



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Rijksweg 13/16 Rotterdam

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

23 november 2009 / rapportnummer 1669-155



1. OORDEEL OVER HET MER

Rijkswaterstaat Zuid-Holland wil de verkeersknelpunten op de A20 tussen Kleinpolderplein en het Terbregse Plein en de A13 door Overschie aanpakken. Daarnaast moet de kwaliteit van de leefomgeving in dit gebied verbeteren. Deze doelen wil Rijkswaterstaat bereiken door de snelweg A13/16 aan te leggen tussen het Terbregse Plein en de A13 direct ten noorden van de Doenkade. Hiervoor moeten de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een Tracébesluit nemen. Ter voorbereiding van deze besluitvorming is een Trajectnota/Milieueffectrapport (MER) opgesteld.¹

Variantennota en tussentijdse toetsing

De Trajectnota/MER A13/16 is in twee fasen uitgevoerd. Het resultaat van de eerste fase, de Variantennota, is al eerder ter toetsing voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r.. De Commissie heeft een tussentijds toetsingsadvies uitgebracht over de Variantennota.² De Commissie was van oordeel dat de Variantennota voldoende informatie bevat voor onderbouwing van nut en noodzaak en keuze voor realisatie van de A13/16 en het niet verder uitwerken van de 'boortunnelvariant' en een 'brug over de Rotte' in de tweede fase van de Trajectnota/MER.

De Variantennota heeft in 2008 niet ter visie gelegen en is nu met de Trajectnota/MER ter visie gelegd. Het toetsingsadvies van de Commissie gaat in op alle documenten die ter visie zijn gelegd inclusief de Variantennota.

MER en toelichting

Tijdens de toetsing van het MER heeft een gesprek plaatsgevonden tussen de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.), het bevoegd gezag en de initiatiefnemer. In dat gesprek heeft de Commissie een toelichting gekregen op:

- het gebruik van de verkeersmodellen en verkeerscijfers in het MER.³
- de inpassing van de weg en de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) in het studiegebied.

De schriftelijke toelichtingen hebben niet ter visie gelegen en zijn als bijlage bij dit advies toegevoegd.⁴

De Commissie is van oordeel dat in het MER en de toelichting tezamen de essentiële milieu-informatie aanwezig is voor de besluitvorming. Het oordeel richt zich op de informatie ten behoeve van de bepaling van het standpunt. De in dit advies opgenomen aanbevelingen zijn gericht op de nadere uitwerking in de Ontwerp-Tracébesluit (OTB)-fase.

Het MER en de achtergrondrapporten bevatten goede en uitgebreide informatie. Met name de deelnota Landschap en Cultuurhistorie bevat overzichtelijk en goed geïllustreerd kaart- en beeldmateriaal, dat bruikbaar is bij de bestudering van de grote hoeveelheid rapporten.

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder adviezen.

² rapportnummer 1669-68. Rijksweg A13/16 Rotterdam, Tussentijds toetsingsadvies over de Variantennota. Zie ook www.commissiemer.nl.

³ Op 30-10-2009 heeft de Commissie een schriftelijke uitwerking van deze toelichting ontvangen en deze informatie betrokken bij haar toetsing.

⁴ Zie bijlage 3 en bijlage 4.

Projectdoelstellingen

Uit het MER blijkt dat de volgende projectdoelen worden behaald:

- betrouwbare en acceptabele reistijden op het hoofdwegenet;
- verbetering van de bereikbaarheid van Rotterdam-Centrum

De volgende doelen worden slechts in beperkte mate bereikt:

- Een goede bereikbaarheid van het noordelijk deel van de Rotterdamse regio wordt gerealiseerd binnen het gebied dat in het MER als het kleine studiegebied is gedefinieerd. De bereikbaarheid van dit kleine studiegebied vanuit de bredere regio (A16, A13, N290) dreigt meer onder druk te staan als gevolg van enige toename van de intensiteit op de hoofdverbindingen;
- Vermindering van de verkeersdruk op het onderliggend wegennet (OWN). De aanleg van de A13/16 leidt op de meeste wegvakken van het OWN tot een lagere intensiteit dan voorzien is in de referentiesituatie in 2020, in enkele andere gevallen tot enige verhoging. De verwachte verlaging van de intensiteit is beperkter dan de groei die voorzien is in de referentieontwikkeling, zodat per saldo er sprake zal zijn van een verdere, zij het minder sterke, groei van de verkeersdruk op het OWN ten opzichte van de huidige situatie;
- Verbetering van de leefbaarheid rond de A13 tussen aansluiting Berkel en Rodenrijs en het Kleinpolderplein en rond de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein. Door de (her)verdeling van het verkeer over het netwerk met een nieuwe A13/16 zullen de intensiteiten op de A13 en A20 afnemen. De leefbaarheid verbetert hier enigszins, maar daar staat tegenover dat de leefbaarheid in het gebied nabij het nieuwe tracé verslechtert.

De Commissie wijst er op dat aanleg van de A13/16 voor het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen beperkt oplossing biedt. Op bestaande knelpunten langs het bestaande tracé wordt geen grote verbetering in de leefbaarheid bereikt. Op de plek van aanleg veroorzaakt de weg een wezenlijke aantasting van de leefbaarheid. Uit het MER blijkt dat het voornemen per saldo niet leidt tot verbetering van de leefbaarheid. Volgens de Commissie kan dit argument daarom ook niet worden gebruikt voor de aanleg van de nieuwe weg. Daar komt ook nog bij dat aanleg van de nieuwe weg een forse landschappelijke ingreep is met negatieve invloed op landschaps- en natuurbeleving en recreatie.

Het MER beschrijft een zevental varianten. De belangrijkste verschillen tussen de varianten zijn de inpassing van de weg en de aansluitingen op het OWN. Daarmee verschillen ook de effecten van de alternatieven op natuur en leefomgeving. Op deze aspecten constateert de Commissie dat er in het MER nog informatie ontbreekt. Deze informatie is echter niet essentieel voor een keuze uit de varianten en de bepaling van het standpunt, het gaat hier namelijk om informatie die in het OTB verder kan worden ingevuld. De Commissie doet daarom een aantal aanbevelingen die in de OTB-fase nader kunnen worden uitgewerkt.

Informatie in het MER

De Commissie constateert dat het MER onvolledig is of vragen oproept op een aantal onderwerpen:

- De te nemen maatregelen op het OWN. Op basis van de onzekerheden en verschillen in verkeersintensiteiten in de gebruikte verkeersmodellen is het moeilijk te voorspellen of de verbeteringen van de verkeerssituatie op het OWN zullen worden bereikt en welke aanvullende maatregelen ter plaatse kunnen bijdragen aan het bereiken van de doelen;
- De inpassing van de weg en de PEHS. In het MER is bij de inpassing van de weg slechts globaal ingegaan op de recreatieve en ecologische doelen,

deze informatie is voldoende voor het bepalen van een standpunt. Aanvullende informatie van de Stadsregio Rotterdam geeft wel aanknopingspunten voor een integrale benadering van dit vraagstuk dat daarmee in de OTB-fase verder kan worden uitgewerkt;

- De volksgezondheid in het studiegebied. Op basis van de informatie in de deelnota's lucht en geluid en de gezondheidseffectscreening (GES) kunnen de conclusies over gezondheid uit het MER worden aangescherpt. Hierdoor worden de omvang van de effecten op volksgezondheid en de verschillen tussen de varianten duidelijk. Variant 7 blijkt op basis van deze informatie voor geluid significant beter te scoren dan de andere varianten. Deze aangescherpte conclusies kunnen worden meegenomen bij het bepalen van het standpunt;
- Atmosferische depositie op Natura 2000-gebied Meijendel & Berkheide. De Commissie plaatst kanttekeningen bij de gehanteerde effectafstanden en de achtergronddeposities in de huidige en toekomstige situatie. Zij adviseert deze kanttekeningen te verwerken in de OTB-fase en de passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet.

