



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Verbreding N209 Capaciteitsvergroting Doenkade en Reconstructie Knoop A13-N209

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

29 september 2009 / rapportnummer 1844-78





## 1. OORDEEL OVER HET MER

Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland hebben het voornemen om de capaciteit van de Doenkade (N209) tussen knooppunt Schiebroek en de knoop A13-N209 te vergroten en de knoop A13-N209 te reconstrueren.

Om dit project te realiseren stelt de provincie Zuid-Holland een milieueffect-rapport (MER)<sup>1</sup> op voor de besluitvorming over de wijzigingen van bestemmingsplannen in de gemeente Rotterdam en de gemeente Lansingerland. De gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland treden op als bevoegd gezag bij de besluitvorming over de bestemmingsplannen.

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie voor besluitvorming in het MER aanwezig is.**

Het MER en de samenvatting zijn goed leesbaar. Het MER maakt op een heldere wijze de verschillen in doelbereik en milieueffecten tussen de verschillende alternatieven inzichtelijk. Uit het MER komt naar voren dat de onderzochte alternatieven slechts in beperkte mate verschillen qua vormgeving en daarom ook qua milieueffecten. Alle onderzochte alternatieven lossen slechts tot op zekere hoogte de regionale verkeersproblemen op, daar ook in de toekomst congestie niet wordt voorkomen. Daarmee wordt ook niet volledig voldaan aan de bereikbaarheids- en leefbaarheidsdoelstellingen.

De relatie van het voornemen met grootschalige infrastructurele projecten zoals de toekomstige verbinding tussen de rijkswegen A13 en A16 en de komst van de A4 Delft-Schiedam is weliswaar geduid, maar inhoudelijk niet uitgewerkt. Voor de verbinding A13/A16 is, anders dan voor de A4 Delft-Schiedam, geen gevoeligheidsanalyse gedaan naar de verkeerskundige effecten en de gevolgen daarvan voor het voornemen. Bij doorgang van de verbinding A13/A16 als onderdeel van de autonome ontwikkelingen zullen de effecten sterk verschillen van de effecten die in het MER beschreven zijn. De Commissie onderschrijft de conclusie dat de verbinding A13/A16 nog onzeker is en dat de gereconstrueerde knoop en de verbreding van de Doenkade in ieder geval een voorlopige oplossing bieden voor de (regionale) bereikbaarheidsproblematiek. Doordat een volledige gevoeligheidsanalyse naar de gevolgen van de realisatie van de verbinding A13/A16 niet in beeld is gebracht is echter niet duidelijk wat de toekomstvastheid is van de voorgestane oplossing.

In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht.

---

<sup>1</sup> 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](http://www.commissiemer.nl) onder *adviezen*.

## **2. TOELICHTING OP HET OORDEEL**

### **2.1 Gevoeligheidsanalyse verbinding A13/A16**

Voor de verbinding A13/A16 is, anders dan voor de A4 Delft-Schiedam, geen gevoeligheidsanalyse gedaan naar de verkeerskundige effecten van dit project en de gevolgen daarvan voor het voornemen. Bij doorgang van de verbinding A13/A16 als onderdeel van de autonome ontwikkelingen zouden de verkeerskundige effecten dermate sterk verschillen van de in het MER beschreven effecten dat een nieuwe analyse noodzakelijk zou zijn om de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit in beeld te brengen. De Commissie onderschrijft de conclusie dat de verbinding A13/A16 nog onzeker is en dat de gereconstrueerde knoop en de verbreding van de Doenkade in ieder geval een voorlopige oplossing bieden voor de bereikbaarheidsproblematiek.

De Commissie is van mening dat het ontbreken van de gevoeligheidsanalyse niet zal leiden tot een wezenlijk andere inschatting van de milieugevolgen van de verbreding van de N209 en reconstructie van knooppunt A13/N209. Dit is mede het geval omdat de milieueffecten van de N209 deels zullen wegvallen tegen de veel zwaardere gevolgen van de eventuele verbinding A13/16. Uit het MER volgt dat, ook wanneer de N209 na realisering van de verbinding A13/A16 nog louter de functie van gebiedsontsluitingsweg zou krijgen, de verbreding en reconstructie van de knoop A13/N209 nog noodzakelijk is om de bereikbaarheid te verbeteren. Het MER geeft echter geen inzicht in de gevolgen van de mogelijkheid dat de N209 na realisering van de A13/16 niet direct op de rijksweg aangesloten zal worden. In dat geval kan een terugval in de verkeersintensiteiten verwacht worden. Een gevoeligheidsanalyse kan het vereiste inzicht geven in met name het financiële en maatschappelijk risico van het voornemen en in mindere mate de milieugevolgen daarvan, in relatie tot het wel of niet realiseren van de verbinding A13/A16.

