



Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

# Tracébesluit A16 Rotterdam

Nota van Antwoord

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.





## Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat
Uitgevoerd door	Arcadis, Witteveen+Bos
Opmaak	mr.drs. T.D.S. Peelen
Datum	Juni 2016
Status	Definitief



# Inhoud

## **1 Inleiding en doel—2**

- 1.1 Wat kunt u van deze nota verwachten?—2
- 1.2 Waar vindt u het antwoord op uw vraag?—2

## **2 Veel gestelde vragen en opmerkingen—3**

- 2.1 Nut en Noodzaak—3
- 2.2 Gehanteerde verkeersprognoses—5
- 2.3 Verbetering van de leefbaarheid (rond de A13-A20)—8
- 2.4 Alternatieve oplossingen—9
- 2.5 Relatie met de A4 Delft-Schiedam—12
- 2.6 Overlast door fileterugslag in de tunnel—12
- 2.7 Verkeerscijfers Molenlaan—13
- 2.8 Participatie—15
- 2.9 Landschappelijke inpassing—16
- 2.10 Tunnel in het Lage Bergse Bos—18
- 2.11 Overkapping tracé Terbregseveld en ondergrondse passage Knooppunt Terbregseplein—  
19
- 2.12 Glazen kap—20
- 2.13 Verdiepte ligging N471—21
- 2.14 Natuur—21
- 2.15 Geluid—23
- 2.16 Cumulatie (geluid)—24
- 2.17 Luchtkwaliteit/Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit—28
- 2.18 Gezondheid—29
- 2.19 Bouwhinder—31
- 2.20 Bouwkundige inspecties/(nul)metingen—32
- 2.21 Grondwater—32
- 2.22 Participatie tijdens de uitvoering—33
- 2.23 Nadeelcompensatie—33
- 2.24 Ligging Bergschenhoekseweg—34
- 2.25 Vlinderstrik—34

## **3 Individuele beantwoording—36**

- 3.1 Zienswijze nr. 1—36
- 3.2 Zienswijze nr. 2—37
- 3.3 Zienswijze nr. 3—37
- 3.4 Zienswijze nr. 4—38
- 3.5 Zienswijze nr. 5—38
- 3.6 Zienswijze nr. 6—40
- 3.7 Zienswijze nr. 7—40
- 3.8 Zienswijze nr. 8—42
- 3.9 Zienswijze nr. 9—42
- 3.10 Zienswijze nr. 10—43
- 3.11 Zienswijze nr. 11—44
- 3.12 Zienswijze nr. 12—46
- 3.13 Zienswijze nr. 13—47
- 3.14 Zienswijze nr. 14—48
- 3.15 Zienswijze nr. 15—49
- 3.16 Zienswijze nr. 16—52
- 3.17 Zienswijze nr. 17—52

- 3.18 Zienswijze nr. 18—53
- 3.19 Zienswijze nr. 19, Vleermuis- en Vlinderwerkgroep Noordrand—54
- 3.20 Zienswijze nr. 20—57
- 3.21 Zienswijze nr. 21—58
- 3.22 Zienswijze nr. 22—58
- 3.23 Zienswijze nr. 23—59
- 3.24 Zienswijze nr. 24—60
- 3.25 Zienswijze nr. 25—60
- 3.26 Zienswijze nr. 26—61
- 3.27 Zienswijze nr. 27, Fietsersbond Lansingerland—61
- 3.28 Zienswijze nr. 28—62
- 3.29 Zienswijze nr. 29—63
- 3.30 Zienswijze nr. 30—64
- 3.31 Zienswijze nr. 31—64
- 3.32 Zienswijze nr. 32—64
- 3.33 Zienswijze nr. 33—64
- 3.34 Zienswijze nr. 34—64
- 3.35 Zienswijze nr. 35—65
- 3.36 Zienswijze nr. 36—66
- 3.37 Zienswijze nr. 37—66
- 3.38 Zienswijze nr. 38—67
- 3.39 Zienswijze nr. 39—69
- 3.40 Zienswijze nr. 40—70
- 3.41 Zienswijze nr. 41—71
- 3.42 Zienswijze nr. 42—72
- 3.43 Zienswijze nr. 43—73
- 3.44 Zienswijze nr. 44—74
- 3.45 Zienswijze nr. 45—76
- 3.46 Zienswijze nr. 46—76
- 3.47 Zienswijze nr. 47—79
- 3.48 Zienswijze nr. 48—79
- 3.49 Zienswijze nr. 49—81
- 3.50 Zienswijze nr. 50—81
- 3.51 Zienswijze nr. 51—82
- 3.52 Zienswijze nr. 52—82
- 3.53 Zienswijze nr. 53—83
- 3.54 Zienswijze nr. 54—83
- 3.55 Zienswijze nr. 55—84
- 3.56 Zienswijze nr. 56—84
- 3.57 Zienswijze nr. 57—85
- 3.58 Zienswijze nr. 58—86
- 3.59 Zienswijze nr. 59—87
- 3.60 Zienswijze nr. 60—88
- 3.61 Zienswijze nr. 61—88
- 3.62 Zienswijze nr. 62—89
- 3.63 Zienswijze nr. 63—90
- 3.64 Zienswijze nr. 64—93
- 3.65 Zienswijze nr. 65—93
- 3.66 Zienswijze nr. 66—94
- 3.67 Zienswijze nr. 67—94
- 3.68 Zienswijze nr. 68—95
- 3.69 Zienswijze nr. 69—95
- 3.70 Zienswijze nr. 70—96
- 3.71 Zienswijze nr. 71—97

- 3.72 Zienswijze nr. 72—98
- 3.73 Zienswijze nr. 73—99
- 3.74 Zienswijze nr. 74—100
- 3.75 Zienswijze nr. 75—102
- 3.76 Zienswijze nr. 76—102
- 3.77 Zienswijze nr. 77—103
- 3.78 Zienswijze nr. 78—104
- 3.79 Zienswijze nr. 79—105
- 3.80 Zienswijze nr. 80—106
- 3.81 Zienswijze nr. 81—107
- 3.82 Zienswijze nr. 82—108
- 3.83 Zienswijze nr. 83—109
- 3.84 Zienswijze nr. 84—109
- 3.85 Zienswijze nr. 85—110
- 3.86 Zienswijze nr. 86—110
- 3.87 Zienswijze nr. 87—110
- 3.88 Zienswijze nr. 88—111
- 3.89 Zienswijze nr. 89—112
- 3.90 Zienswijze nr. 90—113
- 3.91 Zienswijze nr. 91—113
- 3.92 Zienswijze nr. 92—113
- 3.93 Zienswijze nr. 93—115
- 3.94 Zienswijze nr. 94—116
- 3.95 Zienswijze nr. 95—117
- 3.96 Zienswijze nr. 96—120
- 3.97 Zienswijze nr. 97—121
- 3.98 Zienswijze nr. 98, Kade Consult BV—122
- 3.99 Zienswijze nr. 99—122
- 3.100 Zienswijze nr. 100—125
- 3.101 Zienswijze nr. 101—125
- 3.102 Zienswijze nr. 102—126
- 3.103 Zienswijze nr. 103—129
- 3.104 Zienswijze nr. 104—130
- 3.105 Zienswijze nr. 105—133
- 3.106 Zienswijze nr. 106—133
- 3.107 Zienswijze nr. 107—134
- 3.108 Zienswijze nr. 108—134
- 3.109 Zienswijze nr. 109—136
- 3.110 Zienswijze nr. 110—137
- 3.111 Zienswijze nr. 111—141
- 3.112 Zienswijze nr. 112, Marma Vastgoed—142
- 3.113 Zienswijze nr. 113, Scouting Die Katinka's—144
- 3.114 Zienswijze nr. 114—147
- 3.115 Zienswijze nr. 115—148
- 3.116 Zienswijze nr. 116—149
- 3.117 Zienswijze nr. 117—150
- 3.118 Zienswijze nr. 118, BP Europa SE- BP Nederland—151
- 3.119 Zienswijze nr. 119—153
- 3.120 Zienswijze nr. 120—154
- 3.121 Zienswijze nr. 121—154
- 3.122 Zienswijze nr. 122—155
- 3.123 Zienswijze nr. 123—158
- 3.124 Zienswijze nr. 124—159
- 3.125 Zienswijze nr. 125—160

- 3.126 Zienswijze nr. 126—160
- 3.127 Zienswijze nr. 127—160
- 3.128 Zienswijze nr. 128—161
- 3.129 Zienswijze nr. 129—162
- 3.130 Zienswijze nr. 130—163
- 3.131 Zienswijze nr. 131, Stichting Manege Hilligersberg—165
- 3.132 Zienswijze nr. 132, Straal- en Coatingbedrijf Den Brinker Rotterdam BV—167
- 3.133 Zienswijze nr. 133—169
- 3.134 Zienswijze nr. 134, Stal Neeleman—171
- 3.135 Zienswijze nr. 135—172
- 3.136 Zienswijze nr. 136—173
- 3.137 Zienswijze nr. 137—174
- 3.138 Zienswijze nr. 138—174
- 3.139 Zienswijze nr. 139—176
- 3.140 Zienswijze nr. 140, Bewonersorganisatie Terbregge's Belang (I)—178
- 3.141 Zienswijze nr. 141, Poulisse projects bv—192
- 3.142 Zienswijze nr. 142—195
- 3.143 Zienswijze nr. 143—196
- 3.144 Zienswijze nr. 144—197
- 3.145 Zienswijze nr. 145—198
- 3.146 Zienswijze nr. 146—204
- 3.147 Zienswijze nr. 147—205
- 3.148 Zienswijze nr. 148, Stichting De Ketting—209
- 3.149 Zienswijze nr. 149, Hoogheemraadschap Delfland—210
- 3.150 Zienswijze nr. 150—218
- 3.151 Zienswijze nr. 151, Provincie Zuid-Holland—219
- 3.152 Zienswijze nr. 152—225
- 3.153 Zienswijze nr. 153—227
- 3.154 Zienswijze nr. 154—233
- 3.155 Zienswijze nr. 155, Rotterdamse Bond van Volkstuinders—234
- 3.156 Zienswijze nr. 156—235
- 3.157 Zienswijze nr. 157—236
- 3.158 Zienswijze nr. 158—237
- 3.159 Zienswijze nr. 159—241
- 3.160 Zienswijze nr. 160—242
- 3.161 Zienswijze nr. 161—244
- 3.162 Zienswijze nr. 162, Tandartspraktijk Jaquet b.v.—245
- 3.163 Zienswijze nr. 163, Vereniging Molenlaanbelangen—246
- 3.164 Zienswijze nr. 164, Wijknatuurteam Alexander—249
- 3.165 Zienswijze nr. 165—251
- 3.166 Zienswijze nr. 166—252
- 3.167 Zienswijze nr. 167, Maatschap Persoon—252
- 3.168 Zienswijze nr. 168—252
- 3.169 Zienswijze nr. 169—253
- 3.170 Zienswijze nr. 170, TLN (organisatie voor Logistiek en Transport)—264
- 3.171 Zienswijze nr. 171—267
- 3.172 Zienswijze nr. 172—268
- 3.173 Zienswijze nr. 173—271
- 3.174 Zienswijze nr. 174, Vouwwagenstalling De Veld—272
- 3.175 Zienswijze nr. 175—272
- 3.176 Zienswijze nr. 176—273
- 3.177 Zienswijze nr. 177—275
- 3.178 Zienswijze nr. 178—289
- 3.179 Zienswijze nr. 179—290



- 3.180 Zienswijze nr. 180, Community In Hillegersberg—295
- 3.181 Zienswijze nr. 181—296
- 3.182 Zienswijze nr. 182—297
- 3.183 Zienswijze nr. 183, HortensiaKwekerij Leo van Haastert—299
- 3.184 Zienswijze nr. 184—299
- 3.185 Zienswijze nr. 185—300
- 3.186 Zienswijze nr. 186—300
- 3.187 Zienswijze nr. 187, Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik—301
- 3.188 Zienswijze nr. 188—306
- 3.189 Zienswijze nr. 189—307
- 3.190 Zienswijze nr. 190, Quelerij Anesthesia BV—307
- 3.191 Zienswijze nr. 191—314
- 3.192 Zienswijze nr. 192—319
- 3.193 Zienswijze nr. 193, OpstalFunderingsAdviezen—319
- 3.194 Zienswijze nr. 194—319
- 3.195 Zienswijze nr. 195, Jachthaven Donkers—327
- 3.196 Zienswijze nr. 196, Fietsersbond Rotterdam—328
- 3.197 Zienswijze nr. 197—328
- 3.198 Zienswijze nr. 198—329
- 3.199 Zienswijze nr. 199, Volkstuinencomplex ATV Terbregge—330
- 3.200 Zienswijze nr. 200—331
- 3.201 Zienswijze nr. 201—331
- 3.202 Zienswijze nr. 202—335
- 3.203 Zienswijze nr. 203, BIZ Schiebroek (Bedrijven bedrijventerrein Schiebroek)—335
- 3.204 Zienswijze nr. 204—336
- 3.205 Zienswijze nr. 205, ABK Trading Holding—336
- 3.206 Zienswijze nr. 206—337
- 3.207 Zienswijze nr. 207—337
- 3.208 Zienswijze nr. 208—337
- 3.209 Zienswijze nr. 209—339
- 3.210 Zienswijze nr. 210, Natuur- en Vogelwacht ROTTA—342
- 3.211 Zienswijze nr. 211—348
- 3.212 Zienswijze nr. 212, Kinderopvang de Kleine Jungle—348
- 3.213 Zienswijze nr. 213, Kropa v.o.f—353
- 3.214 Zienswijze nr. 214, Recreatieschap Rottemeren—354
- 3.215 Zienswijze nr. 215—357
- 3.216 Zienswijze nr. 216, Stichting Bewonersorganisatie 110-morgen (III)—371
- 3.217 Zienswijze nr. 217—379
- 3.218 Zienswijze nr. 218—380
- 3.219 Zienswijze nr. 219—381
- 3.220 Zienswijze nr. 220—383
- 3.221 Zienswijze nr. 221—387
- 3.222 Zienswijze nr. 222—389
- 3.223 Zienswijze nr. 223, Tuinbouwbedrijf P.de Vogel—390
- 3.224 Zienswijze nr. 224—390
- 3.225 Zienswijze nr. 225—396
- 3.226 Zienswijze nr. 226, Persoon Rotterdam Holding BV—406
- 3.227 Zienswijze nr. 227—406
- 3.228 Zienswijze nr. 228—406
- 3.229 Zienswijze nr. 229—406
- 3.230 Zienswijze nr. 230, VNO-NCW West—406
- 3.231 Zienswijze nr. 231, Samenwerkende Bewonersorganisatie Schiebroek (SBO) (III)—407
- 3.232 Zienswijze nr. 232, RWC Ahoy—410
- 3.233 Zienswijze nr. 233—411

- 3.234 Zienswijze nr. 234—412
- 3.235 Zienswijze nr. 235—413
- 3.236 Zienswijze nr. 236—419
- 3.237 Zienswijze nr. 237—422
- 3.238 Zienswijze nr. 238 Vesteda Investment Management BV—426
- 3.239 Zienswijze nr. 239, Autobedrijf A.Visser & Zn—428
- 3.240 Zienswijze nr. 240—429
- 3.241 Zienswijze nr. 241, Bewonersgroep Rodenrijs-West (BGRW)—433
- 3.242 Zienswijze nr. 242—443
- 3.243 Zienswijze nr. 243—446
- 3.244 Zienswijze nr. 244—449
- 3.245 Zienswijze nr. 245—451
- 3.246 Zienswijze nr. 246—453
- 3.247 Zienswijze nr. 247—455
- 3.248 Zienswijze nr. 248—458
- 3.249 Zienswijze nr. 249—460
- 3.250 Zienswijze nr. 250—464
- 3.251 Zienswijze nr. 251—467
- 3.252 Zienswijze nr. 252—469
- 3.253 Zienswijze nr. 253, Vereniging Tegen Milieubedrijf in en om het nieuwe waterweggebied—469
- 3.254 Zienswijze nr. 254, Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard—480
- 3.255 Zienswijze nr. 255, Natuur- en milieufederatie Zuid-Holland—485
- 3.256 Zienswijze nr. 256, GroenLinks Rotterdam—508
- 3.257 Zienswijze nr. 261—508
- 3.258 Zienswijze nr. 267—508
- 3.259 Zienswijze nr. 295—508
- 3.260 Zienswijze nr. 336—509
- 3.261 Zienswijze nr. 404—509
- 3.262 Zienswijze nr. 446—510
- 3.263 Zienswijze nr. 447—510
- 3.264 Zienswijze nr. 458—510
- 3.265 Zienswijze nr. 529—510
- 3.266 Zienswijze nr. 555—511
- 3.267 Zienswijze nr. 572—511
- 3.268 Zienswijze nr. 594—511
- 3.269 Zienswijze nr. 605—512
- 3.270 Zienswijze nr. 607—512
- 3.271 Zienswijze nr. 608—512
- 3.272 Zienswijze nr. 615—512
- 3.273 Zienswijze nr. 630—512
- 3.274 Zienswijze nr. 661—513
- 3.275 Zienswijze nr. 687—513
- 3.276 Zienswijze nr. 692—513
- 3.277 Zienswijze nr. 872—514
- 3.278 Zienswijze nr. 876—514
- 3.279 Zienswijze nr. 1018—514
- 3.280 Zienswijze nr. 1244—514
- 3.281 Zienswijze nr. 1293—515
- 3.282 Zienswijze nr. 1297—515
- 3.283 Zienswijze nr. 1298—515
- 3.284 Zienswijze nr. 1362—515
- 3.285 Zienswijze nr. 1461—515
- 3.286 Zienswijze nr. 1497—516

- 3.287 Zienswijze nr. 1499—516
- 3.288 Zienswijze nr. 1519—516
- 3.289 Zienswijze nr. 1642—517

## 1 Inleiding en doel

Voor u ligt de Nota van Antwoord op de ontvangen reacties op het Ontwerp-Tracébesluit A16 Rotterdam. Gedurende de periode van 25 september tot en met 5 november 2015 heeft het Ontwerp-Tracébesluit overeenkomstig de Algemene wet bestuursrecht ter inzage gelegen. Gedurende de periode van 25 september tot en met 5 november 2015 kon worden gereageerd op de inhoud van het Ontwerp Tracébesluit.

In totaal zijn 256 zienswijzen ingediend, waarvan 210 afkomstig van particulieren, 1 vanuit het bedrijfsleven, 6 van natuur- en milieuorganisatie, 8 vanuit sport en recreatie, 16 van ondernemers, 3 van agrarische ondernemers, 5 van buurt- en bewonersverenigingen, 2 vanuit hoogheemraadschappen, 1 van een provincie, 2 van politieke partijen en 2 vanuit belangenorganisaties. Eén van deze zienswijzen betreft een petitie van Groenlinks Rotterdam. In totaal zijn hier ruim 10.696 reacties op binnengekomen; via een handtekeningenactie ruim 2.079 en via internet ruim 8.617. Van deze internetactie zijn er circa 1.668 reacties met een persoonlijke toevoeging. Het merendeel van deze toevoegingen gaat in meer algemene zin over de nut en noodzaak, participatieproces, inpassing en milieuoverlast. Voor de beantwoording hiervan verwijs ik naar mijn antwoorden in hoofdstuk 2, de unieke toevoegingen zijn apart behandeld in hoofdstuk 3.

### 1.1 Wat kunt u van deze nota verwachten?

In voorliggende Nota van Antwoord geeft de minister van Infrastructuur en Milieu antwoord op de zienswijzen. Deze nota wordt tegelijkertijd met het Tracébesluit A16 Rotterdam ter inzage gelegd. Waar zienswijzen hebben geleid tot wijzigingen is dat in de Nota van Antwoord aangegeven. Ook zijn deze wijzigingen opgenomen in de Nota van Wijzigingen behorend bij het Tracébesluit.

### 1.2 Waar vindt u het antwoord op uw vraag?

Tijdens de termijn van de terinzagelegging van het Ontwerp-Tracébesluit zijn vele zienswijzen ontvangen. Iedere zienswijze heeft van de directie Participatie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu een uniek nummer gekregen. Aangezien het voorkomt dat veel zienswijzen qua inhoud gelijkloënd zijn of een algemener karakter hebben, is ervoor gekozen deze onder te brengen in een meer algemeen deel van de beantwoording dat u in hoofdstuk 2 kunt vinden. U moet dan bijvoorbeeld denken aan reacties met betrekking tot nut en noodzaak van de A16 Rotterdam.

De overige zienswijzen zijn zoveel mogelijk individueel beantwoord (hoofdstuk 3). Hierbij correspondeert het nummer verkregen van de directie Participatie van het ministerie van Infrastructuur en Milieu met het nummer in de paragraaftitel.

## 2 Veel gestelde vragen en opmerkingen

### 2.1 Nut en Noodzaak

Veel insprekers zijn van mening dat de nut en noodzaak van de doortrekking van de A16 onvoldoende is aangetoond dan wel dat deze weg geen enkel knelpunt oplost.

#### **Reactie**

*De A16 Rotterdam wordt aangelegd om een significante bijdrage te leveren aan de geformuleerde projectdoelstellingen. Deze doelstellingen zijn de volgende:*

- *betrouwbare en acceptabele reistijden;*
- *goede bereikbaarheid van Rotterdam-Centrum en de regio;*
- *vermindering van de verkeersdruk op het onderliggend wegennet;*
- *verbetering van de leefbaarheid rond de A13-A20.*

*Bereikbaarheid is een factor van belang voor het vestigingsklimaat van Nederland en daarmee ook voor onze welvaart en economie. Om deze redenen heeft het Kabinet, in overeenstemming met de Tweede Kamer, vastgesteld welk kwaliteitsniveau de doorstroming op het Hoofdwegennet moet hebben. Dit kwaliteitsniveau is vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2012). De SVIR vormt het nationale beleidskader voor het ruimtelijke ordeningsbeleid en het mobiliteitsbeleid. In de SVIR zijn voor vastgestelde trajecten van het hoofdwegennet streefwaarden opgenomen voor de maximale reistijd op deze trajecten. Deze streefwaarden zijn uitgedrukt in een reistijdfactor: reizen in de spits versus reizen buiten de spits. Voor de meeste trajecten geldt de reistijdfactor 1,5 (de reistijd in de spits mag maximaal 1,5 keer zo lang zijn als de reistijd buiten de spits), voor enkele snelwegen rond de grote steden bedraagt de reistijdfactor 2,0. Op het niveau van de NoMo-trajecten A13 Ypenburg – Kleinpolderplein en A20 Kleinpolderplein – Ridderkerk blijkt dat in verschillende spitsperiodes sprake is van een overschrijding van de streefwaarden. Wordt ingezoomd op de specifieke deeltrajecten, waar de A16 een oplossing voor moet bieden, dan blijkt dat deze waarden ruimschoots worden overschreden, met vertragingen en filevorming tot gevolg. Omdat er op het hoofdwegennet verder ook geen goede alternatieven zijn (bijvoorbeeld aan de A13 en A20 parallel gelegen verbindingen), zoekt veel verkeer een alternatieve route via het onderliggende wegennet en door woonwijken.*

*Nu al kennen zowel de A20 als A13 hoge noteringen in de file top 50, in de periode mei 2014 tot en met april 2015 op nummer 1 (A20 tussen Crooswijk en Terbregseplein), nummer 5 (A13 tussen Overschie en Kleinpolderplein) en nummer 6 (A20 tussen Crooswijk en Rotterdam-Centrum). Uit de verkeersberekeningen blijkt dat de verkeersintensiteiten, zonder een doortrekking van de A16 tussen knooppunt Terbregseplein en de A13 bij de Doenkade, toenemen ten opzichte van de huidige situatie op vrijwel alle wegvakken. Op de A20 tussen knooppunt Kleinpolderplein en de aansluiting Centrum zelfs met 16% (van circa 158.000 motorvoertuigen naar circa 183.000 motorvoertuigen per dag).*

*Als gevolg van de doorstromingsproblemen op de A13 en de A20 zoekt veel verkeer een alternatieve route via het onderliggend wegennet, met name door de woonwijken in Rotterdam Noord. De verkeersintensiteiten op het onderliggend wegennet zijn hierdoor ook fors, zoals op de G.K. van Hogendorpweg (circa 40.000 motorvoertuigen) en de Hoofdweg (circa 39.000 motorvoertuigen). Vergeleken met de huidige situatie nemen de verkeersintensiteiten op deze wegen in 2030 tussen de*

15 en 25% toe tot respectievelijk circa 50.000 en 45.000 motorvoertuigen. Bekende knelpunten op het onderliggend wegennet zijn verder de Molenlaan en de Gordelweg met in 2030 respectievelijk circa 35.000 en circa 32.000 motorvoertuigen. Voor wat betreft de Molenlaan ligt hier ook de enige reële mogelijkheid om buiten de A13 en A20 om de Rotte te kruisen (Irenebrug). Dit maakt deze brug een aanzienlijk (kwetsbaar) knelpunt in het wegennet.

De verkeersdruk op de A13 de A20 en het onderliggende wegennet heeft tevens als gevolg dat leefbaarheidsproblemen ontstaan, met name langs de A13 door Overschie en de A20 bij Rotterdam-Noord. Het verminderen van deze leefbaarheidsproblemen behoort tot de projectdoelstellingen van de A16.

Waarom een doortrekking van de A16?

De Ruit Rotterdam, waar ook de A4 en de A20 deel van uit maken, kent van oudsher een relatief hoog aandeel verkeer met een herkomst en bestemming in de regio Rotterdam. Voor het lange afstandsverkeer bestaat er geen alternatief om de zwaar belaste A13 en A20 te omzeilen. Met het doortrekken van de A16 tussen het knooppunt Terbregseplein en de A13 bij de Doenkade ontstaat een alternatief voor de verbinding A13-A20 en neemt deze voor een deel ook de rol over van de A13 en A20 voor het lange afstandsverkeer in noord-zuid richting. Met de doortrekking van de A16 worden de A13 Overschie, de A20 en ook grote delen van het onderliggende wegennet aanzienlijk ontlast, wat leidt tot aanzienlijke afnames van de verkeerintensiteiten op deze wegen en een verbetering van de leefbaarheid en een evenwichtiger en robuuster netwerk als geheel.

In onderstaande tabel is het totaal aantal motorvoertuigen vergeleken in de situatie zonder doortrekking van de A16 (referentiesituatie) met de situatie met de doortrekking van de A16.

locatie	referentie	project	verschil t.o.v. referentie (%)
<i>Afname</i>			
A20 Terbregseplein – Crooswijk	168.000	146.000	-13%
A20 Crooswijk – Centrum	177.000	170.000	-4%
A20 Centrum – Kleinpolderplein	183.000	162.000	-11%
A13 Kleinpolderplein – Doenkade	159.000	116.000	-27%
<i>Toename</i>			
A16 Hoofdweg – Kralingen	211.000	240.000	14%
A20 Terbregseplein – Alexander	183.000	196.000	7%
A13 Doenkade – Delft-Zuid	172.000	183.000	6%

Bestaande knelpunten zoals op de A16 ten zuiden van het knooppunt Terbregseplein (Brienoordcorridor) worden met de doortrekking van de A16 niet opgelost. Als gevolg van de doortrekking nemen de intensiteiten hier zelfs iets toe. Dit is ook het geval op de A13 tussen de aansluiting van de A16 op de A13 en Den Haag Zuid en op de A20 richting Gouda. Ondanks deze toenames verbetert door de aanleg van de A16 de bereikbaarheid voor de regio als geheel.

*Bovendien is er nu geen goede alternatieve route bij calamiteiten op het traject A13-A20. Met de nieuwe verbinding wordt een volwaardig alternatief aan de noordkant van de stad gerealiseerd. Hierdoor ontstaat, met name buiten de spits, een evenwichtiger en robuuster wegennet.*

*De A16 Rotterdam biedt een alternatief voor de ontsluiting van het onderliggende wegennet van Rotterdam-noord en Lansingerland en omgeving. De verkeersdruk verminderd sterk vergeleken met de referentiesituatie Dit is met name het geval te zien in de afname van intensiteiten op de Molenlaan (-39%), de G.K. van Hogendorpweg (-30%) en de Gordelweg (-13%). Ook uit de afname van het aantal voertuigkilometers op het onderliggend wegennet blijkt het positief effect van de doortrekking van de A16 op het onderliggend wegennet.*

*Alhoewel de nieuwe wegverbinding overwegend positieve effecten genereert binnen de driehoek Doenkade – Kleinpolderplein – Terbregseplein, nemen de intensiteiten op een aantal provinciale wegen buiten deze driehoek toe. Dit is het geval op de N471 richting Berkel en Rodenrijs en de N209 richting Bergschenhoek. Aangezien de positieve effecten op het onderliggend wegennet de overhand hebben en er op grond van de verkeersonderzoeken geen verkeersknelpunten blijken op de N209 en N471, vind ik dit een acceptabele toename. Met de wegbeheerder (provincie Zuid-Holland) is wel afgesproken dat de verkeersintensiteiten na doortrekking van de A16 op deze wegen worden gemonitord.*

*Concluderend kan ik stellen dat de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio structurele problemen kent. Niet alleen op het hoofdwegennet staan dagelijks files, ook op het onderliggend wegennet neemt het aantal knelpunten toe als gevolg van sluipverkeer. Dit alles gaat gepaard met effecten op de leefbaarheid in het bijzonder op het gebied van lucht en geluid. Met de aanleg van de A16 Rotterdam wordt voldaan aan de projectdoelstellingen. De A16 Rotterdam ontlast niet alleen de A13 Overschie en de A20 tussen Kleinpolderplein en het Terbregseplein, maar ook het onderliggende wegennet in Rotterdam Noord. De A16 Rotterdam levert zo niet alleen een belangrijke bijdrage aan het functioneren van het hoofdwegennet, het netwerk wordt ook robuuster en daarmee minder kwetsbaar voor calamiteiten, ook draagt het project bij aan het verbeteren van de leefbaarheid.*

## **2.2 Gehanteerde verkeersprognoses**

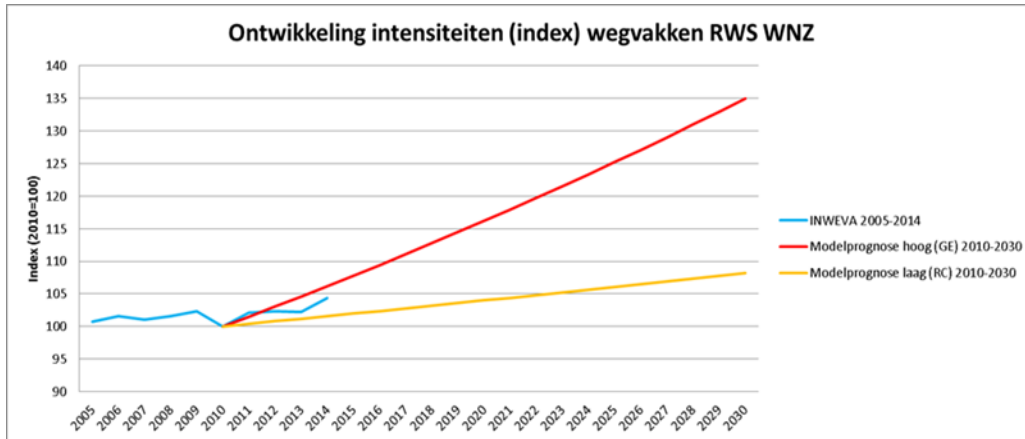
Ter verdere motivering van hun twijfels omtrent de nut en noodzaak stellen veel insprekers dat het verkeer sinds een aantal jaren niet meer toeneemt en dat het project derhalve op verkeerde prognoses en/of uitgangspunten (economische groeiscenario's) is gebaseerd. Ook ijveren insprekers voor het meenemen van meer innovatieve ontwikkelingen, zoals bijvoorbeeld die van de zelfrijdende auto.

### **Reactie**

*Voor wat betreft de opmerking dat het verkeer niet meer toeneemt, dit blijkt niet uit de verkeerstellingen. Mede door de aanleg van spitsstroken en uitbreiding van nieuwe wegen zijn de files tussen 2007 en 2014 weliswaar afgenomen, maar neemt landelijk het totaal aantal afgelegde kilometers op het Rijkswegennet op jaarbasis licht toe. Ook de filezwaarte en de extra reistijd voor alle snelweggebruikers tezamen zijn gestegen [bron: 2e Publieksrapportage Rijkswegennet 2015, Rijkswaterstaat].*

*Als gevolg van een betere economie neemt sinds september 2014 het autoverkeer en ook het goederenvervoer verder toe in de Randstad, zie onderstaande figuur.*

Door de toegenomen drukte op de weg stijgt het aantal ongevallen met ook weer files tot gevolg. De groei beweegt zich tussen het groeiscenario laag (RC) en hoog (GE) in.



Ten aanzien van de gehanteerde uitgangspunten en gegevens zijn deze nader toegelicht in het rapport Verkeer en Vervoer (bijlage E van het Tracébesluit. Voor het genereren van de verkeersgegevens is ten behoeve van het (Ontwerp)-Tracébesluit gebruik gemaakt van de op dat moment geldende versie van het Nederlands Regionaal Model. Dit verkeersmodel heeft ook ten grondslag gelegen aan de overige (milieu)onderzoeken, zoals het akoestisch onderzoek. Het gehanteerde verkeersmodel gaat uit van het GE-scenario, zodat er ten behoeve van de te treffen milieumaatregelen ook geen sprake is van een onderschatting van de te nemen (milieu)maatregelen.

Ten aanzien van de gehanteerde economische groeiscenario's zijn deze verwerkt in een medio 2016 nieuw opgesteld verkeersmodel. Om te verifiëren in hoeverre dit verkeersmodel tot andere conclusies leidt dan op grond van het NRM 2014, is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Zie hiervoor het kader hierna.



**Gevoeligheidsanalyse NRM 2016**

*Jaarlijks wordt het door Rijkswaterstaat gehanteerde verkeersmodel aangepast aan nieuwe inzichten en gewijzigde beleidsuitgangspunten. Voor de A16 Rotterdam is het NRM 2014 gebruikt. Bij het verschijnen van de nieuwe versie van het NRM is getoetst of de uitkomsten het gebruik van het NRM 2014 nog kunnen rechtvaardigen. Zo is ook het in het voorjaar 2016 vrij gekomen NRM 2016 in een gevoeligheidsanalyse beoordeeld.*

*De uitkomsten tonen aan dat voor wat betreft de verkeersintensiteit deze op de nieuwe A16 nagenoeg gelijk blijven. In de projectsituatie neemt de verkeersintensiteit op de A20 af met circa 20% en op de A13 Overschie met circa 40%.*

*Ook voor wat betreft de reistijdfactoren nemen deze (in beide spitsperiodes) af. De grootste verschillen zitten in de ochtendspits op de NoMo trajecten A13 Ypenburg – Kleinpolderplein v.v. en de A16 Doenkade – Terbregseplein. In deze 3 richtingen wordt met het nieuwe scenario wel voldaan aan de streefwaarde. Op het NoMo traject A20 Kleinpolderplein – Ridderkerk v.v. nemen de reistijdfactoren weliswaar ook af, maar wordt in de avondspits in de richting Kleinpolderplein – Ridderkerk nog steeds niet voldaan aan de streefwaarde.*

*Op grond van deze gevoeligheidsanalyse blijkt dat de nieuwe A16, gezien de geringe verschillen in de verkeersintensiteit, als nieuwe schakel in het verkeersnetwerk goed functioneert. Het verkeer blijft, in vergelijking met het NRM 2014, onverminderd goed gebruik maken van de nieuwe verbinding, terwijl de verkeersdruk op de A13 Overschie en A20 beduidend afneemt.*

*Ten aanzien van het gebruik van het NRM 2014 als basis voor de milieuberekeningen geldt, omdat in het NRM 2016 de intensiteiten gelijk of lager zijn, met het NRM 2014 wordt geborgd dat (milieu)maatregelen in voldoende mate genomen worden.*

*Voor wat betreft de uitgangspunten geven veel insprekers aan dat er onvoldoende rekening is gehouden met nieuwe ontwikkelingen, zoals het nieuwe werken of het feit dat jongeren veel minder vaak gebruik maken van de auto. Daarnaast zijn veel insprekers ook van mening dat nieuwe technologieën, zoals de zelfrijdende auto, nieuwe investeringen in asfalt overbodig maken. In de groeiscenario's en het gebruikte verkeersmodel wordt wel degelijk met deze ontwikkelingen rekening gehouden. Dit is onder meer te zien in het toenemend gebruik van het openbaar vervoer. De huidige verwachting van al deze ontwikkelingen is echter dat het autoverkeer blijft groeien.*

*Voor wat betreft de zelfrijdende auto verwacht ik positieve effecten op het gebied van files en ongevallen. Ik ijver daarom ook sterk voor deze ontwikkeling en wil Nederland internationaal tot de koplopers laten horen. Zie voor meer informatie ook: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/mobiliteit-nu-en-in-de-toekomst/inhoud/zelfrijdende-autos>. Deze ontwikkeling is echter nog wel omgeven met diverse onzekerheden zodat hier niet op kan worden voorgesorteerd. Zo kan niet worden uitgesloten dat het gemak van de zelfrijdende auto met zich meebrengt dat het aantal voertuigkilometers zal toenemen.*

## 2.3 Verbetering van de leefbaarheid (rond de A13-A20)

Veel insprekers zijn van mening dat een doortrekking van de A16 niet voldoet aan de doelstelling de leefbaarheid te verbeteren.

### Reactie

*Met de doortrekking van de A16 zullen de verkeersintensiteiten na realisatie van het project op de snelwegen A13 en A20 significant afnemen. Op de A13 langs Overschie met circa 27% en langs de A20 gemiddeld tussen de 4% en 13%. Het positief effect van deze dalingen is duidelijk terug te zien in de milieueffecten. Ten aanzien van geluid komen de geluidswaarden op het traject A13-A20 gemiddeld circa 2 decibel (dB) onder de plafondwaarden<sup>1</sup> liggen. Er wordt dus wel degelijk voldaan aan deze projectdoelstelling.*

*Veelal komen de gegeven reacties op het gebied van leefbaarheid van (direct) omwonenden, waarbij zij zorgen ervaren dat de leefbaarheid in hun omgeving in het geding is. Dit is echter niet het geval. In de Wet milieubeheer zijn de milieunormen beschreven waaraan de nieuwe (snel)weg dient te voldoen. Voor de A16 geldt dat ruimschoots aan deze milieunormen wordt voldaan. Dit is overigens al het geval zonder realisatie van de zogenoemde 'Saldo Nul' maatregelen.*

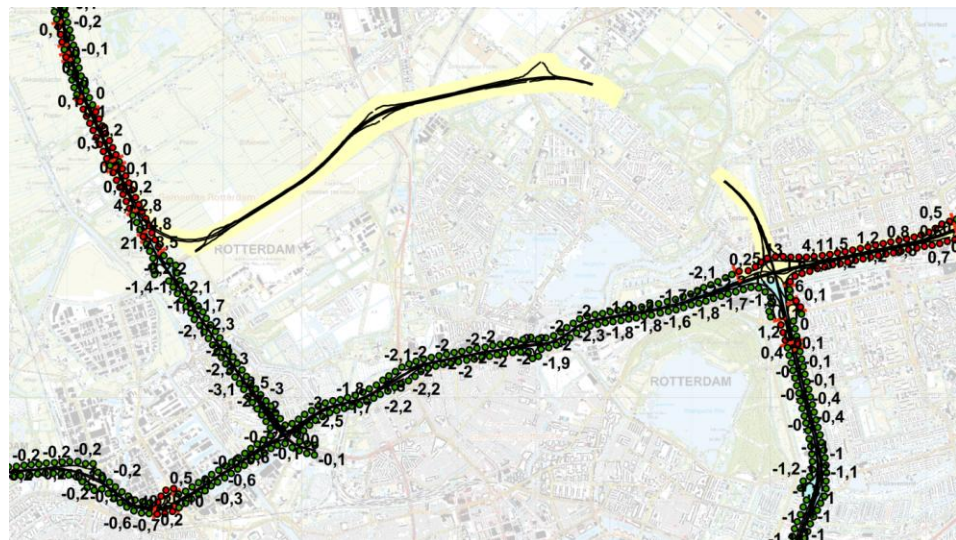
*Een aantal insprekers suggereert dat er met de aanleg van de A16 wellicht een 'nieuw Overschie' wordt gecreëerd. Hierbij doelen insprekers op een locatie waar veel overlast aanwezig is van geluid en verminderde luchtkwaliteit. Dit is niet het geval. Langs de nieuw aan te leggen weg wordt geluidshinder maximaal voorkomen, onder meer door de aanleg van een verdiepte tunnel. Buiten de tunnel zorgt een omvangrijk pakket van geluidsmaatregelen (groenwallen, schermen en stil asfalt) er voor dat de geluidshinder ook daar wordt beperkt.*

*Dat pakket van maatregelen gaat verder dan op grond van de wettelijke eisen noodzakelijk is, als gevolg van het akkoord van medio september 2015 tussen rijk en regio over het zogenaamde 'Saldo Nul' pakket. Hierin is als ambitie uitgesproken dat het toekomstige geluidsniveau niet hoger zal zijn dan dat in het jaar 2012 ('Saldo Nul'). Op grond hiervan betaalt de regio mee aan extra geluidmaatregelen. Deze betreffen extra of hogere geluidsschermen op verschillende locaties langs het tracé, en de aanleg van het extra stille asfalt 'tweelaags ZOAB fijn' op de A16 Rotterdam en op delen van de A20 bij het Terbregseplein en de afslag Prins Alexander. Voor de volledige overeenkomst en de maatregelen wordt verwezen naar: <http://www.a16rotterdam.nl/Documenten/384373.aspx>.*

*Door dit aanvullende pakket van maatregelen zullen de geluidsbelastingen verder verbeteren ten opzichte van de eindsituatie in het Ontwerp-Tracébesluit. Daardoor profiteren onder meer ook grote delen van de wijk Ommoord langs de A20 van de geluidsmaatregelen die worden getroffen. Het is daarom onjuist om de toekomstige projectsituatie te vergelijken met een bestaande situatie van een dichtbebouwde woonwijk op zeer korte afstand van een rijksweg.*

---

<sup>1</sup> Vanaf 1 juli 2012 zijn voor de bestaande tracédelen van de A13 en A20 zogenoemde geluidproductieplafonds (GPP's) van toepassing. Op basis van de nieuwe wetgeving gelden de vastgestelde GPP's als (maximale) geluid belasting die ter plaatse van de referentiepunten - zonder afweging van aanvullende maatregelen - in de toekomst kan optreden.



Vergelijking geluidproductie bestaande wegvakken (plansituatie 2030) met geluidproductie op referentiepunten (bron: Geluidloket RWS)

Uit de monitoringstool behorende bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)<sup>2</sup> blijkt, dat in en rond het plangebied zowel voor 2020 als 2030 de concentraties ruim onder de grenswaarden van NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> (en ook PM<sub>2,5</sub>) blijven. Zie voor meer informatie over het NSL ook paragraaf 2.17.

Op het onderliggend wegennet geldt in zijn algemeen dat de nieuwe weg verkeer wegtrekt van dit wegennet, zoals bijvoorbeeld op de Molenlaan, zodat de situatie daar per saldo verbetert. Minder sluipverkeer en dus ook minder opstoppingen met de hierbij horende hinder van stationair draaiende motors en remmend en optrekkend verkeer.

Ik realiseer me dat omwonenden langs het tracé van de nieuwe snelweg dit niet ervaren als een verbetering van de leefbaarheid in hun directe omgeving, maar op grote delen van het wegennet treden daarentegen verbeteringen op.

## 2.4 Alternatieve oplossingen

Een groot aantal insprekers heeft aangegeven dat er niet of onvoldoende is gekeken naar alternatieven voor de doortrekking van de A16. Zo zou er beter kunnen worden geïnvesteerd in het beter benutten van de bestaande wegen en het openbaar vervoer. Daarnaast voeren veel insprekers ook diverse alternatieve wegoplossingen voor.