In hoofdstuk 2 worden deze onderwerpen verder uitgewerkt en geeft de Commissie aanbevelingen voor de vervolgbesluitvorming.

2. TOELICHTING OP HET OORDEEL EN AANBEVELINGEN VOOR HET VERVOLGTRAJECT

2.1 Verkeersmodellen en verkeerintensiteiten

MER

Tijdens de toetsing van het MER heeft de Commissie geconstateerd dat bij de verkeersanalyses in de Variantennota een ander verkeersmodel is gebruikt dan in de Trajectnota/MER. Dit resulteert in andere verkeersintensiteiten voor dezelfde wegvakken. De deelnota's lucht en geluid en trillingen hanteren weer andere verkeersintensiteiten dan de Trajectnota/MER en de Variantennota. De Commissie constateert dat bij de probleemanalyse en onderbouwing van nut en noodzaak andere intensiteiten worden gebruikt dan bij de berekening van de (milieu-)effecten. In het MER worden de verschillen niet nader toegelicht.

Toelichting op de verkeersmodellen

In een toelichting⁵ motiveert Rijkswaterstaat het gebruik van verschillende verkeersmodellen en verkeersintensiteiten. Voor het opstellen van de Variantennota is gebruik gemaakt van het model RVMK (regionale verkeersmilieukaart). Dit model geeft gedetailleerder inzicht in het OVN (OVN) dan het NRM (nieuw regionaal model), dat voor de Trajectnota wordt gebruikt. De Commissie concludeert dat het gebruik van verschillende modellen niet van invloed is op de onderbouwing van de nut en noodzaak van het voornemen, de invulling van de alternatieven en de vergelijking van alternatieven op basis van effectscores. Ook de conclusies over het halen van de grenswaarden wijzigen niet.

Onderbouwing nut en noodzaak

In de Variantennota is een selectie gemaakt van varianten die in het MER nader zijn onderzocht. De keuze uit de varianten is echter niet gebaseerd op

⁵ mondelinge toelichting op 22-10-2009 en schriftelijke toelichting van 14-10-2009 en 12-11-2009. Zie bijlage 3 en 4.

de verkeersintensiteiten, maar op verschillen in inpassingsmogelijkheden en kosten(effectiviteit). De verkeerscijfers zijn in de Variantennota gebruikt om nut en noodzaak voor de aanleg van de A13/16 te onderbouwen. In de Trajectnota/MER is gebruik gemaakt van een versie van het NRM model die ten tijde van de Variantennota nog niet beschikbaar was.⁶ Op basis van de verkeerscijfers uit de Trajectnota/MER constateert de Commissie dat het gebruik van een ander model de onderbouwing van nut en noodzaak van de nieuwe weginfrastructuur niet beïnvloedt.

Bij de berekening van de effecten voor lucht en geluid wordt volgens de gangbare werkwijze uitgegaan van de “weekgemiddelde verkeersintensiteiten” als invoerparameter. De verkeersintensiteiten die ten grondslag liggen aan de probleemanalyse gaan uit van “werkdaggemiddelden”. Dit verklaart waarom laatstgenoemde cijfers gemiddeld 10% hoger uitvallen terwijl dezelfde basisinformatie is gebruikt. De Commissie acht de verkeersintensiteiten op deze manier correct gebruikt.

■ De Commissie concludeert dat de achtergrond van de verschillen tussen de verkeersintensiteiten en het gebruik van de verschillende modellen hiermee helder is toegelicht en daarmee ook verklaarbaar is. De verschillen geven geen aanleiding tot andere conclusies over nut en noodzaak en de effectscores in het MER. De alternatieven voldoen aan de grenswaarden en de verschillen tussen alternatieven veranderen niet.

Intensiteiten onderliggend wegennet.

De Commissie constateert opvallende verschillen bij de uitkomsten van de twee verkeersmodellen op delen van het onderliggende wegennet (OWN). Zo berekent het RVMK bijvoorbeeld een 40% lagere belasting dan het NRM op de Molenlaan ter hoogte van de Irenebrug. Het verschil wordt verklaard door andere modelkarakteristieken. De Commissie constateert dat de onzekerheden van de modeluitkomsten groot zijn.

Vermindering van sluipverkeer en verkeersoverlast op het OWN is één van de doelstellingen. Met de aanleg van de A13/16 wordt er een alternatieve route geboden voor een deel van het verkeer, maar gezien de onzekerheden in de prognoses van verkeersintensiteiten is het behalen van deze doelstelling onzeker. Op het betreffende OWN kunnen extra maatregelen nodig zijn om uiteindelijk de gewenste reductie te bereiken.

■ De Commissie adviseert in het OTB onderzoek te doen naar maatregelen voor het OWN. Deze maatregelen kunnen ‘achter de hand’ worden gehouden indien blijkt dat de prognoses op basis van het NRM-model niet of onvoldoende leiden tot de wenselijk geachte intensiteiten op het OWN.

Referentiesituatie

Tussen Rotterdam en Delft is in de referentiesituatie gerekend met het permanent openstellen van 4 rijstroken op de oostelijke rijbaan van de A13. Dit blijkt uit de toelichting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De Commissie concludeert dat daarmee de beschrijving van de referentiesituatie in het MER niet correct is, omdat daar wordt uitgegaan van 3 rijstroken na openstelling van de A4.

■ De Commissie adviseert in de besluitvorming en de OTB-fase rekening te houden met deze wijziging in de referentiesituatie.

⁶ Deze NRM versie wordt inmiddels standaard voor alle studies van V&W/RWS gebruikt.

Inpassing van de weg en de PEHS

De Commissie constateert dat het MER beperkt ingaat op de realisatie van de ecologische en recreatieve beleidsdoelstellingen in het studiegebied. Het gaat hier met name om de integratie van de nieuwe weg en de ecologische en recreatieve verbindingen, respectievelijk de realisatie van de Provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS) en van het Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam (RR2020). Deze plannen hebben betrekking op de gebieden Vlinderstrik, Bergse Bos, Park Schiebroek en de verbinding met de Rottemeren. Doelstelling is onder meer in de Vlinderstrik een aantrekkelijk natuur- en recreatiegebied te ontwikkelen. Hierin moeten de waardevolle elementen van het huidige weidelandschap, zoals openheid, behouden blijven. Daarnaast moeten goede onderlinge verbindingen worden gemaakt voor ecologie en recreatie.

Het ministerie van V&W en Rijkswaterstaat hebben mondeling toegelicht dat op basis van de informatie uit het MER een goede inschatting kan worden gemaakt van de effecten en het doelbereik op de natuur en recreatie voor het bepalen van het standpunt. Het verstrekte rapport 'Noordas samenhangend uitvoeringskader (RR 2020)⁷ geeft daarnaast inzicht in de integratie van de nieuwe weg en nieuwe verbindingen voor recreatie en de PEHS.