■ De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming een gevoeligheidsanalyse uit te voeren voor het voornemen in relatie tot het wel of niet realiseren van de verbinding A13/A16 en daarbij aan te geven hoe met de resultaten daarvan wordt omgegaan.

### **2.2 Verkeersafwikkeling**

Op basis van I/C verhoudingen in het nulalternatief en na realisatie van het voornemen<sup>2</sup> kan geconcludeerd worden dat het voornemen de problematiek van congestie op de Doenkade en de aansluiting op de A13 slechts beperkt oplost. Uit het MER blijkt echter ook dat na de verbreding van de N209 en reconstructie van knooppunt A13/N209 veel meer verkeer verwerkt zal worden, bij een licht verbeterende I/C-verhouding op de aangepaste wegvakken. Uit de kruispuntberekeningen volgt dat de kruispunten in de knoop en bij de Vliegveldweg deze grotere hoeveelheid verkeer beter kunnen verwerken dan in de referentie. Uit de analyse van de verkeersafwikkeling (VISSIM simulaties) op de kruispunten blijkt namelijk dat zich op de kruispunten geen doorstromingsproblemen meer voor doen. In het MER ontbreekt een uitgebreide beschrijving van de microsimulatie-resultaten. Hierdoor is het moeilijk te beoor-

---

<sup>2</sup> Zie pagina 25 van het bijlagenrapport.

delen of de argumentatie; dat ondanks het feit dat de verkeersintensiteiten overschat zijn er toch voldoende capaciteit beschikbaar is, correct is.

- De Commissie adviseert om de verkeersafwikkeling op de kruis- en knooppunten nader te beschrijven en de conclusie dat de verkeersafwikkeling door het voornemen verbeterd daarmee inzichtelijk te maken.

## 2.3 Woon- en leefomgeving

### 2.3.1 Geluid

Uit het akoestisch onderzoek van 2 juli 2009<sup>3</sup> blijkt dat de voorgenomen capaciteitsvergroting van de knoop en Doenkade leidt tot een toename van 2 dB of meer in 2020 ten opzichte van de huidige situatie. In het MER worden geluidreducerende maatregelen als stil asfalt (ZOAB) alleen genoemd als mitigerende maatregelen in het MMA. Uit de Wet geluidhinder (artikel 110a) volgt echter dat maatregelen per definitie noodzakelijk zijn, ook buiten het MMA, tenzij deze maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn of als er overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële aard zijn. Dergelijke bezwaren volgen niet uit het MER, noch uit het akoestisch onderzoek. Als het MMA de basis vormt voor het VKA zal stil asfalt worden toegepast en is er alleen sprake van een systematische onvolkomenheid.

- Indien het MMA niet als voorkeursalternatief wordt gekozen dient nader onderbouwd te worden op basis van welke argumenten geluidbeperkende maatregelen achterwege kunnen blijven, alvorens hogere waarden worden verleend.

### 2.3.2 Luchtkwaliteit

In het luchtkwaliteitsonderzoek van 29 april 2009<sup>3</sup> blijkt dat ook na de voorgenomen capaciteitsvergroting van de knoop en volledige in gebruik name van de weg na reconstructie in 2012, in het studiegebied voldaan wordt aan de grenswaarden voor fijn stof<sup>4</sup>. De bijdrage van het voornemen op de luchtkwaliteit is verwaarloosbaar klein (en is daarmee niet in betekenende mate) of leidt zelfs tot een beperkte verbetering. Aan de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> (die gelden vanaf 2015) wordt in 2015 voldaan. Daarbij geldt wel de kanttekening dat in 2015 alleen aan grenswaarden voldaan kan worden als de A4 daadwerkelijk gerealiseerd wordt. Langs de A13 resteren anders overschrijdingen. De Commissie acht dit geen tekortkoming daar het voornemen zelf geen of nauwelijks invloed heeft op de luchtkwaliteit langs de A13.