### Reactie

Om te bepalen welke oplossingsrichtingen er in aanmerking zouden kunnen komen is in 2008 is een zogenoemde 'Variantennota' opgesteld. In samenspraak met belanghebbenden is gezocht naar maatregelen voor de gesignaleerde knelpunten. In deze nota is onderbouwd dat een nieuwe wegverbinding tussen de A13 bij Rotterdam Airport en het Terbregseplein noodzakelijk is om de gesignaleerde knelpunten te verminderen. Alternatieve maatregelen, zoals mobiliteitsmanagement en optimalisatie van openbaar vervoer, zijn niet afdoende gebleken om de

<sup>2</sup> Het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit betreft een landelijke programma gericht op een verdere verbetering van de luchtkwaliteit.

*problemen op te lossen. Op grond van de Variantennota hebben de toenmalige ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer besloten zes varianten nader uit te werken. Deze zes varianten zijn in de TN/MER nader uitgewerkt. In het MER van 2009 zijn deze zes varianten uitgewerkt en onderling vergeleken, naast het meest milieuvriendelijke alternatief en twee tolvarianten. Deze Trajectnota/MER is in augustus 2009 gepubliceerd en ter inzage gelegd. De Commissie MER heeft deze getoetst en een positief advies gegeven. Op grond hiervan is er ook geen aanleiding gevonden om nog andere mogelijkheden in de TN/MER te betrekken.*

*Op basis van deze varianten uit de TN/MER en reacties uit de omgeving heb ik in 2013 gekozen de A16 Rotterdam aan te willen leggen conform tracévarianten 2 en 3 uit de Trajectnota/MER. Omdat deze varianten niet 1:1 in het Tracébesluit zijn overgenomen, maar op onderdelen aanpassingen en optimalisaties zijn doorgevoerd is beoordeeld of de TN/MER nog ten grondslag gelegd kan worden aan het Tracébesluit. Uit deze analyse blijkt dat de wijzigingen voornamelijk lokaal tot andere effecten leiden dan beschreven in de MER-varianten. Over het geheel genomen bevat het ontwerp nog steeds drie volledige aansluitingen en leiden de ontwerpwijzigingen niet tot significant andere effecten dan beschreven in het MER. Bij de totstandkoming van het Tracébesluit voor het project A16 zijn verschillende alternatieven afgewogen. Deze alternatieven bleken echter onvoldoende doelbereik te hebben en zijn daarom geen redelijkerwijs te beschouwen alternatieven in de zin van de Wet milieubeheer. Hieronder wordt op deze alternatieven nader ingegaan.*

*Kansrijkheid openbaar vervoer en beter benutten bestaande infrastructuur*

*In de Variantennota en de TN/MER (deelrapport verkeer, hoofdstuk 8) is ingegaan op de vraag of er oplossingen in het Openbaar Vervoer en/of het beter benutten van bestaande wegen denkbaar zijn, die voldoende tegemoet komen aan de projectdoelstelling. De conclusie is, dat deze oplossingen geen merkbaar effect hebben op de verkeersintensiteiten en dat de doelen van dit project daarmee niet worden gerealiseerd of (substantieel) dichterbij worden gebracht. Uit het onderzoek naar OV-alternatieven, zoals opgenomen in de Variantennota, blijkt dat het sterk verbeteren van het openbaar vervoer slechts leidt tot een afname van het verkeer op de A13 en A20 van 0% tot 1%.*

*Openbaar vervoer en wegverkeer vullen elkaar vooral aan. Met openbaar vervoer worden vooral verbindingen met een min of meer constante stroom (tussen woon-, werk en winkelgebieden) onderhouden. Het autoverkeer is meer gericht op flexibiliteit en op relaties waar openbaar vervoer bedrijfseconomisch niet haalbaar is. Het bieden van openbaar vervoer brengt hoge kosten met zich mee. Niet alleen vanuit de directe investeringen zoals infrastructuur en materieel, maar ook vanuit de exploitatie. Openbaar vervoer vraagt om bepaalde zekerheden zoals een dienstregeling met een redelijke frequentie, zowel in spits- als daluren. Daar hoort ook een reizigersbezetting bij om de kosten te dekken. Ook dient de reistijd in redelijke verhouding te staan tot de verplaatsing. Het zijn met name deze aspecten die bepalen of openbaar vervoer een redelijk alternatief vormen voor autoverkeer. Het is overigens niet zo dat er in het geheel niet in openbaar vervoer wordt geïnvesteerd. Ik verwijs hiervoor naar het MIRT. In het MIRT zijn de visie, opgave en maatregelen opgenomen die gelden voor de Zuidvleugel Randstad waar Rotterdam deel van uitmaakt. Voor een overzicht van de projecten wordt verwezen naar:*

*<http://mirt2016.mirtoverzicht.nl/mirtgebieden/zuidwestnederland/zuidvleugel/projectenkaart/>*

Ten aanzien van het beter benutten van bestaande infrastructuur verwijs ik u naar het programma *Beter Benutten* dat investeert in verkeersmanagement en de relatie tussen diverse modaliteiten met als doel reizigers te laten reizen buiten de spits en alternatieve vervoerwijzen te stimuleren. Voor meer informatie omtrent dit programma wordt verwezen naar de site:  
<http://www.verkeersonderneming.nl/home/informatie/1259>

Kansrijkheid verbreding A13 en A20 en maatregelen op het onderliggend wegennet  
In de Variantennota behorende bij de TN/MER is toegelicht waarom een verbreding van de A20 en de A13 en maatregelen op het onderliggend wegennet niet verder in overweging zijn genomen:

- aanpassing van de A13 en A20, door bijvoorbeeld verbreding of overkluizing vergt aanzienlijke aantallen te slopen woningen en hoge kosten niet alleen ten aanzien van deze sloop maar ook ten aanzien van allerlei milieumaatregelen (de omgeving van de A20 wordt al aanzienlijk belast, met een verbreding wordt dit alleen maar erger);
- maatregelen op het onderliggend wegennet hebben met name lokaal effect en lossen de knelpunten op het hoofdwegennet niet op.

Kansrijkheid verlengde A16

Dit alternatief is in het kader van de MIRT-verkenning Haaglanden bestudeerd. Deze is te raadplegen via <http://www.mirtverkenninghaaglanden.nl/>. Daarbij is geconcludeerd, dat dit een zeer forse aantasting van natuur en milieu zou betekenen. Het tracé zou de natuurgebieden rond Leiden, het Groene Hart, De Rotte en het Lage Bergse Bos doorsnijden. Een Verlengde A16 heeft daarnaast flink ruimtebeslag tot gevolg op bebouwd gebied (woningen, bedrijven etc.), onder meer in Rotterdam Noord, Bergschenhoek, Bleiswijk, Zoetermeer en Rijnwoude. Tenslotte is er sprake van zeer hoge kosten. Gezien het voorgaande is zowel het bestuurlijke als het maatschappelijke draagvlak als 'zeer beperkt' beoordeeld.

Kansrijkheid Portway-variant (ook wel bekend als Bosvariant)

Deze variant behelst de omlegging van de A13 ter hoogte van Overschie met een tunnel door het Zestienhovensepark, de verbreding en gedeeltelijke ondertunneling van de A20 ter hoogte van Rotterdam Noord en de aanleg van een regionale weg tussen Bergschenhoek en Terbregge ("N472").

Om te komen tot een weloverwogen voorkeursvariant is de Portway-variant beoordeeld op technische aspecten, verkeerseffecten, effecten voor de leefbaarheid, kosten en doelbereik. Deze beoordeling is uitgevoerd door de bureaus, die ook betrokken waren bij de opstelling van de TN/MER.

Kort gezegd kan worden geconcludeerd, dat de Portway-variant (2009):

- op drie van de vier doelstellingen niet of slechts in zeer beperkte mate voldoet;
- op vrijwel alle verkeerscriteria slechter scoort dan de A13/16;
- EUR 400 mln. duurder is dan de A13/16;
- het woon- en leefmilieu in met name Overschie weliswaar sterk wordt verbeterd, maar de leefbaarheidsproblemen deels verplaatst worden naar Rotterdam Noord.

Daarom heb ik besloten de Portway-variant niet verder in overweging te nemen. Overigens hebben de initiatiefnemers nadien de Portway-variant bijgesteld (Portway-variant 2011 en Portway-variant Budget). Ook deze zijn getoetst. De toets van deze latere versies heeft opnieuw geleid tot de conclusie, dat de A16 de voorkeur verdient.

*De uitkomsten zijn beschreven in het rapport 'Beoordeling Portway-variant t.b.v. beantwoording zienswijze BVHBB op A13/A16' (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2011/10/25/rapport-arcadis-beoordeling-portway-variant-tbv-beantwoording-zienswijze-op-a13-16>).*

## **2.5 Relatie met de A4 Delft-Schiedam**

Veel insprekers hebben verzocht te wachten met de aanleg van de A16 totdat de A4 Delft-Schiedam is opengesteld om te zien wat hier de effecten van zijn op de A13. Wellicht dat een doortrekking van de A16 dan niet langer nodig zou zijn.

### **Reactie**

*Bij de planontwikkeling van de A4 Delft-Schiedam is van meet af aan duidelijk geweest dat deze verbinding deel uitmaakte van een totaalplan voor de noordrand van Rotterdam, waarbij ook de aanleg van de A16 een essentiële randvoorwaarde was om de doorstroming in dit deel van Rotterdam te verbeteren.*

*In de verkeersberekeningen voor het Ontwerp-Tracébesluit A16 Rotterdam is uitgegaan van de A4 Delft-Schiedam en vice versa. Uit de berekeningen van de A4 Delft-Schiedam blijkt weliswaar dat de verkeersdruk op de A13 daalt, maar dat het aantal motorvoertuigen met circa 160.000 motorvoertuigen nog steeds erg hoog is. Daarbij is het doortrekken van de A16 niet is bedoeld om de verkeersdruk op het noordelijke deel van de A13 te minderen, maar primair is bedoeld om de verkeersdruk op het zuidelijke deel van de A13 (Overschie), de A20 en het Onderliggend Wegennet (de A16 Rotterdam heeft naast doorgaand verkeer ook veel meer een lokale functie met verkeer van en naar de noordkant van Rotterdam en Lansingerland) te verminderen, hetgeen zich uit in de verschillende doelstellingen van beide projecten. De openstelling van de A4 Delft-Schiedam heeft een positief effect op de doorstroming op de A13. Dit betreft echter de huidige situatie. De gehanteerde verkeersprognoses bij de Tracébesluiten A16 Rotterdam beschrijven de verkeersbewegingen op de langere termijn.*

## **2.6 Overlast door fileterugslag in de tunnel**

Insprekers geven aan dat volgens het Ontwerp-Tracébesluit (Tunnelveiligheidsplan, bijlage I) er 5 x per week zowel in ochtend-als in avondspits een fileterugslag zal plaatsvinden in de tunnelbuis richting Breda. Zij hebben angst dat dit veel overlast gaat veroorzaken en het gebruik van de weg gaat beperken, aangezien er geen files gewenst zijn in tunnels, waardoor verkeer weer via de A13/A20 geleid gaat worden of via de Molenlaan gaat rijden. Dit doet het doel van de A16 om een oplossing te bieden voor gesignaleerde verkeersknelpunten dan volledig teniet. Een reden temeer om voor andere oplossingen te kiezen dan de A16. Door deze files in de spits ontstaat het reële gevaar dat de ontsluiting van Hillegersberg, en de Lamsrustlaan in het bijzonder, in gevaar komt, zeker ook bij calamiteiten.

### **Reactie**

*Filevorming op het Hoofdwegennet kan helaas niet worden voorkomen. Filevorming treedt in de praktijk op alle delen van het Hoofdwegennet op. Dat er files kunnen ontstaan op de nieuwe A16 betekent daarom niet dat de nieuwe A16 geen goede oplossing is voor de gesignaleerde verkeersproblemen op de A13, de A20 en het omliggende Onderliggend Wegennet.*

*Filevorming brengt verkeersonveilige situaties met zich mee, met name als sprake is van een tunnel. Incidentmanagement is in het geval van een tunnel nog belangrijker dan elders op het wegennet. Met incidentmanagement wordt geprobeerd de filevorming die ontstaat te beperken, door de rijbaan zo spoedig mogelijk weer vrij te maken. Dit gebeurt door een aantal technische maatregelen en een goede samenwerking tussen hulpverleners en de wegininspecteurs van Rijkswaterstaat.*

*In een tunnel mag overigens (beperkt) file staan. Dit gegeven is ook meegenomen in de berekening van de filekansen en Kwantitatieve Risicoanalyse (QRA). Dit is een model om het risico voor de weggebruiker in de tunnel te berekenen. In de QRA wordt uitgegaan van de filegevoeligheid (filekans). Om te voorkomen dat risico's worden onderschat dan wel om zeker te zijn dat er voor de weggebruiker veilige aannames worden gedaan, is deze filegevoeligheid hoog ingeschat, in dit geval een aantal van 5 maal per week. Dit is dus niet de werkelijke kans op optreden op grond van het verkeersonderzoek.*

*Anders is de situatie met een incident in de tunnel, dit leidt altijd tot een ophoping van verkeer achter het incident. Om te voorkomen dat er terugslag in de tunnel ontstaat, wordt verkeer bijvoorbeeld via informatiepanelen langs de weg, omgeleid via andere routes over het hoofdwegennet of zal er sprake zijn van een vorm van dosering door bijvoorbeeld het aanpassen van de maximumsnelheid en/of het afkruisen van één of meerdere rijstroken voor de tunnel.*

*Met de toekomstige wegbeheerder worden afspraken gemaakt over de stuurpunten in het netwerk om informatieborden toe te passen en om bestaande informatieborden van nieuwe dynamische teksten (omleidingsroutes) te voorzien. De nieuwe informatieborden worden onderdeel van het contract met de aannemer.*

## **2.7 Verkeerscijfers Molenlaan**

Een aantal insprekers heeft aangegeven dat de berekeningen van de verkeersprognoses op de Molenlaan niet kunnen kloppen. Rijkswaterstaat zou een te positieve voorstelling geven van de effecten en cijfers presenteren die de huidige capaciteit van de Molenlaan ver te boven gaan. Deze twijfel is gebaseerd op de gepresenteerde cijfers die afwijken van eerder door de gemeente Rotterdam verstrekte verkeersmodeluitkomsten. Tevens geeft het volgens indieners potentiële verkeersstromen die niet overeenkomen met de capaciteit van de Irenebrug.

### **Reactie**

*Bij het bepalen van de effecten op het onderliggend wegennet is gebruik gemaakt van de Regionale VerkeersMilieukaart (RVMK). Dit is gedaan omwille van het feit dat het NRM een overschatting geeft van het gebruik van de lokale wegen. Dit wordt veroorzaakt door de opbouw van het verkeersmodel. Het Verkeersmodel NRM van Rijkswaterstaat is vooral gekalibreerd en geschat voor prognoses van het verkeer op de autosnelwegen en te grof voor gedetailleerde prognoses op stedelijke wegen. Daarom wordt voor het effect op stedelijke wegen een stedelijk model gebruikt. Om die reden zijn ook rekenexercities uitgevoerd met het door de gemeente Rotterdam gebruikte Regionale Verkeersmodel dat een beter beeld van lokale wegen geeft.*

*Vergelijking verkeerstellingen versus prognoses van de verkeersmodellen*  
*In de Verkeersanalyse Molenlaan (november 2010, dS+V) staat beschreven dat er 16.500 motorvoertuigen over de Molenlaan rijden. Deze telcijfers zijn echter niet zonder meer geschikt om te vergelijken met de prognoses van het (Ontwerp-)Tracébesluit.*

*Er moeten 2 stappen worden gezet om tot een goede vergelijking te kunnen komen: de stap naar een etmaalcijfer en de stap naar de locatie Prinses Irenebrug.*

*Stap 1: omrekenen naar etmaal*

*Het aantal van 16.500 motorvoertuigen is een 12-uurs cijfer, er is geteld tussen 7 en 19 uur. Om een goede vergelijking te kunnen maken met de prognosecijfers is een 24-uurs cijfer nodig. De gebruikelijke aanname is dat in de avond en nachturen 30% van de hoeveelheid verkeer van overdag rijdt. 16.500 maal 1,3 is 21.000. De (meeste recente) telling, uit september 2015 op de locatie tussen Van Kempensingel en Jeroen Boschlaan, bevestigt dat dit een toepasbare factor is.*

*Stap 2: corrigeren voor de locatie*

*De prognoses in het (Ontwerp-)Tracébesluit gelden voor de Prinses Irenebrug. Het verkeer van de Rottebandreef zit niet in de telling van de Molenlaan. Per etmaal rijden 5.000 motorvoertuigen over de Rottebandreef. Bijna 100% rijdt ook over de Irenebrug.*

*Conclusie: er rijden in de huidige situatie 26.000 motorvoertuigen per etmaal over de Prinses Irenebrug. Op de Molenlaan (ter hoogte van de Heijbergstraat) rijden er 21.000. Op de Rottebandreef rijden 5.000 motorvoertuigen.*

*Overeenkomstig het (Ontwerp-)Tracébesluit, rijden er in 2030 35.000 motorvoertuigen over de Prinses Irenebrug. Met de A16 Rotterdam daalt dit naar 21.000, vergeleken met de huidige situatie een afname van circa 20% op de Molenlaan en Prinses Irenebrug.*

straat	huidige situatie	prognose A16 Rotterdam (TB)	
		2030 zonder A16	2030 met A16
Prinses Irenebrug	26.000	35.000	21.000
Molenlaan	21.000	26.000	17.000
Rottebandreef	5.000	10.000	5.000

*Dat de cijfers in het (Ontwerp-)Tracébesluit afwijken van prognoses waar de gemeente mee rekt, heeft te maken met het feit dat het Rijk met een ander (hoger) economisch groeiscenario gerekend dan waar de gemeente Rotterdam normaliter mee rekt. Overigens is voor het (Ontwerp-)Tracébesluit wel een gezamenlijk verkeersmodel opgesteld. Hieronder zijn de cijfers weergegeven van het regionaal model (RVMK) waar de gemeente Rotterdam voor haar eigen projecten normaliter de verkeerseffecten mee berekent. In dit model is de autonome verkeersontwikkeling lager en neemt het verkeer na aanleg van de A16 op de Irenebrug nog veel sterker af ten opzichte van de huidige situatie. Namelijk met 35% op de Prinses Irenebrug en met 40% op de Molenlaan.*

straat	huidige situatie	prognose A16 Rotterdam (Regionaal model)	
		2030 zonder A16	2030 met A16
Prinses Irenebrug	26.000	31.000	16.000
Molenlaan	21.000	25.000	14.000
Rottebandreef	5.000	7.000	3.000



*De ontlasting van de Molenlaan is dus substantieel. De gemeente Rotterdam heeft daar op basis van de verkeersmodelberekeningen het volste vertrouwen in. De verwachting is dat de route over de A16 Rotterdam aantrekkelijk genoeg is vanwege de lengte en vooral de kortere reistijd, om de omschreven afname te bewerkstelligen.*

*De gemeente Rotterdam blijft via het reguliere verkeersmonitoringsprogramma de ontwikkeling en samenstelling van de verkeersstroom op de Molenlaan volgen.*

## **2.8 Participatie**

Veel insprekers zijn van mening dat zij niet of onvoldoende zijn gehoord en dat het gevoerd participatieproces een mislukking is.

### **Reactie**

*Het langjarige participatietraject bij de A16 Rotterdam is naar mijn oordeel een volwaardig en gedegen traject geweest dat veel heeft opgeleverd, namelijk actieve betrokkenheid van de bewoners en een beter ontwerp van de A16 Rotterdam.*

*Participatie kent bij de A16 Rotterdam een lange historie. Zo zijn belanghebbenden en bewoners al vanaf de start van de planvorming (2005) betrokken. In 2007 hebben bewonersorganisaties deelgenomen aan consultatiebijeenkomsten voor de ontwikkeling van diverse varianten voor het tracé, inpassing en aansluiting van de snelweg op het regionale / lokale wegennet. Hierover is in 2008 ook een Burgeradvieskring georganiseerd. De varianten zijn uitgewerkt in de Trajectnota/MER, die in 2009 voor inspraak ter visie is gelegd. Tussen 2009 en 2012 is op verzoek ook opnieuw een alternatief bestudeerd dat door omgevingspartijen was ingebracht, de zogenaamde Portway-/Bosvariant. Zie hiervoor ook paragraaf 2.4.*

*Na de vaststelling van het Standpunt van de Minister in mei 2013 is de planuitwerkingsfase gestart, waarin het Standpunt is uitgewerkt tot een (Ontwerp-) Tracébesluit en waarin door de regionale overheden een pakket van bovenwettelijke inpassings- en geluidmaatregelen is samengesteld die bekostigd worden uit de regionale bijdrage. In deze planuitwerkingsfase zijn bewoners en andere belanghebbenden uit de omgeving gevraagd naar ideeën en inbreng binnen de kaders van het Standpunt. Dit is gebeurd in zogenaamde gebiedstafels, die gezamenlijk door RWS en de regiopartijen zijn georganiseerd. De projectaanpak heeft in afstemming met de landelijke ontwikkelingen op het gebied van burgerparticipatie, zoals Elverding en de Code Maatschappelijke Participatie, plaatsgevonden.*

*De aanpak van de participatie in deze fase is beschreven in het Informatieboekje Gebiedstafels A13/A16 van RWS, de stadsregio Rotterdam en de gemeente Rotterdam en Lansingerland (december 2013). Het informatieboekje is te vinden op [www.a13a16rotterdam.nl/Documenten](http://www.a13a16rotterdam.nl/Documenten). Op deze website is verder ook informatie te vinden over de verantwoording van de bestuurlijke afweging van rijk en regio met betrekking tot de inbreng van de deelnemers aan de gebiedstafel, inclusief de inhoudelijke motivering.*

*In overeenstemming met de Code Maatschappelijke Participatie, is op voorhand aan de deelnemers van de gebiedstafels aangegeven over welke aspecten afspraken mogelijk waren, en welke besluiten het vertrekpunt van de participatie vormden. De participatie heeft veel nuttige, bruikbare suggesties opgeleverd.*

*Deze zijn in hun volledigheid, na toets door de gebiedstafel deelnemers, vastgelegd in verslagen per deelgebied (West, Midden, Lage Bergse Bos en Terbregseveld) en zijn ook te vinden op de participatie website van Rijkswaterstaat ([www.a13a16rotterdam.nl](http://www.a13a16rotterdam.nl)).*

*De deelnemers aan de gebiedstafels hebben van Rijkswaterstaat en/of de gemeente gehoord of, en zo ja hoe, wensen en voorstellen van bewoners en andere belanghebbenden zijn verwerkt in het plan. Dit laat onverlet dat een aantal deelnemers ontevreden is over de uitkomsten van het proces, voornamelijk omdat niet alle wensen en voorstellen zijn overgenomen. Een aantal deelnemers heeft hierdoor het gevoel gekregen dat er niet naar hen geluisterd is.*

*Bij de start van de gebiedstafels echter is aangegeven dat de kaders waarbinnen meegedacht kan worden strikt zijn (namelijk de grenzen van het Standpunt van mei 2013) en dat alle ingebrachte ideeën getoetst zullen worden op onder meer kosten en uitvoeringsmogelijkheden. Het vooraf aangeven van deze speelruimte en het managen van de verwachtingen van de deelnemers aan de participatie is een belangrijk startpunt van elk participatieproces. Op diverse momenten is geprobeerd om duidelijkheid over de speelruimte en mogelijkheden en onmogelijkheden te verschaffen. Wellicht is dit gebeurd met wisselend succes. Helaas voorkomt speelruimte benoemen en managen van verwachtingen niet altijd teleurstellingen aan het einde van het proces.*

*Naast de participatie via de gebiedstafels is bij het A16 Rotterdam project ook e-participatie toegepast. Dit is een virtuele vorm van participeren, via een speciaal daarvoor ontwikkelde website ([www.a13a16rotterdam.nl](http://www.a13a16rotterdam.nl)). Zo konden belangstellenden via internet suggesties doen voor verschillende ontwerp- en inpassingsvraagstukken van RWS en regio. Hier is veelvuldig gebruik van gemaakt.*

*Bij het uitwerken van het plan is zorgvuldig gekeken hoe de opbrengst uit de participatie meegenomen kon worden. Deze adviezen zijn vanaf medio 2014 betrokken het ontwerpproces en effectonderzoeken als onderdeel van het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) en het Tracébesluit (TB) van Rijkswaterstaat en de Afsprakenkaart van de regionale partijen. Daarmee vormen de adviezen ook de basis van de gesloten Inpassingsovereenkomst A16 tussen mij en de regionale partijen.*

*Nadere informatie over het (Ontwerp)-Tracébesluit, Afsprakenkaart, Inpassingsovereenkomst A16 en overige gerelateerde producten kan gevonden worden op [www.a13a16rotterdam.nl/Documenten](http://www.a13a16rotterdam.nl/Documenten).*

## **2.9 Landschappelijke inpassing**

Veel insprekers geven aan een goede inpassing van de weg belangrijk te vinden en dat de Minister hierin tekort schiet. Dit betreft zowel afscherming van de weg (niet willen zien), maar ook het voorkomen van verrommeling, bijvoorbeeld door graffiti op geluidschermen.

### **Reactie**

*De inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuzes die zijn gemaakt voor de A16 Rotterdam zijn het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing wordt samen met de regio geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van (milieu)maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. De regio bekostigt de zogenoemde 'bovenwettelijke maatregelen'*

*ofwel de maatregelen die nodig zijn vanuit de regionale wens om het geluidniveau te beperken tot dat van 2012 ('Saldo Nul'). Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu zorgt ervoor dat alle infrastructurele projecten voldoen aan de wettelijke (milieu)normen.*

*De kwaliteit van de inpassing is maatwerk en vindt plaats in nauw overleg met de regio. Daarbij wordt het Rijk gevraagd en ongevraagd geadviseerd door het College van Rijksadviseurs. Dit is een onafhankelijk adviescollege dat adviseert over ruimtelijke kwaliteit. Voor mee informatie over dit adviescollege verwijst ik u naar: <http://www.collegevanrijksadviseurs.nl>. In het geval van de A16 is sprake van een kwaliteitsteam bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeente Rotterdam en Lansingerland, provincie en de Rijksadviseur infrastructuur en stad. Zij adviseren Rijkswaterstaat en de regio inzake de kwaliteit van de inpassing.*

*De basis voor de inpassing ligt in een samen met de regio opgestelde inpassingsvisie waarbij is gekeken naar de kwaliteiten van de omgeving en de wijze waarop de inpassing van de weg hieraan kan bijdragen. In het geval van de A16 is sprake van veel groen. Een inpassing die past bij de kenmerken van de omgeving. Dit uit zich onder andere in de toepassing van aarden wallen en groene geluidsschermen. Voor meer informatie over de visie verwijst ik u naar het Landschapsplan, bijlage J van het Tracébesluit.*

*In het Tracébesluit (artikel 11) zijn met inachtneming van de cultuurhistorische en recreatieve waarden in het plangebied de ruimtelijke maatregelen die nodig zijn voor de realisatie van een ingepaste weg opgenomen. In het landschapsplan wordt aangegeven hoe de weg wordt beleefd door de weggebruiker, maar ook hoe de weg wordt beleefd vanuit de omgeving.*

*Op basis van Landschapsplan zijn, met inachtneming van de cultuurhistorische en recreatieve waarden in het plangebied, landschappelijke maatregelen genomen. Deze zijn opgesomd in artikel 11 van de Besluittekst (deel I). Daarnaast zijn in het Landschapsplan diverse eisen vanuit de thema's water, natuur en geluid ruimtelijk vertaald en ingepast. Bij natuur is daarbij niet alleen aandacht besteed aan noodzakelijke mitigerende en compenserende maatregelen, maar ook aan mogelijke verbeteringen van bestaande waarden en habitats.*

*In vervolg op het Landschapsplan wordt de aannemer een Esthetische programma van Eisen meegegeven. In het opgestelde Esthetische programma van Eisen is de vormgeving en materialisatie van kunstwerken, geluidswerende voorzieningen en wegmeubilair nader uitgewerkt. Het voorkomen van verrommeling door onder andere vandalisme is hierbij aandachtspunt. Ook dit programma is tot stand gekomen rekening houdend met de adviezen van het kwaliteitsteam.*

#### *Inpassingsovereenkomst A16 / Regionaal uitvoeringsprogramma / Saldo Nul*

*Na de eerdere afspraken die ik met de regio heb gemaakt over de inpassing van de weg heb ik met de regio in oktober 2015 een aantal aanvullende maatregelen afgesproken, waarmee de gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland hebben ingestemd. Deze samenwerking tussen de overheden heeft ertoe geleid dat de weg landschappelijk nog beter wordt ingepast.*

*Afgesproken is dat de landtunnel in het Lage Bergse Bos vier meter lager wordt aangelegd dan in het Ontwerp-Tracébesluit is opgenomen. Na aanleg van de tunnel wordt het dak van de tunnel voorzien van groen en fiets- en wandelpaden zodat het een onderdeel wordt van het Lage Bergse Bos.*

*Omwille van landschapsbehoud is ook afgesproken dat de tunnelmond in het Terbregseveld verder naar het zuiden zal worden verlegd tot circa 100 meter voorbij de 2 kwelsloot achter de Rotte. De regio stelt hiervoor 4,4 miljoen euro extra ter beschikking. Tot de afspraak behoort tot slot ook de opname van een 16 meter brede recreaduct tussen de Vlinderstrik en het Schiebroeksepark. Dit is een verbinding voor recreanten zoals fietsers en wandelaars.*

*Om deze regionale opgave te ondersteunen heb ik toegezegd een aantal bovenwettelijke geluidsmaatregelen in het Tracébesluit op te nemen. Het betreft een aantal maatregelen ten behoeve van 'Saldo Nul'. Dit streven van de regio naar een gelijkblijvend geluidsniveau ten opzicht van het jaar 2012 ('Saldo Nul') is vastgelegd in moties van de gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland. Het voldoen aan Saldo Nul en het nemen van de benodigde maatregelen komt voor rekening van de regio waarbij ik ondersteuning bied door het opnemen van een aantal maatregelen in het Tracébesluit. De maatregelen betreffen onder andere op verschillende locaties langs het tracé extra realiseren of de geluidschermen hoger maken dan wettelijk verplicht. Daarnaast wordt op de A16 Rotterdam en op delen van de A20 bij het Terbregseplein en de afslag Prins Alexander het zeer stille asfalt tweelaags ZOAB fijn toegepast. Voor de volledige overeenkomst en de maatregelen wordt verwezen naar: <http://www.a16rotterdam.nl/Documenten/384373.aspx> en naar de website van de metropoolregio.*

*Tot slot, de gemeenten Rotterdam en Lansingerland, provincie Zuid-Holland en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) werken parallel aan het Tracébesluit aan diverse plannen voor de inrichting van gebieden in de directe omgeving van de snelweg. In het Regionaal Uitvoeringsprogramma hebben de regionale partijen onderling afspraken gemaakt over de realisatie van deze extra inpassingsmaatregelen rondom de nieuwe rijksweg. Deze maatregelen maken geen onderdeel uit van het Tracébesluit. De minister en de regionale partijen onderkennen echter het belang van een zo goedmogelijke afstemming van de uitwerking van de plannen voor de A16 Rotterdam en die voor de gebieden langs de weg om de ruimtelijke en milieukwaliteiten te optimaliseren. Vandaar dat het Rijk en de regionale partijen hierin ook intensief samenwerken. De te realiseren maatregelen zijn weergegeven op een Afsprakenkaart. Deze kaart laat ook zien hoe de maatregelen in het kader van het Tracébesluit en het Regionaal Uitvoeringsprogramma samenhangen. Meer informatie over het Regionaal Uitvoeringsprogramma is te vinden op <http://mrdh.nl/project/a16-rotterdam>.*

## **2.10 Tunnel in het Lage Bergse Bos**

Veel insprekers stellen de vraag waarom is gekozen voor alleen een tunnel in het Lage Bergse Bos en niet een gehele ondertunneling

### **Reactie**

*Een gehele ondertunneling van het tracé is niet noodzakelijk om te voldoen aan de wettelijke (milieu)normen en ook zonder een volledige ondertunneling kan de weg goed worden ingepast. Op grond van de Variantennota en de TN/MER is met de toenmalige Stadsregio Rotterdam dan ook overeenstemming bereikt over de te verkiezen voorkeursvariant zonder een volledige ondertunneling.*

*Een belangrijk aandachtspunt bleef echter de verdiepte ligging van de weg in het Lage Bergse Bos. Zowel het regionaal bestuur als veel omwonenden hebben kenbaar gemaakt dat er een grote behoefte bestond (en bestaat) aan goede recreatiegebieden dicht bij huis en dus ook ijverden voor een optimale bescherming van het aanwezige groen en van de verbindingen tussen de groen- en woongebieden.*

*Met een financiële bijdrage van de regio is overeengekomen de oorspronkelijk beoogde verdiepte ligging te vervangen door een tunnel op maaiveld ter hoogte van het Lage Bergse Bos. Deze afspraak is vastgelegd in de zogenaamde bestuurlijke principe afspraken tussen Rijk en de regio, in december 2011. Voor deze overeenkomst verwijs ik u ook naar de site:  
<http://www.a16rotterdam.nl/Documenten/default.aspx>.  
In de map 'Over A16 Rotterdam' kunt u de bestuurlijke principe-afspraken downloaden.*

*Met de inpassingovereenkomst die ik in oktober 2015 met de regio heb gesloten wordt de tunnel in de A16 Rotterdam half verdiept (tot 4 meter lager dan in het Ontwerp-Tracébesluit beschreven) aangelegd (in een gesloten constructie). Dit zorgt voor een verdere verbetering van de inpassing. Deze aanpassing sluit aan op de wens van de regio om de weg aan het zicht te onttrekken.*

## **2.11 Overkapping tracé Terbregseveld en ondergrondse passage Knooppunt Terbregseplein**

Een groot aantal insprekers pleit voor een overkapping of een geheel verdiepte ligging van de weg in het Terbregseveld al dan niet in combinatie met een onderlangse passage van het knooppunt Terbregseplein.

### **Reactie**

*Een geheel verdiepte ligging in het Terbregseveld is reeds in de fase van de TN/MER onderzocht. Daarbij is geconcludeerd dat dit niet noodzakelijk is om te voldoen aan de wettelijke (milieu)normen, de meerkosten ervan niet opwegen tegen de baten en een verdiepte ligging zich niet verhoudt met de vigerende tunnelwetgeving.*

*Het ontwerp van een tunnel betreft een specifieke afweging tussen verschillende eisen, met name op het gebied van verkeersveiligheid, maar ook op het gebied van omgevingseffecten en kosten. Er bestaan verschillende richtlijnen om deze afweging te ondersteunen.*

*Voor het ontwerp van de tunnel is de richtlijn 'Wegontwerp in tunnels convergentie- en divergentiepunten in en nabij tunnels' (Een uitwerking van de Europese tunnelrichtlijn 2004/54/EG) leidend. Deze richtlijnen geven aan dat splitsingen en samenvoegingen van verkeer in een tunnel (vanuit veiligheidsoogpunt) in principe niet wenselijk zijn en daarom zo veel mogelijk voorkomen dienen te worden. De afstand tussen het begin van de tunnel (het gesloten deel) en deze (buiten de tunnel gelegen) splitsingen c.q. samenvoegingen komt volgens deze richtlijn overeen met circa 10 seconden en staat in deze ook wel bekend als de "10 secondenregeling". Deze "10 secondenregeling" is opgenomen in artikel 6.45, eerste lid, van het Bouwbesluit en betreft een uitwerking van paragraaf 2.1.3 van Bijlage 1 van de Richtlijn tunnelveiligheid (voorgeschreven vanuit Europese richtlijnen). Deze regel houdt in dat een voertuig pas een tunnel in mag rijden tien seconden nadat hij een op- of afrit heeft gepasseerd. Omgekeerd moeten er ook minimaal tien seconden zitten tussen het uitrijden van de tunnel en de volgende op-*

*en/of afrit. In het geval van de A16 Rotterdam moet bovendien rekening worden gehouden met een opslagfactor wegens het stijgingspercentage van de weg, waardoor dus met meer dan 10 seconden rekening moet worden gehouden.*

*Rekening houdend met deze richtlijnen is de tunnel doorgetrokken tot circa 100 meter voorbij de 2<sup>e</sup> kwelsloot na de Rotte.*

*Een ondergrondse passage van het Knooppunt Terbregseplein is bovendien alleen te realiseren door een grootscheepse reconstructie van het knooppunt, met hoge kosten en veel overlast voor het verkeer tijdens de aanleg. Het Terbregseplein is in de jaren '70 (van de vorige eeuw), bij de aanleg, al helemaal voorbereid op een uitbreiding richting het noorden over het plein heen. Elke andere configuratie zou een ingrijpende verbouwing van het verkeersplein betekenen. Dit is onevenredig duur en levert (tijdens de verbouwing) grote overlast op voor de overige verkeersstromen (met name de A20).*

*Verdere investeringen in geluidmaatregelen langs de nieuwe weg hebben een beperkte meerwaarde, aangezien in grote delen van het gebied vooral het geluid van de bestaande A20 is waar te nemen. Daarom zal zoals met de regio is overeengekomen tweelaags ZOAB fijn op de A20 tot aan de aansluiting Rotterdam Alexander worden aangebracht. Het toepassen van tweelaags ZOAB fijn is niet opgenomen in het Tracébesluit, maar wordt verzekerd via afspraken met de regio.*

## **2.12 Glazen kap**

Veel insprekers hebben de wens geuit voor een glazen overkapping. Het gaat daarbij om een kap zoals beschreven in het Movares-rapport "De duurzame weg", van februari 2014. Volgens de gebiedstafel zou deze glazen overkapping de meer gebruikelijke geluidsvoorzieningen langs de weg kunnen aanvullen en bijdragen aan luchtkwaliteit en visuele inpassing van de weg.

### **Reactie**

*Ook voor een glazen overkapping van de weg geldt dat deze niet noodzakelijk is om te voldoen aan de wettelijke milieu(normen).*

*Rijkswaterstaat heeft op verzoek van de gebiedstafel en de regionale bestuurders een onderzoek naar de toepassing van een kap laten uitvoeren. De conclusies hiervan zijn:*

*1. Een glazen kap moet voldoen aan Europese wetgeving en richtlijnen voor de veiligheid in en rondom de tunnel. Een verlenging van de tunnel met een glazen kap voldoet niet aan deze wetgeving en richtlijnen. Aan zowel de zijde van de Ankie Verbeek-Ohrlaan als het Terbregseplein is onvoldoende afstand mogelijk tussen de tunnel/overkapping en de in- en uitvoegers.*

*2. Een glazen overkapping is duurder dan andere maatregelen die even effectief zijn (geluidschermen) om te voldoen aan wettelijke normeringen en ook ten aanzien van 'Saldo Nul'.*

*3. Een glazen kap staat op gespannen voet met de ambitie om de weg niet of zo weinig mogelijk te zien. Een glazen kap zou een wel erg zicht bepalend effect hebben in het gebied, dat onmiskenbaar de ligging van de weg zou accentueren. Vanuit landschappelijk oogpunt is een glazen kap in een groene omgeving geen gewenste maatregel.*

*De regionale partijen zijn op grond van deze argumenten akkoord gegaan met het af laten vallen van de glazen overkapping als maatregel.*

### **2.13 Verdiepte ligging N471**

Veel insprekers vragen zich af waarom het alternatieve voorstel voor een verdieping van de N471 niet is overgenomen.

#### **Reactie**

*Bij de start van de gebiedstafels is aangegeven dat de kaders waarbinnen meegedacht kan worden, strikt zijn (namelijk de grenzen van het Standpunt van mei 2013), en dat alle ingebrachte ideeën getoetst zullen worden op o.a. kosten en uitvoeringsmogelijkheden. De door de bewonersgroep Rodenrijs West ingebrachte variant voor verlaging van de kruising met de N471 (inclusief verdieping van de bestaande N471) past niet binnen de gestelde kaders.*

*Desondanks is de bewonersvariant toch nader bestudeerd. Hieruit is gebleken dat de variant van de bewoners circa 36 miljoen euro duurder is. Voor de door de bewonersgroep gewenste vermindering van het geluid zijn bovendien effectievere maatregelen denkbaar. Om deze redenen is deze variant niet verder meegenomen bij de uitwerking van het (Ontwerp-)Tracébesluit. Dit is ook besloten in de gemeenteraad van Rotterdam en deze uitkomst is ook neergelegd in de afsprakenkaart.*

*De gemeenteraden hebben zich in oktober 2015 uitgesproken over het voorgestelde pakket aan 'bovenwettelijke' (geluid)maatregelen en andere inpassingsmaatregelen. Dit heeft eind oktober 2015 geleid tot ondertekening van de zogeheten Inpassingsovereenkomst A16 tussen mij en de regionale bestuurders. Als gevolg hiervan zijn enkele bovenwettelijke geluidschermen (Saldo Nul) en een aantal andere inpassingmaatregelen nu in het Tracébesluit opgenomen. Voor de kruising met de N471 betekent dit dat de wettelijke geluidschermen ten opzichte van die in het Ontwerp-Tracébesluit zijn verhoogd. Aanvullend hierop zal tweelaags ZOAB fijn worden aangelegd. Dit asfalttype maakt geen onderdeel uit van het Tracébesluit zodat het effect van deze maatregel niet is meegenomen in het akoestisch onderzoek maar nog bovenop de effecten van de maatregelen in het Tracébesluit komt. Daarmee neemt de totale geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen nog verder af.*

### **2.14 Natuur**

Veel van de insprekers maken zich grote zorgen om de aantasting van de natuurwaarden als gevolg van de komst van de A16.