De Commissie concludeert dat voldoende informatie aanwezig is om een standpunt te kunnen innemen. In het ontwerp tracébesluit (OTB) zullen mitigerende en compenserende maatregelen verder worden uitgewerkt. Doel daarbij is het Bergse Bos en de Vlinderstrik zoveel mogelijk te sparen.

- De Commissie adviseert om de inpassing van de A13/16 in de OTB-fase verder uit te werken en daarbij expliciet aandacht te besteden aan de ecologische en recreatieve doelen in het studiegebied. Ga daarbij ook in op de doelstellingen die er zijn voor de stiltegebieden in het studiegebied. Werk 3D-visualisaties van het OTB uit, waarmee ook insprekers goed kunnen worden geïnformeerd.

Stikstofdepositie op Natura 2000-gebied Meijendel & Berkheide

In het MER en de bijbehorende passende beoordeling zijn de veranderingen in stikstofdepositie op Natura 2000-gebied Meijendel & Berkheide onderzocht. De Commissie constateert dat de effectbeoordeling uit de passende beoordeling een nadere toelichting behoeft op:

- de achtergronddepositie, omdat de huidige (achtergrond)-depositiewaarden⁸ veel hoger blijken te zijn dan de waarden zoals gehanteerd in de passende beoordeling;
- de verwachte autonome afname van de achtergronddepositie. Deze is onzeker, vanaf 2003 laten de cijfers hierover namelijk een stabilisatie in plaats van een afname zien;⁹
- de afstand vanaf de weg waarbij sprake is van stikstofdepositie. Onduidelijk is waarop de keuze van de beperkte afstand van 200 meter is gebaseerd; uit onderzoek is namelijk bekend dat stikstofemissies zich over veel grotere afstanden verspreiden.¹⁰

⁷ Noordas leeft!, Een verhaal over een gebied in ontwikkeling. Stadsregio Rotterdam, maart 2009. Noordas samenhangend uitvoeringskader. Stadsregio Rotterdam, juni 2009.

⁸ Bron: Milieubalans 2009.

⁹ Volgens de Natuurbalans 2009 van het RIVM en het PBL is het niet waarschijnlijk dat deze beleidsdoelstellingen voor de reductie tijdig zullen worden behaald. Zo is de verwachting dat de ammoniakemissies uit de landbouw na 2010 weer toenemen. In dit verband wordt in de passende beoordeling op bladzijde 86 Deelnota Ecologie een literatuurverwijzing (Alterra Rapport 1654) gegeven met verouderde voorspellingen over de achtergronddepositie.

¹⁰ Zie bijvoorbeeld J. Kros et. al., Effecten van Ammoniak op de Nederlandse natuur, Alterra rapport, juni 2008.

Op basis van de informatie uit deze passende beoordeling kan niet worden geconcludeerd dat er geen aantasting is van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied. De Commissie acht het echter niet aannemelijk dat de effecten van de alternatieven op dit punt onderscheidend zijn. Zij beschouwt het ontbreken van een nadere uitwerking in het MER daarom niet als een essentiële tekortkoming. Deze informatie en eventueel noodzakelijke maatregelen kunnen in de OTB-fase en in de beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 verder worden uitgewerkt.

- De Commissie adviseert ten behoeve van besluitvorming over het Tracébesluit en de beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 een nadere uitwerking te geven van de effecten van verzurende en vermestende depositie op het Natura 2000-gebied Meijndel & Berkheide.

2.3 Leefomgeving

Luchtkwaliteit bij de tunnelmonden

Voor de verhoogde concentraties bij de tunnelmonden worden mitigerende maatregelen voorzien in de vorm van een DODO-constructie (constructie met een afwisselend dichte en open tunnelbak). Hierdoor treedt een betere spreiding van de luchtverontreinigende stoffen op dan in vergelijking met een volledig dichte tunnelbak. De Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 voorziet echter niet in berekeningsmethoden met een dergelijke constructie. De Commissie onderschrijft de aannahme dat een betere spreiding zal plaatsvinden en constateert dat het MER daarmee voldoende informatie bevat en dat is aangetoond dat aan de grenswaarden kan worden voldaan.

- De Commissie adviseert in de OTB-fase nader onderzoek (mogelijk op basis van windtunnelonderzoek) te doen naar het effect van de DODO-constructie op de spreiding van de luchtverontreiniging.

Trillingen

De vergelijking van de varianten op trillingshinder is gericht op woningen binnen een afstand van 50 meter vanaf de wegrand van het nieuwe tracé A13/16. De Commissie vindt dit criterium niet relevant, omdat juist bij aanleg van een nieuwe weg trillingshinder moet, en ook kan, worden voorkomen. Alle varianten zouden derhalve de effectscore 0 moeten krijgen.

- De Commissie adviseert om in de OTB-fase te motiveren dat er geen trillingshinder zal ontstaan in woningen. Indien nodig moeten hiervoor maatregelen worden onderzocht, die in de aanbesteding kunnen worden meegenomen.¹¹

2.4 Gezondheid

Verschil tussen MER, deelnota's en GES

Bij een vergelijking van de conclusies over gezondheid in het MER, de deelnota geluid en de GES, constateert de Commissie het volgende :

- In de Trajectnota/MER worden de verschillen tussen de varianten klein genoemd en met mitigerende maatregelen zouden de verschillen nagenoeg verdwijnen. De effectbepaling gaat uit van effecten boven de 48 dB;
- In de geluidnota worden deze verschillen genuanceerd, omdat daar ook gekeken is naar de effecten onder de 48dB;
- In de GES is gerekend met mitigerende maatregelen en hier wordt geconcludeerd dat er nog steeds forse verschillen zijn tussen de varianten.

¹¹ feitelijk wordt dit pas in de besteksfase/uitvoeringsfase concreet. Het OTB is daarvoor nog te grof.

De conclusie dat variant 7 het beste scoort wordt door alle rapporten onderbouwd, maar de effectscores en daarmee de verschillen tussen de varianten zijn per rapport anders. De Commissie licht dit hierna toe aan de hand van de informatie uit de verschillende rapporten.

Geluid

De Trajectnota/MER concludeert dat het aantal geluidgevoelige bestemmingen met een geluidsbelasting groter dan 48 dB:

- in variant 1 in geringe mate toeneemt;
- in de varianten 3 en 5 gelijk blijft;
- in varianten 2, 4 en 7 in geringe mate afneemt.

Tevens volgt uit het MER dat in alle varianten het aantal woningen met de hogere geluidsbelastingen (>58 dB) afneemt. Na toepassing van mitigerende maatregelen worden de verschillen tussen de varianten kleiner.

In de deelnota geluid is ook de situatie onder 48 dB meegenomen. In deze nota is tabel 8.10 opgenomen met verbeteringen en verslechtingen vanaf 1 dB. De conclusie hier is dat:

- de varianten 4 en 7 het best scoren doordat in deze varianten de situatie zowel boven als beneden 48 dB per saldo verbetert¹²;
- in de resterende varianten de situatie verslechtert onder de 48 dB;
- in variant 2 (naast de al eerder genoemde verbetering in de varianten 4 en 7) verbetert de situatie boven de 48 dB.

Ook deze conclusies zijn gebaseerd op berekeningen voordat mitigerende maatregelen zijn genomen.