## 2.4 Fietsverkeer

Uit het MER blijkt dat, mede door het ontbreken van andere oost-west fietsverbindingen ter hoogte van het vliegveld en polder Schieveen, de Doenkade door veel fietsers wordt gebruikt. Naast de aanleg van een fietstunnel onder de Doenkade in het kader van het meest milieuvriendelijk alternatief (mma) kunnen maatregelen die de doorstroming voor het fietsverkeer bevorderen een

<sup>3</sup> Het MER zelf is daarmee enigszins gedateerd, daar in het MER er nog vanuit gegaan werd van eerdere realisatie. In het MER werd ook vermeld dat het voornemen opgenomen zou zijn in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, dit blijkt niet het geval te zijn.

<sup>4</sup> De grenswaarden voor fijn stof gelden, na het in werking treden van het NSL op 1 augustus 2009, vanaf medio 2011.

positief effect op de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid voor fietsverkeer hebben. Een voorbeeld hiervan is de aanleg van een geheel kruisingsvrij en in 2 richtingen berijdbaar doorgaand fietspad tussen de Schie en de Landscheiding met veilige en directe aansluitingen van kruisende routes.

- De Commissie adviseert bij de besluitvorming over de verbreding van de N209 en reconstructie van knooppunt A13/N209 aandacht te besteden aan maatregelen om de doorstroming van het fietsverkeer te bevorderen.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing besluit-MER**

**Initiatiefnemer:** Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland

**Bevoegd gezag:** DCMR Milieudienst Rijnmond (coördinerend bevoegd gezag), gemeenteraad van de gemeente Rotterdam en gemeenteraad van de gemeente Lansingerland

**Besluit:** wijziging bestemmingsplannen

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:** C 1.5

**Activiteit:** verbreding N209 Capaciteitsvergroting Doenkade en Reconstructie Knoop A13-N209

**Procedurele gegevens:**

aanvraag richtlijnenadvies: 23 november 2006

kennisgeving startnotitie in de Heraut van: 22 november 2006

ter inzage legging startnotitie: 23 november 2006 tot en met 21 december 2006

richtlijnenadvies uitgebracht: 13 februari 2007

richtlijnen vastgesteld: 26 april 2007

kennisgeving MER in de Maasstad van: 16 oktober 2008

ter inzage legging MER: 17 oktober 2008 tot en met 27 november 2008

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 5 juni 2009

toetsingsadvies uitgebracht: 29 september 2009

**Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)

dr. F.H. Everts

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

ir. J.A. Huizer

ing. J.A. Janse

ir. W.H.A.M. Keijsers

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

**Werkwijze Commissie bij toetsing:**

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het MER. Zij gaat daarbij 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. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de eventuele tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming. Is dat naar haar mening niet het geval dan signaleert de Commissie dat er sprake is van een zogenoemde 'essentiële tekortkoming'. De Commissie adviseert dan dat die informatie alsnog beschikbaar komt, alvorens het besluit wordt genomen. Overige tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

**Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Provincie Zuid-Holland (2008) Tracénota / milieueffectrapportage Verbreding N209 Capaciteitsvergroting Doenkade en Reconstructie Knoop A13 – N209
- Gemeente Rotterdam (2008) Voorontwerp Bestemmingsplan Verbreding N209 – Doenkade Lansingerland;
- Gemeente Rotterdam (2008) Voorontwerp Bestemmingsplan Doenkade – N209 II
- Provincie Zuid-Holland (2009) MER Capaciteitsvergroting N209 Doenkade en reconstructie knoop A13-N209 Oplegnotitie bij MER;
- Provincie Zuid-Holland (2009) Akoestisch onderzoek t.b.v. reconstructie knoop A13-N209 en verbreding N209 Doenkade Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï;
- Provincie Zuid-Holland (2009) Onderzoek luchtkwaliteit t.b.v. reconstructie knoop A13-N209 en verbreding N209 Doenkade.

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvangen.









**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport  
Verbreding N209 Capaciteitsvergroting Doenkade en Reconstructie  
Knoop A13-N209**

De provincie Zuid-Holland heeft het voornemen om de capaciteit van de Doenkade (N209) tussen knooppunt Schiebroek en de knoop A13-N209 te vergroten en de knoop A13-N209 te reconstrueren. Ten behoeve van de besluitvorming over de wijzigingen van bestemmingsplannen is een milieueffectrapport opgesteld. De gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland treden hierbij op als bevoegd gezag.

ISBN: 978-90-421-2809-5



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