#### **Reactie**

*In het kader van het project A16 Rotterdam is zorgvuldig gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden.*

*Het klopt dat als gevolg van het plan natuurwaarden worden aangetast, dit is helaas niet te voorkomen. Tegelijkertijd biedt de aanleg van nieuwe wegen ook kansen om natuur te ontwikkelen. Bijvoorbeeld de aanleg van diverse plasdraszones langs de weg met mogelijkheden voor modderkruiper en bittervoorn. Voor het in beeld brengen van de effecten van de A16 Rotterdam op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting maar ook*

*versnippering en verstoring van natuurwaarden. Hierbij is onder andere gekeken naar de effecten van geluid, licht en stikstofdepositie. Voor dit onderzoek wordt verwezen naar de Natuurtoets, bijlage G van het Tracébesluit.*

*In totaal gaat het om de aantasting en verstoring van circa 10,0 hectare Vochtig weidevogelgrasland en 3,5 hectare Weidevogelgebied dat gecompenseerd moet worden. Omdat natuurcompensatie ontwikkeltijd nodig heeft om volgroeid te raken, is er voor de EHS een zogeheten kwaliteitstoelage opgenomen zodat er per saldo meer hectaren nieuwe natuur wordt aangelegd. Het gaat dan om een compensatieopgave van circa 13,4 hectare EHS gebied en 4,7 hectare weidevogelgebied. Deze compensatie vindt voor circa 12 hectare plaats in de Polder Oudeland van Strijen en voor circa 6,1 hectare in polder Schieveen.*

*Ook ten aanzien van individuele soorten flora en fauna is sprake van aantasting en/of verstoring. In het plan zijn hiervoor diverse mitigerende en compenserende maatregelen opgenomen, waardoor deze soorten ook zoveel mogelijk in het gebied zelf behouden kunnen blijven. Bij de inpassing van de weg zijn daarnaast zo veel als mogelijk maatregelen genomen om het optreden van verkeersslachtoffers onder dieren te voorkomen. Voorbeelden hiervan zijn het aanleggen van een landtunnel ter hoogte van het Lage Bergse Bos, het aanleggen van duikers die geschikt zijn voor de passage van fauna en het leefgebied voor steenuilen direct naast het tracé minder aantrekkelijk te maken om verkeersslachtoffers te vermijden.*

*Als gevolg van de aanleg van de weg wordt ook groen verwijderd en bomen gekapt. In overleg met en op verzoek van de gemeenten Rotterdam en Lansingerland is de compensatie door hen ingevuld. De uitwerking heeft ertoe geleid dat binnen de grens van het Tracébesluit circa 13,3 hectare in de gemeente Lansingerland wordt ontwikkeld en circa 10,2 hectare in de gemeente Rotterdam. Langs het tracé in de gemeente Lansingerland wordt de compensatie gerealiseerd in de vorm van losse bomen en vervanging van de huidige houtopstanden in het Lage Bergse bos op het talud van de landtunnel. Langs het tracé in de gemeente Rotterdam vindt de herplant plaats in de vorm van losse bomen, struwelen en bosjes verspreid langs het tracé. Niet alle compensatie is binnen de grens van het Tracébesluit te realiseren. Van de totale opgave van 35,1 hectare wordt 11,4 hectare in het kader van het Regionaal Uitvoeringsprogramma gecompenseerd.*

*Een overzicht van alle mitigerende en compenserende maatregelen is opgenomen in de artikelen 9 en 10 van Deel I, Besluittekst. Op grond van al deze mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat alhoewel niet alle natuurwaarden in het gebied zelf worden teruggebracht, de instandhouding van de natuurwaarden en soorten flora en fauna wel voldoende is geborgd.*

### **Volledigheid natuurtoets**

Een aantal insprekers geeft aan dat de natuurtoets niet volledig is en dat er ontbrekend onderzoek is gedaan naar de locaties Terbregge, Terbregseveld, Ommoord, Rotte (rivier) en Rottekaden

### **Reactie**

*Voor de inpassing van de A16 Rotterdam geldt dat ik zorgvuldig heb gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. Voor het in beeld brengen van de effecten van de A16 Rotterdam op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd op relevante locaties.*



*In afbeelding 1 van bijlage B van de Natuurtoets wordt het onderzoeksgebied weergegeven. Hierop is zichtbaar dat het voorkomen van beschermde natuurwaarden rondom het hele tracé binnen het projectgebied is onderzocht, dus ook in Terbregge, Ommoord en Terbregseveld tot aan de Hoofdweg. Het plangebied ten zuiden van de Hoofdweg is niet specifiek geïnventariseerd, omdat de werkzaamheden zich hier beperken tot binnen het huidige wegontwerp. De Rotte, alsook de bijbehorende kades zijn niet geïnventariseerd, omdat deze niet door de werkzaamheden worden aangetast.*

## **2.15 Geluid**

Veel insprekers geven aan de weg niet te willen horen. Ook wordt gesteld dat afspraken rondom 'Saldo Nul' niet worden nagekomen.

### **Reactie**

*In de besprekingen met de regio hebben de geuite zorgen over geluid een prominente rol gespeeld. Dat heeft ertoe geleid dat met de regio afspraken zijn gemaakt over een aanvullend pakket van geluidmaatregelen ('Saldo Nul'). De aanduiding 'Saldo Nul' verwijst naar het gehanteerde uitgangspunt dat geluidstoenames als gevolg van de aanleg van de A16 ten opzichte van de situatie in het peiljaar 2012 vermeden zouden moeten worden. Zodoende bestaan de geluidmaatregelen die in verband met de aanleg van de A16 worden getroffen uit een deel dat rechtstreeks voortvloeit uit wettelijke verplichtingen, en een aanvullend deel dat voortkomt uit de Saldo Nul afspraken.*

*De maatregelen die voortvloeien uit wettelijke verplichtingen zijn in het kader van het (Ontwerp-)Tracébesluit A16 Rotterdam onderzocht. Het onderzoek had betrekking op de nieuw aan te leggen weg, maar ook op de wijziging van bestaande weggedelen die grenzen aan het nieuwe tracé (zowel rijkswegen als niet-rijkswegen). Op grond van dit onderzoek is een pakket aan maatregelen vastgesteld, bestaande uit een combinatie van stillere wegdekken en geluidschermen, waarmee wordt voldaan aan de wettelijke eisen. Naast de maatregelen die volgen uit de inpassing en die ook een akoestische werking hebben, zoals bijvoorbeeld de tunnel in het Lage Bergse Bos, het 4,5 meter hoge wallen landschap aan weerszijden van het nieuwe tracé tussen de passage met de HSL en de aansluiting AVO-laan en het aanbrengen van geluidsabsorberende wandbekleding in de tunneltoeritten en de eerste 30 m van de tunnel betreffen deze maatregelen vooral diverse bron- en overdrachtsmaatregelen (stil asfalt en schermen).*

*Met het treffen van de voornoemde maatregelen wordt voldaan aan de wettelijke toetswaarden. Op basis daarvan wordt geconcludeerd dat met inachtneming van de maatregelen het project ten aanzien van geluid uitvoerbaar is.*

*Aanvullend op deze maatregelen zijn overeenkomstig de Inpassingsovereenkomst A16 van medio oktober 2015 in het Tracébesluit extra 'Saldo Nul' afspraken opgenomen. Dit betreffen extra of hogere geluidsschermen op verschillende locaties langs de nieuwe A16. Voor een compleet overzicht van deze bron- en overdrachtsmaatregelen wordt verwezen naar artikel 6 van de Besluittekst (deel I). De Saldo Nul maatregelen langs het onderliggend wegennet worden door de regio zelf gerealiseerd en maken geen onderdeel uit van het Tracébesluit. Dit betreft ook de met de regio afgesproken aanleg van het extra stille asfalt tweelaags ZOAB fijn op de A16 Rotterdam en de A20 tussen het Terbregseplein en de afslag Prins Alexander. Voor de volledige overeenkomst en de maatregelen wordt verwezen naar: <http://www.a16rotterdam.nl/Documenten/384373.aspx>*

*Ten aanzien van de ontwikkeling van het verkeer en hiermee gepaarde geluidsbelasting geldt sinds juli 2012 als een van de pijlers van de nieuwe geluidwetgeving voor Rijkswegen het voorkomen van onbeheerste groei van geluid. Met deze wetwijziging is de ontwikkeling van de geluidproductie gemaximeerd en wordt de geluidbelasting jaarlijks bijgehouden. Bij een (dreigende) overschrijding van de geluidproductieplafonds wordt bezien of maatregelen noodzakelijk en doelmatig zijn. Op deze wijze wordt naar de omgeving toe een extra garantie ingebouwd, voor zover er sprake is van geluidsbelastingen hoger dan 50 dB. Ook de in het Tracébesluit opgenomen bovenwettelijke geluidschermen in het kader van Saldo Nul zijn betrokken bij de vaststelling van de GPP's. Voor de vastgestelde geluidniveaus, het jaarlijkse verslag en meer informatie hierover verwijs ik u graag naar onze website <http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/geluidregister.aspx>.*

## **2.16 Cumulatie (geluid)**

Veel insprekers geven aan dat zij extra worden gedupeerd omdat er in hun directe woonomgeving sprake is van veel andere geluidsbronnen. Hierbij moet gedacht worden aan onder meer de Luchthaven RTHA, de HSL en RandstadRail.

### **Reactie**

*Het totale geluidsniveau op een woning of ander geluidsgevoelig object kan hoger zijn dan alleen de geluidsbelasting die de Rijksweg veroorzaakt. In de Wet milieubeheer is voorgeschreven hoe moet worden omgegaan met zo'n situatie. Ik ga in mijn antwoord eerst in algemene zin in op de werkwijze. Vervolgens bespreek ik de uitkomsten van het overleg met de andere beheerders en de resultaten van het cumulatieonderzoek .*

#### Werkwijze op hoofdlijnen

*Als er sprake is van geluidsbelastingen van twee of meer Rijkswegen, bijvoorbeeld daar waar de nieuw aan te leggen A16 aansluit op de bestaande A20, dan moet altijd het totale ('gecumuleerde') geluid van alle Rijkswegen aan de wettelijke normen worden getoetst. In zo'n geval mogen de afzonderlijke Rijkswegen feitelijk minder geluid maken dan wanneer er niet nog een andere Rijksweg in de buurt zou hebben gelegen<sup>3</sup>.*

*Als het gaat om het geluid van andere bronnen dan de Rijksweg, bijvoorbeeld een gemeentelijke of provinciale weg, een spoorweg of een industrieterrein, is het niet altijd nodig om samenloop van geluidsbronnen te beoordelen. In de Wet milieubeheer is daarom een getrapte beoordelingsmodel opgenomen. Dit bestaat uit de volgende stappen:*

#### **1. Beoordeling geluid van de Rijksweg**

*Eerst wordt het (toekomstige) geluid van alleen de Rijkswegen beoordeeld. Als dit aan de toetswaarde voldoet hoeft niet meer naar de samenloop met andere geluidsbronnen te worden gekeken. De geluidssituatie verslechtert dan immers niet als gevolg van het project dan wel voldoet aan de voorkeurswaarde bij een nieuwe weg.*

*Als het toekomstige geluid van de Rijkswegen wel hoger is dan de toetswaarde wordt eerst onderzocht of geluidsmaatregelen zoals een stiller wegdek en/of een*

<sup>3</sup> Vóór 2012, toen de Wet geluidhinder nog gold voor het geluid van rijkswegen, was dat niet zo, en werd het geluid van elke rijksweg apart getoetst aan de normen. Een rijksweg mocht toen altijd evenveel geluid maken, ook als er meer dan één rijksweg in de omgeving van een geluidsgevoelig object lag.

*geluidsscherm of -wal doelmatig zijn. Als het mogelijk is om daarmee de toekomstige overschrijding van de toetswaarde te voorkomen, hoeft ook niet meer naar de samenloop met andere geluidsbronnen te worden gekeken. Pas als het niet mogelijk is om de overschrijding van de toetswaarde met een doelmatige maatregel te voorkomen, moet bekeken worden of er sprake is van mogelijke samenloop met andere geluidsbronnen.*

*Uit het geluidonderzoek dat is verricht voor het Tracébesluit A16 Rotterdam blijkt dat voor veel objecten geldt, dat de geluidsbelasting bij een volledig benut GPP niet zal toenemen door het project. Aangezien het de aanleg van een nieuwe weg betreft wordt er echter ook getoetst aan de voorkeurswaarde van 50 dB, die geldt voor een nieuwe weg. Bij een aantal objecten neemt de geluidsbelasting niet toe, maar kan niet worden voldaan aan de 50 dB. Dit is aanleiding geweest om de cumulatie met andere bronnen te onderzoeken.*

**2. Inventarisatie mogelijke andere bronnen**

*In de wet is afgebakend voor welke bronnen geldt dat deze in een eventueel 'cumulatieonderzoek' moeten worden meegenomen. Dit zijn: (andere) wegen en spoorwegen, zogenaamde 'gezoneerde' industrieterreinen (dat zijn de grotere industrieterreinen) en luchthavens. Er moet dus eerst worden nagegaan of de woning of het andere geluidsgevoelig object wel binnen de invloedssfeer van één of meer van deze bronnen ligt. Als dat niet het geval is, is een onderzoek naar cumulatie niet aan de orde.*

**3. Bepaling geluidsniveau andere bronnen**

*Behalve een verslechtering van de geluidssituatie als gevolg van de Rijksweg(en) moet er ook sprake zijn van een geluidsniveau van één of meer genoemde andere bronnen dat boven de voorkeurswaarde ligt. Als dit niet het geval is, is een onderzoek naar cumulatie niet aan de orde. De bijdrage van de andere bronnen is dan zo klein, dat de wetgever ervan uit is gegaan dat deze niet tot een onacceptabele toename van het totale geluid leidt.*

**4. Berekening en beoordeling totale ('cumulatieve') geluidsniveau**

*Als er wel sprake is van één of meer geluidsniveaus van andere bronnen boven de voorkeurswaarde, dan moet het cumulatieve (opgetelde) geluidsniveau van de Rijkswegen en de betreffende andere bron(nen) worden berekend en beoordeeld. Hierbij kan niet zomaar het totale geluid van alle bronnen aan 'de norm' worden getoetst. Dat komt doordat het geluid van verschillende soorten bronnen bij dezelfde geluidsterkte in decibel niet even hinderlijk is. Daarom gelden voor verschillende soorten geluidsbronnen ook verschillende voorkeursnormen en is er niet één overkoepelende voorkeursnorm voor het cumulatieve (bij elkaar opgetelde) geluidsniveau van alle geluidsbronnen. In het (wettelijke) Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 zijn daarom formules gegeven waarmee geluid van andere bronnen eerst moet worden 'omgerekend' tot verkeersgeluid. Daarna kan optelling plaatsvinden tot een totaalniveau. Dat totaalniveau wordt vervolgens op aanvaardbaarheid beoordeeld in het kader van het Tracébesluit.*

*Als gezegd is er geen wettelijke norm voor cumulatieve geluidsniveaus, aangezien de omstandigheden per geval sterk kunnen verschillen (aantal bronnen, hoogte van de verschillende geluidsniveaus, aantal geluidbelaste en geluidluwe gevels, enz.). De beoordeling zal dus ook per geval moeten worden gemaakt.*

**5. Bepaling noodzaak extra of andere maatregel(en)**

*Afhankelijk van de beoordeling van het totale niveau in het kader van het Tracébesluit, en van het overleg met de beheerders van de betreffende andere bronnen, wordt besloten of er extra en/of andere geluidsmaatregelen moeten worden getroffen om het totale geluidsniveau te beperken.*

**6. Bepaling aard extra of andere maatregel(en)**

*Als wordt besloten dat een extra maatregel wenselijk is, bestaan daarvoor verschillende mogelijkheden:*

- 1. een extra (bovendoelmatige) maatregel aan de rijksweg;*
- 2. een extra maatregel aan één van de andere bronnen;*
- 3. een maatregel aan één van de andere bronnen in plaats van een (doelmatige) maatregel aan de Rijksweg.*

*Welke maatregel wordt gekozen is afhankelijk van de situatie. Wanneer de Rijkswegen de dominerende bron zijn, ligt het bijvoorbeeld eerder voor de hand om daaraan een extra maatregel te treffen dan aan een van de andere bronnen. Wanneer een andere bron maatgevend is voor het totale niveau, zou het kunnen zijn dat het gunstiger is om juist daar een maatregel aan te treffen, en in plaats daarvan de toename van het geluid van de Rijksweg(en) te accepteren. Een maatwerkpaak is nodig om per locatie de optimale maatregel te bepalen. Voordat een maatregel aan een andere bron kan worden getroffen, moet daarover natuurlijk wel zijn overlegd zijn met de beheerder van die bron, en deze moet ook instemmen met het treffen van zo'n maatregel. Daarom schrijft de wet eveneens voor dat dit overleg moet plaatsvinden, en dat een verslag van dat overleg aan het akoestisch onderzoek moet worden toegevoegd.*

*Dit overleg heeft plaatsgevonden en is als bijlage bij het akoestisch onderzoek gevoegd. Uit de afstemming volgt dat de gezamenlijke bronbeheerders van mening zijn dat er vooralsnog geen andere doelmatige maatregelen zijn te treffen, anders dan nu voorzien in het Tracébesluit en dat er ook geen wettelijke noodzaak is tot verdere bron- of schermmaatregelen.*

*Cumulatie vliegkawaai Rotterdam The Hague Airport (RTHA)*

*Ten aanzien van het vliegveld Rotterdam The Hague Airport (RTHA) geldt allereerst dat het aantal vliegbewegingen en de mate van geluidsbelasting moet passen binnen de hiervoor geldende geluidszonering. RTHA is echter bezig met plannen voor een uitbreiding van het vliegveld. Ten aanzien van deze uitbreiding moet zij een aanvraag in dienen bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor een luchthavenbesluit. Een luchthavenbesluit legt het gebruik van een luchthaven door het luchtverkeer vast in regels en grenswaarden. Een luchthavenbesluit is ook nodig om een luchthaven te kunnen exploiteren. Ook wil RTHA door middel van het luchthavenbesluit onderzoeken of er draagvlak is voor groei van de luchthaven. Het laatste luchthavenbesluit is van 2006 en dit is in 2010 gewijzigd. Momenteel is de MER procedure gestart voor een nieuw luchthavenbesluit. Deze MER moet inzicht bieden in de milieueffecten. Voor meer informatie omtrent de procedure en de wijze waarop u op dit besluit kunt reageren verwijs ik naar de site: <http://www.platformparticipatie.nl/projecten/alle-projecten/projectenlijst/rotterdam-the-hague-airport/index.aspx>.*

*Voor wat betreft de cumulatie met het vliegveld en de A16 is in dit onderzoek de situatie op basis van de vigerende geluidszonering doorgerekend. In de nabijheid van het vliegveld liggen een aantal adressen waarbij de geluidbelasting van de zowel de Rijkswegen als de geluidsbelasting afkomstig van het vliegveld niet voldoet aan de toetswaarden. Voor een deel van deze woningen is het vliegveld de maatgevende geluidbron. Het akoestisch onderzoek biedt nader inzicht in deze*

*berekeningen. In het Tracébesluit zijn wel maatregelen opgenomen ter beperking van het geluid afkomstig van de rijksweg, daarnaast heb ik samen met de regiopartijen afspraken gemaakt over aanvullende maatregelen aan de rijksweg en het onderliggend wegennet.*

#### Cumulatie HSL

*Voor het aanpakken van de geluidshinder op het hele HSL traject heeft het ministerie de komende jaren 70 miljoen euro gereserveerd. Met deze maatregelen worden ongeveer driekwart van de geluidsoverschrijdingen van 2 decibel en meer weggenomen. Voor Lansingerland en Rotterdam bestaat het maatregelenpakket uit het geluidabsorberend maken van schermen, het verlengen van schermen en het plaatsen van een nieuw scherm in de gemeente Lansingerland. Deze aanpak staat echter geheel los van het project A16.*

*Voor wat betreft de cumulatie met de HSL is in de berekeningen uitgegaan van de situatie zoals die op dit moment (9 februari 2016) is vastgelegd in het Geluidregister spoor. Hierin is het nieuwe maatregelenpakket zoals hierboven beschreven nog niet opgenomen. Bij de woningen met een overschrijding van de toetswaarde voor de Rijksweg is geen sprake van een geluidbelasting veroorzaakt door de HSL die de voorkeurswaarde overschrijdt, zodat van cumulatie geen sprake is.*

#### Cumulatie spoorlijn Utrecht-Rotterdam

*Ook voor wat betreft de cumulatie met de spoorlijn Utrecht-Rotterdam is in de berekeningen uitgegaan van de situatie zoals die op dit moment (9 februari 2016) is vastgelegd in het Geluidregister spoor. Voor een aantal adressen gelegen aan het Terbregsehof met een overschrijding van de toetswaarde voor de Rijksweg levert deze spoorlijn de hoogste bijdrage aan de gecumuleerde geluidbelasting. In het Tracébesluit zijn maatregelen opgenomen ter beperking van het geluid afkomstig van de rijksweg, daarnaast heb ik samen met de regiopartijen afspraken gemaakt over aanvullende maatregelen aan de rijksweg en het onderliggend wegennet. Uit het overleg inzake cumulatie volgen geen geluidsbeperkende maatregelen aan de spoorlijn.*

#### Cumulatie onderliggend wegennet

*De effecten van het stedelijk en provinciaal wegennet op de gecumuleerde geluidbelasting zijn sterk plaatsgebonden. Ondanks dat het wegverkeerslawaai van met name het stedelijke wegennet op verschillende locaties in relevante mate bijdraagt aan het akoestische klimaat, is vastgesteld dat het vanuit de wettelijke optiek niet noodzakelijk is maatregelen aan het stedelijke wegennet, te treffen. Met de door regio te realiseren 'Saldo Nul' maatregelen op het onderliggende wegennet wordt in aanvulling op de wettelijke maatregelen alsnog de geluidbelasting ten gevolge van het onderliggende wegennet beperkt. Toch geldt voor een aantal woningen, met name gelegen aan de Terbregseweg, de President Rooseveltweg, en de Bergweg Zuid, dat het onderliggend wegennet de grootste bijdrage levert aan de uiteindelijke gecumuleerde geluidbelasting. Naast de Saldo Nul maatregelen worden in het kader van het cumulatieoverleg tussen de verschillende bronbeheerders geen verdere geluidsbeperkende maatregelen aan het onderliggend wegennet getroffen.*

#### Cumulatie industrielawaai

*Binnen of in de directe omgeving van het studiegebied A16 Rotterdam zijn 9 februari 2016 geen gezoneerde industrieterreinen gesitueerd, als gevolg waarvan de geluidbelasting van de woningen binnen het studiegebied OTB A16 Rotterdam meer dan 50 dB(A) bedraagt. Rond het vliegveld Rotterdam-The Hague Airport is wel een geluidzone vastgesteld, die de effecten van het proefdraaien van vliegtuigmotoren in*

*rekening brengt. Binnen deze geluidzone zijn echter geen geluidgevoelige objecten gelegen. In het onderzoek zijn daarom uiteindelijk geen gezoneerde industrieterreinen in beschouwing genomen bij de bepaling van cumulatieve effecten*

## **2.17 Luchtkwaliteit/Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit**

Veel insprekers maken zich zorgen om de luchtkwaliteit (zoals fijnstof). Er wordt gesteld dat er niet voldoende aandacht is gegeven aan luchtkwaliteit. Tot slot zijn veel insprekers van mening dat naar aanleiding van het gesjoemel met de dieselmotoren de onderzoeken niet langer actueel en betrouwbaar zijn.

### **Reactie**

*Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma is op 1 augustus 2009 in werking getreden. In het NSL werken de rijksoverheid en de decentrale overheden samen om overal in Nederland tijdig (binnen de verkregen derogatietermijn) te voldoen aan de Europese luchtkwaliteitseisen die zijn opgenomen in bijlage 2 van de Wm. Het NSL bevat niet alleen maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren (inclusief bronmaatregelen), maar ook alle bestaande en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele plannen die de luchtkwaliteit kunnen verslechteren. Zo wordt in de berekeningen dus ook rekening gehouden met de bestaande uitstoot van bijvoorbeeld het vliegveld Rotterdam The Hague Airport. Op deze wijze is verzekerd dat voldoende naar de cumulatie is gekeken.*

*Het NSL laat zien dat de effecten van de maatregelen voldoende groot zijn om de verslechtering als gevolg van deze ruimtelijke ontwikkelingen te compenseren. Projecten die in het NSL zijn opgenomen, kunnen doorgang vinden wanneer het betreffende project zoals het uitgevoerd gaat worden past binnen het NSL of er in ieder geval niet mee in strijd is. Dit is bij de A16 het geval.*

*Per 1 januari 2015 dient ook getoetst te worden aan de grenswaarde voor PM<sub>2,5</sub> (een jaargemiddelde concentratie 25 microgram per m<sup>3</sup>). Uit de monitoringstool behorende bij het NSL blijkt dat in en rond het plangebied zowel voor 2020 als 2030 de concentratie lager is dan 20 microgram per m<sup>3</sup>. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat het project voldoet aan de grenswaarde van PM<sub>2,5</sub>.*

*Voor meer informatie omtrent de concentraties in uw omgeving kunt u gebruik maken van de NSL-monitoring: <https://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>*

*In reactie op de zienswijzen dat er onvoldoende aandacht zou worden besteed aan het verbeteren van de luchtkwaliteit merk ik op, dat in november 2015 Staatssecretaris Dijkema van Infrastructuur en Milieu extra geld beschikbaar heeft gesteld voor de aanpak van luchtkwaliteit in o.a. Rotterdam. Rotterdam krijgt 8 miljoen euro om de laatste hardnekkige binnenstedelijke knelpunten aan te pakken. Geld gaat onder meer naar een schoner OV, het faciliteren van meer laadpunten voor elektrisch rijden en een sloopregeling voor vervuilende bestelbusjes. Voor meer informatie verwijs ik u naar: <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2015/11/26/16-miljoen-euro-voor-laatste-knelpunten-luchtkwaliteit>. Hier kunt u ook de kamerbrief inzake het actieplan luchtkwaliteit downloaden.*

*Voor een overzicht van de ontwikkelingen van de emissies en luchtkwaliteit in de periode 1990 – 2013 verwijs ik u ook naar de site*

<http://www.clo.nl/indicatoren/nl0081-relatie-ontwikkelingen-emissies-en-luchtkwaliteit>.

Ten aanzien van bomen dat groen en fijn stof zou tegenhouden, uit onderzoek in onder andere gemeente Amsterdam is gebleken (en bevestigd door RIVM), dat de luchtkwaliteit vanwege bomen en planten in een stad niet significant verbetert en soms zelf ook iets kan verslechteren. Dit komt doordat bomen de windsnelheid verlagen waardoor luchtverontreinigingen zich ook kunnen ophopen.

#### Softwarefraude dieselmotoren

Het NSL is mede gebaseerd op feitelijke metingen van de ontwikkeling van de luchtkwaliteit. De recent in het nieuws gekomen malversaties met software om de feitelijke uitstoot van dieselmotoren te beïnvloeden zijn daarom niet van invloed op de milieucijfers zoals die jaarlijks worden gepresenteerd in de monitoring van het NSL. Het is wel zo dat vanuit de jaarlijkse monitoring is gebleken dat de ontwikkeling van milieucijfers wat achter blijft bij de verwachtingen, de prognoses worden hier jaarlijks op bijgesteld. In de gehanteerde cijfers voor de A16 is gerekend met de meest actuele inzichten.

Ondanks de recent ontdekte softwarefraude met dieselmotoren is er nog altijd sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit naar de toekomst toe. De afname verloopt slechts minder snel dan eerder gedacht. De fraude heeft dus slechts beperkt effect op de luchtkwaliteit. Bij de berekening van de jaarlijkse (generieke) achtergrondconcentraties voor luchtkwaliteit is de hogere uitstoot van voertuigen in de praktijk ten opzichte van de typegoedkeuringseisen al meegenomen.

De generieke emissiefactoren zijn namelijk gebaseerd op praktijkomstandigheden en deze worden jaarlijks door TNO, in samenwerking met het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Bureau voor de Statistiek, geactualiseerd. Zo wordt dus de in de praktijk, ten opzichte van de typegoedkeuringseisen, hogere uitstoot van voertuigen meegenomen.

Ook de achtergrondconcentratiekaarten (de GCN-kaarten) worden, mede op basis van deze de geactualiseerde emissiefactoren, jaarlijks geactualiseerd. Daarbij worden ook meetgegevens uit het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit betrokken. Tot slot wordt in de actualisatie ook rekening gehouden met hetgeen dat binnen de EU is besloten t.a.v. de versoepelde normen voor nieuwe dieselauto's.

In de jaarlijkse monitoring van het NSL wordt steeds met deze geactualiseerde data gewerkt. Ik verwijs verder naar mijn antwoorden op Kamervragen op dit onderwerp, onder andere op 30 september 2015

(<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2015/09/30/softwarefraude-dieselauto-s-volkswagen>).

## **2.18 Gezondheid**

Veel insprekers maken zich zorgen om hun gezondheid of zijn van mening dat gezondheid onvoldoende in de besluitvorming is betrokken.

### **Reactie**

Gezondheid valt in het kader van een wegproject in te delen in de gevolgen voor de gezondheid vanwege de toename van geluidsoverlast, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Deze aspecten worden afgezet tegen normen zoals deze in Nederland wettelijke zijn vastgesteld. Daar moet in ieder geval aan voldaan worden. Het gezondheidsonderzoek betreft niet alleen het directe gebied rondom de A16 maar

*vindt plaats over een groter gebied. Als criterium voor de vaststelling van het onderzoeksgebied geldt de invloed van de A16 op het verkeersnetwerk. In samenhang met de TN/MER is een gezondheidsonderzoek (GES) uitgevoerd, zie ook het rapport 'Gezondheidsonderzoek varianten rijksweg 13-16 Rotterdam' bijlage bij de TN/MER.*

*GES geeft additionele informatie aan bestuurders en besluitvormers over de gezondheidseffecten van de verschillende alternatieven. Een GES geeft daarbij een goed beeld van de gezondheidskundige kansen en knelpunten van de verschillende alternatieven in de verkenning die TN/MER zijn onderzocht. Dit inclusief de uit de wet voortvloeiende mitigerende maatregelen zoals reeds bepaald in de reguliere onderzoeken voor geluid, lucht en externe veiligheid.*

*In een GES wordt niet alleen gekeken naar een overschrijding van de wettelijke milieunormen, maar ook naar de situatie onder deze normen. Dit onderzoek geeft inzicht in de relatieve veranderingen als gevolg van de onderzochte alternatieven en hun invloed op de gezondheid voor de aspecten luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid. Het geeft echter geen inzicht in de absolute of feitelijke gezondheid van mensen in het studiegebied. Bij de beoordeling van de gezondheidssituatie van mensen in een gebied spelen namelijk vele factoren een rol. Infrastructuur is er daar slechts één van.*

*Los van GES is er in het kader van het (Ontwerp)Tracébesluit ook apart onderzoek verricht naar geluid en externe veiligheid.*

*Alhoewel de methode van dit onderzoek geen absoluut oordeel geeft over de gezondheidsrisico's binnen een bepaald gebied, is op basis van dit onderzoek in een vroegtijdig stadium wel gescreend of er gezondheidsknelpunten zijn te verwachten. Ten aanzien van lucht en externe veiligheid zijn er geen knelpunten geconstateerd. Uit het onderzoek blijkt wel dat voor wat betreft geluid er in de autonome situatie (dus zonder de aanleg van de A13/16) sprake is van een beperkt aantal blootgestelden (minder dan 1%) in de GES-klassen 6 en hoger (boven de GES-klasse 6 is er sprake van een knelpunt). Deze blootgestelden bevinden zich voornamelijk langs de A20, A13 en langs een enkele lokale weg. Met de aanleg van de A13/16 neemt het aantal mensen dat blootgesteld is aan deze onvoldoende milieukwaliteit wel af, maar de knelpunten aldaar worden niet geheel weggenomen. Wel is er sprake van een verschuiving van het aantal blootgestelden van een hogere naar een lagere GES-klasse.*

*Voor alle onderzochte varianten geldt dus dat er een positief effect optreedt en dat minder mensen worden blootgesteld aan een lagere gezondheids-klasse. Aangezien ten tijde van de TN/MER nog niet sprake was van Saldo Nul, is in het GES ook geen rekening gehouden met deze bovenwettelijke maatregelen. De toepassing van Saldo Nul zal een extra positief effect hebben.*

*Alhoewel ik me de zorgen van insprekers goed kan voorstellen blijkt uit de onderzoeken dat er als gevolg van het doortrekken van de A16 geen direct aanleiding is voor het bestaan van gezondheidsknelpunten op het gebied van lucht, geluid of veiligheid.*



## 2.19 **Bouwhinder**

Veel insprekers geven aan angst te hebben dat zij hinder gaan ondervinden tijdens de bouw van de A16 en vragen naar de wijze waarop deze door Rijkswaterstaat wordt voorkomen.

### **Reactie**

*Het bouwen van een nieuwe weg gaat helaas niet zonder hinder, om die reden krijgt het beperken van hinder (zoals bijvoorbeeld die van bouwverkeer) binnen het project bijzondere aandacht. Naast het feit dat de beoogd aannemer zich heeft te houden aan alle wettelijke eisen zoals bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit en ook rekening moet houden met gemeentelijke voorschriften, geldt dat potentiële opdrachtnemers bij hun aanbieding een plan moeten indienen op welke wijze zij hinder denken te gaan beperken. Hoe beter het plan is, hoe meer korting er vanuit het rijk wordt ingezet op de aanbiedingsom. Het is om die reden dat de bouwwijze in deze fase nog niet in detail is uitgewerkt, wel gelden een aantal basis uitgangspunten. In beginsel rijdt bouwverkeer zoveel mogelijk naar het plangebied over het hoofdwegennet en de belangrijkere uitvalswegen. Tijdens de aanleg dient de aannemer de kruisende infrastructuur in stand te houden gedurende de bouwperiode met uitzondering van de Ommoordseweg, de Hofwijktunnel, de Zwarteweg en de fietskruising onder de N209 ter hoogte van de Doenkade, wel kan sprake zijn van nacht- of weekendafsluitingen van wegen en verlegging van routes naar andere locaties. Verder dient de aannemer bij voorkeur het reguliere verkeer ongelijkvloers te kruisen.*

*Met deze maatregel worden aannemers uitgedaagd veel aandacht te besteden aan het minimaliseren van hinder.*

*Niet alleen geluidsoverlast, door bijvoorbeeld heien, wordt gerekend als een vorm van hinder, ook een verminderde bereikbaarheid tijdens de bouw. Met de beheerders en direct betrokkenen worden daarom ook afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid te garanderen, dat wil zeggen ook op een verkeersveilige wijze en indien van toepassing met een beperkte toename van reisduur. Wel moet er worden gekeken welke flexibiliteit er binnen deze afspraken is te realiseren. Het kan namelijk voorkomen dat in het kader van een goede logistiek en de wens om hinder en overlast voor de omgeving te minimaliseren het juist ook de voorkeur kan hebben over te gaan tot bijvoorbeeld tijdelijke of gedeeltelijke afsluitingen. De afspraken hieromtrent worden opgenomen in het DBFM-contract. Mochten er afwijkingen nodig zijn, dan zal dat alleen geschieden in overleg met de betreffende beheerder en direct betrokkenen.*

*Rijkswaterstaat neemt in haar aanbesteding zoals hiervoor beschreven criteria op die de aannemer middels een financiële prikkel moet stimuleren hinder en schade tot een minimum te beperken. In het contract wordt ook voorgeschreven dat de aannemer bij het uitvoeren van de werkzaamheden verantwoordelijk is voor het herstel van door zijn toedoen ontstane schade. Ik ben van mening dat hier ook een preventieve werking van uitgaat en de aannemer zodoende zelf op zoek gaat naar de maatregelen die dit het beste kunnen bewerkstelligen.*

*In het geval u schade ondervindt van de werkzaamheden kunt u dit kenbaar maken bij de aannemer. In het geval uw schade niet naar behoren wordt afgehandeld kunt u zich altijd wenden tot Rijkswaterstaat.*

*Omwonenden en bedrijven worden verder via verschillende media, zoals nieuwsbrieven, twitterberichten en berichten op de website van het project over de*

*werkzaamheden van het project tijdens de aanleg geïnformeerd. Waar nodig vindt ook afstemming plaats met bewoners en bedrijven om de bereikbaarheid en exploitatiemogelijkheden te garanderen tijdens de bouwwerkzaamheden.*

## **2.20 Bouwkundige inspecties/(nul)metingen**

Veel insprekers zijn van mening dat zij tijdens de uitvoering van het werk risico lopen op schade aan woning. Zij eisen derhalve dat er voor, tijdens en na de uitvoering metingen worden uitgevoerd aan hun woning.

### **Reactie**

*Rijkswaterstaat deelt de noodzaak dat voor aanvang van de bouw er nul-metingen worden gedaan aan woningen. De omvang van dit onderzoek wordt mede bepaald op basis van een door de aannemer op te stellen risicoanalyse en is onder andere afhankelijk van bijvoorbeeld het type woningen (oud of nieuw), de grondgesteldheid (veenweide of zand) en de werkwijze van de aannemer. Om te voorkomen dat er sprake zal zijn van een onderschatting wordt bij deze risicoanalyse wel uitgegaan van worst-case aannames. Omdat de werkwijze van de aannemer bij het opstellen van het Tracébesluit nog niet bekend is, is op voorhand nog niet in te schatten hoe groot dit gebied exact is. In het contract wordt de aannemer wel een minimale risicocontour meegegeven die de aannemer op basis van zijn bouwmethode definitief dient vast te leggen. Tijdens de bouw zal de aannemer frequent blijven monitoren op schade.*

*Voor een aantal woningen waarbij op voorhand als sprake is van een verhoogd risico heeft Rijkswaterstaat reeds een verkennende bouwkundige inspectie uitgevoerd. De betrokken zijn hiervan op de hoogte gesteld.*

## **2.21 Grondwater**

Een groot aantal insprekers geeft aan zich zorgen te maken over eventuele grondwaterstandseffecten. Deze zorg wordt deels ook ingegeven door de berichtgeving rondom de A4 Delft-Schiedam .

### **Reactie**

*Ten aanzien van de aanlegfase zou sprake kunnen zijn van grondwaterstands dalingen als gevolg van (spannings)bemaling. In nauwe afstemming met het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard en de gemeente Rotterdam is daarom geohydrologisch modelonderzoek uitgevoerd voor de aanleg- en gebruiksfase van de tunnel onder de Rotte, het Lage Bergse bos en de Vaart Polder Bleiswijk. Uit dit aanvullend geohydrologisch onderzoek naar de grondwatereffecten bij de aanleg en gebruik van de tunnel blijkt dat bij een aanlegmethode met een waterdichte constructie, zonder spanningsbemaling in het eerste watervoerende pakket, er geen verandering in de grondwaterstand ontstaat.*

*In het Tracébesluit is daarom gekozen voor het voorschrijven van een waterdichte constructie, behoudens afvoer van enig lekwater is hierbij het gebruik van een grondwateronttrekking niet aan de orde.*

*Met het uitsluiten van spanningsbemaling in het contract worden effecten op het grondwater vrijwel voorkomen. In het contract met de aannemer worden nadere eisen opgenomen ten aanzien van bijvoorbeeld het maximaal lekdebiet. Bij het specificeren van deze eisen wordt het waterschap nadrukkelijk betrokken. De specificaties die worden meegegeven aan de aannemer zijn van dien aard dat aan de voorkant meer sturing kan worden gegeven aan het type constructies dat de*

*aannemer kan realiseren. In het geval van de A16 zal dit binnen de gegeven plangrens het toepassen van damwanden en onderwaterbeton zijn. Met voldoende trekpalen wordt de druk op het onderwaterbeton ondervangen. Deze aanpak moet leiden tot een wezenlijk andere oplossing dan bij de A4 Delft-Schiedam, waar de aannemer heeft gekozen voor het gebruik van een waterremmende laag in de ondergrond.*

*Zekerheidshalve is in overleg met de waterschappen een meetnet met peilbuizen aangebracht. Deze peilbuizen worden momenteel bemeten om de huidige fluctuatie van de grondwaterstanden vast te kunnen stellen. Mochten er onvoorziene effecten optreden tijdens de bouwfase, dan kunnen deze veranderingen van de grondwaterstand met behulp van deze peilbuizen worden vastgesteld.*

## **2.22 Participatie tijdens de uitvoering**

Veel insprekers vragen om een vroegtijdig betrokkenheid bij de uitvoering.

### **Reactie**

*Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase zullen bewoners langs het tracé rechtstreeks en actief door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer worden geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfasering en de gevolgen voor hun woonomgeving. Dit gebeurt onder meer door kleinschalige bijeenkomsten op buurtniveau te organiseren. Tijdens deze bijeenkomsten kunnen zorgen of specifieke wensen door bewoners worden geuit. Indien mogelijk zal daarop worden ingespeeld. Hinder tijdens de uitvoeringsfase is echter niet te voorkomen. Er gelden regels en (specifieke) afspraken met andere overheden gericht op het beperken van hinder voor de omgeving die de aannemer in acht moet nemen. Via de projectwebsite, nieuwsbrieven, en berichten in (lokale) media en sociale media zal met grote regelmaat informatie over de voortgang van de bouw worden verspreid. Betrokkenen kunnen ook gebruik maken van de 0800-informatielijn.*

## **2.23 Nadeelcompensatie**

Veel insprekers zijn van mening dat zij op verschillende wijzen nadeel en schade ervaren en vragen dan wel eisen hier compensatie voor.

### **Reactie**

*De overheid neemt binnen haar taakuitoefening veel maatregelen en besluiten die in het algemene belang en rechtmatig genomen zijn. Burgers en bedrijven kunnen nadeel ondervinden door dit optreden van de overheid. In sommige situaties hebben zij recht op een tegemoetkoming in de schade. Zo kan de aanleg van nieuwe infrastructuur leiden tot omzetverlies voor bedrijven, waardedaling van een woning of omrijdschade. Die schade komt in principe voor rekening van de benadeelde. Alleen in de uitzonderlijke situatie dat een bedrijf of burger onevenredig wordt getroffen, heeft hij mogelijk recht op een tegemoetkoming in de schade.*

*Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen. kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Ik zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is*

*de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

## **2.24 Ligging Bergschenhoekseweg**

Insprekers vragen zich af waarom de Bergschenhoekseweg wordt gerealiseerd aan de zuidzijde van de A16 en niet wordt teruggelegd op de huidige locatie, danwel de noordzijde van het tracé van de A16.

### **Reactie**

*De ligging van de Bergschenhoekseweg is door de Gemeente Rotterdam vastgesteld. Voordat tot vaststelling is overgegaan is er onderzoek gedaan naar verschillende tracévarianten. Uitgangspunt voor al deze tracévarianten was dat deze ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Schiebroek net als in de bestaande situatie buiten de woonwijken zou komen te liggen. De onderzochte tracévarianten variëren van een westelijke ontsluiting van het bedrijventerrein Schiebroek via de G.K. van Hogendorpweg tot noordelijk van de A16 gelegen tracévarianten als ook tracévarianten ten zuiden van de A16. Uit deze variantenstudie blijken de westelijke en noordelijke varianten op grote knelpunten te stuiten en volgt hieruit een zuidelijke ligging als meest realistisch. De afweging van deze variant is gedeeld met de deelnemers aan de gebiedstafels en is ook terug te vinden in het document "Informatieblad over de ontsluiting van het bedrijventerrein Schiebroek" dat ook is te downloaden via de site <http://www.a16rotterdam.nl/Documenten/default.aspx> (Afsprakenkaart/8.Informatieblad over de ontsluiting van het bedrijventerrein Schiebroek).*

*De Bergschenhoekseweg ligt ook buiten het Schiebroeksepark, waarmee het park behouden blijft. Om langzaam verkeer en snelverkeer van elkaar te scheiden, is er ook een vrijliggend fietspad ontworpen, waarmee de Bergschenhoekseweg niet gebruikt hoeft te worden door langzaam verkeer om van west naar oost te komen.*

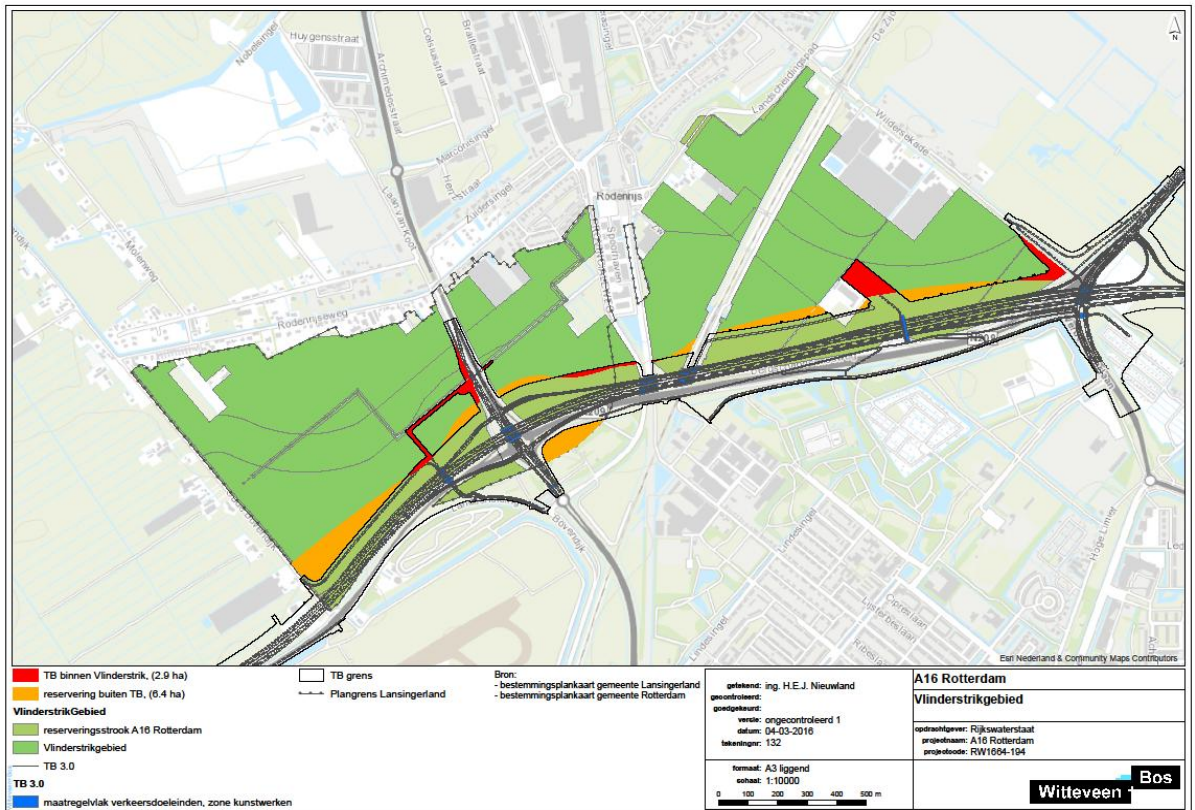
## **2.25 Vlinderstrik**

Veel insprekers zijn bezorgd over de aantasting van het natuur- en recreatiegebied de Vlinderstrik als gevolg van de komst van de A16 Rotterdam.