In de GES is gewerkt met 5 dB klassen. De berekeningen zijn hier wel uitgevoerd inclusief mitigerende maatregelen. De varianten 4 en 7 scoren hier nog steeds het best. Boven de 48 dB verbetert in alle varianten de situatie, onder de 43 dB verslechtert in alle varianten de situatie. De uitkomsten vertonen daarbij grote verschillen, van een verslechting voor 100 woningen in variant 7 tot 9.310 in variant 1.

Op basis van de verschillende uitgangspunten zijn de verschillen tussen de varianten in de drie genoemde rapporten wellicht te verklaren. In het hoofdrapport is bijvoorbeeld de situatie beneden 48 dB niet beschouwd en alleen in de GES is de situatie na het treffen van mitigerende maatregelen beschouwd. Maar wat opvalt is dat in de GES de verschillen tussen de alternatieven blijven bestaan. Het verschil tussen de beste en slechtste variant is daarbij significant (de aantallen volgen uit tabel 6.3 van het GES). In variant 7 is er per saldo een verbetering voor 5.450 mensen en in variant 1 per saldo een verslechting voor 5.820 mensen.

De Commissie constateert dat in de woongebieden langs het tracé van de nieuwe weg een verslechting optreedt in een voorheen relatief rustig gebied. De beleving van de toename in geluidbelasting zal hier groter zijn dan de beleving van een verbetering (of verslechting) van enkele dB's in het gebied rond de huidige A13 en A20, dat al een relatief hoge geluidsbelasting kent. Een verandering van 1 à 2 dB is in de praktijk nauwelijks waarneembaar.

■ De Commissie concludeert dat op basis van de informatie uit de GES en de deelnota geluid er wel degelijk sprake is van verschillen tussen de alternatieven. De

¹² Ter illustratie: Deelnota geluid; tabel 8.10: variant 7: verbetering < 48 dB = 2801 woningen; verslechting < 48 dB = 1209 woningen; netto dus een verbetering, uiteraard wel een verschuiving binnen deelgebieden. Variant 7: verbetering > 48 dB = 2677 woningen; verslechting > 48 dB = 958 woningen; netto dus een verbetering.

Commissie adviseert om deze aangescherpte conclusies mee te nemen bij het vaststellen van een standpunt.

■ De Commissie adviseert om bij de uitwerking in de OTB fase verdergaand aandacht te besteden aan volksgezondheid en leefbaarheid op wijkniveau. Het dimensioneren van inpassingmaatregelen kan namelijk een groot effect hebben op de lokale leefbaarheids- en gezondheidssituatie.

Luchtkwaliteit

De Commissie constateert dat de uitgevoerde GES voor luchtkwaliteit nauwelijks onderscheidend vermogen heeft om een zinvolle bijdrage te leveren in de besluitvorming. Vanwege de grove klassegrootte van 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ is er weinig onderscheid tussen de varianten.

Uit de deelnota lucht (behorend bij het MER) is meer informatie te halen. Daarin wordt namelijk uitgegaan van een klassegrootte van 4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Op basis van deze indeling constateert de Commissie dat er ten opzichte van de autonome ontwikkeling in alle varianten voor PM_{10} een lichte verschuiving optreedt van het aantal blootgestelden in de klasse 20-24 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ naar de klasse 24-28 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. De verschillen tussen varianten zijn erg klein. Uit de GES blijkt dat varianten 4 en 7 iets slechter scoren, maar in de deelnota lucht scoort variant 7 daarentegen het beste. De verschillen zijn relatief klein vanwege de grote omvang van het studiegebied, maar lokaal (in een relatief dunbevolkte wijk nabij het nieuwe tracé van de A13/16) kunnen ze substantieel zijn.

De GES gaat uit van een studiegebied tot 500 meter vanaf rijkswegen en 30 meter voor het OVN. Het studiegebied in de deelnota lucht is ruimer.

Ook ontbreken er in de GES relevante gegevens over aantallen blootgestelden. In de deelnota lucht zijn circa 17.000 woningen aangeduid met een belasting lager dan 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 jaargemiddeld en in de GES geen enkele woning. Volgens de deelnota lucht verschuiven een paar honderd woningen naar een blootstelling boven de 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. In de GES is er voor NO_2 alleen een verschuiving van de klasse 20-30 naar de klasse 30-40. De GES mist hierdoor een relevant aantal woningen.

■ De Commissie concludeert dat de varianten op het aspect luchtkwaliteit en gezondheid onderling nauwelijks verschillen, maar vooral ten opzichte van de autonome ontwikkeling verschillen.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing besluit-MER

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat Dienst Zuid-Holland

Bevoegd gezag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat (coördinerend) en ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu

Besluit: Tracébesluit

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C01.1

Activiteit: Aanleg van de A13/16

Bijzonderheden:

In de Richtlijnen is beschreven dat de Trajectnota/MER A13/A16 in twee fasen zal worden uitgevoerd. Het resultaat van de eerste fase, de Variantennota, is in 2008 door het bevoegd gezag ter toetsing voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r.. Op 29 september 2008 heeft de Commissie een tussentijds toetsingsadvies uitgebracht over de variantennota.¹³

De Commissie was van oordeel dat de Variantennota voldoende informatie bevatte voor onderbouwing van de nut en noodzaak en keuze voor realisatie van de A13/A16 en het niet verder uitwerken van de 'boortunnelvariant' en een 'brug over de Rotte' in de tweede fase van de Trajectnota/MER.

De Variantennota heeft in 2008 niet ter visie gelegen en is nu met de Trajectnota/MER ter visie gelegd. Het toetsingsadvies van de Commissie gaat in op alle documenten die ter visie zijn gelegd inclusief de Variantennota.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure: 15 november 2005

aanvraag richtlijnenadvies: 14 november 2005

ter inzage legging startnotitie: 14 november tot en met 12 december 2005

richtlijnenadvies uitgebracht: 23 januari 2006

richtlijnen vastgesteld: april 2006

kennisgeving Variantennota: niet

aanvraag tussentijds toetsingsadvies: 12 augustus 2008

ter inzage legging Variantennota: niet

tussentijds toetsingsadvies over Variantennota uitgebracht: 29 september 2008

kennisgeving MER in Staatscourant nr. 12586 van: 24 augustus 2009

ter inzage legging MER: 25 augustus tot en met 6 oktober 2009

aanvraag toetsingsadvies: 21 augustus 2009

toetsingsadvies uitgebracht: 23 november 2009

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

dr. F.H. Everts

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

¹³ rapportnummer 1669-68. Rijksweg A13/16 Rotterdam, Tussentijds toetsingsadvies over de Variantennota. Zie ook www.commissiemer.nl.

ir. J.A. Huizer
ir. W.H.A.M. Keijsers
drs. R. Meeuwssen (secretaris)
dr. D.K.J. Tommel (voorzitter)
dr. F. Woudenberg

