visser & Zn. BV	Rotterdam	20051219
119.	20051205	LSP	Rotterdam	20051219
120.	20051212	Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik	Rotterdam	20051219
121.	20051208	Provincie Zuid Holland Directie Ruimte en Mobiliteit afdeling Verkeer en Vervoer	Den Haag	20051219
122.	20051210	B.K. van der Chijs	Delft	20051219
123.	20051212	Klankbordgroep IODS	Den Haag	20051219
124.	-	44 handtekeningen uit actie		20051219
125.	-	29 eensluidende reacties		20051219
126.	20051210	Anoniem		20051219
127.	20051212	P. Kroon	Rotterdam	20051219
128.	-	DCMR Milieudienst Rijnmond	Schiedam	20051219
129.	20051212	Stichting ZHM	Rotterdam	20051219
130.	20051212	S. van Linge	Rotterdam	20051219
131.	-	M.J. Galje	Rotterdam	20051219
132.	20051212	J.M. Veldhuisen	Rotterdam	20051219
133.	20051212	Milieudifensie Schiedam	Schiedam	20051219
134.	20051211	143 handtekeningen uit actie		20051219

<b>nr.</b>	<b>datum</b>	<b>persoon of instantie</b>	<b>plaats</b>	<b>datum van ontvangst Cie. m.e.r.</b>
135.	20051209	Rotterdams Milieucentrum	Rotterdam	20051219
136.	20051205	Belangenvereniging Duijvestein	Rotterdam	20051219
137.	20051209	Belangenvereniging Hillegersberg-Bergse Bos	Rotterdam	20051219
138.	20051212	NV Nederlandse Gasunie	Waddinxveen	20051219
139.	20051212	Nederlandse Aardoliemaatschappij	Schiedam	20051219
140.	20051211	P.C. Scheublin	Rotterdam	20051219
141.	20051210	A.C.J. Gelens	Bergschenhoek	20051219
142.	-	G. Koot	Rotterdam	20051219
143.	-	W.J. v.d. Berg	Rotterdam	20051219
144.	20051212	S. Lam en M. Zuiderwijk	Rotterdam	20051219
145.	20051211	Stichting Gezond Overschie	Rotterdam	20051219
146.	20051209	Vereniging Natuur- en Milieubescherming Noordrand	Rotterdam	20051219
147.	20051212	Rotterdam Airport BV	Rotterdam	20051219
148.	-	C.M.F. Lim	Rotterdam	20051219
149.	-	A.W. en R. Oosterlaan	Rotterdam	20051219
150.	20051211	J.E.K. Mentzel	Rotterdam	20051219
151.	20051214	Stadsgewest Haaglanden	Den Haag	20051227
152.	20051208	Rijksdienst Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	20060112
		Verslag Hoorzitting		









**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport  
Rijksweg 13/16 Rotterdam**

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Zuid-Holland is voornemens om de verkeersknelpunten op de A20 tussen Kleinpolderplein en het Terbregse Plein en de A13 door Overschie weg te nemen / te verkleinen en de kwaliteit van de leefomgeving in dit gebied te verbeteren door een nieuw stuk snelweg te realiseren tussen het Terbregse Plein en een nieuwe aansluiting op de A13 direct ten noorden van de Doenkade. Hiervoor zal een Tracébesluit worden genomen door de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

ISBN 90-421-1694-3