### **Reactie**

*Bij de aanwijzing van de Vlinderstrik als natuur- en recreatiegebied, als invulling van een deel van de dubbele doelstelling van het PMR project (Project Mainport Rotterdam), is al reserveringsruimte opgenomen voor de aanleg van de A16 Rotterdam. Dit betekent dat de aanleg van de weg geen invloed heeft op aanleg van de Vlinderstrik als natuur- en recreatiegebied. Daarbij maakt het ontwerp van de weg maar deels gebruik van deze vooraf gereserveerde ruimte. Er blijft circa 8 ha ongebruikt, welke teruggegeven wordt en dus alsnog als natuur ingevuld kan worden. Het is correct dat het ontwerp op enkele locaties over de begrenzing van de vlinderstrik heen loopt voor het nemen van maatregelen. Deze maatregelen hebben echter geen wezenlijke aantasting op het functioneren van de Vlinderstrik. Het beeld dat veel insprekers hebben dat de Vlinderstrik tot de Ecologische Hoofdstructuur behoort, is overigens niet correct.*

*Op onderstaande afbeelding is aangegeven hoe de begrenzing van het Tracébesluit zich verhoudt tot de begrenzing van het Vlinderstrikgebied.*



*Verder worden alle, in kader van de A16, aangelegde waterpartijen voorzien van plas-/draszones en natuurvriendelijke oevers. Daar waar infrastructuur en water elkaar kruisen, worden duikers toegepast die geschikt zijn voor de passage van fauna. Daarnaast wordt, in lijn met de wens vanuit de regio, een fietspad in de Vlinderstrik aangelegd. Dit draagt bij aan de recreatieve functie van het gebied. Het gebied krijgt dus alle ruimte om zich te ontwikkelen en ontplooiën, meer zelfs aangezien de nieuwe weg minder ruimte nodig heeft dan vooraf gereserveerd.*

*De inrichting van de Vlinderstrik maakt geen deel uit van het Tracébesluit. Voor reacties op dit inrichtingsplan kunt u zich het beste richten tot gemeente Rotterdam/gemeente Lansingerland. Wel heeft de inrichting invloed op de inpassing van de A16. De in het inrichtingsplan Vlinderstrik voorgestelde bomenrijen en houtwallen zorgen ervoor dat het zicht op de A16 afgeschermd wordt.*

## 3 Individuele beantwoording

### 3.1 Zienswijze nr. 1

Deze verbindingsweg is volgens inspreker totaal overbodig en zal op de A-13 nog meer knelpunten opleveren. Denk aan het invoegen bij Klein Polderplein en het invoegen bij de samenvoeging A13/A16 naar de A13 bij het vliegveld. Door de opkomende files bij Delft Zuid zal dit allemaal in elkaar schuiven en blijven we dezelfde en zelfs nog een grotere file puinhoop achterhouden. Tevens zal de geluidsoverlast en luchtverontreiniging alleen nog maar meer toenemen. Denk eens na en dan niet op VVD asfalt basis laat het verkeer toch de binnenkort te openen A-4 gebruiken. Scheelt een vermogen aan Euro's. Mocht de minister e.e.a. toch willen doordrukken laat haar dan zo snel mogelijk onder curatele plaatsen want wat hier gebeurd is ten opzichte van de bewoners een grof schandaal.

#### **Reactie**

*Ten aanzien van de nut en noodzaak verwijs ik inspreker naar paragraaf 2.1. Voor wat betreft de door inspreker genoemde knelpunten geldt dat de intensiteiten bij het Kleinpolderplein door de aanleg van de A16 Rotterdam sterk afnemen. Een deel van het doorgaande verkeer tussen de A16 en de A13 neemt straks de alternatieve route via de A16 Rotterdam. De samenvoeging van de A16 Rotterdam met de A13 ter hoogte van de Doenkade is vormgegeven met een extra rijstrook op de A13 tot aan de Berkelse Zweth. In plaats van 3 rijstroken + een spitsstrook komen er dus 4 rijstroken + een spitsstrook. Vlak voor de Berkelse Zweth valt deze extra rijstrook weer af. De knelpunten zoals inspreker deze zich voorstelt blijken niet uit de verkeerstudie. Ten aanzien van het effect van de A4 en de effecten op lucht en geluid verwijs ik u respectievelijk naar mijn antwoorden in de parafen 2.5 2.15 en 2.17.*

*Specifiek met betrekking tot u woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 400 meter. De afstand tot de bestaande rijksweg A20 bedraagt circa 700 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt 52 dB. Dit is minder dan het nu toegestane geluidsproductieplafond van 54 dB.*

*In het kader van de realisatie van de A16 Rotterdam is opnieuw onderzocht voor welke woningen langs het tracé de geluidbelasting dusdanig is dat een onderzoek naar de binnenwaarde noodzakelijk is. Zo nodig worden door Rijkswaterstaat aanvullende gevelmaatregelen aangeboden. Het onderzoek naar het binnenniveau wordt uitgevoerd nadat het Tracébesluit onherroepelijk is. Uw woning is in dit onderzoek betrokken omdat vanwege de nieuwe weg niet aan de grenswaarde van 50 dB kan worden voldaan.*

### 3.2 **Zienswijze nr. 2**

Inspreker meent dat de spitsstrook op de A20 moet worden herzien naar een normale rijkstrook met normale rijnsnelheid. Verder is inspreker van mening dat het voorsorteervak van de verbindingsweg van de A16 uit de richting Van Brienoordbrug naar de A20 in richting Gouda, gelet op het huidige verkeersaanbod zou moeten worden verbreed.

#### **Reactie**

*De spitsstrook op de A20 is geen onderdeel van het Tracébesluit A16 Rotterdam. Derhalve wordt het besluit voor wat betreft dit onderdeel niet herzien en wordt dit onderdeel niet opgenomen het Tracébesluit.*

*Bij het bepalen van de rijstrookindeling op de verbindingswegen tussen de A16 en de A20 is rekening gehouden met de beschikbare ruimte en de verdeling van het verkeer over het netwerk. Van de vijf beschikbare rijstroken is het noodzakelijk dat er twee rechtdoor gaan naar de A16 Rotterdam. De overige drie rijstroken voeden de verbindingswegen richting de A20. Omdat het nieuwe tracé een groot deel van het verkeer van de A20 tussen het knooppunt Kleinpolderplein en Terbregseplein overneemt, wordt het op de verbindingdboog van de A16 uit de richting van de Brienoordbrug naar de A20 richting Hoek van Holland ook rustiger. Na de afrit bij de Hoofdweg komt er voor het verkeer richting de A20 een extra rijstrook bij, waardoor er een weefvak van vier rijstroken ligt, dat splitst in twee stroken naar de A20 richting Gouda en twee rijstroken naar de A20 richting Rotterdam Centrum/Hoek van Holland. Op deze wijze wordt mijn inziens ook tegemoet gekomen aan de wens van inspreker.*

### 3.3 **Zienswijze nr. 3**

Inspreker meent dat de aanleg het woon-leefplezier bederft. Ook de geluidsoverlast is een ramp.

#### **Reactie**

*Eén van de doelstellingen van het doortrekken van de A16 is het verbeteren van de leefbaarheid rond de A13-A20. De aanleg van de A16 betekent een verbetering van de leefbaarheid voor de noordrand van Rotterdam, zowel op parallelle verbindingen als op het onderliggende wegennet. Ik verwijs u ook door naar paragraaf 2.3.*

*Samen met de regio is fors geïnvesteerd in het minimaliseren van eventuele overlast. Dit heeft geleid tot een omvangrijk pakket aan maatregelen. Dit betreft onder andere een halfverdiepte tunnel in het Lage Bergse Bos, geluidsmaatregelen (schermen, wallen, stiller asfalt) etc. Verder zorgt het project ervoor dat het aandeel sluipverkeer in uw woonomgeving vermindert. Dit is onder meer het geval op de Molenlaan. Dit sluipverkeer zorgt nu al voor aanzienlijk overlast, ten aanzien van bereikbaarheid, veiligheid en milieu.*

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Ten behoeve van uw woonomgeving (Hillegersberg) zijn diverse geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. De afstand van uw woning tot nieuwe tracé bedraagt circa 1.000 m. De geluidbelasting op uw woning als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht de akoestische situatie daarmee aanvaardbaar. Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.15.*

### 3.4 Zienswijze nr. 4

Inspreker maakt zich zorgen over meer geluidsoverlast en fijn stof doordat de nieuwe A16 zo dicht langs hun huis gaat lopen. In de huidige situatie kunnen ze de rijksweg A20 al regelmatig horen en ook de treinen die langs de A20 lopen, vooral 's nachts! Inspreker woont dicht bij het Terbregseplein en daar wordt niet zoveel aan dit probleem gedaan.

#### **Reactie**

*Anders dan u wellicht denkt, worden er ter hoogte van het Terbregseplein wel degelijk maatregelen gerealiseerd die geluidsbelasting ten goede komen. Naast diverse geluidschermen zoals opgenomen in het Tracébesluit, wordt in het kader van de met de regio overeengekomen Inpassingsovereenkomst A16 op de A20 tot aan de aansluiting Alexander tweelaags ZOAB fijn aangelegd. Dit asfalttype maakt geen onderdeel uit van het Tracébesluit zodat het effect van deze maatregel niet is meegenomen in het akoestisch onderzoek maar nog bovenop de effecten van de maatregelen in het Tracébesluit komt. Daarmee neemt de totale geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen nog verder af.*

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Ten behoeve van uw woonomgeving (Ommoord) is een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. De afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 450 meter. De afstand tot de bestaande rijksweg A20 bedraagt circa 300 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt 56 dB. Dit is minder dan het nu toegestane geluidsproductieplafond van de A20 van 58 dB. Aangezien de geluidsbelasting wel boven de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg ligt komt uw woning in aanmerking voor een binnenwaarde onderzoek. Dit onderzoek wordt uitgevoerd nadat het Tracébesluit onherroepelijk is.*

*In het akoestisch onderzoek is ook aandacht besteed aan de aanwezigheid van meerdere geluidbronnen in de nabijheid van de nieuw aan te leggen weg, zoals in uw geval ook het spoor. In paragraaf 2.16 wordt nader ingegaan op hoe de cumulatie met de verschillende geluidbronnen in het akoestisch onderzoek is meegenomen. Graag verwijs ik u naar deze paragraaf voor meer informatie over cumulatie. Met betrekking tot de luchtkwaliteit (o.a. fijn stof) geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarmee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ik verwijs u verder ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

### 3.5 Zienswijze nr. 5

Inspreker is tegen het ontwerpplan. Deze extra snelweg vormt een zeer grote toegevoegde belasting voor mens en milieu in de deelgemeente Schiebroek. Omgeven door snelwegen en met inbegrip van het vliegveld wordt de groene en relatief schone deelgemeente straks een ongezonde leefomgeving. Vergelijk met alle zorgwekkende doch door de overheid genegeerde of in het gunstigste geval gebagatelliseerde rapporten over de slechte luchtkwaliteit in de deelgemeente Overschie. Overigens was inspreker ook in de veronderstelling dat de gemeente Rotterdam nog geen goedkeuring heeft gegeven voor het ontwerpplan.



## **Reactie**

*De aanleg van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. Dit is ook niet verwonderlijk gezien de impact van deze plannen op de omgeving. De keuze voor de A16 is echter het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Ik realiseer me dat groen en natuur belangrijke voorwaarden zijn voor een leefbare woonomgeving. Tevens heb ik de zorg voor een goede bereikbaarheid van de regio en het oplossen van diverse knelpunten ook op het gebied van leefbaarheid. Hierin moet een goede balans worden gevonden. Met het project A16 worden diverse leefbaarheidsknelpunten langs de A13 Overschie en A20 als ook op het onderliggend wegennet opgelost. Zie ook mijn antwoord in paragraaf 2.3.*

*In de keuze voor het tracé is rekening gehouden met het ontzien van groen. Dit heeft er in geresulteerd dat bijvoorbeeld de nieuwe snelweg en de bestaande N209 worden samengevoegd in plaats van dat deze beide naast elkaar zouden blijven liggen, met alle negatieve effecten van dien. Ook de keuze voor een halfverdiepte landtunnel in het Lage Bergse Bos komt voort uit de wens om de aantasting van groen zoveel mogelijk te voorkomen. Tot slot worden er ook kansen gecreëerd onder meer met de toevoeging van een recreaduct tussen het gebied de Vlinderstrik en het Schiebroeksepark. Rijkswaterstaat zorgt door middel van een pakket schermen en stil asfalt voor dat aan alle wettelijke normen wordt voldaan. De regio investeert in nog meer schermen in het kader van Saldo Nul. Ter hoogte van Schiebroek wordt de weg afgeschermd door een groene wal van 4,5 meter hoog. Alhoewel ik me de zorgen van inspreker kan voorstellen, is er samen met de regio aanzienlijk geïnvesteerd in het beperken van de overlast op de woon- en leefomgeving.*

*Ten aanzien van lucht geldt dat er geen knelpunten zijn. Het project A16 is in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hiermee is geborgd dat wordt voldaan aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Zie voor meer informatie ook mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

*Voor wat betreft uw opmerking dat de gemeente niet akkoord zou zijn gegaan, geldt dat de formele bevoegdheid voor het vaststellen van het (Ontwerp-)Tracébesluit bij mij als Minister ligt. De gemeenteraden hebben zich in oktober 2015 uitgesproken over het voorgestelde pakket aan bovenwettelijke geluidsmaatregelen en andere inpassingsmaatregelen en de financiering hiervan door de regionale partijen. Dit heeft eind oktober geleid tot ondertekening van de zogeheten Inpassingsovereenkomst A16 tussen mij en de regionale bestuurders. Als gevolg hiervan zijn de bovenwettelijke geluidschermen en een aantal andere inpassingsmaatregelen nu in het Tracébesluit opgenomen.*

*Inspreker is verder houder van een volkstuin op het tracé dat met de nieuwe afrit bij de A. Verbeek Ohrlaan wordt omgetoverd tot asfalt.*

## **Reactie**

*De nieuwe ontsluitingsweg van het bedrijventerrein Schiebroek zal inderdaad het huidige volkstuinencomplex van ATV Terbregge doorsnijden. Hierdoor zullen een aantal verblijfstuinen verplaatst moeten worden. Rijkswaterstaat, gemeente Rotterdam, de Rotterdamse Bond van Volkstuinders en ATV Terbregge zijn gezamenlijk gekomen tot een zo optimaal en compacte mogelijk vormgegeven reconstructie van het complex en blijven in overleg om tot een schadeloosstelling te komen op basis van de Onteigeningswet en een tijdige en gedragen uitvoering van de reconstructie. Rijkswaterstaat en de gemeente Rotterdam zijn met u in overleg over schadeloosstelling van de verblijfstuinders wiens tuin en huisje momenteel op grond staat die benodigd is voor uitvoering van het Tracébesluit A16 Rotterdam.*

*Ook worden afspraken gemaakt over de reconstructie van het volkstuintencomplex, oftewel het verplaatsen van verblijfstuinten naar een andere plek binnen het complex.*

Het is duidelijk dat de overheid het belang van luchtvervuilingen geld boven het leefklimaat van haar burgers stelt (voor wie zij een duidelijke verantwoordelijkheid zou moeten hebben). Zeer betreurenswaardige ontwikkeling mijns inziens... Wellicht mis ik bepaalde informatie, maar het lijkt mij met deze ontwikkelingen dat de vrije buitenruimte straks niet meer een automatisch recht is van burgers.

#### **Reactie**

*Ik betreur het dat inspreker op dit standpunt staat. Met de vergaande samenwerking met de regio en het pakket aan maatregelen dat hier uit volgt in zowel het Tracébesluit als in het Regionaal uitvoeringsprogramma wordt naar mijn mening recht gedaan aan het instandhouden van de kwaliteit van de omgeving.*

### **3.6 Zienswijze nr. 6**

Inspreker heeft er vertrouwen in dat de geluidsschermen voldoende functioneren, maar inspreker heeft enkele opmerkingen met betrekking tot de uitvoering. Inspreker vreest dat indien er transparante schermen komen deze na enkele weken volstaan met graffiti. Verder is inspreker van mening dat deze niet vaak genoeg worden schoongemaakt. Inspreker zou willen weten wat de beweegredenen zijn om toch voor glazen schermen te kiezen terwijl er voldoende alternatieven zijn. Natuurlijk de theorie is heel prachtig en ziet het glas er schitterend uit bij oplevering, maar inspreker kijkt wat verder vooruit en wil dat het aanzicht er over tien jaar nog steeds netjes uitziet. Waarom geen natuurlijke alternatieve zoals klimop, wallen, hout of iets wat onaantrekkelijk is voor graffiti.

#### **Reactie**

*In principe worden de geluidsschermen groen uitgevoerd. Dat wil zeggen dat deze aan de bewonerszijde worden voorzien van beplanting. In een aantal uitzonderingen is wel sprake van transparante schermen. Zo worden schermen boven 4 meter transparant uitgevoerd. Dit is om te voorkomen dat de schermen als te massief worden ervaren. Verder is er sprake van transparante schermen op kunstwerken zoals viaducten en de tunnelmonden. Bij deze transparante delen zal sprake zijn van een intensief beheerregime.*

### **3.7 Zienswijze nr. 7**

Inspreker is het niet eens met de ligging en de inpassing. Toen inspreker in Ommoord ging wonen werd nog een tracé voorgesteld om het Lage Bergse bos heen. Inspreker was op de hoogte dat de A16 er zou komen, maar niet op het nu gekozen nieuwe tracé. Wat nu, om een paar miljoen te besparen, dwars door het mooie 50+ jaar oude Lage Bergsche Bos wordt getrokken, via een half ondergrondse 850 m lange tunnel, die 7-8 meter boven het maaiveld uitkomt, direct achter de mooie huizen in Hillegersberg. Een haast onneembare vestingwal, vooral voor ouderen en moeders met kindercaravans, etc. Het mooie bos, één van de weinige stukken groen in Rotterdam, wordt compleet verwoest en er blijft een brede kale strook over, waar geen bomen meer op kunnen groeien en het gaat weer 20 jaar duren, voordat het bos weer enigszins hersteld is. Zie hiervoor ook het vergelijkbare HSL tracé langs Schiebroek en de ravage die in Schiedam is ontstaan voor de aanleg van de A4. De beste keuze is vast te houden aan het oorspronkelijke

tracé OM het Lage Bergsche Bos heen, waarvoor tijdelijk alleen de Golfbaan hoeft te worden gesloten en netjes hersteld.

Inspreker meent verder dat voor de knelpunten bij de aansluitingen bij de Ankie Verbeek-Ohrlaan, Terbregseplein, industrieterrein Adrianalaan en anderen goede oplossingen kunnen worden gevonden. Vele zijn al uitgebreid aan de orde geweest in de 4 Gebiedstafels, waarmee overigens geen rekening is gehouden door de Minister en RWS. Ten aanzien van de Adrianalaan heeft inspreker een alternatief voorstel.

### **Reactie**

*Over de komst van veel infrastructuur en tracévarianten kan inderdaad jarenlang worden gesproken en gediscussieerd. Zo ook in het geval van de A16. Dat er sprake is van verschillende voorgestelde tracévarianten in de loop der jaren (het nu gekozen tracé maakte ook onderdeel uit van de TN/MER, van een nieuw tracé is dus ook geen sprake) wil niet zeggen dat hier ook al formele besluitvorming over heeft plaatsgevonden. Dit proces is feitelijk pas afgerond met de publicatie van onderhavig Tracébesluit.*

*In de TN/MER van 2009 is het alternatief om het Lage Bergse Bos heen onderzocht, dit betreft variant nummer 7. Deze variant scoort echter aanzienlijker slechter op de thema's natuur en bodem. Met name de barrièrewerking en versnippering van het Lage Bergse Bos en het Hoge Bergse Bos springt er negatief uit. Met de keuze voor het huidige tracé, aan de rand van het Lage Bergse Bos wordt de barrièrewerking en versnippering tot een minimum beperkt. Met de keuze voor een halfverdiepte ligging is dit effect nog verder geminimaliseerd.*

*Ik en met mij ook de regionale bestuurders zijn van mening dat het gekozen tracé het beste en meest doelmatige alternatief is wat de probleemstellingen oplost. Ik ben tot deze keuze gekomen na een uitgebreide besluitprocedure waarin ook verschillende alternatieven en varianten zijn afgewogen. In de Trajectnota/MER is gekeken naar de te verwachten milieueffecten en de geschatte kosten. Verder heb ik ook nog afzonderlijk onderzoek uit laten voeren naar de varianten die door derden zijn ingediend. Op basis van dit besluitvormingsproces is gekozen voor het huidige tracé als meest doelmatige oplossing.*

*De keuze voor de A16 is dus het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken en niet zoals inspreker stelt alleen het financieel belang.*

*Het klopt dat er als gevolg van het plan natuurwaarden worden aangetast en er bomen gekapt moeten worden, dit is helaas niet te voorkomen. Met het half verdiept aanleggen van de tunnel wordt dit wel minder, bovendien geldt dat deze waarden worden gecompenseerd. Al in de OTB-fase is intensief overlegd gevoerd met het Recreatieschap over de herinrichting van het Lage Bergse Bos. Al het bos dat gekapt wordt vanwege de aanleg van de A16 zal worden gecompenseerd, waar mogelijk op dezelfde locatie na aanleg van de tunnel. Binnen het Lage Bergse Bos wordt een areaal van circa 17 ha aan houtopstanden gekapt. De taluds kunnen begroeien met bomen. Op het tunneldak komt een grondlaag van circa 1 meter waardoor groei van hoge struiken of kleine bomen mogelijk is. In totaal wordt er in de gemeente Lansingerland (voornamelijk in het Lage Bergse Bos) circa 13 ha aan houtopstanden (bos, struweel, bomenrijen en solitaire bomen) terug geplant. De resterende opgave wordt op andere plekken langs het tracé en ondermeer binnen Polder Schieveen en de Vlinderstrik ingevuld. Hierover zijn afspraken gemaakt met*

*beide gemeenten. De hellingen van de belangrijkste fietspaden en voetpaden voldeden in het Ontwerp-Tracébesluit al aan de landelijke normen en richtlijnen, met de circa 4 meter doorgevoerde verlaging van de tunnel kunnen vrijwel alle voet- en fietspaden via flauwe taluds de tunnel kruisen. Aan het bezwaar van inspreker kom ik zo ook tegemoet.*

*Ten aanzien van de gebiedstafels en het voorstel van inspreker verwijs ik naar mijn antwoord in de paragrafen 2.8 en 2.23.*

### **3.8 Zienswijze nr. 8**

Inspreker verzoekt om het plan van bewonersvereniging Rodenrijs voor een verdiepte kruising van de N471 west nader te bestuderen.

#### **Reactie**

*Naar dit voorstel is reeds onderzoek gedaan. In dit onderzoek is geconcludeerd dat dit alternatief redenen met zich meebrengt om dit niet op te nemen in het ontwerp-Tracébesluit. Zie voor meer informatie ook paragraaf 2.13, waar uitgebreider wordt ingegaan op dit alternatief. Wel is in het Tracébesluit de passage over de RandstadRail en de HSL geoptimaliseerd, waardoor het tracé hier ter plaatse circa 1,5 meter wordt verlaagd.*

Met de heersende windrichting is dit woongebied toch al zwaar beïnvloed door luchtvervuiling. Uitstoot van havengebied Pernis, The Hague Airport, industrie nabij, de huidige N471 en de HSL geven allen vervuiling, fijnstof en/of chemische uitstoot. Een verhoogde A13/A16 zal dit nog verder doen toenemen om dat bij een verhoogd tracé de vervuiling veel meer over de woongebieden zal gaan vallen. Hier wonen, fietsen en buitenspelen vele kinderen. Als jeugdarts KNMG (en moeder) maakt inspreker zich zorgen over de impact van deze verder toenemende vervuiling op de conditie en longkwaliteit van deze kinderen in de nabije en verre toekomst.

#### **Reactie**

*Samen met het MER is in 2009 ook een gezondheidsonderzoek uitgevoerd. Alhoewel ik me de zorgen van inspreker goed kan voorstellen blijkt uit dit onderzoek dat er na realisatie van de A16 geen gezondheidsknelpunten op het gebied van lucht, geluid of veiligheid zijn geconstateerd. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.18.*

*In de TN/MER is ook onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit. Ook hieruit kwam luchtkwaliteit niet als knelpunt naar voren. Verder is het project ook opgenomen in het NSL. Met het NSL wordt ook geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het NSL houdt niet alleen rekening met bestaande bronnen zoals het havengebied en het vliegveld RTHA maar ook met andere voorgenomen grote projecten en maatregelen (inclusief bronmaatregelen) om de luchtkwaliteit te verbeteren. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

### **3.9 Zienswijze nr. 9**

Het Bergse bos en de omgeving van de Rottermeren is een zeer druk bezocht recreatie en sportgebied. Vele mensen zoeken voor hun plezier of om de gezonde uitwerking van de natuur dit gebied op. Een snelweg dwars door dit gebied heen heeft grote gevolgen voor deze belangrijke functies voor de Rotterdammers. Dit gebied draagt bij aan de fysieke en mentale gezondheid van Rotterdammers. Een snelweg zal deze functie ernstig belemmeren. Het negeren van het besluit van de

raad en de burgers ten behoeve van economische motieven is een schade voor de democratie.

### **Reactie**

*Het belang van het Lage Bergse Bos en de omgeving van de Rottemeren heeft in de afweging van de alternatieven en inpassing een grote rol gespeeld. In de TN/MER van 2009 is bijvoorbeeld ook een variant om het Lage Bergse Bos onderzocht. Deze variant scoort echter aanzienlijk slechter op de barrièrewerking en versnippering van het Lage Bergse Bos en het Hoge Bergse Bos. Met de keuze voor het huidige tracé, aan de rand van het Lage Bergse Bos wordt dit tot een minimum beperkt. Na eerdere afspraken voor de inpassing van de weg, waaronder ook het aanleggen van een landtunnel in het Lage Bergse Bos, zijn met de regio een aantal aanvullende maatregelen afgesproken om de effecten nog verder te minimaliseren. De gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland hebben daarop in oktober 2015 voor ondertekening gestemd. Afgesproken is dat de landtunnel in het Lage Bergse Bos vier meter lager wordt aangelegd dan in het Ontwerp-Tracébesluit is opgenomen. Na aanleg van de tunnel wordt het dak van de tunnel voorzien van groen en fiets- en wandelpaden zodat het weer 1 op 1 onderdeel wordt van het Lage Bergse Bos. Omwille van landschapsbehoud is ook afgesproken dat de tunnelmond in het Terbregseveld verder naar het zuiden zal worden verlegd tot circa 100 meter voorbij de 2 kwelsloot achter de Rotte. Al deze maatregelen zorgen ervoor dat de weg de functie van het Lage Bergse Bos voor haar gebruikers minimaal wordt aangetast, dan wel versterkt. Met de komst van de weg wordt door de regio namelijk ook geïnvesteerd in een nieuwe en verbeterde inrichting van dit belangrijke recreatiegebied.*

*Ten aanzien van uw zienswijze inzake de participatie verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.8. Voor wat betreft de zienswijze van inspreker dat de raad zou zijn genegeerd, kan ik melden dat er natuurlijk discussies zijn gevoerd, zowel in de raad van Lansingerland als ook in die van Rotterdam over de inpassing van de A16 Rotterdam en de daarmee samenhangende maatregelen om te komen tot Saldo Nul. Echter, in alle gevallen heeft verdere afstemming binnen de regio plaatsgevonden en zijn op democratische wijze, met een meerderheid in de raden, keuzes gemaakt over de voortzetting van het project.*

### **3.10 Zienswijze nr. 10**

Ook al is inspreker verzekerd dat de geluidsoverlast mee zal gaan vallen, maakt zij zich ernstig zorgen over het niveau van vervuiling, fijnstof e.d. wat zeker zal toenemen! Met 2 astmatische mensen in haar gezin, vraagt inspreker zich af of zij nog in Ommoord kunnen blijven. Ook is het echt een schandaal dat het Bergse Bos beschadigd zal gaan worden, we hebben in de Randstad al zo weinig natuur en hier is een groot recreatiegebied wat verpest zal worden! Alstublieft, kom nu zelf eens kijken wat er vernield zal gaan worden, het is hier zo perfect, de stad en de directe natuur erbij! Zijn jullie zo jaloers op de mensen die hier van genieten of wonen de besluitnemers zelf in een ' veilig' gebied??? Alstublieft denk na, zo zonde, niet alles verpesten voor het grote geld alstublieft!!!

### **Reactie**

*Samen met het MER is in 2009 ook een gezondheidsonderzoek uitgevoerd. Alhoewel ik me de zorgen van inspreker goed kan voorstellen blijkt uit dit onderzoek dat er na realisatie van de A16 geen gezondheidsknelpunten op het gebied van lucht, geluid of veiligheid zijn geconstateerd. Zie verder ook paragraaf 2.18.*

*In de TN/MER is ook onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit. Ook hieruit kwam luchtkwaliteit niet als knelpunt naar voren. Verder is het project ook opgenomen in het NSL. Met het NSL wordt ook geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het NSL houdt niet alleen rekening met bestaande bronnen zoals het havengebied en het vliegveld RTHA maar ook met andere voorgenomen grote projecten en maatregelen (inclusief bronmaatregelen) om de luchtkwaliteit te verbeteren. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

*Het belang van het Lage Bergse Bos heeft in de afweging van de varianten en inpassing daarvan een grote rol gespeeld. In de TN/MER van 2009 is bijvoorbeeld ook een variant om het Lage Bergse Bos onderzocht. Deze variant scoort echter aanzienlijk slechter op de barrierewerking en versnippering van het Lage Bergse Bos en het Hoge Bergse Bos. Met de keuze voor het huidig tracé, aan de rand van het Lage Bergse Bos wordt dit tot een minimum beperkt.*

*Na eerdere afspraken voor de inpassing van de weg, waaronder ook het aanleggen van een landtunnel in het Lage Bergse Bos, zijn met de regio een aantal aanvullende maatregelen afgesproken om de effecten nog verder te minimaliseren. De gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland hebben daarop in oktober 2015 voor ondertekening gestemd. Afgesproken is dat de landtunnel in het Lage Bergse Bos vier meter lager wordt aangelegd dan in het Ontwerp-Tracébesluit is opgenomen.*

*Na aanleg van de tunnel wordt het dak van de tunnel voorzien van groen en fiets- en wandelpaden zodat het weer 1 op 1 onderdeel wordt van het Lage Bergse Bos. Omwille van landschapsbehoud is ook afgesproken dat de tunnelmond in het Terbregseveld verder naar het zuiden zal worden verlegd tot circa 100 meter voorbij de 2 kwelsloot achter de Rotte. Al deze maatregelen zorgen ervoor dat de weg de functie van het Lage Bergse Bos voor haar gebruikers minimaal wordt aangetast, dan wel versterkt. Met de komst van de weg wordt door de regio namelijk ook geïnvesteerd in een nieuwe en verbeterde inrichting van dit belangrijke recreatiegebied.*

### **3.11 Zienswijze nr. 11**

Inspreker meent dat in de neergelegde plannen vooralsnog geen enkele rekening is gehouden met andere inspraakronden, zienswijzen of voorgestelde verbeteringen. Er wordt uitgegaan van halve waarheden. Normen betreffende geluid, fijnstof en uitstoot worden met voeten getreden of met administratieve drogredenen onderbouwd; niet met feiten. Ondanks de uitkomsten van onderzoeken naar de uitwerking van constante belasting door geluid, nota bene betaald en geïnstigeerd door de overheid zelf word aan de negatieve effecten hiervan voorbij gegaan. De uitwerking van het huidige plan betekent een grove inbreuk op de kwaliteit van leven van de omwonenden Mede daarom zal volgens inspreker onroerend goed bestemd voor particuliere bewoning sterk in waarde dalen. Ondanks het feit dat bijvoorbeeld het alternatieve plan bij Rodenrijs een verdiepte rijbaan aan te leggen hetgeen veel voordelen biedt, wordt volgens inspreker rigide vastgehouden aan een slecht plan met veel nadelen. Ondanks afwijzende beslissingen van de gemeenten op wier grondgebied de bouw zal plaats moeten vinden, wordt het plan ongewijzigd doorgedrukt. Hier is geen sprake van zorgvuldige weging van belangen. Dit is geen inspraak. Dit is geen democratische besluitvorming. Er mag geen twijfel over bestaan dat mijn zienswijze is dat de geplande weg er volgens inspreker in deze vorm nooit mag komen.

## **Reactie**

*In het kader van uw opmerkingen dat er geen enkele rekening is gehouden met andere inspraakronden of zienswijzen kan ik u toelichten dat er sprake is geweest van een langjarig participatietraject bij de A16 Rotterdam wat een volwaardig en gedegen traject is geweest dat veel nuttige, bruikbare suggesties heeft opgeleverd. Ook is er in het kader van het MER sprake geweest van de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. Voor meer informatie ten aanzien van de participatie wijs ik u door naar paragraaf 2.8. Voor wat betreft het meenemen van verbeteringen geldt dat ik medio oktober een overeenkomst met de regio heb gesloten wat heeft geleid tot het half verdiept aanleggen van de landtunnel in het Lage Bergse bos en het opnemen van een aantal bovenwettelijke geluidschermen in het Tracébesluit. Ik verwijs u verder naar paragraaf 2.9.*

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Ten behoeve van uw woonomgeving (Berkel en Rodenrijs) is een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit.*

*In uw specifieke situatie geldt dat de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 circa 500 meter bedraagt. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Zie voor meer informatie paragraaf 2.15 over geluid.*

*Ten aanzien van luchtkwaliteit geldt dat er geen knelpunten zijn en dat er wordt voldaan aan de wettelijke vereisten. Het project A16 is in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgenomen. Zie voor meer informatie ook mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

*Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen. kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Ik zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

*Naar het voorstel om de N471 verdiept aan te leggen is reeds onderzoek gedaan. In dit onderzoek is geconcludeerd dat dit alternatief redenen met zich meebrengt om dit niet op te nemen in het ontwerp-Tracébesluit. Zie voor meer informatie ook paragraaf 2.13, waar uitgebreider wordt ingegaan op dit alternatief. In het Tracébesluit is wel de passage over de RandstadRail en de HSL geoptimaliseerd, waardoor het tracé hier ter plaatse met circa 1,5 meter wordt verlaagd.*

*Voor wat betreft uw opmerking dat de gemeente niet akkoord zou zijn gegaan, geldt dat de formele bevoegdheid voor het vaststellen van het (Ontwerp)Tracébesluit bij mij als Minister ligt. De gemeenteraden hebben zich in oktober 2015 uitgesproken over het voorgestelde pakket aan bovenwettelijke geluidsmaatregelen en andere inpassingsmaatregelen en de financiering hiervan door de regionale partijen. Dit heeft eind oktober geleid tot ondertekening van de zogeheten Inpassingsovereenkomst A16 tussen mij en de regionale bestuurders. Tot slot wil ik benadrukken dat in alle gevallen afstemming binnen de regio heeft plaatsgevonden en zijn op democratische wijze, met een meerderheid in de raden, keuzes gemaakt over de voortzetting van het project.*

### 3.12 Zienswijze nr. 12

Inspreker is fel tegen een rijksweg door Ommoord. Deze wijk heeft al een snel weg met alle overlast vandien. Geluid, fijnstof. Het hele plan lijkt inspreker achterhaald gezien de huidige ontwikkelingen. Meer thuiswerken, robotwerk. De file in Ommoord is niet ernstig, niet zo ernstig dat er volgens inspreker een miljarden weg aangelegd moet. 15 jaar geleden misschien wel, vanwege hoogconjunctuur. Maar nu niet meer. Maar als de weg er komt en dat zal, want echt wordt er niet geluisterd naar de bevolking, laat dan in de auto's door een tunnel gaan. Dat fietsers en wandelaars er nog gewoon voorbij kunnen richting centrum. Of een volledige overkapping. Maar niet bezuinigen op geluidsoverlast, vuiluitstoot en beeld. Persoonlijk vindt inspreker het echt verschrikkelijk, en een reden om te verhuizen.

Inspreker is verder van oordeel dat deze zienswijze geen enkele bijdrage zal leveren aan het opschorten cq stilleggen van het plan een verbindingsweg aan te leggen A13 A16, daar er te grote economische belangen een rol spelen bij de planmakers. Zoals minister Schippers het noemde: een 'lastig'project. Inspreker spreekt voor de wijk Ommoord en de teloorgang van het lage Bergse bos. En dit in een stad waar de longziekten het hoogste scoren van Nederland en de vervuiling Europees gezien het grootst is. Toch is er besloten nóg een weg aan te leggen in dit woongebied in Ommoord. Ommoord hééft al een snelweg langs zich lopen, die zeer goed te horen en zien is aan de zwarte fijnstof op raam en kozijn. De bewoners van Ommoord zijn veelal ouderen die de tweede wereldoorlog meemaakten, Nederland weder opbouwden, maar nu het vechten moe zijn, en niet zoals in jonge wijken met spandoeken naar het Binnenhof gaan. Hier is consideratie op haar plaats. Er wordt bezuinigd op het gedeelte Terbregseplein. Hier móet een overkapping komen, die zowel het geluid áls de fijnstof opvangt., wanneer die armzalige beslissing valt dit 'lastige' project door te zetten. Wees wijs Nederlandse regering en veroorzaak geen wijk vól met Longkanker patiënten omdat er uitsluitend financiële belangen op het spel staan. Inspreker pleit ten stelligste voor óf een andere oplossing, óf een toezegging van voldoende geld om de aansluiting terbregse plein volledig mensvriendelijk te maken, óf een canseling van dit gehele rare plan. Inspreker vraag zich af of er één iemand in Ommoord woont die met dit plan gekomen is. Het is een volledig achterhaald plan in de tijd gezien. Inspreker doet een beroep op Wijsheid, en Mensvriendelijkheid, ipv het Gouden Kalf van onze Heilige Economie

#### Reactie

*Anders dan inspreker stelt laten de meest recente groeicijfers van het verkeer zien dat het plan niet achterhaald is. Zie voor meer informatie hierover ook mijn antwoord in paragrafen 2.1 en 2.2. Daarbij heb ik ook de zorg voor een goede bereikbaarheid van de regio en het oplossen van knelpunten. Dit niet eens zo zeer om economische groei te bevorderen, maar ook uit zorg voor het behoud van de economische positie van deze regio. Hierin moet een goede balans worden gevonden. Voor de inpassing van de A16 Rotterdam geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. Daarnaast is ook zorgvuldig gekeken naar de inpassing van de snelweg in de omgeving en is gezocht naar integraal de beste oplossing. Dit heeft medio oktober geleid tot de ondertekening van een Inpassingsovereenkomst A16 met de regio waarin ondermeer is geregeld dat de tunnel in het Lage Bergse Bos halfverdiept wordt aangelegd en dat er extra geluidsmaatregelen in het kader van Saldo Nul zijn opgenomen in het Tracébesluit.*



*De door inspreker voorgestelde oplossing voor een overkapping of tunnel in het Terbregseveld c.q. het knooppunt Terbregseplein is reeds in de fase van de TN/MER onderzocht. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.11.*

*Voor wat betreft het aspect geluid is uitgebreid onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving (Ommoord) geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Specifiek met betrekking tot u woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 650 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht de akoestische situatie daarmee acceptabel. Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek verwijs ik u graag naar paragraaf 2.15.*

*Ten aanzien van luchtkwaliteit geldt dat er geen knelpunten zijn en dat er wordt voldaan aan de wettelijke vereisten. Het project A16 is in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgenomen. Zie voor meer informatie ook mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

*Samen met het MER is in 2009 ook een gezondheidsonderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat er geen gezondheidsknelpunten op het gebied van lucht, geluid of veiligheid zijn geconstateerd. Ik verwijs u verder ook door naar mijn antwoord in paragraaf 2.18.*

*Tot slot, in het project is veel gelegenheid geweest voor omwonenden en belanghebbenden om bij te dragen aan de planvorming. Het langjarige participatietraject bij de A16 Rotterdam is naar mijn oordeel een volwaardig en gedegen traject geweest dat veel heeft opgeleverd, namelijk actieve betrokkenheid van de bewoners en een beter ontwerp van de A16 Rotterdam. De keuze voor de A16 is ook het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen in het bijzonder ook leefbaarheid zijn betrokken en niet alleen het economisch belang. Ik verwijs u ook door naar mijn reactie in paragraaf 2.3 en 2.8.*

### **3.13            Zienswijze nr. 13**

Het is volgens inspreker werkelijk van de zotte dat als wij in een tijd leven waar we diesel auto's van 2005 weren uit de binnenstad er een snelweg komt anno 2015, die niet ondertunneld is in een gebied, dat een van de groenste gebieden is van Rotterdam. Ondoordacht en korte termijn visie spelen hierbij een onverantwoordelijke rol.

#### **Reactie**

*Voor de inpassing van de A16 Rotterdam geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de nadelige effecten en op welke wijze deze gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. Daarnaast is ook zorgvuldig gekeken naar de inpassing van de snelweg in de omgeving en is gezocht naar integraal de beste oplossing. Anders dan inspreker voorstelt wordt de A16 in het meest groene deel van Rotterdam aangelegd in een tunnel. Na eerdere afspraken over de inpassing van de weg heb ik met de regio een aantal aanvullende maatregelen afgesproken. De gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland hebben daarop in oktober 2015, vóór ondertekening gestemd. Afgesproken is dat de landtunnel in het Lage Bergse Bos vier meter lager wordt aangelegd dan in het Ontwerp-Tracébesluit is opgenomen. Na aanleg van de tunnel wordt het dak van de tunnel voorzien van groen en fiets- en wandelpaden zodat het weer 1 op 1 onderdeel wordt van het Lage Bergse Bos.*

*De milieuzone in de binnenstad wordt ingesteld omdat op meerdere stadswegen in het centrum van Rotterdam niet wordt voldaan aan de wettelijke normen voor*

*luchtkwaliteit. Ten aanzien van luchtkwaliteit geldt dat er als gevolg van de A16 geen knelpunten zijn. Het project A16 is ook in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgenomen. Zie voor meer informatie ook mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

### **3.14 Zienswijze nr. 14**

Inspreker meent dat het al vast lijkt te staan dat de snelweg er moet komen, daar heeft inspreker dan ook geen probleem mee. Waar inspreker wel een probleem mee heeft is het feit dat de minister niets doet met de feedback en inspraak van omwonenden en gemeenteraden, terwijl dit wel afgesproken/beloofd was. De minister is gekozen door het volk en heeft haar positie juist te danken aan onder andere mensen uit de regio. Ze hoort dan ook te luisteren naar wat het volk wil. Er zijn meerdere partijen die onderzocht hebben dat er betere en goedkopere oplossingen zijn om Saldo Nul te realiseren. Met name de goedkopere oplossing zou de minister aan moeten spreken. We hebben bijvoorbeeld bij de HSL ook gezien dat niet luisteren naar feedback leidt tot extra uitgaven. Inspreker is niet volledig op de hoogte van alle details, maar de komst van de snelweg gaat hem steeds meer tegen staan doordat er wederom niet geluisterd wordt naar wat het volk wil.