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.10 van de Wet milieubeheer en de vastgestelde richtlijnen voor het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1	J.H. Voogt, BERKEL EN RODENRIJS
2	C.F. Roessen, ROTTERDAM
3	H.W.R. van den Akker, ROTTERDAM
4	A.C.M. van der Valk, ROTTERDAM
5	J. Klamer, CAPELLE AAN DEN IJSSEL
6	Drs. A. Spaan, ROTTERDAM
7	H.G.W. Smeets, ROTTERDAM
8	J. Tolsma, CAPELLE AAN DEN IJSSEL
9	O.C. van Wilgenburg, ROTTERDAM
10	R.O.P. Haspers, ROTTERDAM
11	P.L. Quist, DELFT
12	H. Mooij, ROTTERDAM
13	Drs. V.F. Conings, DELFT
14	K. Riemer, BERGSCHENHOEK
15	F.J. Voogt, BERKEL EN RODENRIJS
16	R. van Dijk, ROTTERDAM
17	F.M.A. van der Hoek - Burema, ROTTERDAM
18	A.J.B. Wensing, ROTTERDAM (mede namens: W. Wensing - Douselaar)
19	G. Dorrenboom, ROTTERDAM
20	B. Staal, BERGSCHENHOEK
21	D. van Dijk, ROTTERDAM
22	F.T. Blokzeijl, ROTTERDAM
23	Exploitatiemaatschappij De Rotte Bergen B.V., BERGSCHENHOEK (mede namens: Golf club de Hooge Bergsche)
24	S. de Willigen, ROTTERDAM
25	A.M. Timmermans, ROTTERDAM
26	A.C. van der Pot, ROTTERDAM
27	M.J.L.L. van der Poel, ROTTERDAM
28	P.P. Huising, ROTTERDAM
29	Gijs Buijs, BERGSCHENHOEK
30	M.K. van Aartsen, ROTTERDAM
31	M.A. Dekking, ROTTERDAM
32	R.E. Janssen, BERGSCHENHOEK
33	A.J.W. Lantink, ROTTERDAM
34	D.L. Wessel, BERGSCHENHOEK
35	Wesemann Elektrotechniek BV, ROTTERDAM (namens: Asito Rotterdam, ROTTERDAM, Autobedrijf Stout, ROTTERDAM, Autoservice Roadrunner, ROTTERDAM, Bergebouw BV, ROTTERDAM, Boekbinderij Rietveld, ROTTERDAM, Botelco Electronic Company, ROTTERDAM, Cubord Reklameborden, ROTTERDAM, M. de Koning, ROTTERDAM, Okoned BV, ROTTERDAM, PHIT, ROTTERDAM, Prestige Print, ROTTERDAM, Robetex Perfra ROTTERDAM, Sanamij B.V., ROTTERDAM, Star Medisch Diagnostische Centrum, ROTTERDAM, Taxicentrale St. Job, ROTTERDAM, Van der Linden Rotterdam, ROTTERDAM, Polyvile B.V., ROTTERDAM, Scherpenberg BV, ROTTERDAM)
36	P.C. Mulder, BERGSCHENHOEK
37	E.J. de Kok, ROTTERDAM
38	van Dijk, ROTTERDAM
39	E. Bruinsma, ROTTERDAM
40	F. Barendregt, ROTTERDAM
41	H. van Linge- de Ranitz, ROTTERDAM
42	J. Hoogendoorn, ROTTERDAM
43	L. Strijker, ROTTERDAM
44	J.H. van Voorden, ROTTERDAM
45	G. Bos, ROTTERDAM
46	in 't Veld, ROTTERDAM
47	W. de Boer, ROTTERDAM
48	J. Balke, ROTTERDAM
49	J. de Witt, ROTTERDAM
50	C. Bos, ROTTERDAM

51 J. Schoenmakers, ROTTERDAM
52 F.P. de Grijff, ROTTERDAM
53 Groenenberg, ROTTERDAM
54 N. Alsemgeest, ROTTERDAM
55 C. Noorland, ROTTERDAM
56 M. Witjes, ROTTERDAM
57 M. Degeling, ROTTERDAM
58 H. van Rees, ROTTERDAM
59 Berchoux, ROTTERDAM
60 Lindeman, ROTTERDAM
61 van Houten, ROTTERDAM
62 Vlot, ROTTERDAM
63 G. van Noordt, ROTTERDAM
64 van Arkel, ROTTERDAM
65 S. van Westenbrugge, ROTTERDAM
66 Stichting Manege Hillegersberg, BERGSCHENHOEK
67 Natuur- en Vogelwacht ROTTA, BERGSCHENHOEK
68 Belangenvereniging Hillegersberg - Bergse Bos, ROTTERDAM
69 Ir. B.K. van der Chijs, DELFT
70 Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik, ROTTERDAM
71 Gemeente Pijnacker - Nootdorp, PIJNACKER
72 Vogel- vleermuis-en Vlinderwerkgroep Noordrand, ROTTERDAM
73 R. Hofman - Hogerdijk, BERGSCHENHOEK
74 Platform Regiopark Rottemeren - A13/16, ROTTERDAM (namens:
Bewonersorganisatie Ommoord (BOO), Rotterdam, Bewonersvereniging
Heide - Bes (wijk Keizershof), Rotterdam, Bewonerscommissie
Varenbuurt i.o., Rotterdam, Bewoners Rotte-band, ROTTERDAM,
Bewonersorganisatie Terbregge's Belang, ROTTERDAM, Belangenver.
Hillegersberg-Bergse Bos (BVHBB), ROTTERDAM, Bewonersorganisatie
Molenlaankwartier, ROTTERDAM, Vereniging Molenlaanbelangen,
ROTTERDAM, Bezorgde Bewoners Berkseleweg, BERGSCHENHOEK,
Natuur-en Vogelwacht Rotta, BERGSCHENHOEK, SB:
SamenwerkendeBewonersorganisaties Schiebroek, ROTTERDAM,
Stichting Rotterdams Milieucentrum, ROTTERDAM)
75 Groenlinks Rotterdam, ROTTERDAM
76 Kamer van Koophandel Rotterdam, ROTTERDAM
77 Achmea Rechtsbijstand, TILBURG (namens: F.P. de Grijff,
ROTTERDAM)
78 Samenwerkende Bewonersorganisaties Schiebroek, ROTTERDAM
79 Recreatieschap Rottemeren, SCHIEDAM
80 J.H. Geertzenwijk, DELFT
81 Vereniging van Eigenaren Mahlerstaete, ROTTERDAM
82 J.C. de Jongste, ROTTERDAM
83 R.J.M. Waaijer, ROTTERDAM (mede namens: R.L.S.M. Pessers en alle
Lamsrustlaanbewoners)
84 Stichting Rotterdam Milieucentrum, ROTTERDAM
85 Vereniging Bewonersorganisatie Molenlaankwartier, ROTTERDAM
86 Stichting Rotte-Verband, BLEISWIJK
87 Gemeente Delft, College van B&W, DELFT
88 Stadsgewest Haaglanden, 'S-GRAVENHAGE
89 Vereniging Tegen Milieubederf, ROTTERDAM (mede namens: St.
Gezond Overschie, Vereniging Natuur en Milieubescherming
Noordrand, St. Natuur- en Milieuwacht Berkel & Rodenrijs)
90 M.W. van Dommelen, ROTTERDAM
91 Stichting i.o. Het lage Bergse Bos, ROTTERDAM
92 Fietsersbond Lansingerland, BERKEL EN RODENRIJS
93 Vereniging Natuurmonumenten, 'S-GRAVELAND
94 Mr. D.F. Richters, ROTTERDAM (mede namens: mr. J.J. Richters van
den Heuvel)
95 Dura vermeer Bouw Rotterdam BV, ROTTERDAM (mede namens:
kopers van onze woningen)
96 Bewonersorganisatie 110--morgen, ROTTERDAM
97 Bewonersvereniging Vlinderstrik, BERKEL EN RODENRIJS