#### **Reactie**

*Het langjarige participatietraject bij de A16 Rotterdam is een volwaardig en gedegen traject geweest dat veel heeft opgeleverd, namelijk actieve betrokkenheid van de bewoners en een beter ontwerp van de A16 Rotterdam. Voor meer informatie verwijs ik naar mijn antwoord in paragraaf 2.8.*

*Gedurende de gehele planuitwerkingsfase is er ook sprake geweest van een nauwe samenwerking tussen het Ministerie en de regionale partijen. Zo zijn reeds in 2011 tussen mij en de bestuurders van de regionale partijen afspraken gemaakt over de voorkeursvariant en de inpassing van de rijksweg op hoofdlijnen. Na deze principeafspraken hebben de gemeenteraden van Lansingerland en Rotterdam in moties uitgesproken om de rijksweg zo aan te leggen dat er voor de omwonenden geen toename van geluidbelasting is, het zogenoemde 'Saldo Nul'. Daarnaast is in deze moties neergelegd dat er gestreefd moet worden om de weg zo goed mogelijk op te nemen in het landschap. Op basis van deze raads moties hebben de regionale overheden onderzoek gedaan naar bovenwettelijke geluidsmaatregelen waarbij de situatie in 2012 is vergeleken met een situatie in de toekomst (het jaar 2032, dat is het tiende jaar dat de A16 Rotterdam naar verwachting volledig in gebruik zal zijn). Daaruit is een pakket geluid- en andere landschappelijke maatregelen naar voren gekomen waarover de gemeenteraden zich in oktober 2015 uitgesproken en ook over de financiering ervan door de regionale partijen. Dit heeft eind oktober geleid tot ondertekening van de zogeheten Inpassingsovereenkomst A16 tussen mij en de regionale bestuurders. Ik verwijs u graag door naar paragraaf 2.9. Verder wil ik graag benadrukken dat verdere afstemming binnen de regio heeft plaatsgevonden en zijn op democratische wijze, met een meerderheid in de raden, keuzes gemaakt over de voortzetting van het project.*

*Inspreker haalt verder ook goedkopere alternatieven aan. In de TN/MER zijn verschillende varianten onderzocht waarbij de huidige variant als meest doelmatig werd beoordeeld. Hiervoor verwijs ik u ook door naar paragraaf 2.4.*

### 3.15 Zienswijze nr. 15

Inspreker geeft aan dat Lansingerland een mooie gemeente is om te wonen, maar dat dit wordt bedreigd zowel qua natuur(behoud) als qua geluids(irritatie) door de HSL lijn en door het, steeds uitbreidende, vliegveld Rotterdam The Hague Airport. Het mooie van Lansingerland is, althans waar wij wonen, dat je in 5 minuten bij het Bergsche Bos bent. Hier zijn wij meerdere malen per week te vinden voor het beoefenen van diverse sporten (klimmen, rennen, tennissen, wandelen) en het genieten van het natuur. Door de huidige inplanning van de snelweg, en met name door het laten vervallen van de tunnel wegens financiële redenen, wordt ons genot van het recreatiegebied, door stank (uitlaatgassen) en geluid straks ernstig afbreuk aan gedaan. Inspreker vindt dit een onaanvaardbare inbreuk op hun leefgenot en dat van onze plaatsgenoten. Inspreker is derhalve van mening dat op zijn minst een tunnel/verdiepte snelweg zou moeten worden aangelegd, zodat de overlast beperkt blijft.

#### Reactie

*Het tracé wordt zo aangelegd dat de effecten binnen de wettelijke (milieu)normen vallen als ook met een zo optimaal mogelijk groene inpassing. Daarnaast is met de regio medio oktober 2015 overeengekomen dat er aanvullende bovenwettelijke maatregelen worden genomen om de effecten nog verder te beperken, waaronder extra geluidsmaatregelen in het kader van Saldo Nul, het halfverdiept aanleggen van de tunnel door het Lage Bergse Bos en ook het verlengen van de tunnel tot 100 meter voorbij de 2<sup>e</sup> kwelsloot. Er is dus niet sprake van het laten vervallen van de tunnel. Wel is het zo dat vaak is geopperd het gehele tracé te ondertunnelen, daarvan is echter geen sprake. Zie hiervoor ook mijn reactie in paragraaf 2.11.*

*Voor de overwegingen over de inpassing van de tunnel verwijs ik u naar paragraaf 2.10. Ten aanzien van de geluidsbelasting door ondermeer de HSL en het vliegveld verwijs ik u naar paragraaf 2.16 (cumulatie).*

Voor inspreker speelt daarbij ook de natuur een grote rol om een zienswijze in te dienen. De snelweg ligt midden in het -toch al beperkte natuurgebied- van Lansingerland, waardoor het leefgebied van de in dit gebied wonende dieren wordt verstoord. In het Natuurplan dat ik bij uw stukken aantrof, bleek dat deze inbreuk -gelet op het feit dat een tunnel- zou worden aangelegd beperkt blijft. Echter met de huidige plannen is dit allerm minst het geval. De snelweg wordt nu zo ingepast, dat het leefgebied van de dieren volledig doorkruist wordt en dat dit zal leiden tot een in onze ogen ontoelaatbaar te achten risico op dode dieren door overrijden, verstoorde leefgebieden van dieren, etc.

#### Reactie

*Ik realiseer me dat met de aanleg van nieuwe wegen er sprake is van aantasting van natuurwaarden. Voor de inpassing van de A16 Rotterdam geldt derhalve dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. Voor meer informatie hoe dit binnen het project is uitgevoerd verwijs ik u naar paragraaf 2.14. Er is verder overeengekomen dat er in het Lage Bergse Bos sprake zal zijn van de aanleg van een halfverdiepte tunnel. Van een ontoelaatbaar risico, zoals inspreker stelt, is naar mijn oordeel ook geen sprake.*

Inspreker is van mening dat ook de gezondheid van de bewoners van Lansingerland lijkt te worden bedreigd. Door het aanleggen van de snelweg komt extra

koolstofdioxide in de lucht waardoor luchtwegklachten (kunnen) worden veroorzaakt c.q. verslechterd.

### **Reactie**

*In samenhang met de TN/MER is een gezondheidsonderzoek (GES) uitgevoerd. In dit onderzoek zijn ook die delen van de gemeente Lansingerland betrokken, die nabij de mogelijk tracévarianten lagen of hierdoor werden beïnvloed. Hieruit kwam naar voren dat de luchtkwaliteit in de onderzochte varianten nauwelijks verandert of beperkt verbetert (met name ook als gevolg van het steeds schoner worden van de auto's). Er worden nergens grenswaarden overschreden. Alhoewel ik me de zorgen van inspreker goed kan voorstellen blijkt uit dit onderzoek dat er geen direct aanleiding is voor het bestaan van gezondheidsknelpunten op het gebied van lucht, geluid of veiligheid. Ik verwijs u verder ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.18.*

*Verder is het project ook opgenomen in het NSL. Met het NSL wordt ook geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het NSL houdt niet alleen rekening met bestaande bronnen zoals het havengebied en het vliegveld RTHA maar ook met andere voorgenomen grote projecten en maatregelen (inclusief bronmaatregelen) om de luchtkwaliteit te verbeteren. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

Inspreker geeft aan de stukken aangevoerd dat het asfalt even stil zal zijn, als de eerdere alternatieven in inplanning. Echter, uit alle krantenartikelen en de door ons gevonden gegevens, blijkt dat niet afdoende onderzoek is gedaan hoe in de toekomst het verschil is tussen deze inplanningsmogelijkheden. Wij verzoeken, gelet op al het hier voorgaande, met klem om af te zien van het "extra stil" asfalt en een tunnel door het Bergsche Bos aan te leggen om zowel de natuur, de gezondheid van de bewoners van Lansingerland als het leefgenot van ons en onze plaatsgenoten te bewaren.

### **Reactie**

*Zoals eerder door mij aangegeven is met de regio afgesproken dat de weg in het Lage Bergse Bos in een halfverdiepte tunnel wordt aangelegd. In het Tracébesluit wordt opgenomen dat tweelaags ZOAB wordt toegepast. Met de regio is echter overeengekomen dat de A16 Rotterdam en A20 tussen het Terbregseplein en de afslag Prins Alexander wordt voorzien van het nog stiller asfalt tweelaags ZOAB fijn. Het toepassen van dit extra stil asfalt tweelaags ZOAB fijn is niet opgenomen in het akoestisch onderzoek. Het akoestische effect hiervan komt dus nog bovenop de akoestische effecten van de maatregelen die in het kader van het Tracébesluit worden getroffen.*

In aanvulling op de eerder gegeven zienswijze heeft inspreker nog de volgende zienwijzen ingediend:

Mocht het zo zijn dat alleen is gekeken bij de voorgenomen aanleg van deze snelweg naar het effect van 500 meter (zoals wij uit de door u gestuurde link en het document opmaakten) , hebben wij nog het navolgende:

1. Er is niet gekeken naar de gezondheidseffecten voor de inwoners van Lansingerland die buiten de snelweg van 500 meter wonen. Met een zo'n beperkte studie, zou ons inziens niet voor een variant mogen worden gekozen, waarbij onduidelijke gezondheidsrisico's zijn te verwachten;
2. Er is alleen gekeken naar de toename van de geluidsbelasting. Niet is onderzocht wat de daadwerkelijk geluidsbelasting wordt. Zeker nu Lansingerland bij voortduring de afgelopen jaren meer vliegverkeer van Rotterdam - The Hague te verduren heeft gekregen, ondanks eerdere toezeggingen dat dit niet zou gebeuren, past het ons inziens niet binnen de

- zorgplicht van de overheid om in dit geval alleen te kijken naar geluidsverhoging, maar zou gekeken moeten worden naar het totale plaatje.
3. In het rapport staat dat onduidelijk is wat uiteindelijk de effecten zijn. Dit baart ons zorgen. Nu er in Bergschenhoek en Berkel en Rodenrijs op dit moment nog geen gevaarlijke metingen zijn volgens Europese normen is het onbegrijpelijk dat niet gekeken is hoe dit in deze kernen in de toekomst zal zijn.
  4. Ook is onduidelijk, danwel is onvoldoende onderzocht, wat de effecten wat betreft het geluid van het dubbele (geluidsstille) ZOAB is en wat het verschil is met verdiepte, gewone, en tunnel aanleg. Het is volstrekt onduidelijk hoe in de toekomst dit ZOAB wordt onderhouden en wat te doen bij meer onderhoud dan verwacht. Wij krijgen de indruk dat bij het stuk voor het Bergsche Bos meer rekening wordt gehouden met financiële overwegingen dan met toekomstige gezondheidseffecten en geluidshinder. Dit vinden we een niet juiste danwel een onvoldoende afweging van belangen.
  5. Juist bij de aanleg van een snelweg door zo'n druk gebied zou gekozen moeten worden voor een variant waarbij de hinderlijke effecten en de gezondheidsrisico's zoveel mogelijk beperkt worden.

### **Reactie**

1. *Het is correct dat in het kader van het gezondheidsonderzoek niet verder is gekeken dan 500 meter buiten het tracé. Op grond van de uitkomsten van dat onderzoek werd geconcludeerd dat er binnen deze contour geen knelpunten zijn te verwachten. Daarom is het niet aannemelijk dat dit op verdere afstand van de weg anders is. De geluidsberekeningen in het kader van het Tracébesluit en de berekeningen in het kader van het NSL tonen dit ook aan. Voor meer informatie verwijs ik u ook de paragrafen 2.15 en 2.17.*
2. *In het kader van het Tracébesluit is wel degelijk gekeken naar de geluidsbelasting, tot op het niveau van afzonderlijke woningen. De afstand van de woning van inspreker tot het nieuwe tracé bedraagt circa 1700 meter. De geluidbelasting op de woning van inspreker als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg.*
3. *Uit zowel de meest recente akoestische berekeningen behorende bij het Tracébesluit als ook het NSL blijken hier ten gevolge van de A16 geen knelpunten.*
4. *Gegeven het besluit voor zowel een halfverdiepte tunnel als de toepassing van tweelaags ZOAB ben ik van mening dat er wel degelijk sprake is van een gedegen belangenafweging. Zowel de natuurwaarden in het Lage Bergse Bos worden zo veel mogelijk gespaard of gecompenseerd en milieuoverlast wordt tot een minimum beperkt. Voor wat betreft de toepassing van het stiller asfalt doelt inspreker hierbij op de onzekerheden rondom het tweelaags ZOAB fijn. Dit is inderdaad een nieuw type asfalt waarvan het onderhoud op de lange termijn nog onzeker is. Dit onderhoud ligt bij Rijkswaterstaat. Bij de vaststelling van de GPP's in de omgeving is uitgegaan van het asfalttype tweelaags ZOAB. Ieder jaar wordt gemonitord of de geluidsbelasting nog voldoet aan de GPP's. Als niet kan worden voldaan de vastgestelde geluidswaarden (de geluidsproductieplafonds) dan dient de wegbeheerder aanvullende maatregelen te nemen om hier alsnog aan te voldoen.*

*Ik ben van mening dat het gekozen tracé het beste en meest doelmatige alternatief is wat de probleemstellingen oplost. Immers, de keuze voor de A16 vloeit voort uit de doelstelling om een vermindering van de verkeersknelpunten op de A13 bij Overschie, de A20 tussen het Kleinpolderplein en het Terbregseplein en op het onderliggend wegennet te realiseren van en het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rond de genoemde wegvakken. Ik ben tot deze keuze gekomen na een uitgebreide besluitprocedure waarin verschillende alternatieven en varianten zijn afgewogen. Een afweging uitsluitend op basis van het voorkomen van*

*hinderlijke effecten en gezondheidseffecten zou voorbij kunnen gaan aan het doel van het project. In de Trajectnota/MER is gekeken naar de te verwachten milieueffecten van de verschillende onderzochte varianten en de geschatte kosten, goedkoper is immers niet altijd beter. Op basis van dit besluitvormingsproces is gekozen voor het huidige tracé als meest doelmatige oplossing. Met het opnemen van enkele bovenwettelijke maatregelen in het Tracébesluit wordt tegemoet gekomen aan wens van inspreker om de milieueffecten te beperken.*

### **3.16 Zienswijze nr. 16**

Inspreker meent dat de verantwoordelijke overheid van dit project niet of nauwelijks op de alternatieve logistieke oplossingen die vanuit de onderliggende belanghebbenden in de bevolking werden aangedragen reageert. Naar het oordeel van vele deskundigen zijn de mogelijkheden legio om het verkeersprobleem op te lossen zonder de onherroepelijk schade aan het landschap en de langdurige overlast.

#### **Reactie**

*Het langjarige participatietraject bij de A16 Rotterdam is een volwaardig en gedegen traject geweest dat veel heeft opgeleverd, namelijk actieve betrokkenheid van de bewoners en een beter ontwerp van de A16 Rotterdam. Voor meer informatie over participatie verwijst ik u graag naar paragraaf 2.8.*

*Het gekozen tracé is ook het resultaat van een zorgvuldige vergelijking van verschillende alternatieven (waaronder ook alternatieven die niet uitgaan van een nieuwe weg) en varianten. Daarnaast heb ik ook zorg gedragen om initiatieven uit de omgeving een volwaardige plaats te geven in het besluitvormingsproces. Er zijn bij mij geen alternatieven en varianten bekend die voldoen aan de gestelde doelstellingen en minder milieueffecten veroorzaken buiten de al reeds onderzochte alternatieven en varianten om. Voor meer informatie over de afweging verwijst ik u graag naar paragraaf 2.4.*

*Het is inderdaad correct dat de aanleg van de A16 gevolgen heeft voor het landschap en dat de aanlegfase werkzaamheden met zich meebrengt. Voor de landschappelijke inpassing van het tracé zijn verschillende maatregelen zijn opgenomen waaronder de toepassing van groene wallen van 4,5 meter hoog om de weg aan het zicht te ontnemen en een half verdiepte tunnel in het Lage Bergse Bos. Verder wordt tijdens de aanlegfase van het tracé de aannemer contractueel gestimuleerd om overlast zo beperkt mogelijk te houden. Daarnaast zijn uiteraard de verschillende wettelijke kaders op de aanleg van toepassing om te garanderen dat er geen wettelijke ontoelaatbare overlast ontstaat. Ik verwijst u ook door naar paragrafen 2.9 en 2.19*

### **3.17 Zienswijze nr. 17**

Inspreker merkt op dat Rotterdam is bezig met het invoeren van een milieuzone. Waarom worden de mensen die buiten het centrum zijn gaan wonen voor gezonde lucht afgestraft? Mensen vragen niet om meer uitstoot en meer auto's en het aanleggen van meerdere wegen zorgt ook voor aantrek van meer verkeer. De luchtkwaliteit in Rotterdam is het slechtst van heel Nederland. Waarom wordt er dan toch weer gekozen voor een weg? Kunt u de bewoners garanderen dat de luchtkwaliteit niet slechter wordt in Ommoord en wat gebeurt er met de geluidsoverlast? De Rotterdamse gemeenteraad heeft het besluit voor deze weg van

tafel geveegd. Waarom wordt dit dan toch er doorheen gedrukt? Is hier sprake van alleen economisch belang die boven de gezondheid gaat van de inwoners?

### **Reactie**

*De milieuzone in de binnenstad wordt ingesteld omdat op meerdere stadswegen in het centrum van Rotterdam niet wordt voldaan aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. Ten aanzien van de A16 geldt dat er geen knelpunten zijn. Dit is in het kader van het Milieueffectrapport (MER) uitgebreid onderzocht. Daarnaast is het project A16 in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgenomen. Zie voor meer informatie hierover ook mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

*Ook voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Ten behoeve van uw woonomgeving (Ommoord) is een groot aantal geluidsbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Specifiek met betrekking tot u woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 700 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht de akoestische situatie daarmee aanvaardbaar. Ik verwijs u verder door naar paragraaf 2.15.*

*Voor wat betreft uw opmerking dat de gemeente niet akkoord zou zijn gegaan, geldt dat de formele bevoegdheid voor het vaststellen van het (Ontwerp)Tracébesluit bij mij als Minister ligt. De gemeenteraden hebben zich in oktober 2015 uitgesproken over het voorgestelde pakket aan bovenwettelijke geluidsmaatregelen en andere inpassingsmaatregelen en de financiering hiervan door de regionale partijen. Dit heeft eind oktober geleid tot ondertekening van de zogeheten Inpassingsovereenkomst A16 tussen mij en de regionale bestuurders. Als gevolg hiervan zijn een aantal bovenwettelijke maatregelen in het Tracébesluit opgenomen.*

*Ik heb voor het nemen van dit besluit verschillende belangen afgewogen waarbij niet enkel is gekeken naar economische belangen. Zo is samen met het MER in 2009 ook een gezondheidsonderzoek uitgevoerd. Alhoewel ik me de zorgen van inspreker goed kan voorstellen blijkt uit dit onderzoek dat er geen gezondheidsknelpunten op het gebied van lucht, geluid of veiligheid zijn geconstateerd.*

### **3.18 Zienswijze nr. 18**

Insprekers zijn beiden volledig tegenstander van het gehele besluit. Hierbij wordt een kostbaar natuurgebied (Bergsche bos) opgeofferd aan een minimale winst (??) in de doorstroming. De voordelen wegen absoluut niet op tegen de nadelen, waarbij nog toegevoegd de overlast die de bewoners wordt aangedaan met lawaai en uitstoot van fijnstof.

### **Reactie**

*Het klopt dat als gevolg van het plan natuurwaarden worden aangetast, dit is helaas niet te voorkomen. Al in de Ontwerp-Tracébesluit-fase is intensief overlegd met het Recreatieschap over de herinrichting van het Lage Bergse Bos. Al het bos dat gekapt wordt vanwege de aanleg van de A16 wordt gecompenseerd, waar mogelijk op dezelfde locatie na aanleg van de half verdiepte tunnel. De taluds kunnen begroeien met bomen. Op het tunneldak komt een grondlaag van circa 1 meter waardoor groei van hoge struiken of kleine bomen mogelijk is.*

*Ten aanzien van de doorstroming kan worden geconcludeerd dat het project positieve effecten genereert en dat de verkeersproblematiek en de leefbaarheid op het traject A13 Overschie, A20 tussen Kleinpolderplein en het Terbregseplein en het onderliggend wegennet in de noordrand van Rotterdam aanzienlijk verbetert. Ten aanzien van de nut en noodzaak verwijs ik u ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.1.*

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Ten behoeve van uw woonomgeving (Ommoord) is ook een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. De afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 350 meter. De geluidsbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht de akoestische situatie daarmee aanvaardbaar. Ik verwijs u graag ook door naar mijn antwoord in paragraaf 2.15 over geluid.*

*Ten aanzien van luchtkwaliteit geldt dat er geen knelpunten zijn en dat er wordt voldaan aan de wettelijke vereisten. Het project A16 is in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgenomen. Zie voor meer informatie ook mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

### **3.19 Zienswijze nr. 19, Vleermuis- en Vlinderwerkgroep Noordrand**

*Betreft ECOLOGIE, onderwerp VLEERMUIZEN.*

Insprekers hebben geconstateerd dat ontoereikende c.q. onvoldoende maatregelen worden genomen in het Ontwerp-Tracébesluit t.a.v. de wettelijke bescherming van vleermuizen. U zou een deel van die ernstige tekortkomingen kunnen compenseren. In dit verband verwijzen insprekers u naar Zoogdierverseniging, het blad ZOOGDIER, jaargang 26, nummer 3, herfst 2015. Op de pagina's 8,9,10 en 11 staat het belangrijke artikel "Vleermuisvriendelijk bouwontwerp" beschreven. In het project A13/A16 zouden o.i. een deel van de bruggen, wegen, tunnels en gebouwen op de beschreven wijze kunnen worden aangelegd ten gunste van vleermuizen. Insprekers verwijzen u voorts graag ook naar het Bouwbesluit 2012. Sinds 2012 biedt het Bouwbesluit doelbewust "ruimte voor vleermuizen". In eerdere versies gaf het Bouwbesluit aan dat openingen in buitenmuren en daken niet breder mochten zijn dan 1 cm. Voor veel soorten vleermuizen is dat te klein om de ruimte in spouwmuur, achter gevelbekleding of in daken te kunnen bereiken. Vanaf 1 januari 2012 geldt echter dat, ten behoeve van vleermuizen en andere door de Flora- en Faunawet beschermde soorten, openingen ook groter mogen zijn (Bouwbesluit artikel 3.69, lid 2 en 3.73, lid 2).

#### **Reactie**

*Voor het in beeld brengen van de effecten van de A16 Rotterdam op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. Voor wat betreft vleermuizen zijn mitigerende en compenserende maatregelen opgesteld conform de soortenstandaard van Gewone dwergvleermuis (RVO, december 2014). In de Natuurtoets zijn in paragraaf 9.3.3 en in artikel 9 en 10 van de Besluittekst diverse maatregelen specifiek voor vleermuizen opgenomen ter compensatie van de aantasting van foerageer- en/of migratieroutes in het Lage Bergse Bos.*



### Tunnel of verdiepte ligging

Inspreker dringt aan op een volwaardige (geboorde) tunnel in het Lage Bergse Bos met een leeflaag er bovenop waar een groene inrichting op plaats vindt.

Voorbeelden: de geboorde tunnel van RandstadRail tussen Melanchthonweg en Blijdorp/Rotterdam Centraal; geboorde tunnel door het Groene Hart van de HSL. Indien besloten wordt voor een weg met verdiepte ligging in het Lage Bergse Bos dan vragen wij u deze te voorzien van een dak met groene inrichting erop.

### **Reactie**

*Een volledige ondertunneling is onderzocht in de variantennota. Zie hiervoor ook mijn antwoord in paragraaf 2.10. In het Tracébesluit wordt anders dan in het Ontwerp-Tracébesluit nu wel uitgegaan van een halfverdiepte tunnel i.p.v. een tunnel op maaiveld. Het tunneldak wordt conform verzoek van inspreker ook groen ingericht, waarbij rekening wordt gehouden met de voorkomens van vleermuizen. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.9 (inpassing).*

### WVO

I.v.m. de waarschijnlijk grote problemen die zich bij de voorgestelde aanleg zullen gaan manifesteren met bodembescherming, grondwaterbescherming, grondwaterverontreiniging, bodemverontreiniging met name in het gebied waar het tracé door het Lage Bergse Bos zou moeten gaan, alsmede de wijde omgeving daarvan met alle gevolgen van dien voor o.a. flora en fauna, vraagt inspreker om een aanscherping van het wettelijk kader hiervoor en dan in het bijzonder voor de WVO. Speciale maatregelen zijn gewenst, gericht op de toekomst. Materialen dienen een zeer lange duurzaamheidsgarantie te hebben. Denk in dit verband aan de problemen die zich thans voordoen met de betonconstructies van PRORAIL. Naar oordeel van inspreker. zouden veel van de genoemde problemen zich niet hoeven gaan voor te doen wanneer besloten wordt een geboorde tunnel te plaatsen in het Lage Bergse Bos (Zie hierboven). Insprekers vragen om een antwoord

### **Reactie**

*Er is geen rekening gehouden met een geboorde tunnel, omdat er ook andere uitvoeringstechnieken zijn, waarmee negatieve effecten op de grondwaterstanden voorkomen kunnen worden. Uit aanvullend geohydrologisch onderzoek naar de grondwatereffecten bij de aanleg en gebruik van de tunnel blijkt dat bij een aanlegmethode met een waterdichte constructie, zonder spanningsbemaling in het eerste watervoerende pakket er geen veranderingen van de grondwaterstanden zullen optreden. Zie voor meer informatie ook paragraaf 2.21. Ten aanzien van duurzaamheid geldt dat hier in het contract met de aannemer eisen aan worden gesteld. In dit specifieke geval is ook sprake van een contractvorm waarbij de aannemer naast de aanleg ook voor langere periode verantwoordelijk is voor het onderhoud. Dit moet de aannemer ook stimuleren gebruik te maken van duurzaam materiaal.*

*Met het waterschap worden ook afspraken gemaakt t.a.v. de (water)eisen waar de beoogd aannemer aan moet voldoen, dit zowel betreffende de waterkwantiteit als waterkwaliteit. De WVO behoort tot het wettelijk kader waar de aannemer aan wordt getoetst. Is dit niet het geval dan zal de beoogd aannemer ook geen vergunning worden verleend. Ten aanzien van uw voorstel tot een aanscherping van de WVO zie ik hier geen aanleiding voor.*

### Compensatie natuur

In de nota wordt gerept over de voldoende mogelijkheden die er zijn om verloren gegane natuur door aanleg van het tracé in het Lage Bergse Bos te compenseren. U noemt niet waar u dat zou willen gaan doen. Graag aangeven waar en wat voor soort natuur c.q. biotopen. Insprekers zijn van oordeel dat volwaardige mogelijkheden voor natuurcompensatie in de omgeving vrijwel niet meer mogelijk zijn.

### **Reactie**

*Als gevolg van de aanleg wordt in het Lage Bergse Bos circa 17 ha aan houtopstanden gekapt. In totaal wordt er in verschillende houtopstanden (bos, struweel, bomenrijen en solitaire bomen) binnen de gemeente Lansingerland (voornamelijk in het Lage Bergse Bos) circa 13 ha aan houtopstanden terug geplant. De taluds van de tunnel kunnen begroeien met bomen. Op het tunneldak komt een grondlaag van circa 1 meter waardoor groei van hoge struiken of kleine bomen mogelijk is. De resterende opgave wordt op andere plekken langs het tracé en ondermeer binnen Polder Schieveen en de Vlinderstrik ingevuld. Hierover zijn afspraken gemaakt met beide gemeenten.*

### Wildersekade

De Wildersekade zal hoe dan ook worden aangetast door de aanleg van de A13/A16. De ecologische waarde van deze belangrijke verbinding voor vleermuizen, vogels, vlinders en andere fauna is vrij groot. Elke aantasting heeft gevolgen en zal op voorhand moeten worden aangepakt. Wij vragen u nog voordat het tracé zal worden aangelegd aan een sterke verbreding van de Wildersekade als groene verbinding/verbindingroute. O.i. bent u alleen al door de aanwezigheid en de wettelijke bescherming van vleermuizen daartoe verplicht.

Op de plaatsen waar de A13/A16 de Wildersekade zal gaan doorkruisen dienen extra voorzieningen te komen voor vleermuizen, vogels en vlinders door aanplant van bepaalde soorten bomen en struiken, ecopassages voor kleine zoogdieren en amfibieën enz. (Zie tevens vleermuis.net).

Inspreker verzoekt om een reactie..

### **Reactie**

*Daar waar de Wildersekade in kader van de aanleg van de A16 Rotterdam gedeeltelijk verlegd moet worden, wordt de weg op een vergelijkbare manier ingericht als de huidige situatie. Er zal hier dus enkel sprake zijn van een tijdelijke aantasting. Zodra de werkzaamheden gereed zijn, kan de weg weer dezelfde functie voor vogels, vleermuizen en vlinders vervullen als in de huidige situatie. Daarnaast zijn er naast de wettelijk verplichte mitigerende en compenserende maatregelen voor beschermde soorten een aantal aanvullende voorzieningen in het plan opgenomen. Dit betreft:*

- *de aanleg van een faunapassage onder de Bergweg-Zuid als onderdeel van de ecologische verbinding tussen de Bergweg-Zuid en de Zestienhovenweg;*
- *het realiseren van nieuw habitat (gedeeltelijk) ter plaatse van de verbindingzone door aanplant van groenstructuren aan de noordzijde van de tunnelmond en de aanleg van een nieuwe watergang met plas-draszones;*
- *aanleg van plas-draszones langs watergangen door het hele plangebied. Deze oeverzones bieden geschikt leefgebied en voortplantingsplaatsen voor vissoorten en foerageergebied voor weidevogels;*
- *de aanleg van duikers geschikt voor de passage van fauna: Duikers die openbare wegen kruisen en doorgaande watergangen met elkaar verbinden, worden (bij nieuwe aanleg of vervanging) aangelegd in de vorm van duikers geschikt voor de passage van fauna.*

Daarnaast worden mogelijkheden gecreëerd om aanvullende voorzieningen te treffen door de regio. Dit gebeurt door:

- de aanleg van het recreaduct. Dit biedt de kans tot ecologische meerwaarde. De ruimte op het recreaduct biedt de mogelijkheid tot een groene inrichting met een verbindende functie voor verschillende soortgroepen (bijvoorbeeld kleine zoogdieren en vleermuizen);
- onder de viaducten ter plaatse van de HSL en RandstadRail blijft voldoende ruimte aanwezig om (ontsnipperende) faunavoorzieningen te treffen.
- waar de Schieveensedijk onder de verbindingsboog tussen de A13 en de A16 Rotterdam komt te liggen, wordt voldoende ruimte onder de doorgang overgehouden voor een faunapassage. Zo is er ruimte voor een groene strook op plaatsen in het tracé waar kunstwerken worden aangelegd over een watergang, kan het kunstwerk zodanig aangepast worden dat er mogelijkheden voor verblijfplaatsen voor vleermuizen in aangebracht worden.

#### Maaibeleid langs de A13/A16 en directe omgeving.

Voor zover het de verkeersveiligheid niet in gevaar brengt zou RWS een beter maaibeleid moeten toepassen. Minder maaien en gefaseerd maaien. Met name vlinders, bijen, hommels en andere insecten zullen hiervan profiteren en zal de natuur in het gehele gebied ten goede komen. Vraag: kunt u dit opnemen in de voorwaarden bij ecologie en landschap?

#### **Reactie**

*Het door u voorgestelde maaibeleid is geen maatregel die ik opneem in het Tracébesluit. In principe wordt er 1 keer per jaar gemaaid, dat is in de periode augustus/september wat ook meest gunstig is voor bijen, vlinders en andere soorten.*

#### Geluid- en lichthinder landgoed De Tempel

U kunt een groot deel van deze problemen wegnemen door de plaatsing van een aarden geluidswal langs Rijksweg A13 (daar waar de geplande A13/A16 aansluit) tussen de Tempelweg en het kruispunt Rijksweg A13/Doenkade. Deze aarden geluidswal zou kunnen worden voorzien van zonnepanelen (aan de kant van de rijksweg) en van voorzieningen voor vogels (Oeverzwaluwen) en vleermuizen aan de kant van De Tempel/Nieuw Rhodenrijs. Overleg in deze zou kunnen plaats vinden met Natuurmonumenten die de Schiezone in de nabije toekomst vrijwel zeker zal gaan beheren. Wat is uw reactie op dit voorstel? Tot zover onze tweede reactie. Onze werkgroep is altijd bereid om over natuur, landschap en aanverwante zaken met u te spreken c.q. te overleggen.

#### **Reactie**

*Een grondwal langs de A13 is niet aan de orde aangezien de verkeersdruk op dit traject aanzienlijk zal afnemen als gevolg waarvan een dergelijke maatregel ook niet nodig is. Om eventuele hinder te voorkomen van de nieuwe A16 wordt in zowel de binnen- als buitbocht van de A16 een lage grondwal aangelegd.*

### **3.20 Zienswijze nr. 20**

Inspreker kan niet uit het ontwerp kan halen wat er gaat gebeuren met de verschillende fietspaden die momenteel langs deze route liggen. Momenteel maken veel forensen dagelijks gebruik van de fietsroutes van zo'n beetje de Ankie Verbeek-Ohrlaan tot aan de a13 of bv van Ankie Verbeek-Ohrlaan tot de kruising met de n471. Het zou voor het algemene begrip en acceptatie een stuk beter zijn, indien de plannen voor de auto(snel)weg ook het aspect van de fietspaden duidelijk maken.

### **Reactie**

*In de plankaarten die onderdeel uitmaken van het (Ontwerp-) Tracébesluit zijn de fietspaden schematisch opgenomen, met een lijn en het fietsteken. Dit geeft aan waar een fietsverbinding komt te liggen. Hierbij is onderscheid gemaakt in te herstellen fietsverbindingen die integraal onderdeel uitmaken van het Tracébesluit en nieuw door de regio te realiseren fietsverbindingen. De door u genoemde fietspaden keren allemaal terug.*

#### **3.21 Zienswijze nr. 21**

Inspreker heeft vernomen dat de tunnel in het Lage Bergse Bos op het maaiveld ligt. Dit wordt derhalve een bult van 8 meter. Inspreker verzoekt om het buisstuk minimaal 3 meter verdiept te leggen onder niveau maaiveld. Het uiteindelijke stuk wat zichtbaar is, wordt dan aanzienlijk lager.

### **Reactie**

*Na eerdere afspraken over de inpassing van de weg heb ik samen met de regio medio 2015 een aantal aanvullende maatregelen afgesproken wat heeft geleid tot een Inpassingsovereenkomst A16. Onder andere is afgesproken dat de landtunnel in het Lage Bergse Bos vier meter lager wordt aangelegd dan in het Ontwerp-Tracébesluit is opgenomen. Na aanleg van de tunnel wordt het dak van de tunnel voorzien van groen en fiets- en wandelpaden zodat het weer 1 op 1 onderdeel wordt van het Lage Bergse Bos.*

#### **3.22 Zienswijze nr. 22**

Insprekers zijn van mening dat er een geluidswal moet komen langs de oprit vanaf de N471 naar de A13/A16 aan de kant van de Rodenrijseweg. De reden daarvan is dat insprekers zich zorgen maken over optrekkende auto's en vrachtwagens. Deze moeten een hoogteverschil van 7 meter overbruggen vanaf de start van de oprit naar de snelweg. Hierbij moet meerdere keren worden opgeschakeld wat gaat zorgen voor een enorme geluidstoename in vergelijking met het verkeer dat al op de snelweg rijdt.

Tevens pleiten insprekers voor een geluidswerend scherm bij de afrit van de A13/A16 in de richting van de Rodenrijseweg. Dit eveneens vanwege te verwachte geluidsoverlast van afremmend verkeer.

De geluidswerende schermen langs de A13/A16 vanaf de N471 in de richting van Oude Bovendijk stoppen op het punt waar de oprit en snelweg in elkaar verweven worden. Insprekers willen dat dit geluidswerende scherm doorgetrokken wordt en aansluit op het geluidswerende scherm bij de Oude Bovendijk. De reden daarvan is dat insprekers op dat punt geen geluidsoverlast willen hebben.

Insprekers willen graag een nulmeting van de bestaande situatie, zodat in de nieuwe situatie duidelijk is wat het verschil in geluid daadwerkelijk is.

Insprekers pleiten ervoor om de geluidsschermen aan beide zijden van de A13/A16 ter hoogte van de op/afrit van de N471 in de richting van de wielervedijk even hoog te maken. Insprekers verwachten een kaatsende werking van de schermen waardoor het geluid van de ene wand teruggekaatst wordt naar de andere kant en over het scherm heen gaat in de richting van de Rodenrijseweg.

### **Reactie**

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Ten behoeve van uw woonomgeving (Berkel en Rodenrijs) is een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. De in het Tracébesluit opgenomen geluidschermen langs de A16 Rotterdam zijn zodanig ontworpen dat geen significant effect van reflecties wordt verwacht. Met het verkeer op de toe- en afritten van de A16 Rotterdam naar de onderliggende wegen is in de geluidberekeningen rekening gehouden. De geluidschermen zijn geplaatst daar waar deze het meest effectief zijn in deze situatie (dus langs de hoofdrijbanen). Daarmee neemt de totale geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen af. De afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 500 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg.*

*Voor het geluidonderzoek is aangesloten bij de wettelijke voorgeschreven rekenmethodiek om de geluidbelasting op basis van een jaargemiddelde situatie (in 2032) te bepalen en deze waarde te toetsen aan de wettelijke normen. Een nulmeting maakt daarvan geen onderdeel uit omdat deze meting dan over een lange duur (circa 1 jaar) moet worden uitgevoerd om een representatieve waarde te geven. Dat is voor alle woningen binnen de invloedssfeer van het nieuwe tracé ondoenlijk en wettelijk niet nodig.*

*Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek verwijs ik u graag naar paragraaf 2.15.*

Insprekers zouden verder graag zien dat de N471, die toch aangepast gaat worden bij de aanleg van de uitbreiding A13/A16, verdiept wordt aangelegd. Indien dit gebeurt, kan ook de A13/A16 lager aangelegd worden. Hoe lager de weg, hoe minder de geluidsoverlast en horizonvervuiling.

### **Reactie**

*Naar dit voorstel is reeds onderzoek gedaan. In dit onderzoek is geconcludeerd dat dit alternatief redenen met zich meebrengt om dit niet op te nemen in het Tracébesluit. In paragraaf 2.13 ga ik hier nader op in. In het Tracébesluit wordt de passage over de RandstadRail en de HSL wel geoptimaliseerd, waardoor het tracé ter plaatse met circa 1,5 meter nog enigszins wordt verlaagd.*

## **3.23 Zienswijze nr. 23**

Inspreker heeft de volgende wensen: 1. Het kruispunt Ankie Verbeek-Ohrlaan met de ingang naar de tunnel naar de Bergweg-Zuid verdiept. Dit in verband met last voor toekomstige bewoners en de waarde van de grond voor de gemeenschap. Als de grond niet bebouwd kan worden wegens geluidsoverlast, ontstaat een hogere OZB in verband met waardedaling van de grond. 2. Een minder steile en langere aanlooproute om op de lage fietsbrug over het kruispunt te komen

### **Reactie**

*De tunnelmond aan de zijde van de Bergweg-Zuid – Grindweg wordt verdiept aangelegd, een verdiepte ligging van de Ankie Verbeek Ohrlaan is onderzocht, maar te kostbaar gebleken. Bovendien is op die delen van de rijksweg hinder met andere maatregelen doelmatiger te behalen. Zo worden in het kader van Saldo Nul onder andere geluidschermen geplaatst aan weerszijden van de A16 vanaf de noordelijke tunnelmond (km 12.0) tot aan het begin van de AVO-knoop (km 11.5). Langs de*

*Ankie Verbeek-Ohrlaan zelf worden door de regio aanvullende geluidsschermen geplaatst. Voor meer informatie hieromtrent verwijs ik u ook naar de met de regio gesloten Inpassingsovereenkomst A16, te vinden op: [www.a13a16rotterdam.nl/Documenten](http://www.a13a16rotterdam.nl/Documenten).*

*Indien u van mening bent dat u ten gevolge van dit Tracébesluit schade lijdt of zal lijden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie of planschade indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De Minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

*Ten aanzien van uw 2<sup>e</sup> punt geldt dat het ontwerp van alle fietspaden voldoet aan de eisen van de gemeente Rotterdam.*

### **3.24 Zienswijze nr. 24**

Inspreker meent dat de landtunnel lager moet worden ingepast en wel zo laag mogelijk. Er is een groot gedeelte waar de grond niet geleidelijk omhoog gaat en het talud naast de weg wordt hierdoor veel te steil. Dit is niet acceptabel in een bos en het veroorzaakt hinder voor de oudere wandelaars.

#### **Reactie**

*In het Ontwerp-Tracébesluit is nog een tunnel op maaiveld opgenomen. Door de tussen mij en de Regiopartijen gesloten Inpassingsovereenkomst A16 is er nu voor gezorgd dat de tunnel half verdiept wordt aangelegd, circa 4 meter lager dan waar in het Ontwerp-Tracébesluit van werd uitgegaan. Daarnaast worden verbindingen over de tunnel zo gemaakt dat deze eenvoudig door fietsers en wandelaars te passeren zijn.*

### **3.25 Zienswijze nr. 25**

Door de verhoogde A13/A16 en door een muur wordt volgens inspreker het landschap aan het zicht onttrokken. Daarom stelt inspreker voor om de kruising van de N471 met de rijksweg verdiept aan te leggen, goed uit te zoeken waarom een en ander wel of niet kan en dit financieel te onderbouwen. Ook de toename van het geluid is volgens inspreker een punt van kritiek. Er zijn verhalen over een moderne vorm van stil asfalt; of dit inderdaad het gewenste effect heeft, is nog onbekend. Als de weg er ligt en dit niet zo blijkt te zijn, is er geen weg terug.

#### **Reactie**

*Naar het voorstel om de kruising met de N471 verdiept aan te leggen is reeds onderzoek gedaan. In dit onderzoek is geconcludeerd dat dit alternatief redenen met zich meebrengt om dit niet op te nemen. Zie verder mijn antwoord in paragraaf 2.13. In het Tracébesluit is de passage over de RandstadRail en de HSL echter wel geoptimaliseerd, waardoor het tracé ter plaatse nog circa 1,5 meter wordt verlaagd.*

*In het akoestisch onderzoek behorende bij het Tracébesluit is niet met het effect van tweelaags ZOAB fijn gerekend, maar met het akoestische effect van tweelaags ZOAB, een wegdektype dat al vele jaren op rijkswegen wordt toegepast. Het toepassen van tweelaags ZOAB fijn heb ik toegezegd in de Inpassingsovereenkomst A16. De akoestische werking van tweelaags ZOAB fijn zelf staat niet ter discussie, wel het beheer en onderhoud over de lange termijn. Hiermee worden op dit moment*

*op verschillende trajecten in Nederland proeven mee gedaan. Als op langere termijn blijkt dat de akoestische werking afneemt, dan zal rekening moeten worden gehouden met herstelwerkzaamheden of zal in het kader van (regulier) beheer en onderhoud gekozen kunnen worden voor een nieuwe overlaging met asfalt met een vergelijkbare akoestische kwaliteit.*

*Aanvullend merk ik op dat de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé circa 800 meter bedraagt. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht de akoestische situatie daarmee aanvaardbaar. Ik verwijs u ook naar paragraaf 2.15.*

### **3.26 Zienswijze nr. 26**

Volgens inspreker gaan er visstekken verdwijnen in het Lage Bergse Bos, bij de molen. Inspreker zou graag zien dat er andere visstekken voor in de plaats komen. Het gaat hierbij specifiek om het karpervissen. Dit wordt steeds populairder en daarom zijn er juist meer stekken nodig.