98	A..J.M. van den Burg, BERKEL EN RODENRIJS
99	Stichting Stop RW/19/A4, DELFGAUW
100	J.M. Veldhuisen, ROTTERDAM (mede namens: mevrouw P.A. Stolk)
101	G.M. Lappee, ROTTERDAM
102	Vervallen
103	Th. van Andel, BERGSCHENHOEK
104	Prof. dr. B. van Linge, ROTTERDAM
105	F.J.F. Aarens, BERKEL EN RODENRIJS
106	J. de Boer, ROTTERDAM
107	P. Diemers, ROTTERDAM
108	Drs. M. Dukker, ROTTERDAM
109	EVO, ZOETERMEER (mede namens: TLN)
110	N. de Gelder, BERKEL EN RODENRIJS
111	E.H. Hoppener, ROTTERDAM
112	E.J.P. van Kan, ROTTERDAM
113	K.A.I.M. van Lint, ROTTERDAM
114	Drs. I. Nijhof, ROTTERDAM
115	Openbare Basisschool Eduard van Beinum, ROTTERDAM (mede namens: de directie van de school en de leerlingen van de openbare basisschool Eduard van Beinum)
116	J.H. van Ouwerkerk, BERGSCHENHOEK
117	R.J. Rijkels, ROTTERDAM
118	Wijknatuurteam Alexander, ROTTERDAM
119	J.T.M. van der Spek, ROTTERDAM
120	A.H. Tacken, ROTTERDAM
121	Vereniging Milieudefensie Rotterdam, ROTTERDAM
122	W.M. Werner - van der Valk, ROTTERDAM
123	3 eensluitende reacties ontvangen,
124	Ir. P. Kroon, ROTTERDAM (mondeling en schriftelijk ingesproken)
125	S. Freeling, ROTTERDAM
126	Werkgroep Planologie Schiebroek e.o., ROTTERDAM
127	H. van der Loo, BERGSCHENHOEK (mondeling ingesproken)
128	F. Teunissen, ROTTERDAM (mondeling ingesproken)
129	H.R. Okkens, ROTTERDAM (mondeling ingesproken)
130	De Kort, ROTTERDAM (mondeling ingesproken)
131	H. Bosma, ROTTERDAM (mondeling ingesproken)
132	Wansink, ROTTERDAM (mondeling ingesproken)
133	Post, BERGSCHENHOEK (mondeling ingesproken)
134	Hoogland, ROTTERDAM (mondeling ingesproken)
136	Bewonersorganisatie Ommoord, ROTTERDAM (mondeling ingesproken)

BIJLAGE 3

datum: 29 oktober 2009

Aan de commissie voor de milieueffectrapportage
werkgroep 13/16
t.a.v. Dhr. Tommel

memo

reactie op uw verzoek om informatie over de A13/16

Geachte heer Tommel

Op mijn overleg van 22 oktober met uw commissie heb ik, samen met de projectmanager dhr. De Jong, een toelichting gegeven op uw vragen. U hebt mij toen verzocht de antwoorden op een vijftal vragen over verkeersmodellen /cijfers tevens schriftelijk aan u te zenden.

Op dit verzoek wil ik hierna ingaan:

1. *De Commissie constateert een verschil in de diverse verkeerscijfers zoals gebruikt in de Variantennota en de TN/MER:*

Deze constatering is terecht. In de TN/MER is conform de interne kwaliteitsprotocollen binnen Verkeer en waterstaat, gewerkt met het verkeersmodel NRM 2.4. Het zou ook onze grote voorkeur hebben gehad dit model te gebruiken voor de variantennota. Ten tijde van het opstellen van de variantennota (in 2007) was er nog geen bruikbare NRM versie beschikbaar. Daarom is er toen, in nauwe samenwerking met de regio, voor gekozen het RVMK-model te gebruiken. Over de variantennota heeft uw commissie advies uitgebracht.

Vanwege de andere modelkarakteristiek verschillen de verkeerscijfers tussen de TN/MER en de variantennota. Voor de afwegingen die op basis van de variantennota zijn gemaakt is dit echter niet relevant. De varianten die op basis van de variantennota toentertijd zijn afgevallen, zijn afgevallen vanwege de zeer hoge kosten (een boortunnel-variant), danwel vanwege ruimtelijk ongewenste effecten (een variant met een brug over de Rotte en een buitenboog op maaiveld bij het Bergse Bos). Bovendien is in de Nota Verkeer, horend bij de TN/MER, een gevoeligheidsanalyse opgenomen waarin onder meer de OV-variant en de spitsstroken op de A20 zijn doorgerekend met NRM 2.4 (de conclusies uit de Variantennota worden bevestigd).

2. *U constateert dat verkeerscijfers in de deelnota's Lucht en Geluid en trillingen verschillen ten opzichte van de cijfers voor verkeer:*

Voor de onderzoeken lucht en geluid en trillingen wordt gebruik gemaakt van cijfers die gebaseerd zijn op wekddaggemiddelden. In de nota Verkeer wordt uitgegaan van werkdaggemiddelden. Dit resulteert in andere cijfers. Dit is geheel conform de vastgestelde onderzoeksmethodieken.

3. *U constateert dat in het deelonderzoek lucht verschillende toekomstjaren (autonome ontwikkeling) worden gehanteerd.*

Alle berekeningen zijn uitgevoerd met als toekomstjaar 2020. Dit is conform de hiervoor geldende afspraken. Helaas is in de kop van enkele tabellen in bijlage F, van deelonderzoek lucht (Tabel F.1 t/m F.4) een slordigheid opgetreden. Hier staat 2016 waar 2020 wordt bedoeld (Zie ook de Tabellen F.5 t/m F.9 waarin het wel juist is aangegeven).

4. U vraagt te bevestigen dat voor de TN/MER voor de A4 Delft- Schiedam en de TN/MER voor en de TN/MER voor de A13/16 is uitgegaan van dezelfde modellen en uitgangspunten.

Dit kan ik bevestigen. Beide studies zijn met hetzelfde verkeersmodel, en dezelfde modelvulling uitgevoerd. Het enige, bewuste verschil daarin is, dat de aanleg van de A4 Delft-Schiedam als autonome ontwikkeling is meegenomen in de onderzoeken voor de A13/16.

5. Tot slot verzoekt u mij aan te geven op welke wijze in de studie wordt omgegaan de tijdelijke capaciteitsverruiming op de A13 ter hoogte van Delft.

In het gebruikte verkeersmodel NRM 2.4 is voor de autonome ontwikkeling uitgegaan van 4 rijstroken op de oostelijke rijbaan tussen Rotterdam Airport en Delft. Dit betekent dat in de berekeningen uitgegaan wordt van de hiervoor genoemde capaciteitsvergroting.

Ik Ga ervan uit dat ik u met de gegeven antwoorden voldoende heb geïnformeerd. Mochten er nog onduidelijkheden zijn, dan zou ik die graag van u vernemen.