#### **Reactie**

*Als gevolg van de A16 worden delen van de bestaande waterpartijen gedempt, deze worden elders in het Lage Bergse Bos en in overleg met het Recreatieschap gecompenseerd. Voor de inrichting en inpassing hiervan in het Lage Bergse Bos is het Recreatieschap verantwoordelijk. Het Recreatieschap Rottemeren onderhoudt hierbij de contacten met belangenbehartigers van vissers. Voor meer informatie over de inrichting van het Lage Bergse Bos verwijs ik u ook naar het schetsontwerp van het Recreatieschap Rottemeren (<http://www.heerlijk buiten.nl/natuur-en-recreatieschappen/rottemeren/herinrichting-lage-bergse-bos>). Ook kunt u bij het Recreatieschap Rottemeren terecht voor specifiekere informatie.*

### **3.27 Zienswijze nr. 27, Fietsersbond Lansingerland**

Inspreker wil een stukje fietspad aan de zuidzijde tussen de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de Grindweg: dus aan de zuidkant een completering vanaf de A13 die doorloopt naar Bergschenhoek. De tweede wens is dat in het Lage Bergse Bos het fietspad utilitair moet worden en niet recreatief. De route vanaf Zoetermeer naar de Van Brienenoordbrug is een snelfietspad en daarvan moet het deel gaan uitmaken.

### **Reactie**

*In de met de regio gesloten Inpassingsovereenkomst A16 is voorzien in de gewenste fietsverbinding tussen de Ankie Verkeek-Ohrlaan en de Grindweg / Lage Bergse Bos. Deze verbinding is weliswaar niet opgenomen in het Tracébesluit, maar het Tracébesluit maakt de aanleg ervan (door de regio) ook niet onmogelijk. Het fietspad dat door het Lage Bergse Bos heen de Grindweg en de Rotte met elkaar verbindt, krijgt een breedte en tratering waarmee ook een utilitaire functie kan worden vervuld.*

### **3.28 Zienswijze nr. 28**

Bij de groenwal, ter hoogte van de afrit naar de N471, komt een talud en een scherm van 1 meter hoog. Inspreker wil aan de kant van de huizen een hogere geluidswal. Het scherm stopt ineens en dan komt de afrit: de bomen die er nu staan, gaan verdwijnen. Omdat het daar dichtbegroeid is, worden geluid en fijnstof tegengehouden en ook voor het zicht is het aantrekkelijk. Er moet weer nieuw groen worden aangeplant en dit moeten volwassen bomen en heesters zijn, zodat men de beplanting ziet en niet de weg.

### **Reactie**

*In het Tracébesluit zijn bovenwettelijke geluidschermen opgenomen waarover met de regio afspraken zijn gemaakt. Hierdoor verandert de situatie ter plaatse van de N471. Aan de noordzijde van de A16 komt een beiden zijden begroeid scherm van 3 meter hoog die, ter plaatse van kruisende infrastructuur zoals de N471, transparant is uitgevoerd. Het geluidscherm bij de afrit van de A16 richting de N471 wordt transparant uitgevoerd en is 3 meter hoog.*

*Voor een goede inpassing heb ik met de regio afspraken gemaakt over de inrichting van het Vlinderstrikgebied. Dit maakt geen onderdeel uit van het Tracébesluit. Wel heeft de inrichting invloed op de inpassing van de A16. De in het inrichtingsplan Vlinderstrik voorgestelde bosvakken en bomenrijen in het inrichtingsplan Vlinderstrik zorgen ervoor dat het zicht op de A16 afgeschermd wordt.*

*Voor wat betreft de geluidsbelasting in uw situatie merk ik op dat de afstand van uw woning van tot het nieuwe tracé circa 500 meter bedraagt. De geluidsbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht de akoestische situatie daarmee aanvaardbaar.*

*Met betrekking tot de luchtkwaliteit (o.a. fijnstof) geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarmee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ik verwijs u verder ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

*Ten aanzien van bomen dat groen en fijn stof zou tegenhouden, is uit onderzoek in onder andere Amsterdam gebleken (en bevestigd door RIVM), dat de luchtkwaliteit vanwege bomen en planten in een stad niet significant verbetert en soms zelf ook iets kan verslechteren. Dit komt doordat bomen de windsnelheid verlagen waardoor luchtverontreinigingen zich ook kunnen ophopen.*



### 3.29 **Zienswijze nr. 29**

1. Inspreker stelt dat Rijkswaterstaat momenteel bezig is met het aanleggen van het ontbrekende stukje van de A4 vanaf Delft. Dit zal - hoopt inspreker - aardig wat verkeer wegtrekken van het traject A13-A20-A16, met name het doorgaande verkeer vanuit Den Haag naar Rotterdam-Zuid, Dordrecht en verder zuidelijk - vice versa (wat dag en nacht doorgaat). Waarom wordt niet eerst gekeken wat de effecten hiervan zijn?

2. Over het volgende punt heeft inspreker al over gebeld maar inspreker meldt het volledigheidshalve ook nog: vanmorgen (woensdag 12-10) hoorde inspreker pas op de radio over de inloopavonden die georganiseerd zijn, dit naar aanleiding van de eerste inloopavond in Lansingerland gisteren (dinsdag 6 oktober). Daarbij werd verteld dat al aanstaande maandag de 12e de inloopavond in Ommoord plaatsvindt! Helaas, niets in de brievenbus hierover, hoewel ook op ons adres, dus wat verder in de wijk, de overlast flink zal toenemen, met name 's nachts (op de hoger gelegen slaapverdieping). En inspreker wordt al zo vaak vroeg wakker (rond 5 uur) door het lawaai van het Terbregseplein. De hele wijk ligt pal tenslotte ten oosten van het beoogde tracé (een buurt krijgt de rijksweg zo ongeveer in hun achtertuin!), en gezien de meest voorkomende windrichting (zuid-west tot west) zal Ommoord er het meeste last van krijgen

#### **Reactie**

*Bij het berekenen van de verkeersdruk is in de modellering de openstelling van de A4 Delft-Schiedam meegenomen. Ondanks de openstelling van de A4 Delft-Schiedam leidt dit in 2030 niet tot voldoende afname van de verkeersintensiteit wat de A16 overbodig maakt. Ik verwijs u verder door naar paragraaf 2.5.*

*Ten aanzien van uw 2<sup>e</sup> punt, ik betreur het dat deze informatie u niet eerder heeft bereikt, de aankondiging van deze avonden is onder meer bekend gemaakt via advertenties in het Algemeen Dagblad en een aantal huis-aan-huis bladen, via de digitale nieuwsbrief A16 Rotterdam en een huis-aan-huis verspreide bewonersbrief in een oplage van 48.000 stuks.*

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Ik onderken dat de geluidbelasting van een bepaald gebied afhankelijk is van de windrichting (en andere meteorologische omstandigheden). Geluidbelastingen worden echter bepaald op basis van een jaargemiddelde situatie, conform de daarvoor het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg2012). Voor het geluidonderzoek is aangesloten bij de wettelijke voorgeschreven rekenmethodiek om de geluidbelasting op basis van een jaargemiddelde situatie (in 2032) te bepalen en deze waarde te toetsen aan de wettelijke normen.*

*Er is ten behoeve van uw woonomgeving (Ommoord) een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Specifiek in uw situatie geldt dat de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 circa 550 meter bedraagt. De geluidsbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van de maatgevende geluidbelasting, die specifiek voor uw woning optreedt op de eerste verdieping.*

### **3.30 Zienswijze nr. 30**

Deze zienswijze is (inhoudelijk) gelijk aan zienswijze 28. Voor een inhoudelijk antwoord verwijs ik u door naar mijn antwoord op deze zienswijze.

### **3.31 Zienswijze nr. 31**

Deze zienswijze is (inhoudelijk) gelijk aan zienswijze 28. Voor een inhoudelijk antwoord verwijs ik u door naar mijn antwoord op deze zienswijze.

*Met betrekking tot geluid merk ik aanvullend op dat de afstand van uw woning van tot het nieuwe tracé circa 550 meter bedraagt. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht de akoestische situatie daarmee aanvaardbaar.*

### **3.32 Zienswijze nr. 32**

De tunnel onder de Rodenrijsevaart ligt in een betonbak ter hoogte van de zuidersingel. In het verleden is door insprekers vaker gevraagd deze betonnen bak te voorzien van groenvoorziening. Inspreker ziet graag dat de betonbak bij de Rodenrijsevaart wordt voorzien van groenvoorzieningen.

#### **Reactie**

*Deze tunnel kenmerkt zich door een elegante en vooruitstrevende vorm wat in 2007 ook is bekroond met de Europese Betonprijs in de categorie Civil Engineering. Deze bestaande tunnelbak in de N471 maakt echter geen onderdeel uit van het Tracébesluit A16 Rotterdam. Ten aanzien van uw verzoek verwijs ik u derhalve ook door naar de gemeente Rotterdam, die ook verantwoordelijk is voor de inrichting van het gebied de Vlinderstrik waar deze tunnel binnenvalt.*

### **3.33 Zienswijze nr. 33**

Inspreker geeft aan dat de afslag richting Bergschenhoek (aansluiting Ankie Verbeek Ohrlaan) vanaf de A13/A16 richting de N209 naar zijn mening onvoldoende capaciteit aankan.

#### **Reactie**

*Voor elk kruispunt is een zogenoemde kruispuntberekening opgesteld: een simulatie waarmee de benodigde inrichting van het kruispunt wordt vastgesteld. Ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit is deze aansluiting gewijzigd en is deze in het Tracébesluit voorzien in een vrije rechtsaffer. Dit geeft voldoende capaciteit voor het afwikkelen van verkeer.*

### **3.34 Zienswijze nr. 34**

Inspreker pleit voor een (gedeeltelijk verdiepte) tunnel door het Lage Bergse bos van maximaal drie meter boven het maaiveld. Niet horen, niet zien, niet ruiken! Inspreker motiveert zijn zienswijze als volgt. Rotterdam is arm in groen, zeker in vergelijking met andere grote steden. Het groen wat zij hebben moet dan ook niet verpest worden met een langgerekt talud.

### **Reactie**

*In het Tracébesluit heb ik de ligging van de landtunnel met 4 meter verlaagd. Het ruimtebeslag van de landtunnel is daarmee ook aanzienlijk kleiner. Hierdoor kan er ook meer bos behouden worden dan in het Ontwerp-Tracébesluit voorzien was. Op basis van intensief overleg is door het Recreatieschap een herinrichtingsplan opgesteld voor het Lage Bergse Bos. Al het bos dat gekapt wordt vanwege de aanleg van de A16 wordt gecompenseerd, waar mogelijk op dezelfde locatie na aanleg van de tunnel. De taluds kunnen begroeien met bomen. Op het tunneldak komt een grondlaag van 1m waardoor groei van hoge struiken of kleine bomen mogelijk is. Dit plan vormt de basis voor de inpassing van de tunnel zoals beschreven in het Landschapsplan. Voor meer informatie over de inrichting van het Lage Bergse Bos verwijs ik u ook naar het schetsontwerp van het Recreatieschap Rottemeren (<http://www.heerlijk buiten.nl/natuur-en-recreatieschappen/rottemeren/herinrichting-lage-bergse-bos>).*

### **3.35 Zienswijze nr. 35**

Inspreker is van mening dat het hele traject A16 Rotterdam (A13/A16) overbodig is. Inspreker stelt voor gebruik te maken van bestaande wegen, met name de A4 zou een goed alternatief moeten zijn, als ook de A20 en de A15. De logische route vanaf Amsterdam naar Antwerpen en vice versa zou zijn de A4, van Amsterdam richting Den Haag, Delft via de pas aangelegde A4 en voorbij de A15, de A29 (ook pas aangelegd) richting Bergen op Zoom. Verder is inspreker van mening dat het gebied zwaar belast wordt door geluid, fijnstof, het vliegveld The Hague / Rotterdam en de HSL.

### **Reactie**

*Inspreker geeft aan dat de A4 een goed alternatief zou zijn voor de nieuwe A16. Er is onderzocht wat de verkeerseffecten zijn van alleen de A4 Delft-Schiedam zonder de A16. Uit het onderzoek blijkt dat nog steeds knelpunten bestaan die onvoldoende worden opgelost en waar de A16 wel een oplossing voor biedt. Dit komt omdat de A16 anders dan de A4 naast een doorgaande verbinding ook meer een lokale functie vervult (verkeer van en naar de noordkant van Rotterdam en Lansingerland), dit uit zich in de andere doelstellingen van het project. Het doorgaand verkeer legt via A16 Rotterdam overigens een iets kortere afstand af dan via de A15/A4. Ook buiten de spits is dat verkeer beter af via deze route. Op drukke momenten zijn beide routes hard nodig om het verkeer te verwerken. Voor een nadere onderbouwing van de nut en noodzaak verwijs ik u door naar mijn antwoorden in de paragrafen 2.1 en 2.4.*

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving (Berkel en Rodenrijs) geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. De afstand van uw woning tot nieuwe tracé bedraagt circa 1150 m. De geluidbelasting op uw woning als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht de akoestische situatie daarmee aanvaardbaar. In de berekening van de geluidsbelasting is ook rekening gehouden met cumulatie. Hiervoor verwijs ik u door naar mijn antwoord in de paragrafen 2.15. en 2.16.*

*Met betrekking tot de luchtkwaliteit merk ik op dat het project is opgenomen in het NSL, waarmee is geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Voor meer informatie verwijs ik u graag naar paragraaf 2.17 van deze Nota van Antwoord.*

### 3.36 **Zienswijze nr. 36**

Insprekers verzoeken bij de vervanging van de Oude Bergschenhoekse weg deze weg aan te passen naar een werkbare breedte voor het passeren van twee vrachtwagens. Dit in verband met het feit dat het bedrijventerrein Schiebroek alleen bereikbaar is voor vrachtverkeer over deze route.

#### **Reactie**

*De Bergschenhoekseweg krijgt een breedte van 6 meter. Dit is ruim voldoende voor het passeren van twee vrachtwagens (de maximumbreedte van vrachtwagens is beperkt tot 2,55 meter en 2,60 meter bij geconditioneerde voertuigen).*

### 3.37 **Zienswijze nr. 37**

Inspreker is van mening dat als het onmogelijk is om de weg in gebruik te nemen zonder niet zien, horen en ruiken, dat de weg er dan niet moet komen. Verder vraagt inspreker zich af of burgers het vertrouwen kunnen opzeggen in de deskundigheid van Rijkswaterstaat (denkende aan de blunders die Rijkswaterstaat de afgelopen maanden heeft afgeleverd bij bijvoorbeeld de botlekbrug en een aantal andere debacles). Inspreker heeft geen vertrouwen meer.

#### **Reactie**

*Ik betreur het ten zeerste dat u blijkt geeft van geen vertrouwen meer in de deskundigheid van Rijkswaterstaat. Ik deel deze mening echter niet. Infrastructurele projecten van deze omvang zijn technisch zeer complex en worden samen met de markt gerealiseerd door deskundige teams en medewerkers. Samen met de markt leren we ook en blijven we continu werken aan verbeteringen.*

*Met het project A16 worden diverse bereikbaarheids- en leefbaarheidsknelpunten langs de A13 Overschie en A20 als ook op het onderliggend wegennet opgelost. Voor wat betreft de leefomgeving langs de nieuwe weg is samen met de regio geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast (Saldo Nul). Een aantal van deze maatregelen zijn opgenomen in het Tracébesluit. Zo wordt in het Lage Bergse Bos een halfverdiepte tunnel aangelegd. Na aanleg van de tunnel wordt het dak van de tunnel voorzien van groen en fiets- en wandelpaden, zodat het weer 1 op 1 onderdeel wordt van het Lage Bergse Bos. Verder komen er op verschillende locaties langs het tracé extra of hogere geluidsschermen dan wettelijk verplicht.*

*Verder is met de regio overeengekomen dat de A16 Rotterdam en A20 tussen het Terbregseplein en de afslag Prins Alexander wordt voorzien van het zeer stille asfalt tweelaags ZOAB fijn. Het toepassen van het extra stil asfalt tweelaags ZOAB fijn is niet opgenomen in het akoestisch onderzoek. Het akoestische effect hiervan komt dus nog bovenop de akoestische effecten van de maatregelen die in het kader van het Tracébesluit worden getroffen.*

### 3.38 **Zienswijze nr. 38**

Inspreker begrijpt dat er langs de Doenkade, ter hoogte van de HSL, een verhoging komt van 8,5 meter. Eerder zijn ter plaatse bomen gekapt vanwege de nabijheid van de start en landingsbaan van het vliegveld. Inspreker vraagt zich af waarom deze hoge weg nu wel mogelijk is in de aanvliegeroute van het vliegveld; waar de bomen dat eerder niet waren.

#### **Reactie**

*Een wijziging ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit is dat de passage met circa 1,5 meter is verlaagd. De hoogte van het ontwerp is verder getoetst door het ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) - luchtvaart en akkoord bevonden. Er is in 2014 inderdaad een aantal bomen gekapt langs de Doenkade parallel aan de start- en landingsbaan. Dat hield verband met hinder van bomen voor meetinstallaties langs deze baan. Het merendeel van de bomen en struiken langs het fietspad is echter gehandhaafd.*

Inspreker geeft aan dat de hoeveelheid lawaai die in de wijk wordt ervaren, wordt bepaald door de windrichting. Bij een Noord of Noord Westwind wordt veel geluidsoverlast ervaren van onder meer het vliegveld, het verkeer op de Doenkade, de A13, de A20 en HSL. Inspreker verwacht dat de geluidsoverlast in de nieuwe situatie alleen maar toe zal nemen. Daarbij heeft zij haar twijfels bij de juistheid van de diverse metingen die zijn gedaan i.v.m. de komst van het vliegveld als ook bij toekomstige metingen in dit project. Inspreker geeft aan dat op dit moment nog geen uitspraak gedaan kan worden over de mate waarin er sprake is van geluidsoverlast en fijnstof in de lucht. Inspreker is van mening dat het hele gebied verontrustend slecht is voor de gezondheid.

#### **Reactie**

*Ik onderken dat de geluidbelasting van een bepaald gebied afhankelijk is van de windrichting (en andere meteorologische omstandigheden). Geluidbelastingen zijn bepaald op basis van een jaargemiddelde situatie, conform de daarvoor het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg2012). Voor het geluidonderzoek is aangesloten bij de wettelijke voorgeschreven rekenmethodiek om de geluidbelasting op basis van een jaargemiddelde situatie (in 2032) te bepalen en deze waarde te toetsen aan de wettelijke normen. Bij het beoordelen van de geluidbelasting is ook gekeken naar cumulatie uit de omgeving. Hiervoor verwijs ik u ook door naar mijn antwoord in paragraaf 2.16.*

*Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving (Schiebroek) diverse geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit inclusief een aantal bovenwettelijke maatregelen als gevolg van de Inpassingsovereenkomst A16 die is gesloten met de omgeving. De afstand van uw woning tot nieuwe tracé bedraagt circa 1200 m. De geluidbelasting op uw woning als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht de situatie daarmee aanvaardbaar.*

*Met betrekking tot de luchtkwaliteit (o.a.) fijnstof geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) Daarmee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ik verwijs u verder door naar mijn antwoorden in paragrafen 2.17 en 2.18.*

Inspreker wijst erop dat de verlichting op de Doenkade is uitgezet omdat dit een gevaarlijke situatie opleverde voor vliegverkeer van en naar het vliegveld. Zij vraagt zich af hoe zich dit verhoudt tot de verlichting van de nieuwe Rijksweg. Ofwel: als de verlichting in de oude situatie is uitgezet vanwege het gevaar, hoe gaat dat dan in de nieuwe situatie.

#### **Reactie**

*Anders dan bij de provinciale weg N209 (Doenkade) ter hoogte van de luchthaven zal de A16 Rotterdam als onderdeel van het hoofdwegennet in zijn geheel worden verlicht. Dit gebeurt standaard uit het oogpunt van (verkeers-)veiligheid. Om verwarring voor het luchtverkeer te voorkomen kan hier ter hoogte van de start- en landingsbaan rekening mee worden gehouden middels de vormgeving van de wegverlichting. Dit is ook een eis vanuit de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) - luchtvaart.*

Inspreker pleit voor het gebruik van kwalitatief hoogwaardige materialen als ook het borgen van de kwaliteit waar het gaat om de gezondheid van de bewoners. In het HSL traject is beton gebruikt wat nu al aan het verrotten is. Dat is volgens inspreker weggegooid geld. Goedkoop is duurkoop.

#### **Reactie**

*Bij de aanbesteding van het contract voor de realisatie van de A16 zullen hoge eisen worden gesteld aan de duurzaamheid van toe te passen materialen alsmede de levensduur van de weg en de benodigde constructies.*

Wat betreft het tunneltraject door het Bergse Bos, geeft inspreker aan dat dit bos gebouwd is op een vuilnisbelt die nooit gesaneerd is. Daarbij merkt inspreker op dat er relatief veel geld wordt geïnvesteerd in dat gedeelte van het traject ten behoeve van de (vermogende) bewoners van Hilligersberg.

#### **Reactie**

*Ten behoeve van het Tracébesluit is historisch onderzoek en verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. De resultaten van deze onderzoeken geven geen aanwijzing voor de aanwezigheid van een vuilnisbelt ter plaatse van het tracé door het Lage Bergse Bos. Wel is in het Lage Bergse Bos, in een gedempte watergang (voormalige molenviergang), verontreiniging aangetoond. Werkzaamheden in deze verontreiniging mogen pas plaatsvinden nadat instemming op grond van de Wet bodembescherming is verkregen.*

*Het afgraven en afvoeren van verontreinigde grond is (via de Wet bodembescherming en het Besluit bodemkwaliteit) aan strikte regels gebonden, waarbij voorkomen dient te worden dat verspreiding van verontreiniging plaatsvindt. De aannemer dient de grond conform de geldende wet- en regelgeving te ontgraven en af te voeren en daarbij dient de aannemer maatregelen te nemen om verspreiding van verontreiniging te voorkomen.*

*Voor wat betreft de inpassing van de weg en het nemen van maatregelen houd ik me aan de wet. Als regionale overheden voorstander zijn van verdergaande inpassing en hiervoor ook de financiële verantwoordelijkheid voor wil dragen, dan ben ik altijd bereid deze in te passen. In het geval van de A16 is dit het geval met bijvoorbeeld de regionale bijdrage voor de landtunnel.*

Toen de HSL gebouwd ging worden, heeft inspreker gewezen op het gevaar van het aanbrengen van damwanden in veengrond. Sinds de realisatie van de HSL, zijn er veel problemen met het grondwaterpeil, bijvoorbeeld paalrot van de huizen, ondergelopen kelders, rioleringen die het niet meer aan kunnen en verzakkingen. Inspreker denkt dat dit traject opnieuw een zware belasting is voor de ondergrond.

#### **Reactie**

*Uit geohydrologisch onderzoek naar de grondwatereffecten bij de aanleg en gebruik van de tunnel blijkt dat bij een aanlegmethode met een waterdichte constructie, zonder spanningsbemaling in het eerste watervoerende pakket, er geen verandering in de grondwaterstand ontstaat. Hiermee is er geen risico op een toename van de droogstand bij funderingen. Er wordt een grondwatermeetnet ingericht waarmee de grondwaterstand in het freatisch pakket en de stijghoogte in het eerste watervoerende pakket gemonitord wordt vóór, tijdens en nog een periode na de realisatie, om er zeker van te zijn dat er geen effecten optreden die te relateren zijn aan de aanleg van de A16 Rotterdam.*

Het vliegveld zou met name bedoeld zijn voor zakelijke klanten gerelateerd aan de industrie en de haven. Inspreker is van mening dat er op de Maasvlakte genoeg ruimte is voor een klein zakelijk vliegveld. Dan blijft er meer ruimte over om de weg beter aan te leggen dan in het smalle bestek wat nu nog over is.

#### **Reactie**

*Voor wat betreft het voorstel van inspreker inzake de verplaatsing van het regionaal vliegveld verwijs ik u naar uw gemeente. Met betrekking tot de realisatie en inpassing van de A16 in relatie tot het vliegveld zijn geen knelpunten gebleken.*

### **3.39 Zienswijze nr. 39**

Inspreker benoemt de volgende zaken: a. Ter hoogte van kruising Ankie Verbeek-Ohrlaan naar de G.K. van Hogendorpweg zijn aan de noordkant bomen gepland en aan de zuidkant niet. Inspreker vindt het beter om aan de zuidkant, waar een fietspad en de ontsluiting van het bedrijventerrein ligt, ook nieuwe bomen en struiken te plannen. Dit om het gebied aantrekkelijker te maken. De reden hiervoor is dat er veel recreatie is en er veel buitensportactiviteiten plaatsvinden, zodoende kan groen het extra fijnstof opvangen en eventuele geluidshinder maskeren. Er is sprake van veel natuur, vleermuizen, roofvogels en andere fauna in dit gebied die gebruik kunnen maken van de bomen en de struiken

#### **Reactie**

*In het Tracébesluit heb ik de beplanting zo dicht mogelijk op de weg geplaatst. De regio heeft aangegeven de beplanting in een breder gebied rond de snelweg te willen herplanten. De gemeente Rotterdam maakt een inrichtingsplan voor de noordrand van het Schiebroeksepark, waar het Tracébesluit de basis voor is. Uw wens over de inrichting van de noordrand en het aanbrengen van beplanting langs de A16 kunt u inbrengen bij gemeente Rotterdam. Hiervoor zal gemeente Rotterdam een participatietraject opstarten.*

*Voor wat betreft uw opmerking dat groen extra fijn stof kan opvangen en geluidshinder kan maskeren blijkt uit onderzoek in onder andere Amsterdam (en bevestigd door RIVM), dat de luchtkwaliteit vanwege bomen en planten niet significant hoeft te verbeteren en soms zelf kan verslechteren. Dit komt doordat bomen de windsnelheid verlagen waardoor luchtverontreinigingen zich ook kunnen ophopen. Vegetatie en dus ook bomen absorberen verder ook slecht geluid. Voor*

*een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. In dit geval zal van minder geluid vrijwel geen sprake zijn. Vaak is het wel zo dat met groen de geluidbron aan het zicht wordt onttrokken waardoor het geluid minder vaak als indringend wordt ervaren. Daarbij wordt het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden ook nog eens gemaskeerd bij door het geluid van ritselende bladeren, waardoor het geluid van de weg ook als minder hinderlijk wordt ervaren.*

b. De ontsluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan: Vanuit de wijken moet ten zeerste rekening worden gehouden met veel verkeer richting snelweg. Daarom moeten de geplande rotondes op de Ankie Verbeek-Ohrlaan voldoende diameter en capaciteit hebben om de verkeersstroom aan te kunnen. Met name de nog in te plannen rotonde zou ten minste een turborotonde moeten zijn, zoals reeds bestaat op de G.K. van Hogendorpweg kruising (Heilig) Landscheiding. De berekeningen moeten zeer ruim worden genomen gezien het wisselende verkeersaanbod zowel doordeweeks als in het weekend, met name omdat er veel verkeer is richting Plaswijckpark en verkeer voor sportwedstrijden en verkeer van en naar woonwijken. Doordeweeks is er veel werkverkeer met grote en kleine vrachtwagens richting bedrijventerrein

#### **Reactie**

*Anders dan in het Ontwerp-Tracébesluit is in het Tracébesluit ten zuiden van de aansluiting met de Ankie Verbeek-Ohrlaan ter plaatse van de kruising met de Hazelaarweg een dubbelstrooks rotonde opgenomen. De capaciteit van deze rotonde is doorgerekend en op grond hiervan zijn geen capaciteitsknelpunten gebleken. De verder naar het zuiden gelegen rotondes maken geen deel uit van het Tracébesluit. Wel is het zo dat er met de komst van de A16 sprake zal zijn van een verminderde verkeersdruk zodat ook hier geen knelpunten zijn te verwachten.*

c. Tijdens de informatiebijeenkomst hoorde inspreker dat er nog tweehonderdvijftig bomen moeten worden herplaatst. Inspreker pleit ervoor deze zoveel mogelijk op en rond het tracé te plannen: hoe groener, hoe beter. De bomen kunnen veel fijnstof opvangen en geluid maskeren.

#### **Reactie**

*Uitgangspunt bij het kappen van bomen is dat deze zoveel mogelijk terug worden gebracht in de nabijheid van het tracé. Omdat het tracé zowel door de gemeente Rotterdam als de gemeente Lansingerland loopt, vindt in beide gemeenten kap plaats. De kap die plaatsvindt in de gemeente Rotterdam wordt bijvoorbeeld volledig herplant in het gebied in en om het tracé (in de vorm van losse bomen, struweel en bosjes langs het tracé). Ik verwijs u ook door naar paragraaf 2.14.*

### **3.40**

#### **Zienswijze nr. 40**

Inspreker wil weten wat de reden is van het lokaliseren van de ontsluitingsweg van het industrieterrein Schiebroek aan de zuidzijde van de A13/A16 in plaats van aan de noordzijde. Dit is aan de stadzijde van de te plaatsen geluidswallen. Hierdoor is te verwachten dat een aanzienlijke hoeveelheid sluipt- en vrachtverkeer deze weg zullen gaan gebruiken, waardoor de geluidshinder aanzienlijk kan zijn.

#### **Reactie**

*Met betrekking tot de ligging van de Bergschenhoekseweg verwijs ik u naar paragraaf 2.23. Voor wat betreft uw verwachting dat dit een aanzienlijke*



*hoeveelheid sluijverkeer genereert, is dit echter niet aan de orde. Het betreft een lokale ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Schiebroek en geen voor sluijverkeer aantrekkelijke (doorgaande) verbindingsweg. Rijden er in 2016 circa 2.100 motorvoertuigen, in 2032 zijn dit er circa 1.800.*

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de A16. Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving (Schiebroek) geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. De afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 750 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek verwijs ik u graag naar paragraaf 2.15.*

*Naast het onderzoek naar geluid afkomstig van de nieuwe rijksweg is ook onderzoek uitgevoerd naar geluid afkomstig van de te wijzigen Bergschenhoekseweg. Het onderzoek gaat uit van de verkeersprognoses afkomstig uit het verkeersmodel in gebruik bij de gemeente Rotterdam, waarin de nieuwe ligging en aansluiting van de Bergschenhoekseweg is opgenomen. Uit dit onderzoek volgt dat er geen overschrijdingen van de wettelijke voorkeursgrenswaarde plaatsvinden.*

### **3.41 Zienswijze nr. 41**

Inspreker is faliekant tegen. Nu is het prachtig groen en het mooiste gedeelte van Rotterdam. Het wordt allemaal leuk verkocht, maar straks wordt het omsingeld door rijkswegen en het voordeel voor de bewoners is onduidelijk. Duizenden bewoners worden de dupe van de aanleg van de weg door herrie, stank en fijnstof die gezondheidsproblemen veroorzaken. Er zijn al genoeg problemen met het vliegveld en daardoor wordt het gebied onleefbaar. Nu is er een prachtig bos en straks worden er zomaar bomen gekapt. De mensen die hier normaal gesproken recreëren, worden de dupe van de situatie. De bomen zijn de longen van Rotterdam en ze zijn hard nodig. De weg komt pal langs de sportvelden van VOC te liggen en dat is misdadig voor de gezondheid van de kinderen. Inspreker vindt het erg dat men de mensen laat opdraven terwijl vooraf bekend is dat het geen zin heeft, omdat het al in kannen en kruiken is. Met de burger wordt geen rekening gehouden.

#### **Reactie**

*De aanleg van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de A16 is echter het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Ik realiseer me dat groen en natuur belangrijke voorwaarden zijn voor een leefbare woonomgeving. Tevens heb ik de zorg voor een goede bereikbaarheid van de regio en het oplossen van diverse knelpunten ook op het gebied van leefbaarheid. Hierin moet een goede balans worden gevonden.*

*Met het project A16 worden diverse leefbaarheidsknelpunten langs de A13 Overschie en A20 alsook op het onderliggend wegennet opgelost (sluijverkeer met alle kwalijke effecten van dien). Zie in dit kader ook paragraaf 2.3*  
*Voor wat betreft de leefomgeving langs de nieuwe weg is samen met de regio geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zo wordt in het Lage Bergse Bos een halfverdiepte tunnel aangelegd. Na aanleg van de tunnel wordt het dak van de tunnel voorzien van groen en fiets- en wandelpaden, zodat het weer 1 op 1 onderdeel wordt van het Lage Bergse Bos.*

*Ten behoeve van het Tracébesluit is onderzocht hoeveel bomen gekapt gaan worden. Uitgangspunt is dat de bomencompensatie zoveel mogelijk binnen de grenzen van het Tracébesluit dient plaats te vinden. Indien noodzakelijk kan een deel van de compensatie buiten het plangebied plaats vinden, maar ook dan is de wens om dit zoveel mogelijk in de buurt van project te realiseren. In het kader van het Tracébesluit A16 wordt circa 35 ha gekapt, daarvan wordt 23,5 ha binnen de grenzen van het Tracébesluit herplant en het resterende areaal buiten de grenzen van het Tracébesluit. Specifiek voor het Lage Bergse Bos geldt dat daar circa 17 ha wordt gekapt en circa 13 ha wordt herplant. Daarnaast wordt voor de inrichting van het Lage Bergse bos rekening gehouden met de invulling die het Recreatieschap Rottemeren heeft ontwikkeld zodat het Lage Bergse Bos kan blijven functioneren als recreatiegebied voor Rotterdam.*

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving (Hillegersberg) geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Specifiek met betrekking tot u woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 750 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht de akoestische situatie daarmee aanvaardbaar. Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek verwijs ik u graag naar paragraaf 2.15.*

*Voor wat betreft het onderdeel luchtkwaliteit wil ik opmerken dat het project is opgenomen in het Nationaal samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarmee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ik verwijs u verder naar mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

*Tot slot, uw reactie inzake de participatie; Het langjarige participatietraject bij de A16 Rotterdam is een volwaardig en gedegen traject geweest dat veel heeft opgeleverd, namelijk actieve betrokkenheid van de bewoners en een beter ontwerp van de A13/A16. Voor meer informatie hieromtrent verwijs ik u naar paragraaf 2.8.*

### **3.42 Zienswijze nr. 42**

Inspreker is bang dat de verbindingsweg die wordt aangelegd ten behoeve van de ontsluiting van industriepark Schiebroek zal leiden tot sluipverkeer van de A13 / A16 alsmede toevoer van met name vrachtverkeer in de wijk Schiebroek, met name over de Berbersweg. Inspreker is van mening dat de toename van het verkeer door de wijk zal lijden tot geluidsoverlast die niet teniet wordt gedaan door de maatregelen die worden getroffen langs het traject A13 / A16 daar de verbindingsweg buiten de geluidsbeperkende voorziening ligt. Hierdoor zal een verhoging van het geluidsniveau op de gevels van de huizen aan de Lindesingel optreden waardoor de waarde van de woningen zal dalen. Inspreker stelt voor de weg aan de andere kant van de huidige weg die nu de toegang tot het industrieterrein verzorgt, in stand houden in plaats van het aanleggen van de verbindingsweg.

#### **Reactie**

*De keuze om de Bergschenhoekseweg aan de zuidzijde aan te leggen is door de gemeente gemaakt. Om tot deze keuze te komen zijn ook meerdere varianten onderzocht waaronder ook een ligging aan de noordzijde. Voor meer informatie hierover verwijs ik naar paragraaf 2.23. Voor wat betreft uw verwachting dat dit een aanzienlijke hoeveelheid sluipverkeer genereert, is dit echter niet aan de orde. Het*

*betreft een lokale ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Schiebroek en geen voor sluipverkeer aantrekkelijke (doorgaande) verbindingsweg. Rijden er in 2016 circa 2.100 motorvoertuigen, in 2032 zijn dit er circa 1.800. Ten aanzien van geluid bedraagt de afstand van uw woning (Schiebroek Noord) tot de nieuwe ontsluitingsweg circa 450 meter. De geluidbelasting van Schiebroek Noord als gevolg van deze nieuwe ontsluitingsweg bedraagt minder dan voorkeurswaarde van 48 dB. Ik acht deze geluidbelasting aanvaardbaar.*

*Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen. kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Ik zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

### **3.43 Zienswijze nr. 43**

Inspreker stelt voor het bestaande tracé A20 naar de A13 vanaf de Van Brienoordbrug dubbeldeks te maken tot het Prins Clausplein. Naar aanleiding van inspreker haar ervaring uit het buitenland (Shang Hai en Bangkok) stelt zij voor reizigers de keuze aan te bieden uit een tolgeweg en een gratis weg. Die oplossing werkt daar goed. Er zijn ook veel afritten wat de doorstroom bevordert. Bij Overschie, waar de A13 dicht langs de bebouwing komt, stelt inspreker voor wanden / geluidswanden te maken. Deze kunnen worden beschilderd om de sfeer positief te beïnvloeden. Inspreker vindt het onverteerbaar dat er zoveel asfalt door een natuurgebied wordt geplempt.

#### **Reactie**

*De A16 vervult naast een doorgaande verbinding ook een meer lokale functie (verkeer van en naar de noordkant van (Rotterdam en Lansingerland), dit uit zich ook in de andere doelstellingen van het project. De door uw voorgestelde oplossing draagt niet bij aan deze doelstelling. De minister heeft in 2013 tevens besloten om af te zien van tol. Met het wegvallen van tol wordt de nieuwe verbinding beter benut en geeft dit een betere spreiding van het verkeer op de Ruit Rotterdam. Met name het onderliggend wegennet profiteert hiervan.*

*De A13 ter hoogte van Overschie valt buiten de reikwijdte van dit besluit. In zijn algemeenheid kan ik wel opmerken dat, waar binnen de reikwijdte van het Tracébesluit langs het tracé schermen worden gerealiseerd, er wordt gestreefd naar een inpassing die past bij de omgeving. Voor meer informatie over de inpassing verwijs ik u graag naar paragraaf 2.9.*

*Ten aanzien van natuur klopt het dat als gevolg van het plan natuurwaarden worden aangetast. Dit is helaas niet te voorkomen. Het betreft dan zowel fysieke aantasting, maar ook versnippering en verstoring van natuurwaarden. Hier worden echter de nodige mitigerende en compenserende maatregelen voor getroffen. Hiervoor verwijs ik ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.14 en naar het Tracébesluit. Verder wordt de A16 in afwijking van het Ontwerp-Tracébesluit in het Lage Bergse Bos aangelegd in een halfverdiepte tunnel. Hierdoor wordt de aantasting van natuurwaarden in het Lage Bergse Bos tot een minimum beperkt*

### 3.44 Zienswijze nr. 44

Inspreker is woonachtig in het gebied. De achterzijde van zijn woning (zuidzijde) grenst aan het gebied nieuwbouw VINEX- locatie Nieuw Terbregge met daarachter direct de A20. In het dagelijks leven ondervindt inspreker (dag en nacht) veel hinder van:

1e. De A20: Inspreker hoort dag en nacht een permanent verkeersgeraas van de A20 waarbij met name de hulpdiensten met sirenes een bron van overlast zijn. Rustig in de achtertuin zitten is er volgens insprekers helaas niet bij, evenmin kunnen insprekers 's nachts met de ramen open slapen en is het snakken naar frisse lucht, of in de herrie en/of de stank slapen;

2e. De spoorverbinding Rotterdam <-> Gouda:

'S nachts zowel als overdag ondervindt inspreker veel geluidshinder van de spoorverbinding (ruilverkeer) Rotterdam <-> Gouda. De spoorverbinding loopt parallel aan de A20 en er bevinden zich geen geluidsschermen bij de spoorverbinding. Vooral 's nachts als ook goederenvervoer over het spoor plaatsvindt is (ook weer) slapen met het raam open vrijwel onmogelijk;

3e. Het vliegveld Rotterdam The Hague Airport:

Vooraf in de ochtenduren moeten aankomende passagierstoestellen manoeuvres uitvoeren om zich op een juiste manier voor de landingsbaan Rotterdam The Hague Airport te positioneren. Helaas bevindt zich aan de rand van het gebied waar inspreker (en nog circa 1400 bewoners) woonachtig zijn, een elektronisch Waypoint waarop de aankomende toestellen zich oriënteren. Het gevolg is dat wij als bewoners dik een uur achtereenvolgend een groep passagiersvliegtuigen boven ons horen cirkelen. Alvorens zij landen op Rotterdam The Hague Airport. Binnen Rotterdam is afgesproken dat aankomende toestellen vanaf 07.00 uur op Rotterdam The Hague Airport mogen landen. Ook stemt men bij het vertrek uit de bestemming de vertrektijd uit het buitenland exact af op de aankomsttijd) op Rotterdam The Hague Airport, zo rond 07.00 uur. Tussen 07.00 uur en 08.00 uur is het boven ons hoofd dus een drukte van belang. Immers ook de vertrekkende toestellen houden ongeveer 07.00 uur aan om te vertrekken.

4e. Het korps landelijke politiediensten met verkeershelicopters:

Het feit dat aan de zuidzijde van de woning van inspreker de A20 is gelegen, brengt (ook) met zich mede dat bij een file een calamiteit of een ongeval gedurende lange tijd een helikopter boven ons huis cirkelt. Veelal doen ongevallen zich voor in de ochtendspits zodat naast de eerder genoemde passagierstoestellen er ook nog eens langdurig een helikopter boven ons hoofd cirkelt.

5e. Trauma helikopter Erasmus medisch centrum:

Uiteraard "hoort" klagen niet als het om zoiets belangrijks gaat als de traumahelikopter van- en naar het Erasmus Medisch Centrum gaat. Het is echter wel een feit dat de "aanvoerroute exact over het gebied gaat waar inspreker woont. Waarschijnlijk wordt de A20 of het eerder genoemde Waypoint als oriëntatiepunt gebruikt door de bemanning van de helikopter?

Van de punten (1 tot en met 5) ondervindt inspreker (en met hem circa 1600 woningen) dagelijks uitermate veel hinder. Inspreker vindt dat hij woont in een situatie die als *slecht* tot zeer *slecht* is te kwalificeren. Waar het hem om gaat is aan u de ernst van de situatie duidelijk te maken. Inspreker wordt reeds nu geconfronteerd met een kakofonie (cumulatie) van uitermate ongewenst geluid dat ons woonplezier vergald. Blij was inspreker dan ook te lezen dat (pagina 7 Trajectnota/MER Rijksweg 13/16) een van de doelen van het project was "*het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving*".

Helaas moet inspreker in dezelfde nota op (bladzijde 96 punt 5.4.4). lezen dat er geen verandering zal optreden in de al hoge geluidsbelasting Kortom, inspreker is "blij gemaakt met een dode mus". De situatie verandert niet wezenlijk!!