Met vriendelijke groet,

Helene Moors

BIJLAGE 3

datum 12 november 2009

Aan de commissie voor de milieueffectrapportage
werkgroep 13/16
t.a.v. Dhr. Tommel

memo

aanvullende vraag van de werkgroep over de
verkeersbelasting van het OWN voor de A13/16

Geachte heer Tommel

In ons gesprek met uw werkgroep heeft u aangegeven dat uit de TN/MER A13/16 blijkt dat de doelstelling 'Vermindering van de verkeersdruk op het onderliggend wegennet', niet of onvoldoende wordt bereikt. Uw werkgroep stelt hierbij dat een aantal wegen weliswaar rustiger wordt, maar ook een aantal drukker. In ons gesprek hebben we toegelicht hoe wij tot een ander oordeel komen. Op uw verzoek heb ik in dit memo deze toelichting samengevat, en onderbouwd met cijfers.

Dit memo beschrijft welke effecten de aanleg van A13/16 heeft op de verkeersdruk van het OWN. Voor dit memo is gebruik gemaakt van informatie uit de hoofdnota TN/MER A13/16 en de onderliggende deelnota Verkeer. Om te beoordelen of de verkeersdruk op het OWN afneemt, dan wel toeneemt wordt naar de volgende criteria gekeken:

1. de verkeersintensiteiten op het diverse OWN-wegen,
2. Verkeersprestatie van het OWN netwerk,
3. De (gewogen) verliestijd.

ad 1. Analyse intensiteitseffecten op OWN-wegen bij aanleg A13/16; Sommige wegen worden drukker, de meesten rustiger

In de TN/MER wordt over 31 OWN-wegen cijfermatig gerapporteerd (zie bijlage a voor de belangrijkste OWN-wegen, en deelnota Verkeer van de TN/MER A13/16, blz. 67 voor totale overzicht).

Op basis van de effecten op de etmaalintensiteiten zijn deze wegen in 3 categorieën te verdelen:

- Voor 22 wegen geldt dat de etmaalintensiteiten, nagenoeg onafhankelijk van de te kiezen A13/16-variant, gelijk blijven dan wel afnemen. Hieronder vallen ook de 3 OWN-wegen die in de probleemstelling, zoals opgenomen in de Richtlijnen van de A13/16, expliciet zijn benoemd als wegen waarvoor verlaging van de verkeersdruk gewenst is, en waaraan expliciet aandacht moet worden besteed (G.K. Van Hogendorpweg, Molenlaan, Gordelweg).
- Voor 4 wegen geldt dat de etmaalintensiteiten, afhankelijk van de A13/16-variant, toe-, dan wel afnemen.

- Voor 5 wegen geldt dat de aanleg van de A13/16 zorgt voor een toename van de verkeersdruk bij (vrijwel) alle varianten (N209 t.h.v. Bergschenhoek, max +4%; Schieweg; max +6%, Kruithuisweg, max +4%, N209 tussen A.V.Ohrlaan en Boterdorpseweg (tot +27%), N471 noord van N209 (tot +19%).

Ad 2. De verkeersprestatie: er worden minder km verreden op het onderliggend wegennet:

Als gekeken wordt naar de totale prestatie van het OWN kan geconcludeerd worden dat het totaal aantal gereden km op het OWN lager wordt t.o.v. de referentiesituatie. Met name het kleine studiegebied is hiervoor van belang (ordegrootte afname van 7 %). Immers, hoe groter het studiegebied wordt geformuleerd, hoe minder groot de invloed van de A13/16 zal zijn.

Zie hiervoor de onderstaande tabel onder prestatie

Tabel 1:

Variant	ref	1	2	3	4	5	7		3to18	3to11
OWN Studiegebied										
Prestatie	100	97	97	98	98	97	98		98	98
Verliestijd	100	98	95	94	96	94	96		94	93
gewogen verliestijd	100	101	98	96	98	97	98		96	95
OWN Klein Studiegebied										
Prestatie	100	93	(88)	93	93	(88)	93		93	94
Verliestijd	100	80	(79)	71	81	(73)	79		72	74
gewogen verliestijd	100	86	(90)	77	87	(83)	85		78	79

Ad 3: (gewogen) verliestijd

(Gewogen) verliestijd geeft een beeld van de verbeteringen/ verslechtingen van de doorstroming op het OWN. Uit tabel 1 blijkt dat deze verbetert door de aanleg van de A13/16. De (gewogen) verliestijd op het OWN voor het studiegebied verbetert marginaal tot licht positief is (tot 7% afname), voor het klein studiegebied¹⁴ zijn de effecten positiever: de (gewogen)verliestijd wordt met maximaal 29% verminderd.

Conclusie TN/MER voor OWN

Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat het OWN voor alle drie de genoemde criteria een ontlasting laat zien. Daarom ook is in de TN/MER de conclusie getrokken dat door de aanleg van de A13/16 het OWN wordt ontlast.

Deze conclusie is in de hoofd rapportage van de TN/MER en de onderliggende deelrapportage Verkeer nader onderbouwd.

Met vriendelijke groet,

Helene Moors

¹⁴ Het klein studiegebied bevat de deelgebieden Lansingerland, Rotterdam Noord, Prins Alexander-Noord, Rotterdam Centrum en Spaanse Polder:

Bijlage A: Indices van etmaalintensiteiten

Indices van etmaalintensiteiten	t.o.v. ref; rood= hoger t.o.v. referentie, groen= lager of gelijk aan referentie								
Naam	ref	var1	var2	var3	var4	var5	var7	var3tol	var3tol
Doenkade (N209) ten oosten van A13	1,00	0,71	-	0,71	0,77	-	0,73	0,77	0,84
Doenkade (N209) t.h.v. Randstadrail N209 tussen Ankie V.O.laan en Boterdorpseweg	1,00	0,92	-	0,80	0,97	-	0,82	0,88	0,98
N209 t.h.v. Bergschenhoek	1,00	1,16	1,27	1,18	1,03	1,01	1,16	1,16	1,15
Boterdorpseweg t.h.v. HSL-viaduct	1,00	1,01	1,04	1,02	0,99	1,00	1,02	1,02	1,03
Landscheidingsweg (Rodenrijs) N471 ten noorden van aansluiting N209	1,00	1,07	0,94	0,98	0,97	0,90	1,00	0,99	1,00
Landscheidingsweg (Rodenrijs) N471 ten noorden van aansluiting N209	1,00	0,82	1,03	0,88	1,11	1,25	0,96	0,84	0,83
G.K. van Hoogendoornweg noord van A20	1,00	1,01	1,08	1,07	1,15	1,19	1,07	1,01	1,00
N471 zuid van A13/A16	1,00	0,77	0,74	0,74	0,86	0,73	0,76	0,78	0,80
Ankie Verbeek Ohrlaan zuid van A13/A16	1,00	0,75	0,72	0,71	0,71	0,72	0,75	0,73	0,76
Molenlaan t.h.v. Rottebrug	1,00	0,80	0,99	0,95	0,94	0,81	0,68	0,94	0,93
Rooseveltdweg west van J. Mottweg	1,00	0,78	0,84	0,91	0,91	0,95	0,78	0,91	0,93
Capelseweg noord van A13	1,00	1,10	1,02	0,98	1,03	1,06	1,04	0,97	0,96
Hoofdweg, oost van A16	1,00	1,02	1,05	0,98	1,04	1,04	1,03	0,95	0,96
A. van Rijckevorselweg, west van A16	1,00	1,02	1,10	0,78	0,99	1,10	1,01	0,77	0,77
Jacques Dutilhweg, west van A16	1,00	0,91	0,91	0,92	0,90	0,91	0,92	0,92	0,92
Boszoom, zuid van Hoofdweg	1,00	0,68	0,64	0,66	0,65	0,64	0,65	0,69	0,75
Bosdreef	1,00	0,73	0,77	0,94	0,76	0,68	0,71	0,90	0,93
Gordelweg	1,00	0,83	0,82	0,86	0,81	0,83	0,82	0,87	0,88
Schieweg zuid van A20	1,00	0,77	0,76	0,76	0,82	0,76	0,76	0,81	0,82
Stadhoudersweg t.h.v. spoorviaduct	1,00	1,05	1,04	1,03	1,06	1,03	1,04	1,03	1,01
Tjaklaan, zuid van A20	1,00	0,88	0,87	0,87	0,85	0,86	0,88	0,86	0,86
Matlingeweg, noord van A20	1,00	0,96	0,94	0,96	0,96	0,97	0,94	0,94	0,94
Vlaardingweg, t.h.v. Schiebrug	1,00	0,86	0,80	0,81	0,83	0,83	0,81	0,74	0,80
Matlingeweg (Doenbrug, west van A13)	1,00	0,84	0,76	0,79	0,82	0,82	0,77	0,90	0,84
Kruithuisweg (Delft) west van A13 N470, ten oosten van A13 (Delfgauw)	1,00	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	0,99	1,00
N219, ten noorden van A20	1,00	1,03	1,00	1,02	1,04	1,01	1,02	1,01	1,01
Tergbreseweg, onderdoorgang A20	1,00	0,95	0,92	0,94	0,96	0,93	0,93	0,97	0,97
Prins Alexanderweg, onderdoorgang A20	1,00	0,87	0,87	0,86	0,87	0,87	0,85	0,88	0,92
N209 tussen Bergschenhoek en Bleiswijk	1,00	0,97	0,97	0,85	0,96	0,76	0,97	0,86	0,86
	1,00	0,99	0,98	0,56	1,00	0,97	0,99	0,56	0,57
	1,00	0,99	1,00	0,99	0,98	0,98	1,00	1,00	1,01