### **Reactie**

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. In uw situatie is geen sprake van een overschrijding van de grenswaarde. Na realisatie van de A16 neemt de hoeveelheid verkeer op de A20 af met als gevolg dat de geluidsbelasting op uw woning afneemt tot 53 dB. Dit is lager dan de toegestane geluidsbelasting (geluidsproductieplafond) van 55 dB. Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek verwijs ik u graag naar paragraaf 2.15.*

*In het akoestisch onderzoek is ook aandacht besteed aan de aanwezigheid van meerdere geluidbronnen in de nabijheid van de nieuw aan te leggen weg, waaronder het door u genoemde vliegveld RTHA. In paragraaf 2.16 wordt nader ingegaan op hoe de cumulatie met de verschillende geluidbronnen in het akoestisch onderzoek is meegenomen.*

*Het Tracébesluit gaat echter niet over de vliegbewegingen van en naar het vliegveld RTHA. Voor klachten hieromtrent kunt u zich wenden tot de Milieudienst Rijnmond. Idem de eventuele overlast van politiehelicopters en traumahelicopters.*

Naar mening van inspreker is het de taak van de minister- daar waar mogelijk - geluidshinder weg te nemen. Niet de financiële kaders, maar de kwaliteit van de leefomgeving (onze gezondheid) moeten leidend zijn bij een miljardenproject als dit. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door het toepassen van zeer stil (dubbelZOAB) asfalt o.a. op het traject A20 vanaf de afslag Centrum tot aan het Terbregseplein. Bovendien moet alles op alles worden gezet om ook vanuit het oosten geluidshinder van de aan te leggen A13-A16 te voorkomen. Meer concreet komt dit naar mening van inspreker neer op aanbrengen en compleet afdekken van de tunnelmonden Terbregseveld en wederom het toepassen van extra stil asfalt op het traject Terbregseplein richting de Rotte cq. het Terbregseveld.

Wat inspreker betreft is het dringend noodzakelijk zoveel mogelijk aanvullende maatregelen te nemen om daarbij inderdaad de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Richtinggevend moet dan zijn, de kwaliteit van de leefomgeving en niet zozeer het beschikbare budget. Immers maatregelen ter verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving stimuleren ook de economie.

Inspreker heeft als bijlage bijgevoegd het advies van de Gebiedscommissie Hillegersberg-Schiebroek aan het college van burgemeester en wethouders van Rotterdam, d.d.31 mei 2015 dat als integraal onderdeel van deze zienswijze moet worden gezien.

### **Reactie**

*De keuze voor de A16 is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Zo is er sprake geweest van een intensieve participatie. Ik verwijs u hiervoor ook naar mijn reactie in paragraaf 2.8. Verder is gedurende de gehele planuitwerkingsfase sprake geweest van een nauwe samenwerking tussen het Ministerie en de regionale partijen. Zo zijn reeds in 2011 tussen mij en de bestuurders van de regionale partijen afspraken gemaakt over de voorkeursvariant en de inpassing van de rijksweg op hoofdlijnen. Na deze principe-afspraken hebben de gemeenteraden van Lansingerland en Rotterdam in moties uitgesproken om de rijksweg zo aan te leggen dat er voor de omwonenden geen toename van geluidbelasting is, het zogenoemde 'saldo nul'. Daarnaast is in deze moties*

*neergelegd dat er gestreefd moet worden om de weg zo goed mogelijk op te nemen in het landschap.*

*Hieruit is een pakket geluid- en andere landschappelijke maatregelen naar voren gekomen waarover de gemeenteraden zich in oktober 2015 uitgesproken over de financiering ervan. Als gevolg hiervan zijn een aantal bovenwettelijke geluidschermen en een aantal andere inpassingmaatregelen nu in het Tracébesluit opgenomen, zoals ook het verschuiven van de zuidelijke tunnelmond tot 100 m. voorbij de tweede kwelsloot. Verder is in de Inpassingsovereenkomst A16 afgesproken dat op een aantal locaties het asfalttype tweelaags ZOAB fijn wordt toegepast. Het weggedeelte A20 Centrum-Terbregseplein is echter geen onderdeel van dit project en is daarom niet opgenomen in deze afspraken. Voor meer informatie over Saldo Nul verwijs ik u graag naar paragraaf 2.9.*

### **3.45 Zienswijze nr. 45**

Inspreker vraagt zich af of er bij de aanleg van de weg en de viaducten rekening wordt gehouden met de grondwaterproblematiek in deze wijk. De nu aanwezige grondwaterproblematiek kan volgens inspreker alleen maar verergeren door de komende werkzaamheden.

#### **Reactie**

*Zowel bij de aanleg- als in de gebruiksfase is het van belang om overlast en schade door verandering van grondwaterstanden te voorkomen met het oog op de gebruiksfuncties. Uit aanvullend geohydrologisch onderzoek naar de grondwatereffecten bij de aanleg en gebruik van de tunnel blijkt dat bij een aanlegmethode met een waterdichte constructie, zonder spanningsbemaling in het eerste watervoerende pakket, er geen verandering in de grondwaterstand ontstaat. Hiermee is er geen risico op een toename van de droogstand bij funderingen. Er wordt tevens een grondwatermeetnet ingericht waarmee de grondwaterstand in het freatisch pakket en de stijghoogte in het eerste watervoerende pakket gemonitord wordt vóór, tijdens en nog een periode na de realisatie, om er zeker van te zijn dat er geen effecten optreden die te relateren zijn aan de aanleg van de A16 Rotterdam.*

### **3.46 Zienswijze nr. 46**

Inspreker woont alweer 15 jaar in, het toen nog landelijk gelegen, Bergschenhoek. In deze 15 jaar is er volgens inspreker een hoop veranderd in deze regio. Bergschenhoek is inmiddels door vele nieuwbouw woonwijken vastgegroeid aan Berkel, Berkel op zijn beurt aan Pijnacker, Pijnacker aan Nootdorp etc. Verder zijn er verschillende provinciale- en rondwegen door de 3-B hoek heengetrokken en als kers op de taart is de HSL gerealiseerd met alle problematiek daar rondom. Verder is er de steeds weer terugkerende discussies rondom, voor inspreker nog altijd, Zestienhoven of vliegbewegingen voor 7:00 en 23:00 uitgebreid moeten worden. Nu komen hier de plannen bij om de A13 met de A16 te verbinden. Als geen ander begrijpt inspreker dat zaken niet altijd zullen blijven zoals ze zijn en vooruitgang en groei gepaard gaan met veranderingen die niet altijd de rust ten goede zullen komen. Echter, voldoende mogelijkheden hebben om te recreëren, rust te vinden en van de natuur te genieten lijken inspreker van levensbelang in een als maar drukker wordende maatschappij en groter wordende randstad. Zoals inspreker tegen het plan A13/A16 aankijkt, zoals het er nu ligt, heeft inspreker een aantal vragen;

1. Het tracé zoals dit nu voorgesteld wordt, loopt dwars door het Lage Bergsche bos, één van de toch al niet al te veel recreatiegebieden die Rotterdam/Lansingerland telt. Wat blijft er straks van dit recreatiegebied over? Inspreker heeft sterk het vermoeden dat van het huidige karakter van dit bos na de aanleg van het voorgestelde tracé nog maar weinig over zal blijven.

### **Reactie**

*Na eerdere afspraken over de inpassing van de weg heb ik samen met de regio medio 2015 een aantal aanvullende maatregelen afgesproken. De gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland hebben daarop, in oktober 2015, vóór ondertekening gestemd. Afgesproken is dat de landtunnel in het Lage Bergse Bos vier meter lager wordt aangelegd dan in het Ontwerp-Tracébesluit is opgenomen. Na aanleg van de tunnel wordt het dak van de tunnel voorzien van groen en fiets- en wandelpaden zodat het weer 1 op 1 onderdeel wordt van het Lage Bergse Bos. Met de komst van de weg wordt door de regio ook geïnvesteerd in een nieuwe en verbeterde inrichting van dit belangrijke recreatiegebied.*

2. Het hele idee van dit tracé is om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren langs de A13 ter hoogte van Overschie en langs de A20 tussen Terbregseplein en Kleinpolderplein. Maar inspreker vraagt zich af of deze verbetering vervolgens niet te kosten gaat van die langs het nieuwe tracé ter hoogte van Ommoord, Oud Terbregge, Hillegersberg en Bergschenhoek?

### **Reactie**

*Met het project A16 worden inderdaad diverse bereikbaarheids- en leefbaarheidsknelpunten langs de A13 Overschie en A20 als ook op het onderliggend wegennet opgelost. Echter, de kwaliteit van de leefomgeving langs het nieuwe tracé is eveneens een belangrijk aandachtspunt. Voor wat betreft de leefomgeving langs de nieuwe weg is samen met de regio geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast (Saldo Nul). Zo komen er op verschillende locaties langs het tracé extra of hogere geluidsschermen dan wettelijk verplicht en zet de regio op basis van de Inpassingsovereenkomst A16 in voor het realiseren van tweelaags ZOAB fijn op de A16 Rotterdam en A20 tussen het Terbregseplein en de afslag Prins Alexander. Hiermee worden milieueffecten nog verder geminimaliseerd. Voor meer informatie over Saldo Nul verwijs ik u graag naar paragraaf 2.9. Het toepassen van het extra stil asfalt tweelaags ZOAB fijn is niet opgenomen in het akoestisch onderzoek. Het akoestische effect hiervan komt dus nog bovenop de akoestische effecten van de maatregelen die in het kader van het Tracébesluit worden getroffen.*

*Specifiek met betrekking tot u woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 1.250 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ook voor de andere locaties voldoet de A16 aan de wettelijke eisen die gelden voor geluid. Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek verwijs ik u graag naar paragraaf 2.15.*

*Met betrekking tot de luchtkwaliteit (o.a. fijn stof) geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarmee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ik verwijs u naar mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

3. Verder wordt er gesproken over een verbeterde verkeersdoorstroming door dit tracé op A16, A20 en A13. Maar is dit tracé feitelijk niet een by pass voor het

Kleinpolderplein en zal de drukte/doorstroming op de A13 tussen afslag Zestienhoven/Berkel en Delft-Zuid niet gewoon blijven in beide richtingen zoals die er momenteel al iedere werkdag zijn?

### **Reactie**

*De doelstelling van de A16 is met name gericht op het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid op de A13 langs Overschie, de A20 tussen de knooppunten Kleinpolderplein en Terbregseplein en het onderliggend wegennet. Voor het traject tussen de afslag Zestienhoven/Berkel en Delft-Zuid zal de aanleg van de A16 geen verbetering geven.*

Verder vraagt insprekers zich af of de volgende zaken in overweging zijn genomen met de ontwikkeling van dit tracé:

4. In hoeverre de gevolgen van de nog te openen A4 tussen Delft en de Beneluxtunnel zijn doorgerekend in deze plannen? Deze A4 gaat een heel behoorlijk alternatieve route vormen voor de huidige A13, A20 en A16. Misschien niet voor bestemmingsverkeer Rotterdam, maar wel voor verkeer dat komt vanaf Den Haag dat verder door moet richting het zuiden.

### **Reactie**

*In de verkeersberekening is rekening gehouden met de A4 Delft-Schiedam. Het is correct dat de A4 de verkeersdruk op de A13 verlicht. Maar anders dan inspreker stelt zal de A16 in de toekomst nog steeds nodig zijn. Het verkeersaanbod op de A13 blijft namelijk hoog en zal in de toekomst weer verder toenemen, zodat er op termijn weer nieuwe knelpunten ontstaan. Ik verwijs verder ook naar mijn antwoorden in de paragrafen 2.1 en 2.5. Dat de A4 een alternatieve route vormt, gaat misschien op voor het doorgaand verkeer, maar zoals inspreker zelf ook al aangeeft, niet voor het bestemmingsverkeer. De A16 zal anders dan de A4, naast een doorgaande verbinding, ook meer een lokale functie vervullen (verkeer van en naar de noordkant van Rotterdam en Lansingerland), dit uit zich ook de andere doelstellingen van het project. Het doorgaand verkeer legt via A16 Rotterdam overigens een iets kortere afstand af dan via de A15/A4. Dus zeker ook buiten de spits is dat verkeer beter af via deze route. Op drukke momenten zijn beide routes hard nodig om het verkeer te verwerken. Voor meer informatie verwijs ik u ook door naar het rapport Verkeer en Vervoer*

5 Inspreker vraagt zich af of er is gedacht aan een alternatief voor het tracé A13/A16 in de vorm van een verbeterde verbinding A12/A20 ter hoogte van Gouda of daarvoor? Het is inspreker al vele jaren een raadsel waarom het niet mogelijk is om, zonder de snelweg te verlaten, de route A12, A20 en A16 te volgen of andersom. Wanneer dit mogelijk zou zijn, zou er als het waren een ringweg Lansingerland ontstaan tussen de ring Rotterdam en die van Den Haag. Op deze manier zouden er in de toekomst komende vanuit Den Haag 3 manieren zijn om via Rotterdam richting het zuiden te reizen; 1) De nog te openen A4 voor verkeer met bestemming Delft, Rotterdam-Zuid en A16 via A15. 2) De huidige A13 voor verkeer met bestemming Delft, Zestienhoven, Berkel en Rotterdam-Centrum en eventueel A16. 3) De A12/A20 voor verkeer met bestemming Rotterdam-Noord en A16.

### **Reactie**

*In het verleden zijn diverse alternatieven onderzocht, maar deze zijn niet realistisch of doelmatig gebleken. Het alternatief dat inspreker voorstelt voldoet daarbij ook niet aan de doelstelling de verkeersdruk op de A13 Overschie, A20 en het onderliggend wegennet te verminderen. De door inspreker voorgestelde route geeft*



*namelijk een aanzienlijke omrijdbeweging en vormt voor het merendeel van het verkeer waar deze studie op ziet geen alternatief. Ik verwijs u verder ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.4.*

### **3.47 Zienswijze nr. 47**

Het ontwerp baart inspreker grote zorgen, al jaren hoort inspreker over de plannen en de budgetten die vrij worden gemaakt voor inpassingsmaatregelen. Bijna al het beschikbare geld gaat naar de verdiepingstunnel in het Lage Bergse bos, terwijl er in Schiebroek en Hillegersberg een hogere bewonersdichtheid is en dus ook meer overlast. Het vliegveld en de plannen om het aantal vluchten te intensiveren nog buiten beschouwing gelaten. Als jong net getrouwd stel met een kinderwens twijfelen inspreker en partner of dit nog wel de juiste omgeving is voor opgroeiende kinderen, deze zorg wordt in de buurt veel uitgesproken. Inspraakavonden, gebiedscommissies allemaal leuk, maar het zou beter zijn als dit ook tot een betere inpassing leidt waarbij bewoners worden gehoord.

#### **Reactie**

*De keuze en inpassing van de A16 is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is samen met de regio ook geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. De regionale overheden hebben middelen vrijgemaakt voor een half verdiepte landtunnel door het Lage Bergse Bos. Naast het voorkomen van geluidsoverlast is de reden van de gemeenten om in een landtunnel te investeren, het behoud van de functie van het Lage Bergse Bos als recreatie- en rustgebied. Het gebied is voor bewoners in Hillegersberg, Schiebroek, Ommoord, Bergschenhoek en Rodenrijs belangrijk om te recreëren in een bosgebied met natuurlijke waarden en gevarieerde recreatievoorzieningen. Het heeft een uniek karakter en daarmee een belangrijke functie in de Noordrand van Rotterdam.*

*De overlast in de wijken Schiebroek en Hillegersberg wordt tegengegaan met de nodige geluidsmaatregelen. Zie hiervoor ook paragraaf 2.15. Hierbij is ook gekeken naar cumulatie met andere bronnen zoals die van het vliegveld. Ik verwijs u hiervoor ook naar paragraaf 2.16. Specifiek met betrekking tot uw woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 500 meter. De geluidbelasting op deze locatie bedraagt 62 dB. De maatgevende bron in deze geluidbelasting is het vliegverkeer; de bijdrage van het nieuwe tracé van de A16 is minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg.*

### **3.48 Zienswijze nr. 48**

Er was eens een overheid die onder invloed van de asfaltleggers vond dat er een stukje snelweg gelegd moest worden waarvan de voordelen kwestieus zijn. In plaats van een logische variant (Bos-variant) moest en zou een zelf bedachte variant doorgedrukt worden. En zo geschiedde. Om het draagvlak onder de regionale bevolking te vergroten werd gekozen voor een route die bij tienduizenden huishoudens min of meer door de achtertuin loopt zodat iedereen in de toekomst royaal uitlaatgassen en fijnstof kan opsnuiven. Ook loopt de geplande weg vlak langs de 2 grootste sportclubs van Rotterdam zodat ook kinderen van jongs af aan opgroeien in deze ongezonde lucht. Maar gelukkig hebben de ingenieurs en andere slimmerikken van Rijkswaterstaat dan wel hun zin. De gemeentes werden onder

druk gezet en de afspraak was dat de weg niet te horen zien of ruiken was. Helaas bleek bij het inplannen van de weg het geld op te zijn (wat een verrassing) dus ging deze afspraak de prullenbak in, jammer voor de burgers. Nu wordt de toegang tot het Lage Bergse Bos binnenkort afgesloten door een 8 meter hoge 'tunnel op maaiveld'; altijd handig als je wilt gaan hardlopen, wandelen, fietsen etc etc. Goed bereikbaar ook als je slecht ter been bent of met een kinderwagen op pad gaat. Ook bij Ommoordseveld en Lansingerland geen rekening gehouden met bewoners en hun uitgesproken wensen. O ja, om de burger toch een goed gevoel te geven bedacht de overheid de gebiedstafels en inspraakrondes, een briljante grap! Want alle bezwaren en aangedragen verbeteringen werden zo de prullenbak ingegooid en Rijkswaterstaat bleef maar lachen: hahaha die burgertjes toch, die weten er toch niks van want wij weten alles beter en onze vrienden van de asfaltmaffia moet ook bediend worden en we drukken deze nutteloze snelweg hoe dan ook door samen met een minister die ook geen enkele interesse heeft in het wel en wee van de burgers. Waarom wachten tot de A4 Delfland eindelijk klaar is en eens kijken wat daar de gevolgen van zijn voor de verkeersdrukte? Waarom geen oog voor onderzoeken waaruit blijkt dat door o.a. thuis werken en een veranderende economie de wereld verandert? Ten slotte bij de stemmingen in de gemeenteraden de ruggegraatloze bestuurders en raadsleden onder druk gezet en omgekocht met wat knaken voor andere projectjes en hupsakee het is gelukt: over enkele jaren is het woon- & leefklimaat van zeker 200.000 bewoners in de directe omgeving enorm verpest en verziekt! Gelukkig weten de rijkswaterstaatjes en de minister van asfalt het allemaal beter en ligt er straks een nutteloos stuk asfalt. Pffff, die ruim 1 miljard is een stuk beter te besteden gezien allerlei problemen die er zijn op het gebied van onderwijs en gezondheidszorg.

### **Reactie**

*Inspreker is van mening dat de minister een zelf bedachte variant doordrukt. Gedurende een besluitvormingsproces van meerdere jaren heb ik verschillende varianten en alternatieven afgewogen. Allereerst is in de variantennota gekozen voor de aanleg van een nieuwe snelweg in de vorm van de A16 Rotterdam. Alternatieve oplossingen, zoals verbetering van openbaar vervoer en intensievere benutting van bestaande infrastructuur bleken niet afdoende. In de trajectnota/MER zijn vervolgens verschillende varianten van de A16 beoordeeld op de te verwachte effecten. Aangedragen varianten uit de omgeving zijn in afzonderlijke onderzoeken ook beoordeeld, zo ook de Portway-variant. Op basis van deze beoordeling is uiteindelijk gekozen voor het huidige tracé. Uit onderzoek blijkt dat dit de meest doelmatige variant is. Alhoewel van de door inspreker genoemde ontwikkelingen een positief effect uitgaat is dit onvoldoende om de verkeersknelpunten op te lossen. Ik verwijs u ook door naar de paragrafen 2.1 en 2.4.*

*Met betrekking tot de luchtkwaliteit (o.a. fijnstof) geldt dat het project is opgenomen in het nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarmee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ik wil u er verder ook op wijzen dat de A16 op grotere afstand van de VOC sportvelden komt te liggen dan de huidige N209. Ik verwijs u ook door naar mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

*Er is sprake geweest van een intensieve participatie. Ik verwijs u hiervoor ook naar mijn reactie in paragraaf 2.8. Verder is gedurende de gehele planuitwerkingsfase sprake geweest van een nauwe samenwerking tussen het ministerie en de regionale partijen. Zo zijn reeds in 2011 tussen mij en de bestuurders van de regionale partijen afspraken gemaakt over de voorkeursvariant en de inpassing van de rijksweg op hoofdlijnen. Na deze principe-afspraken hebben de gemeenteraden*

*van Lansingerland en Rotterdam in moties uitgesproken om de rijksweg zo aan te leggen dat er voor de omwonenden geen toename van geluidbelasting is, het zogenoemde 'saldo nul'. Daarnaast is in deze moties neergelegd dat er gestreefd moet worden om de weg zo goed mogelijk op te nemen in het landschap. Daaruit is een pakket geluid- en andere landschappelijke maatregelen naar voren gekomen waarover de gemeenteraden zich in oktober 2015 uitgesproken en ook over de financiering ervan door de regionale partijen. Dit heeft eind oktober geleid tot ondertekening van de zogeheten Inpassingsovereenkomst A16 tussen mij en de regionale bestuurders. Als gevolg hiervan zijn een aantal bovenwettelijke geluidschermen en een aantal andere inpassingmaatregelen nu in het Tracébesluit opgenomen. Voor het voldoen aan het uitgangspunt Saldo Nul is de regio verantwoordelijk.*

*Een wijziging ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit is dat de tunnel door het Lage Bergse Bos nu half verdiept wordt aangelegd. De tunnel komt nu ongeveer 4 meter lager te liggen dan in het Ontwerp-Tracébesluit was voorzien. Verder wordt bij de inpassing van de tunnel rekening gehouden met begaanbaarheid en vormt deze tunnel geen barrière voor toegang van het Lage Bergse Bos.*

*Als minister van Infrastructuur en Milieu ben ik verantwoordelijk voor het onderhoud en aanleg van infrastructuur en een goede besteding van de voor deze taken gereserveerde budgetten. Voor wat betreft onderwijs en gezondheidszorg, daar gaat dit Tracébesluit niet over. Met het project A16 worden zoals eerder al aangegeven diverse leefbaarheidsknelpunten langs de A13 Overschie en A20 als ook op het onderliggend wegennet opgelost. Samen met de regio wordt ook geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen. Zo wordt er samen met de regio voor gezorgd dat de angst van inspreker dat er met de aanleg van de nieuwe weg er sprake zou zijn van een verpest en verziekt leefklimaat niet bewaarheid wordt. Zie verder ook mijn antwoorden in de paragrafen 2.17, 2.15 en 2.9.*

### **3.49 Zienswijze nr. 49**

Er is volgens inspreker steeds meer weerstand tegen de aanleg van de A13/A16. Waarom niet even gewacht op de resultaten van de A4 van Delft naar Schiedam/Vlaardingen? Deze A4 wordt op 1 januari 2016 in gebruik genomen.

#### **Reactie**

*Alhoewel van de door inspreker genoemde aanleg van de A4 een positief effect uitgaat is dit op termijn onvoldoende om de verkeersknelpunten op te lossen. Daarbij biedt de A4 ook geen oplossing voor andere knelpunten, zoals die op het onderliggend wegennet die wel met de A16 worden opgelost. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.5.*

### **3.50 Zienswijze nr. 50**

Inspreker vindt de schone lucht een belangrijk punt. De echtgenote van inspreker is overleden aan een van de ergste soort tumoren, in het oosten van het land komt dit bij 5% voor en in het westen bij 7%. Het is een teken aan de wand: Een foto boven het Terbregseplein liet ooit een zwarte vlek zien. Het wonen op zich is prettig in Ommoord, maar schone lucht is belangrijk en het advies van inspreker is om de weg te ondertunnelen.

#### **Reactie**

*Ik kan het niet meer met u eens zijn dat schone lucht belangrijk is. Het is ook*

*daarom dat er landelijk veel aandacht is voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Het is ook hierom dat het project is opgenomen in het Nationaal samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarmee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ik verwijs u verder ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.17. Samen met het MER is in 2009 ook een gezondheidsonderzoek uitgevoerd. Alhoewel ik me de zorgen van inspreker goed kan voorstellen blijken uit dit onderzoek geen direct gezondheidsknelpunten op het gebied van lucht, geluid of veiligheid. Ik verwijs u verder ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.18.*

*Inspreker stelt verder voor om de weg te ondertunnelen. Een volledige ondertunneling van de A16 is in het verleden onderzocht maar uiteindelijk niet gekozen. Voor meer uitleg hieromtrent verwijs ik u naar paragraaf 2.10.*

### **3.51 Zienswijze nr. 51**

Inspreker wil dat de verlichting op de hoogste baan van het Terbregseplein zo beperkt en zo laag mogelijk wordt gehouden, het liefst in de vangrail. De reden hiervoor is dat het omliggende gebied veel natuur bevat en het licht moet de omgeving zo min mogelijk verstoren.

#### **Reactie**

*In het kader van het Tracébesluit is de verlichting niet in detail uitgewerkt. Er is rekening gehouden met de wettelijke kaders, lichtvervuiling en verstrooiing van licht in relatie tot natuurbescherming en met de hoogte van de lichtmasten in relatie tot luchtvaartveiligheid. Lichthinder kan echter niet worden voorkomen, maar wel zo veel als mogelijk worden beperkt. In het contract zullen in het kader van een goede inpassing van de verlichting in de omgeving wel eisen worden opgenomen ter beperking van omgevingshinder door verlichting, dit kan door de hoeveelheid licht te beperken tot waar het strikt noodzakelijk is, door:*

- *het kunstmatig licht enkel daar te richten waar het ook daadwerkelijk nodig is (doelgericht) en dit zo te doen dat deze weg van het foerageergebied of de migratieroute schijnt;*
- *gebruikt te maken van armaturen die het licht door middel van een scherpe bundel één bepaalde kant en weg van het foerageergebied of de migratieroute, op richten;*
- *gebruik te maken van aangepaste armaturen die verstrooiing van licht minimaliseren;*
- *het aantal lampen, de lichtintensiteit en het gebruik van hoge lichtmasten met veel lichtverstrooiing te beperken;*
- *voor en na de werkzaamheden het gebruik van kunstverlichting te beperken tot enkel verlichting ter beveiliging van opslagterreinen. Ook hiervoor gelden de bovenvermelde restricties.*

### **3.52 Zienswijze nr. 52**

Inspreker heeft meer hinder van het geluid en van stof sinds de plaatsing van het geluidsscherm. Als inspreker in het parkje langs de rijksweg - achter de Distelbuurt - met de honden loopt, staan er wel struiken maar voor het overige maakt het een rommelige indruk. Als er aan de kant van de huizen en aan de overkant van de vaart langs het geluidsscherm hoge en in de winter groen blijvende bomen waren geplant, zou hierdoor stof worden opgevangen. Een idee van inspreker is om na de kerst de kerstbomen (met kluit) die normaliter worden weggegooid, in een rij langs het scherm te plaatsen als een soort happening die door de gemeente wordt georganiseerd. De bomen die dood zijn gegaan, kunnen daarna altijd nog worden weggegooid.

### **Reactie**

*Het is geen onbekend verschijnsel dat na de plaatsing van schermen elders de geluidbelasting wijzigt dan wel anders wordt ervaren. In het kader van de realisatie van de A16 Rotterdam is onderzoek gedaan naar de geluidsbelastingen. De afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 650 meter. De afstand tot de bestaande rijksweg A20 bedraagt circa 350 meter. De huidige toegestane geluidbelasting op deze locatie is 55 dB. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt 53 dB. Ik acht deze akoestische situatie aanvaardbaar.*

*Ten aanzien van de luchtkwaliteit is in de TN/MER onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit en is tevens ook een gezondheidsonderzoek (GES) uitgevoerd. Hieruit kwam luchtkwaliteit niet als knelpunt naar voren. Zie voor meer informatie ook mijn antwoord in de paragrafen 2.18*

*Ten aanzien van uw suggestie om (kerst)bomen te plaatsen blijkt uit onderzoek in onder andere Amsterdam (en bevestigd door RIVM), dat de luchtkwaliteit vanwege bomen en planten niet significant hoeft te verbeteren en soms zelf kan verslechteren. Dit komt doordat bomen de windsnelheid verlagen waardoor luchtverontreinigingen zich ook kunnen ophopen.*

*Rijkswaterstaat staat niet onwelwillend tegenover uw idee en is samen met de gemeente bereid te kijken welke mogelijkheden er bestaan. Voorwaarde is wel dat er in de omgeving voldoende draagvlak voor dit idee bestaat. Indien u voornemens bent verder te willen gaan met dit voorstel nodig ik u uit contact op te nemen met Rijkswaterstaat via: <http://www.a16rotterdam.nl/Contact/default.aspx>*

### **3.53 Zienswijze nr. 53**

De zienswijze van inspreker betreft de afrit van de A13/A16; daar staan twee linksafbanen geprojecteerd richting Alexandrium (winkelcentrum). Inspreker woont ernaast en hij ziet een hoogst enkele keer dat er 's morgens ongeveer tien auto's linksaf gaan terwijl rechtsaf volle bak is. De verhouding is ongeveer vier op drie. 's Avonds telt het verkeer linksaf vijf a zes auto's. Inspreker ziet het nut van twee banen linksaf niet in. Voor inspreker zouden twee banen rechtsaf een betere oplossing zijn, dan kan één baan naar de Terbregseweg en de andere baan naar de Bosdreef. Het wordt nu al veel gedaan, maar het is verboden om deze sluipteggen te nemen. In financiële zin merkt inspreker op dat als de hele oprit vervalst, er geld beschikbaar is om Ommoord en de Molenlaan te overtunnelen. Wie gaat er gebruik maken van de oprit? Het betreft alleen het verkeer uit een gedeelte van de Alexanderpolder, een gedeelte uit Ommoord en een gedeelte uit Nieuw-Terbregge voor de richting Delft/Den Haag/Amsterdam. De alternatieven zijn bij de Capelseweg en de Jacques Dutilhweg.

### **Reactie**

*In overleg met de gemeente Rotterdam is deze situatie in het Tracébesluit aangepast. In het Tracébesluit zijn er op de afslag van de A16 richting de Hoofdweg 5 stroken opgenomen. Hiervan zijn er 2 stroken voor linksaf, 1 strook voor rechtdoor en, zoals u ook zelf voorstelt, 2 stroken voor rechtsaf.*

### **3.54 Zienswijze nr. 54**

Inspreker denkt dat de A16 richting Delft vanaf de President Rooseveltweg niet te bereiken is.

### **Reactie**

*Er is inderdaad geen rechtstreekse toerit ter hoogte van de President Rooseveltweg naar de A16 ontworpen. Om vanaf de President Rooseveltweg de A16 te bereiken, dient men via de Terbregseweg naar de Hoofdweg te rijden. Vanaf de Hoofdweg kan men vervolgens de A16 richting Den Haag op rijden.*

### **3.55**

#### **Zienswijze nr. 55**

Inspreker verwacht, net als bij de metro (die ondergronds zou gaan, maar toch bovengronds kwam) dat het deel van de A13/A16 dat ondergronds gepland is, vanuit financieel oogpunt uiteindelijk ook bovengronds zal worden aangelegd. Inspreker is van mening dat uitvoering van het ontwerp Tracébesluit leidt tot luchtvervuiling, geluidsoverlast en stof. Inspreker kan zich voorstellen dat er een aanpassing nodig is, maar is voorstander van ondergrondse aanleg.

### **Reactie**

*In het Tracébesluit is aangegeven dat de nieuwe weg ter plaatse van het Lage Bergse Bos als een halfverdiepte tunnel wordt aangelegd. De financiële middelen daarvoor zijn zekergestellt.*

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving (Ommoord) diverse geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. De afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 1.150 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht de akoestische situatie daarmee aanvaardbaar.*

*Met betrekking tot luchtkwaliteit (o.a. fijnstof) geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarmee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ik verwijs u verder door naar paragraaf 2.17.*

### **3.56**

#### **Zienswijze nr. 56**

Inspreker is het eens met de komst van een nieuwe weg. Inspreker verwacht echter veel geluidsoverlast, terwijl hij inmiddels al 32 jaar geluidsoverlast ondergaat dat het aantal decibel van 60 overschrijdt. Volgens inspreker is ruim 20 jaar geleden door een Ingenieursbureau (in opdracht van Rijkswaterstaat) een meting gedaan in het huis van inspreker. Hieruit kwam naar voren dat het huis van inspreker 3-dubbelglas nodig heeft. De sponning van de woning kon dat echter niet aan. Daarom zou er een nieuwe gevel komen. Daarna is niets meer vernomen van Rijkswaterstaat. Daarom heeft inspreker de gemeente Rotterdam benaderd. De gemeente Rotterdam verwees terug naar Rijkswaterstaat. Er is inmiddels nog niets opgelost. Vorig jaar heeft de plantsoendienst een grote schoonmaak gehouden en veel bomen gekapt tussen de rijksweg en de woning van inspreker. Hierdoor is het geluidsoverlast toegenomen. De geluidsoverlast is dus boven de nominale waarde. Dit staat in een metingenboek van Rijkswaterstaat. Er wordt echter niets aan gedaan. Inspreker hoort niets van de gemeente of Rijkswaterstaat. Insprekers denkt dat nieuwe gevels in zijn woning ter reductie van geluidsoverlast goedkoper is dan een geluidsscherm te plaatsen langs de weg. Inspreker is voorstander van geluidsisolerende gevels

### **Reactie**

*Van het door inspreker 20 jaar oude onderzoek zijn bij Rijkswaterstaat helaas geen gegevens bekend. Wel is er in het kader van het Wegaanpassingsbesluit A20 Terbregseplein, zijnde de aanleg van een bufferstrook, gekeken naar de geluidsbelasting op uw woning. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het hoogste geluidniveau toen 56 dB bedroeg. Voor uw woning is destijds een hogere waarde vastgesteld en is in 2010 een binnenwaarde onderzoek uitgevoerd door ingenieursbureau Cauberg Huijgen. Uit dit onderzoek bleek dat voldaan werd aan het wettelijke binnenniveau, dus waren verder geen gevelmaatregelen noodzakelijk. Voor wat betreft het aspect geluid is in het kader van het Tracébesluit ook onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de A16. Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving (Ommoord) diverse geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Specifiek met betrekking tot u woning merk ik het volgende op; de afstand tot de A20 bedraagt circa 100 meter. De afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 800 meter. De huidige toegestane geluidbelasting op uw woning is 60 dB. Dit wettelijk toegestaan geluidproductieplafond is terug te vinden op <http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/geluidregister.aspx>.*

*Met het project en de daarin opgenomen geluidmaatregelen daalt het geluidniveau naar 58 dB. Omdat vanwege de nieuwe weg niet aan de grenswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg kan worden voldaan, komt uw woning opnieuw in aanmerking voor een binnenwaarde onderzoek.*

*Ten aanzien van de begroeiing is nergens wetenschappelijk onderbouwd vastgesteld dat dit een effect heeft op het gemiddelde geluidniveau, alleen bij zeer dichte en diepe begroeiing. In de beleving van mensen kan het echter wel degelijk een effect hebben.*

### **3.57 Zienswijze nr. 57**

Inspreker vindt het in deze tijd ongepast een weg aan te leggen. Overal wordt geprotesteerd tegen luchtvervuiling en er zijn veel ontwikkelingen op het gebied van andere vormen van mobiliteit. Daarom ziet inspreker graag dat dit plan voor de aanleg van een extra stuk weg wordt ingetrokken. Dit in het belang van een schone lucht voor haar kleinkinderen die ook in de omgeving van het voorgenomen tracé wonen. Als er economische redenen zijn voor deze extra weg, dan is de vraag van inspreker aan de minister of geld belangrijker is dan het milieu. Allerlei acties kunnen geluidsoverlast beperken, maar hoe dan ook zal de geluidsoverlast en luchtvervuiling toenemen.

### **Reactie**

*Als minister draag ik de zorg voor een goede bereikbaarheid van de regio en het oplossen van knelpunten. Dit niet eens zo zeer om economische groei te bevorderen, maar ook uit zorg voor het behoud van de economische positie van de regio en Rotterdam. De aard en omvang van de knelpunten en de ontwikkeling van het verkeer maakt dat maatregelen nodig zijn. Maar ook milieu en leefbaarheid tellen zwaar mee. Hierin moet een goede balans worden gevonden. Het milieu is voor mij belangrijk en behoort ook tot de doelstellingen van het project. Met de aanleg van de A16 wordt bereikt dat veel milieuoverlast langs de A13 Overschie en A20 minder wordt, idem op het onderliggend wegennet waar veel sluipverkeer overlast geeft. Veel geld voor de weg gaat ook naar maatregelen die de milieuoverlast moeten tegengaan, denk hierbij aan geluidsmaatregelen zoals*

*schermen en stil asfalt. Daarnaast investeert de regio nog aanzienlijk in de inpassing van de weg met onder andere een tunnel in het Lage Bergse Bos. De weg is nodig, omwille van bereikbaarheid en leefbaarheid, maar dit gaat niet zonder de nodige investeringen ten behoeve van het behoud van het milieu. Voor de afweging van alternatieve oplossingen verwijs ik u door naar paragraaf 2.4.*

*Met betrekking tot de luchtkwaliteit (o.a. fijnstof) geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarmee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Samen met het MER is in 2009 ook een gezondheidsonderzoek uitgevoerd. Alhoewel ik me de zorgen van inspreker goed kan voorstellen blijken uit dit onderzoek geen gezondheidsknelpunten op het gebied van lucht, geluid of veiligheid. Ik verwijs ik u door naar mijn antwoord in paragraaf 2.18 (gezondheid)*

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Er is ten behoeve van de woonomgeving een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Specifiek met betrekking tot u woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 750 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen is minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht de akoestische situatie daarmee aanvaardbaar.*

### **3.58 Zienswijze nr. 58**

Inspreker vreest veel extra overlast van fijnstof en geluid ondanks de geluidswal. Er is nu al veel geluidsoverlast van Zestienhoven en de A20. Inspreker vindt het jammer dat de glazen koepel er niet is gekomen bij het Terbregseplein, omdat dat fijnstof en geluid zou tegenhouden. Verder is inspreker van mening dat het landschap wordt aangetast door deze weg, met name de Rotte en het Lage Bergse Bos.

#### **Reactie**

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving (Ommoord) geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. De afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 1.100 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht de akoestische situatie daarmee aanvaardbaar. Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek verwijs ik u graag naar paragraaf 2.15.*

*In het akoestisch onderzoek is ook aandacht besteed aan de aanwezigheid van meerdere geluidbronnen in de nabijheid van de nieuw aan te leggen weg, zoals het door genoemde vliegveld. In paragraaf 2.16 wordt nader ingegaan op hoe de cumulatie met de verschillende geluidbronnen in het akoestisch onderzoek is meegenomen.*

*Met betrekking tot luchtkwaliteit (o.a. fijnstof) geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarmee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ik verwijs u ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.17.*



*Voor wat betreft de overkoepeling verwijs ik u door naar mijn antwoord in paragraaf 2.12*

*In het Ontwerp-Tracébesluit heb ik mij al ingespannen voor een goede landschappelijke inpassing. Met de regio is medio oktober overeengekomen dat er in het Tracébesluit nog een aantal optimalisaties worden doorgevoerd. Zo komt de landtunnel in het Lage Bergse bos circa 4 meter lager te liggen waardoor ook vrijwel alle voet- en fietspaden via flauwe taluds de tunnel kunnen kruisen. Het ruimtebeslag van de landtunnel is daarmee ook aanzienlijk kleiner waardoor er ook meer bos behouden kan worden. Al het bos dat gekapt wordt vanwege de aanleg van de A16 zal worden gecompenseerd, waar mogelijk op dezelfde locatie na aanleg van de tunnel. De taluds kunnen begroeien met bomen en op het tunneldak komt een grondlaag van circa 1 meter waardoor groei van hoge struiken of kleine bomen mogelijk is. Dit plan vormt de basis voor de inpassing van de tunnel zoals beschreven in het Landschapsplan. Voor meer informatie over de inrichting van het Lage Bergse Bos verwijs ik u ook naar het schetsontwerp van het Recreatieschap Rottemeren (<http://www.heerlijk buiten.nl/natuur-en-recreatieschappen/rottemeren/herinrichting-lage-bergse-bos>).*

*Daarnaast heb ik de zuidelijke tunnelmond ook aanzienlijk verder opgeschoven naar het zuiden (100 meter voorbij de tweede kwelsloot). De tunnelmond krijgt ook anders vorm, waardoor deze minder zichtbaar wordt vanuit de omgeving. Verder heb ik een dicht bosperceel aan de westzijde van de tunnelmond aangebracht, een beplanting op het talud aan de zuidzijde van het Terbregseveld. De schermen aan weerszijden van de A16 zullen aan de omgevingszijde begroeid worden uitgevoerd, met boven de 4 meter een transparante top. Het scherm op de tunnelmond wordt ook transparant uitgevoerd.*

### **3.59 Zienswijze nr. 59**

Inspreker vindt dat deze weg helemaal niet kan worden aangelegd vanwege extra geluidsoverlast. In de grasbuurt is nu al veel geluidsoverlast, dat zal alleen maar meer worden vreest inspreker. Inspreker woont in een gebied waar de milieubelasting al boven de Europese norm is, dus daar kan niets meer bij qua milieubelasting. Qua volksgezondheid past de aanleg van deze weg derhalve niet. Inspreker verzoekt de politiek de omwonenden niet te vergiftigen. Als de weg doorgaat vindt inspreker dat de burgemeester en de leden van de Tweede Kamer ook 40 jaar lang in de grasbuurt moeten komen wonen.

#### **Reactie**

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. In dit kader is ook gekeken naar cumulatie van geluidbelasting als gevolg van andere geluidbronnen in de omgeving. Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving (Ommoord) geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. De afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 1.400 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht de akoestische situatie daarmee aanvaardbaar. Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek verwijs ik u graag naar de paragrafen 2.15 en 2.16. Het treffen van de voornoemde maatregelen leidt ertoe dat wordt voldaan aan de wettelijke toetswaarden.*

*Met betrekking tot de luchtkwaliteit (o.a. fijnstof) geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).*

*Daarmee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ik verwijs u verder naar mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

*Uw standpunt dat Europese normen worden overschreden deel ik ook niet.*

*Samen met het MER is in 2009 ook een gezondheidsonderzoek uitgevoerd. Alhoewel ik me de zorgen van inspreker goed kan voorstellen blijken uit dit onderzoek geen gezondheidsknelpunten op het gebied van lucht, geluid of veiligheid. Ik verwijs u ook naar mijn reactie in paragraaf 2.18.*

### **3.60      Zienswijze nr. 60**

Inspreker maakt zich zorgen over het grondwater. Een groot deel van Rotterdam is op palen gebouwd. Dit is ook het geval in het Molenlaankwartier in Hilleegersberg. Inspreker vraagt zich af in hoeverre er rekening wordt gehouden met daling van het grondwater in verband met risico op paalrot. Inspreker vraagt zich verder af hoelang de heiwerkzaamheden gaan duren.