Bijlage B: Analyse etmaalintensiteiten OWN

OWN-wegen met een reductie van de etmaalintensiteiten

In alle A13/16-varianten nemen de intensiteiten op de drie OWN-wegen uit de Richtlijnen (G.K. Van Hogendorpweg, Molenlaan, Gordelweg) af van enkele procenten tot maximaal 26%. De afname is het grootst op de G.K. van Hogendorpweg en voor de meeste varianten het minst groot op de Molenlaan.

De variantkeuze van de A13/16 heeft wel invloed op de omvang van het positief effect op deze wegen. Met name de aanwezigheid van de aansluiting Ankie Verbeek Ohrlaan lijkt een versterkend effect te hebben op de reductie van de etmaalintensiteiten: variant 4 (zonder aansluiting A.V.Ohrlaan) laat een geringere afname van de verkeersintensiteiten op de G.K. van Hogendorpweg zien in vergelijking met andere varianten: 13% versus ruim 20%.

Ook op de Molenlaan is dit effect zichtbaar. Varianten 1, 2 en 7 geven de beste resultaten met een afname van de verkeersintensiteiten van 15% tot 22%. Overeenkomst tussen deze varianten is dat zij allen een oostelijke aansluiting hebben bij de Ankie Verbeek Ohrlaan.

Naast de wegen uit de Richtlijnen laten nog 19 OWN-wegen een reductie van of gelijkblijvend effect op de etmaalintensiteiten zien. Soms is deze reductie marginaal en onafhankelijk van de te kiezen A13/16-variant (Matlingeweg; N209 tussen Bergschenhoek en Bleiswijk), soms bij alle A13/16-varianten fors (bijv. N471 zuid van A13/16, -24 tot -29%; Jac. Dutilhweg, -25 tot -36%; Stadhoudersweg, tot -15%). Van een aantal wegen is het effect op de etmaalintensiteiten afhankelijk van de A13/16-variant marginaal tot aanzienlijk (bijv. Boszoom -6 tot -32%; Ankie Verbeek Ohrlaan -1 tot -32%).

OWN-wegen met een reductie óf toename van de etmaalintensiteiten

Van een aantal OWN-wegen is het effect op de verkeersintensiteiten positief of negatief, afhankelijk van de te kiezen A13/16-variant. Dit geldt voor de volgende wegen:

Landscheidingsweg. Hier is een forse toename te zien bij 2 varianten (tot 25% toename), bij één variant is het effect marginaal, en bij 5 varianten zijn de effecten licht tot behoorlijk positief (tot -18%). De positieve effecten zijn het grootst bij variant 1 en 3, en de tolvarianten.

Pr. Rooseveltweg/Capelseweg. Voor deze wegen zijn de effecten bij de verschillende A13/16-varianten vergelijkbaar: een lichte toename bij 5 varianten (+2 tot +10%), en een lichte afname bij 3 varianten (tot -5%). Op de President Rooseveltweg is alleen in variant 1 een iets groter effect te zien (+10%). Dit kan verklaard worden uit de aansluitingsstructuur van het onderliggend wegennet bij deze variant: variant 1 is de enige zonder kortsluiting tussen de Hoofdweg en Pr. Rooseveltweg.

Hoofdweg. Deze weg laat afhankelijk van de A13/16-variant uitschieters naar boven (variant 2/5, +10%) of beneden (variant 3 en tolvarianten, tot -23%) zien. Voor de overige varianten zijn de effecten op deze weg marginaal.

OWN-wegen met een toename van de etmaalintensiteiten

Een vijftal OWN-wegen laat bij aanleg van de A13/16 een toename van de intensiteiten zien. Van een aantal wegen is deze toename marginaal tot klein

(N209 t.h.v. Bergschenhoek, max +4%; Schieweg; max +6%, Kruithuisweg, max +4%).

Op twee wegen is de toename van de etmaalintensiteiten forser: N209 tussen A.V.Ohrlaan en Boterdorpseweg (tot +27%), N471 noord van N209 (tot +19%). Voor beide wegen geldt dat dit toeleidende wegen naar de A13/16 zijn, welke zeker dichtbij een aansluiting met de A13/16 grotere verkeersstromen krijgen te verwerken. Voor de N209 geldt dat de negatieve effecten zich niet voordoen op de overige delen van deze weg. De verklaring hiervoor is dat de N209 in de Referentiesituatie grotendeels vol is, en hierdoor maar beperkt extra verkeer kan verwerken.

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Rijksweg 13/16 Rotterdam

Rijkswaterstaat Zuid-Holland wil de verkeersknelpunten op de A20 tussen Kleinpolderplein en het Terbregse Plein en de A13 door Overschie aanpakken. Daarnaast moet de kwaliteit van de leefomgeving in dit gebied verbeteren. Deze doelen wil Rijkswaterstaat bereiken door de snelweg A13/16 aan te leggen tussen het Terbregse Plein en de A13 direct ten noorden van de Doenkade. Hiervoor moeten de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een Tracébesluit nemen. Ter voorbereiding van deze besluitvorming is een Trajectnota/Milieueffectrapport (MER) opgesteld. Dit toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage gaat in op de inhoud van het MER.



ISBN: 978-90-421-2874-3

Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