#### **Reactie**

*Zowel bij de aanleg- als in de gebruiksfase is het van belang om overlast en schade door verandering van grondwaterstanden te voorkomen. Uit aanvullend geohydrologisch onderzoek naar de grondwatereffecten bij de aanleg en gebruik van de tunnel blijkt dat bij een aanlegmethode met een waterdichte constructie, zonder spanningsbemaling in het eerste watervoerende pakket, er geen verandering in de grondwaterstand ontstaat. Hiermee is er geen risico op een toename van de droogstand bij funderingen. Er wordt een grondwatermeetnet ingericht waarmee de grondwaterstand in het freatisch pakket en de stijghoogte in het eerste watervoerende pakket gemonitord wordt vóór, tijdens en nog een periode na de realisatie, om er zeker van te zijn dat er geen effecten optreden die te relateren zijn aan de aanleg van de A16 Rotterdam.*

*Ten aanzien van uw zienswijze inzake het heien, allereerst de opmerking dat het bouwen van een nieuwe weg helaas niet gaat zonder hinder, om die reden krijgt hinder zoals geluid binnen het project bijzondere aandacht. Naast het feit dat de beoogd aannemer zich heeft te houden aan alle wettelijke eisen zoals bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit en ook rekening moet houden met gemeentelijke voorschriften, geldt dat potentiële opdrachtnemers een plan moeten indienen op welke wijze zij hinder denken te gaan beperken. Hoe beter het plan is hoe meer korting er vanuit het rijk wordt ingezet op de aanbiddingssom. Het is om die reden dat de exacte werkwijze nog niet in detail is uitgewerkt en we dus nog niet weten hoelang de heiwerkzaamheden gaan duren.*

### **3.61      Zienswijze nr. 61**

Insprekers geven aan dat de bewoners van Ommoord hebben aangegeven dat zij het grootste deel van het traject ondergronds aangelegd willen zien. Tot spijt van insprekers komt er een fly-over in plaats van ondergrondse aanleg. Insprekers vrezen beperking van het woongenot door geluidsoverlast, minder groen, verslechtering van de gezondheid en verslechtering van het uitzicht. Insprekers ontkennen nut en noodzaak van dit tracé niet, sterker nog, zij zijn voor doortrekken van het huidige tracé naar het Prins Clausplein. Insprekers hadden verwacht dat tijdens deze avond politici aanwezig zouden zijn. Dit soort projecten zorgt bij insprekers voor verlies van vertrouwen in de politiek. insprekers suggereren

ondertunneling te financieren door niet over te gaan tot de aankoop van 2 dure Rembrandts door de overheid.

### **Reactie**

*In een eerdere fase van het A16 Rotterdam project, bij het opstellen van de variantennota en de TN/MER, zijn uitgebreid verschillende varianten en alternatieven voor de weg afgewogen en beoordeeld. Zo ook een ondergrondse variant. Op basis van een technische en financiële afwegingen is een gehele ondertunneling afgefallen. Voor meer informatie verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.11.*

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving (Ommoord) geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Specifiek met betrekking tot uw woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 2.000 meter. De afstand tot de bestaande rijksweg A20 bedraagt circa 1.400 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht de akoestische situatie daarmee aanvaardbaar.*

*Met betrekking tot de luchtkwaliteit (o.a. fijnstof) geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarmee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ik verwijs u verder naar mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

*Samen met het MER is in 2009 ook een gezondheidsonderzoek uitgevoerd. Alhoewel ik me de zorgen van inspreker goed kan voorstellen blijken uit dit onderzoek geen gezondheidsknelpunten op het gebied van lucht, geluid of veiligheid.*

*Het plaatsvinden van de informatieavonden A16 Rotterdam wordt altijd breed gecommuniceerd. Ook de regionale bestuurders zijn daarvan op de hoogte. Het is een ieder zijn eigen keuze of hij / zij naar een informatieavond komt, dit geldt ook voor het wel of niet aanwezig zijn van regionale politici.*

*Met betrekking tot uw voorstel inzake de aankoop van de door u genoemde Rembrandts, als minister van Infrastructuur en Milieu ben ik verantwoordelijk voor het onderhoud en aanleg van infrastructuur en een goede besteding van de voor deze taken gereserveerde budgetten. Ik ben van mening dat een gehele ondertunneling van het tracé niet nodig is ten behoeve van een goede inpassing en dat met de nu gestelde maatregelen ook voldoende waarborgen zijn ingebouwd om effecten op het gebied van geluid, lucht en gezondheid te borgen.*

### **3.62 Zienswijze nr. 62**

Inspreker is het niet eens met de weg (A13/A16) vanwege de luchtverontreiniging. Haar woning kijkt uit op de John Motweg. Inspreker heeft de luchtroosters in haar woning schoongemaakt en laat zien hoeveel vuil / roet hier vanaf is gekomen. Inspreker stelt voor de weg te ondertunnelen. De impact daarvan is hier veel groter dan in het Lage Bergse bos waar wel voor ondertunneling is gekozen. Inspreker maakt zich druk om een artikel in de krant getiteld 'Ruilhandel rond Rijksweg A13 / A16'. Leefbaar krijgt 10 miljoen voor 'ja'. De reactie van inspreker is hierop: 'leefbaar Rotterdam wordt stik maar Rotterdam'.

Inspreker heeft nog een artikel uit de krant geknipt waarin te lezen is: 'Schultz zet plan voor A13 / A16 hoe dan ook door'. Deze opmerking wekt irritatie bij de inspreker, net als een citaat van mevrouw Schultz uit het artikel: 'Als ze niet instemmen kan ik gewoon doorgaan'.

### **Reactie**

*In het kader van de Trajectnota/MER is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit. Ook is destijds een gezondheidsonderzoek (GES) uitgevoerd. Uit beide onderzoeken kwam luchtkwaliteit niet als knelpunt naar voren. Het project is verder opgenomen in het NSL, waarmee is geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen (inclusief bronmaatregelen) om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Voor meer informatie verwijs ik u naar paragraaf 2.17.*

*Ten aanzien van roet gelden er nog geen grens- of toetswaarden. De methoden om de verspreiding van roet naar de omgeving te berekenen zijn nog in ontwikkeling. Dat wil echter niet zeggen dat er binnen het Rijksbeleid geen aandacht is voor het terugdringen van roet. Hoewel de concentraties door invoering van roetfilters al zijn verlaagd, willen gemeenten en het Rijk actief de roetconcentraties verder terugdringen. Bij de maatregelen om roetconcentraties te verlagen, gaat het met name om maatregelen die resulteren in een lager aandeel van oudere dieselauto's (zonder roetfilter) in de (binnen)steden en om inzet gericht op vergroten van het aandeel van de nieuwste generatie bussen (Euro-VI). Met het landelijk meetnet kan ook de voortgang worden beoordeeld. Voor meer informatie verwijs ik u naar de site: <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2015/11/26/16-miljoen-euro-voor-laatste-knelpunten-luchtkwaliteit>. Hier kunt u ook de kamerbrief inzake het actieplan luchtkwaliteit downloaden.*

*Een volledige ondertunneling van de A16 is onderzocht in de variantennota. Voor meer informatie verwijs ik naar paragraaf 2.11.*

*De door indiener van de zienswijze aangehaalde krantenartikelen zien op het onderhandelingstraject tussen de Minister en de regiopartijen, waaronder de gemeente Rotterdam, over de verdere inpassingsmaatregelen en bovenwettelijke (geluids)maatregelen. Uiteindelijk heeft dit proces ertoe geleid dat er op 30 oktober 2015 een akkoord tussen partijen is bereikt, in de vorm van een zogeheten Inpassingsovereenkomst A16. De tussen partijen overeengekomen maatregelen zijn grotendeels verwerkt in het Tracébesluit, de overige volgen uit de Inpassingsovereenkomst A16. Zie verder ook mijn reactie in paragraaf 2.9 (inpassing).*

### **3.63**

#### **Zienswijze nr. 63**

Inspreker is van mening dat de weg er niet moet komen omdat er al genoeg asfalt ligt. Inspreker wijst op een artikel van circa drie jaar geleden in de Volkskrant waarin werd aangegeven dat de concentratie fijnstof in de Randstad, samen met die in Milaan, de hoogste is in Europa. Door de aanleg van deze Rijksweg, 'zeker door een bos', wordt dit alleen maar verergerd. Bomen doen er 20 jaar over om weer zuurstof te generen. Nederland is al een geasfalteerde postzegel. Inspreker is van mening dat het principe van 'niet zien, niet horen, niet ruiken' totaal niet wordt gehonoreerd.

### **Reactie**

*Als minister ben ik verantwoordelijk voor een goede bereikbaarheid van de regio en het oplossen van knelpunten. Dit niet eens zo zeer om economische groei te bevorderen, maar ook uit zorg voor het behoud van de economische positie van deze regio en Rotterdam. De aard en omvang van de knelpunten en de ontwikkeling van het verkeer maakt dat maatregelen nodig zijn. Maar ook milieu en leefbaarheid tellen zwaar mee. Hierin moet een goede balans worden gevonden. Met de aanleg van de A16 wordt naast het oplossen van verkeersknelpunten ook bereikt dat veel milieuoverlast langs de A13 Overschie en A20 wordt vermindert, alsook op het onderliggend wegennet waar veel sluipverkeer overlast geeft. Zie verder ook mijn antwoorden in de paragrafen 2.1 en 2.3.*

*In het kader van het MER is ook onderzocht of dit ook bereikt zou kunnen worden met andere oplossingen, bijvoorbeeld beter benutten bestaande infrastructuur en/of het openbaar vervoer. Helaas blijkt dit onvoldoende om de knelpunten teniet te doen. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.4.*

*Na eerdere afspraken voor de inpassing van de weg heb ik met de regio een aantal aanvullende maatregelen afgesproken. De gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland hebben daarop in oktober 2015 voor ondertekening gestemd. Afgesproken is ondermeer dat de landtunnel in het Lage Bergse Bos vier meter lager wordt aangelegd dan in het Ontwerp-Tracébesluit is opgenomen. Daarnaast is ook afgesproken dat de tunnelmond in het Terbregseveld verder naar het zuiden zal worden verlegd tot circa 100 meter voorbij de 2<sup>e</sup> kwelsloot. Daarnaast zijn er in het Tracébesluit een aantal bovenwettelijke geluidsmaatregelen opgenomen bovenop de wettelijke maatregelen. De regio is verder verantwoordelijk voor het voldoen aan het uitgangspunt van Saldo Nul.*

*Het project is voorts opgenomen in het NSL, waarmee is geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen (inclusief bronmaatregelen) om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Zie voor meer informatie ook mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

Inspreker woont langs de Rotte, vlak bij de locatie waar de tunnel komt. In de nieuwe situatie komen er continu auto's op de woning van inspreker af. Dat levert enorme lichtvervuiling op, terwijl die er al is als gevolg van de kassen.

### **Reactie**

*Ik begrijp uw zorgen met betrekking tot lichtvervuiling. In het Tracébesluit heb ik de tunnelmond aanzienlijk teruggelegd (100 meter ten opzichte van de tweede kwelsloot). De tunnelmond krijgt ook anders vorm, waardoor deze minder zichtbaar wordt vanuit de omgeving. De auto's die richting de Rottekade rijden zullen dus ook veel eerder onder het maaiveld verdwijnen, waardoor hinder van koplampen beperkt blijft. Verder heb ik een dicht bosperceel aan de westzijde van de tunnelmond aangebracht, en beplanting op het talud aan de zuidzijde van het Terbregseveld. De schermen aan weerszijden van de A16 zullen aan de omgevingszijde begroeid worden uitgevoerd met boven de 4 meter een transparante top. Het scherm op de tunnelmond wordt ook transparant uitgevoerd.*

*In het kader van het Tracébesluit is de verlichting niet in detail uitgewerkt. Er is rekening gehouden met de wettelijke kaders, lichtvervuiling en verstrooiing van licht in relatie tot natuurbescherming en met de hoogte van de lichtmasten in relatie tot*

*luchtvaartveiligheid. Lichthinder kan echter niet worden voorkomen, maar wel zo veel als mogelijk worden beperkt. In het contract zullen in het kader van een goede inpassing van de verlichting in de omgeving wel eisen worden opgenomen ter beperking van omgevingshinder door verlichting..*

*Voor de A16 Rotterdam zal een goed lichtbeheer worden toegepast om verstoring door licht zo veel mogelijk te voorkomen. Dit kan door de hoeveelheid licht te beperken tot waar het strikt noodzakelijk is, door:*

- het kunstmatig licht enkel daar te richten waar het ook daadwerkelijk nodig is (doelgericht) en dit zo te doen dat deze weg van het foerageergebied of de migratieroute schijnt;*
- gebruikt te maken van armaturen die het licht door middel van een scherpe bundel één bepaalde kant en weg van het foerageergebied of de migratieroute, op richten;*
- gebruik te maken van aangepaste armaturen die verstrooiing van licht minimaliseren;*
- het aantal lampen, de lichtintensiteit en het gebruik van hoge lichtmasten met veel lichtverstrooiing te beperken;*
- voor en na de werkzaamheden het gebruik van kunstverlichting te beperken tot enkel verlichting ter beveiliging van opslagterreinen. Ook hiervoor gelden de bovenvermelde restricties.*

Inspreker vindt het een grof schandaal dat er niets met de gebiedstafels gedaan is. Zij is van mening dat deze regering met betrekking tot deze Rijksweg het principe van 'verdeel en heers' heeft toegepast. Iedereen mocht zijn mening geven over een deelgebied, maar er is geen inspraakmogelijkheid geweest tegen het totale plan.

### **Reactie**

*De participatie heeft veel nuttige, bruikbare suggesties opgeleverd. Dit laat onverlet dat een aantal deelnemers ontevreden is over de uitkomsten van het proces. Onder meer omdat niet alle wensen van bewoners zijn overgenomen. Dit kan gevoeld worden alsof er niet naar hen geluisterd is. Bij de start van de gebiedstafels is echter aangegeven dat de kaders waarbinnen meegedacht kan worden, strikt zijn (namelijk de grenzen van het Standpunt van mei 2013), en dat alle ingebrachte ideeën getoetst zullen worden op o.a. kosten en uitvoeringsmogelijkheden. Voor meer informatie verwijs ik u ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.8*

Inspreker heeft een woning uit 1937. Zij is bang voor schade aan haar huis ten gevolge van het bouwen van de tunnel.

### **Reactie**

*Rijkswaterstaat neemt in haar aanbesteding criteria op die de aannemer middels een financiële prikkel moet stimuleren hinder en schade tot een minimum te beperken (alhoewel enig overlast natuurlijk niet kan worden uitgesloten). Het beste plan krijgt zo, voor rekening van het Rijk, een korting op de ingediende aanbieding. In het contract wordt ook voorgeschreven dat de aannemer bij het uitvoeren van de werkzaamheden verantwoordelijk is voor het herstel van door zijn toedoen ontstane schade. Ik ben van mening dat hier ook een preventieve werking van uitgaat en de aannemer zodoende zelf op zoek gaat naar de maatregelen die dit het beste kunnen bewerkstelligen. Zie verder ook mijn reactie in paragraaf 2.19 en 2.20.*

### **3.64 Zienswijze nr. 64**

Inspreker verzoekt het geluidsschermbandje wat wordt gerealiseerd in de bocht van de nieuw aan te leggen A16 en de aftakking van de A20, zo hoog mogelijk te maken als financieel haalbaar is. Dit om de wijk Ommoord te beschermen tegen geluidsoverlast en misschien ook tegen fijnstof. Als voorbeeld noemt inspreker het geluidsschermbandje bij Breda, bij afslag Prinsenhage op de verlengde A16 richting Antwerpen waar zo'n hoog scherm geplaatst is.

#### **Reactie**

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving (Ommoord) geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Daarmee neemt de totale geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen af. Bij de bepaling van de wettelijke schermhoogtes langs de A16 Rotterdam en A20 is uitgegaan van het wettelijk doelmatigheidscriterium. Een verdergaande verhoging van de bestaande schermen (A20) en nieuwe schermen (A16 nieuw tracé) is op basis van die methodiek niet doelmatig. In het kader van de Inpassingsovereenkomst A16 die is gesloten met de regio worden er echter wel bovenwettelijke maatregelen in het Tracébesluit opgenomen. Ik verwijs u ook door naar de paragrafen 2.15 en 2.9.*

*Specifiek met betrekking tot u woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 550 meter. De afstand tot de bestaande rijksweg A20 bedraagt circa 200 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit opgenomen Saldo Nul maatregelen is in Ommoord voor alle woningen minder dan 63 dB. De geluidbelasting specifiek voor uw woning bedraagt 57 dB. Omdat vanwege de nieuwe weg niet aan de grenswaarde van 50 dB kan worden voldaan, komt uw woning wel in aanmerking voor een binnenwaarde onderzoek. Dit onderzoek naar het binnenniveau wordt uitgevoerd nadat het Tracébesluit onherroepelijk is.*

*Met betrekking tot de luchtkwaliteit (o.a. fijnstof) geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarmee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ik verwijs u verder naar mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

### **3.65 Zienswijze nr. 65**

Inspreker woont in de buurt van de locatie waar de weg op maaiveld is. Hij is bang voor geluidsoverlast. Op de inspraakavond is hem verteld dat een geluidsniveau wordt verwacht van tussen de 50 en 60 dB. In de film wordt gezegd dat het geluidsniveau nul procent mag stijgen ten opzichte van het geluidsniveau van 2012 40 / 50 dB. Inspreker stelt als oplossing een hoger geluidsschermbandje voor dan de geplande 1,5 meter. Inspreker is bang voor waardevermindering van zijn woning en stelt voor een 0 meting te doen om dit later vast te kunnen stellen.

#### **Reactie**

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving (Ommoord/Varenbuurt) diverse geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Daarmee neemt de totale geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen*

*af. Bij de bepaling van de wettelijke schermhoogten langs de A16 Rotterdam en A20 is uitgegaan van het wettelijk doelmatigheids criterium. Op basis van de Inpassingsovereenkomst A16 zijn echter bovenwettelijke geluidmaatregelen genomen. De geluidschermen die inspreker aanhaalt zijn in het Tracébesluit ook hoger dan 1.5 meter. Ik verwijs u hiervoor naar het Tracébesluit.*

*Specifiek met betrekking tot u woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 300 meter. De toekomstige geluidbelasting bij uw woning ten gevolge van de rijkswegen, inclusief het nieuwe tracé, is minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg.*

*Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen. kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Ik zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

### **3.66 Zienswijze nr. 66**

Inspreker merkt op dat er nog steeds een fietspad is ingetekend op het Terbregseveld aan de kant van Terbregge. Daarvoor moet grond onteigend worden, wat onnodig is, want aan de kant van Ommoord is voldoende plek voor een fietspad. Dit is tevens zo besproken in de gebiedstafel Terbregseveld.

#### **Reactie**

*Dit fietspad maakt geen onderdeel uit van het Tracébesluit maar van het Regionaal uitvoeringsprogramma. Naar oordeel van de gemeente Rotterdam draagt deze bij aan de effectiviteit van de fietsstructuur in de regio door het verstrekken van de verbinding tussen het Lage Bergse Bos gebied met het Kralingse bos. De gemeente heeft alternatieven aan de oostzijde van het wegtracé overwogen, maar afgewezen omdat deze minder efficiënt zouden zijn. De gemeente is zich bewust van de noodzaak om particuliere gronden aan te kopen ten behoeve van het realiseren van de fietsschakel. De gemeente zal daartoe contact opnemen met de desbetreffende eigenaren.*

### **3.67 Zienswijze nr. 67**

Inspreker stelt voor in de tunnel tussen Terbregseveld en Lansingerland gelijk een derde buis te realiseren ten behoeve van een Metro verbinding tussen Ommoord, Lansingerland en Zoetermeer

#### **Reactie**

*Er zijn vanuit de betrokken en voor dit type OV verantwoordelijke partijen geen plannen bekend dan wel wensen geuit voor een metroverbinding tussen Ommoord, Lansingerland en Zoetermeer. In die zin is het financieel niet verantwoord om daarom nu een derde buis te realiseren.*



### **3.68 Zienswijze nr. 68**

Inspreker wil in de eerste plaats aandacht vragen voor de lichtverstrooiing van de wegverlichting naar de omgeving toe. Op de hele weg, maar in het bijzonder voor de hoge overspanning bij het Terbregseplein. De weg gaat daar tien meter de lucht in en daar komen de lichtmasten nog eens bij. Inspreker is bang dat hierdoor lichtoverlast ontstaat. Inspreker stelt voor hier in het ontwerp van de wegverlichting rekening mee te houden, bijvoorbeeld door de lichtbundel te beperken tot alleen het weggoppervlak of door toepassing van lage masten. Samengevat pleit inspreker voor adequate maatregelen in het ontwerp om de lichtverstrooiing naar de omgeving tot een minimum te beperken. In de tweede plaats wil de inspreker aandacht vragen voor lichtverstrooiing naar de omgeving door autoverkeer (koplampen) bijvoorbeeld door de geluidsschermen niet transparant te maken, maar ondoorzichtig eventueel in combinatie met voldoende hoge begroeiing (bos / bomen) langs de weg.

In de derde plaats vraagt inspreker aandacht voor voldoende hoge begroeiing langs de weg in het bijzonder bij de tien meter hoge overspanning bij het Terbregseplein zodat ook daar de weg uit het zicht genomen wordt voor de omgeving en omwonenden.

#### **Reactie**

*Ik begrijp uw zorg. In het kader van het Tracébesluit is de verlichting niet in detail uitgewerkt. Er is rekening gehouden met de wettelijke kaders, lichtvervuiling en verstrooiing van licht in relatie tot natuurbescherming en met de hoogte van de lichtmasten in relatie tot luchtvaartveiligheid. Lichthinder kan echter niet worden voorkomen, maar wel zo veel als mogelijk worden beperkt. In het contract zullen in het kader van een goede inpassing van de verlichting in de omgeving wel eisen worden opgenomen ter beperking van omgevingshinder door verlichting.*

*De geluidsschermen in de noordoosthoek van het knooppunt (Ommoordse zijde) worden dicht uitgevoerd met alleen boven de 4 meter een transparante top. Lichthinder als gevolg van bijvoorbeeld koplampen wordt op deze wijze voorkomen. Aan de omgevingszijde worden de schermen groen uitgevoerd. Rondom het knooppunt komt ook dichte begroeiing zodat het zich op het knooppunt zoveel mogelijk wordt voorkomen.*

### **3.69 Zienswijze nr. 69**

Insprekers zijn van mening dat besluitvorming zeer laakbaar is, abject en niet intolerabel. Burgeroverleg is geminimaliseerd, politiek heeft oorspronkelijk standpunt op politieke gronden gewijzigd ten aanzien van de voorgenomen aanleg. Grote milieubezwaren die evenals de ontstane gezondheidsperikelen ter zijde worden geschoven. Lage Bergsche bos wordt volledig verwoest. Als gezondheidsperikel wordt de fijnstof als groot bezwaar gezien. Esthetisch gezien is het oplopen van de rijksweg naar het aansluitpunt onacceptabel.

#### **Reactie**

*Gedurende de gehele planuitwerkingsfase is sprake geweest van een nauwe samenwerking tussen mijn Ministerie en de regionale overheden, waaronder de gemeenten Rotterdam en Lansingerland. Zo zijn reeds in 2011 tussen mij en de bestuurders van de regionale partijen afspraken gemaakt over de voorkeursvariant en de inpassing van de rijksweg op hoofdlijnen. De gemeenteraden hebben zich in oktober 2015 uitgesproken over het voorgestelde pakket aan bovenwettelijke geluidsmaatregelen en andere inpassingsmaatregelen en de financiering hiervan*

*door de regionale partijen. Dit heeft eind oktober geleid tot ondertekening van de zogeheten Inpassingsovereenkomst A16 tussen mij en de regionale bestuurders. Als gevolg hiervan zijn een aantal bovenwettelijke geluidschermen en een aantal extra inpassingmaatregelen nu in het Tracébesluit opgenomen. Zie ook paragraaf 2.9 (inpassing).*

*Verder zijn bewoners en andere belanghebbenden al vanaf de start van de A13/A16 (2005) betrokken geweest bij de planvorming. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.8 (participatie).*

*Ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit met een landtunnel op maaiveld is in het Tracébesluit sprake van een half verdiepte ligging. Hierdoor is de tunnel makkelijk over te steken en is de impact van de taluds langs het tracé kleiner op het gebied er omheen. Dit maakt het ruimtebeslag van de tunnel ook fors minder wat op zich leidt tot minder kap. Na aanleg van de tunnel wordt het dak van de tunnel voorzien van groen en fiets- en wandelpaden zodat het weer 1 op 1 onderdeel wordt van het Lage Bergse Bos. Gekapte bomen worden langs het tracé herplant in de vorm van losse bomen en vervanging van de huidige houtopstanden in het Lage Bergse bos op het talud van de landtunnel. Op deze wijze wordt er voor gezorgd dat het bos na aanleg van de A16 wordt hersteld en is van een volledige verwoesting geen sprake. Zie verder ook mijn antwoorden in de paragrafen 2.14 en 2.9.*

*Met betrekking tot uw opmerking over gezondheid kan ik uw zorgen begrijpen. In de TN/MER is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit en is tevens een gezondheidsonderzoek (GES) uitgevoerd. Hieruit kwam luchtkwaliteit niet als knelpunt naar voren. Verder is het project opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierdoor is geborgd dat wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Ik verwijs u in dit kader naar paragraaf 2.17 en 2.18.*

*Met betrekking tot uw opmerking inzake het oplopen van de rijksweg naar het aansluitpunt is gekeken naar alternatieven zoals een passage onder het knooppunt Terbregseplein door. Dit is alleen te realiseren door een grootscheepse reconstructie van het knooppunt, met hoge kosten en veel overlast voor het verkeer tijdens de aanleg. Het Terbregseplein is in de jaren '70 (van de vorige eeuw), bij de aanleg, al helemaal voorbereid op een uitbreiding richting het noorden over het plein heen. Elke andere configuratie zou een ingrijpende verbouwing van het verkeersplein betekenen. Dit is duur en levert (tijdens de verbouwing) grote overlast op voor de overige verkeersstromen (met name A20).*

### **3.70 Zienswijze nr. 70**

Inspreker vindt het erg treurig dat er zoveel fijnstof in de lucht komt door dit traject. Dit schaadt de gezondheid. Inspreker ziet een overkapping als oplossing mits de lucht gezuiverd weer naar buiten komt.

#### **Reactie**

*In de TN/MER is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit en is tevens een gezondheidsonderzoek (GES) uitgevoerd. Hieruit kwam luchtkwaliteit niet als knelpunt naar voren. Verder is het project opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierdoor is geborgd dat wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Voor meer informatie hieromtrent verwijs ik u naar paragraaf 2.18. Met betrekking tot een overkapping verwijs ik u verder door naar mijn antwoord in paragraaf 2.11.*

### 3.71 **Zienswijze nr. 71**

Inspreker vraagt zich af waarom het bestaande geluidsscherm die onvoldoende functioneert bij de toe/afrit A20 naar A16 niet wordt meegenomen in de nieuw aan te leggen geluidswal. Waardoor het geheel beter geluidwerend is. Inspreker is van mening dat het geluidsscherm die er nu staat volstrekt onvoldoende is. De vroegere aarde wal was velen malen beter.

Inspreker heeft zijn mondelinge zienswijze op een later moment aangevuld met onderstaande schriftelijke reactie.

Woning van inspreker is gelegen aan de A20 ter hoogte van de nieuw aan te leggen invoegstrook c.q. af- en oprit van de A20 naar de A16 richting A13. Inspreker woont vanaf 1973 en bij de aanleg van de A20 werd ter bescherming van de geluidsoverlast een aarden geluidswal aangebracht die het geluid absorbeerde en afdoende was. Er was nagenoeg geen overlastgevende geluidsoverlast. In de loop der jaren is deze geluidswal ingeklonken en werd de A20 overlastgevend hoorbaar. Na veel protest werd er besloten om de aarden geluidswal gedeeltelijk af te graven en daarop vervolgens geluidsschermen te plaatsen. Deze nieuwe geluidsschermen zijn volstrekt onvoldoende. In het nieuwe Ontwerp-Tracébesluit is vermeld dat het bestaande geluidsschermen niet worden vervangen of aangepast, terwijl er wel een nieuwe op- c.q. afrit en/of invoegstrook van de A20 naar de A 16 wordt gemaakt. Het vriendelijke en uitdrukkelijke verzoek is om het bestaande geluidsscherm vanaf het begin van de af-, oprit cq. invoegstrook aan te passen en te vervangen door een nieuw absorberend geluidsscherm. Het betreft hier slechts een lengte van 500 meter. Het beste zou zijn wanneer de aarden geluidswal weer zou worden teruggeplaatst. Verder is mij opgevallen dat op de A16, waar deze over de A20 gaat, er geen absorberende geluidsschermen worden geplaatst aan de oostzijde van de A16, dus aan de zijde van Ommoord en Prins Alexander, terwijl de wind en dus het geluid over het algemeen uit het westen komt en het geluid van de A16 nu voor de nodige overlast zal zorgen. Ook dit graag aanpassen.

#### **Reactie**

*Het is correct dat de oorspronkelijk aangelegde wallen op verzoek van de omgeving deels zijn afgegraven en zijn voorzien van 4 meter hoge schermen. In niet alle gevallen bleek dit voor de omgeving een afdoende maatregel en werd nog steeds hinder ervaren. Met de aanleg van de bufferstrook A20 Terbregseplein is de verbindingsweg van de A20 naar de A16 richting Breda in 2003 voorzien van een circa 2 meter hoog scherm.*

*Overigens geldt dat met het treffen van maatregelen het niet zo is dat er helemaal geen wegverkeer meer te horen is, dit zal nog steeds het geval zijn, immers de wetgeving schrijft niet voor dat er niets meer te horen mag zijn. Het is bekend dat geluid, ook binnen de norm, door een ieder persoon anders wordt ervaren en de beleving van hinder dus ook kan variëren.*

*In het kader van het project A16 heeft een geheel nieuwe afweging van maatregelen plaatsgevonden. Op basis van de nieuwe berekeningen blijkt dat langs de A20 voldaan kan worden aan de wettelijk toegestane geluidsproductieplafonds als er naast deze schermen ook nog eens tweelaags ZOAB wordt aangelegd.*

*Specifiek met betrekking tot u woning merk ik het volgende op; de huidige geluidbelasting op deze locatie is 57 dB. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt 56 dB.*

*Voor wat betreft de nieuwe A16, geldt een norm van 50 dB. Ook al is sprake van een verbetering, uw woning voldoet met een belasting van 56 dB niet aan deze norm voor nieuwe aanleg, vandaar dat u aanvullend ook in aanmerking komt voor een zogenaamde binnenwaarde onderzoek. Medio oktober 2015 bent u hiervan schriftelijk op de hoogte gebracht.*

*Tot slot, op grond van de Inpassingsovereenkomst A16 die de minister heeft gesloten met de regio wordt er op het traject A20 Terbregseplein - aansluiting Prins Alexander ook nog eens tweelaags ZOAB fijn aangelegd. Dit is een nieuw type nog stiller asfalt. Het toepassen van dit extra stil asfalt tweelaags ZOAB fijn is niet opgenomen in het akoestisch onderzoek. Het akoestische effect hiervan komt nog bovenop de akoestische effecten van de maatregelen die in het kader van het Tracébesluit worden getroffen.*

### **3.72 Zienswijze nr. 72**

Inspreker vindt het belangrijker dat er een prettige woonomgeving is. Dit is belangrijker dan de snelle bereikbaarheid. A13-A16 komt door bewoond gebied. Niet de hele weg krijgt geluidswal. Inspreker ziet als oplossing de gehele weg te ondertunnelen. Inspreker is van mening dat door de westenwind die veel waait veel te veel fijnstof de woningen bereikt. Nog meer dan het nu al is. Inspreker vindt het ernstig dat een groot gedeelte van het Lage Bergsche bos verdwijnt. De groenvoorziening die daarvoor in de plaats komt staat niet in verhouding met het wegvallen van het bos. Het traject in het Bergsche Bos is niet nodig wanneer er wordt ondertunneld onder de Molenlaan. Hierdoor is minder asfalt nodig.

#### **Reactie**

*Realiteit is dat mobiliteit een wezenlijk onderdeel is van onze maatschappij. Met mijn beleid streef ik wel naar zo milieuvriendelijk mogelijke vormen van vervoer. Denk hierbij aan de investeringen in het OV, maar ook in het stimuleren van milieuvriendelijkere auto's. Ondanks het feit dat dit haar vruchten afwerpt (groei van het aantal milieuvriendelijke auto's en groei van het OV gebruik) blijven files tot onze dagelijkse praktijk behoren. Deze files leiden tot diverse ongewenste economische en milieueffecten waaronder langs de A13 Overschie, A20 en grote delen van het onderliggend wegennet. Voor deze effecten dienen ook passende oplossingen gevonden te worden, de aanleg van A16 is hier een goed voorbeeld van. Ik ben me bewust van het feit dat nieuwe infrastructuur ook tot ongewenste effecten op rust, natuur, water en lucht kan leiden. Deze zijn echter met een goede inpassing en maatregelen tot een minimum te beperken.*

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving (Ommoord) geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Specifiek met betrekking tot u woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 550 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht de akoestische situatie daarmee aanvaardbaar.*

*Een volledige ondertunneling van de A16 is onderzocht in de variantennota. Zie voor meer informatie hierover mijn antwoord in paragraaf 2.10.*

*Ten aanzien van de luchtkwaliteit is het project A16 Rotterdam opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierdoor wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Ik verwijs u ook door naar paragraaf 2.17. In de gebruikte modellen worden de meteorologische gegevens van het voorafgaande kalenderjaar en de vijfjarige gemiddelde meteorologische gegevens toegepast.*

*Ten aanzien van het tracé in het Lage Bergse Bos heb ik in het Tracébesluit de ligging van de landtunnel met 4 meter verlaagd. Het ruimtebeslag van de landtunnel is daarmee ook aanzienlijk en kan er meer bos behouden worden dan in het Ontwerp-Tracébesluit voorzien was. Op basis van intensief overleg met het Recreatieschap is er een herinrichtingsplan opgesteld voor het Lage Bergse Bos. Al het bos dat gekapt wordt vanwege de aanleg van de A16 zal worden gecompenseerd, waar mogelijk op dezelfde locatie na aanleg van de tunnel. De taluds kunnen begroeien met bomen. Op het tunneldak komt een grondlaag van 1m waardoor groei van hoge struiken of kleine bomen mogelijk is. Dit plan vormt de basis voor de inpassing van de tunnel zoals beschreven in het Landschapsplan. Voor meer informatie over de inrichting van het Lage Bergse Bos verwijs ik u ook naar het schetsontwerp van het Recreatieschap Rottemeren (<http://www.heerlijkbuiten.nl/natuur-en-recreatieschappen/rottemeren/herinrichting-lage-bergse-bos>).*

*Met betrekking tot uw voorgestelde alternatieve oplossing door de Molenlaan merk ik allereest op dat de keuze voor het tracé van de A16 Rotterdam het resultaat is van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn afgewogen. Het door inspreker voorgesteld idee van een alternatief door de bebouwde kom is verder een zeer kostbare oplossing dat ook veel meer overlast geeft dan het nu gekozen tracé.*

### **3.73 Zienswijze nr. 73**

Inspreker is eigenaar van een weiland gelegen tussen Ommoordse hof en Terbregseveld waarop een fietspad gepland is naar Terbregseweg. Inspreker wilt graag in gesprek komen met verantwoordelijke medewerkers van Rijkswaterstaat. Inspreker heeft nog geen contact gehad. Een medewerker van Rijkswaterstaat heeft inspreker gevraagd in te spreken hoewel het punt niet direct betrekking heeft op het Ontwerp-Tracébesluit.

#### **Reactie**

*Voor wat betreft de realisatie van nieuwe fietspaden is dit een regionale wens en valt dit buiten het Tracébesluit. Het Tracébesluit voorziet alleen in het herstel van bestaande fietspaden die door het tracé worden doorsneden. De regio investeert in nieuwe fietspaden om en nabij het tracé (Regionaal Uitvoeringsprogramma A13/16 Rotterdam). Voor meer informatie hieromtrent verwijs ik u naar de Inpassingsovereenkomst A16:*

*<http://www.a13a16rotterdam.nl/Documenten/384373.aspx>*

*De gemeente Rotterdam is van mening dat deze nieuwe verbinding bijdraagt aan de effectiviteit van de fietsstructuur in de regio door het verstreken van de verbinding tussen het Lage Bergse Bos gebied met het Kralingse bos. De gemeente heeft alternatieven aan de oostzijde van het wegtracé overwogen, maar afgewezen omdat deze minder efficiënt zouden zijn. De gemeente is zich bewust van de noodzaak om particuliere gronden aan te kopen ten behoeve van het realiseren van de fietsschakel en zal hierover ook contact met u opnemen.*

### 3.74 **Zienswijze nr. 74**

Inspreker zou de minister en gemeentes willen wijzen op hun zorgplicht en verantwoordelijkheden. De druk op Lansingerland door geluidsoverlast en emissies van fijn- en stikstof is door verbreding N209, The Hague Airport, vergroten verkeersslagaders, aanleg van A13/A16 en nog maar te zwijgen over de aanleg van HSL (deze zaak loopt ook nog) al opgelopen tot een hoogtepunt. En dit terwijl Lansingerland juist een groeikern is onder de rook van Rotterdam waar mensen bewust kiezen voor wonen in een rustigere omgeving.

Het zijn deze mensen die ook economisch actief zijn en deze regio zijn economische kracht geven. Het één mag niet ten kosten gaan van het ander, inspreker roept mij op om hier rekening mee te houden in het vervolg van mijn procedure.

#### Waarom bezwaar

Het is onbegrijpelijk dat door het laatste stukje groen geen gesloten tunnel wordt gerealiseerd, maar een open bak. Nadelige gevolgen voor mens en dier. Geluidsoverlast zal toenemen met als gevolg dat niet alleen de nachtrust zal worden verstoord maar ook de woningwaarde nog sneller zal dalen.

#### **Reactie**

*De keuze voor het de A16 Rotterdam is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn afgewogen ook die van de inwoners van Lansingerland. Ten aanzien van de open bak, in het Ontwerp-Tracébesluit is reeds sprake van een gesloten tunnelconstructie in het Lage Bergse Bos, weliswaar nog wel op maaiveld. Deze tunnel wordt, zoals afgesproken in oktober 2015 in een Inpassingsovereenkomst A16 met de regio, half verdiept aangelegd. Verder is in het kader van de met de regio overeengekomen Inpassingsmaatregelen sprake van het zo ver mogelijk in zuidelijke richting verleggen van de tunnelmond tot circa 100 meter voorbij de 2<sup>e</sup> kwelsloot. Een verdere overkapping is niet haalbaar. Ik verwijs u hiervoor ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.11.*

*Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen. kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Ik zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

#### Nadelige gevolgen voor mens en dier.

Geluidsoverlast zal toenemen met als gevolg dat niet alleen de nachtrust zal worden verstoord maar ook de woningwaarde nog sneller zal dalen. Tevens zal de uitstoot van fijn- en stikstof verder toenemen in dit gebied, terwijl juist in dit gebied de overlast al zo groot is. Tenslotte staat de extra CO2 uitstoot lijnrecht tegenover de doelstellingen van de gemeente Rotterdam rondom klimaat. Inspreker verzoekt aan te geven hoe u omgaat met deze negatieve effecten die gekoppeld zijn aan de groei.

Niet alleen de mens maar ook natuur zal extra te lijden hebben onder deze expansiedrift. Flora en fauna zal worden verdreven en juist de groene kracht van deze gemeente zal worden ondermijnd. Inspreker hoort graag hoe de minister beide aspecten denk te kunnen gaan verenigen.

### **Reactie**

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving (Rodenrijs) geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Specifiek met betrekking tot uw woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 1.200 meter. De geluidbelasting als gevolg van het nemen van het Tracébesluit is ter plaatse van uw woning minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht deze waarde toelaatbaar. In dit onderzoek is ook gekeken naar cumulatie van geluid van andere omgevingsbronnen. Ik verwijs u hiervoor ook naar mijn antwoord in de paragrafen 2.15 en 2.16.*

*Ten aanzien van de luchtkwaliteit (o.a. fijnstof) is het project A16 Rotterdam opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierdoor wordt geborgd dat de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit worden behaald. In het NSL wordt ook rekening gehouden met andere bronnen uit de buurt, zoals bijvoorbeeld Rotterdam The Hague Airport. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

*Naar aanleiding van uw zienswijze inzake de CO2 doelstellingen van de gemeente, de volgende reactie van de gemeente: De gemeente Rotterdam streeft terugdringing van uitstoot na door het bevorderen van het gebruik van schone voertuigen en schone brandstoffen. De aanleg van de weg heeft tot doel om de congestie op het hoofdwegennet én het onderliggend wegennet te verminderen. Met de aanleg van de A16 Rotterdam zullen de files op onder andere de A20 en de A13 Overschie en lokale wegen afnemen, hetgeen ook een bijdrage levert aan de beperking van schadelijke uitstoot door het huidige wagenpark.*

*Effecten op beschermde soorten zijn in de Natuurtoets beoordeeld. Daar waar nodig zijn maatregelen getroffen om effecten te voorkomen of te compenseren. Hiermee wordt ook voldaan aan de wettelijke eisen in het kader van de Flora- en faunawet. Een overzicht van alle mitigerende en compenserende maatregelen is opgenomen in de Besluittekst. Op grond van al deze mitigerende en compenserende maatregelen kan worden gesteld dat alhoewel niet alle natuurwaarden in het gebied zelf worden teruggebracht de instandhouding van de natuurwaarden en soorten flora en fauna wel voldoende is geborgd. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.14.*

Tevens wil inspreker zijn twijfels uitspreken over burgerparticipatie en informatieavonden. Een ieder in Lansingerland wil een gesloten tunnel, toch komt die er niet zoals het er nu naar uit ziet, Politieke arrogantie! Dat is ook de reden dat mensen niet meer gaan stemmen en naar informatieavonden gaan, er wordt toch niet geluisterd!

### **Reactie**

*Het project kent een langjarige participatietraject dat een volwaardig en gedegen traject is geweest dat veel heeft opgeleverd, namelijk actieve betrokkenheid van de bewoners en een beter ontwerp van de A16 Rotterdam. De participatie heeft veel nuttige, bruikbare suggesties opgeleverd. De samenwerking tussen de overheden heeft er ook toe geleid dat de regionale ambitie voor 'Saldo Nul' wordt gerealiseerd*

*en de weg ook landschappelijk beter wordt ingepast. Ik verwijs u verder ook naar mijn antwoord in 2.9.*

### **3.75 Zienswijze nr. 75**

Inspreker geeft te kennen dat bewoners zich zorgen maken over de bemaling en grondwaterstand op de locaties waaronder oud Hillergersberg en Kleiwegkwartier. Insprekers hebben onderzoek gedaan naar het verloop van de grondwaterstand en hebben dit als bijlage bij de zienswijze gevoegd. Als de bemaling niet goed wordt uitgevoerd, dus geen retourbemaling, dan kan dit ernstige gevolgen hebben voor de funderingen in genoemde locaties. Insprekers verzoeken dan ook met klem hier aandacht aan te besteden.

Water moet goed teruggespoeld worden omdat er grote schade ontstaat aan de huizen indien het grondwater te laag is. Het gaat grotendeels om oude panden met een houten funderingen die gevoelig zijn voor de waterstand en de verandering daarin. Inspreker wijst erop dat de vergunningen hiervoor in orde moeten zijn.

#### **Reactie**

*Zowel bij de aanleg- als in de gebruiksfase is het van belang om overlast en schade door verandering van grondwaterstanden te voorkomen. De tunnel zal daarom voorzien worden van een waterdichte constructie. Uit aanvullend geohydrologisch onderzoek naar de grondwatereffecten bij de aanleg en gebruik van de tunnel blijkt dat bij een aanlegmethode met een waterdichte constructie, zonder spanningsbemaling in het eerste watervoerende pakket, er geen verandering in de grondwaterstand ontstaat. Hiermee is er geen risico op een toename van de droogstand bij funderingen. Er wordt verder een grondwatermeetnet ingericht waarmee de grondwaterstand in het freatisch pakket en de stijghoogte in het eerste watervoerende pakket gemonitord wordt vóór, tijdens en nog een periode na de realisatie, om er zeker van te zijn dat er geen effecten optreden die te relateren zijn aan de aanleg van de A16 Rotterdam.*

*Voor een reactie op uw zienswijze verwijs ik u verder door naar paragrafen 2.20, 2.21 en 2.23 met betrekking tot nulmetingen, grondwaterstanden en eventuele nadeelcompensatie en schade tijdens de bouw.*

*Verder merk ik op dat uiteraard de vergunningen hiervoor in orde moeten zijn. Het is ook daarom dat er intensief contact en overleg is met de hoogheemraadschappen over de aanpak. Indien zij geen akkoord geven op de beoogde aanpak, zal de aannemer ook niet de benodigde vergunningen verkrijgen.*

### **3.76 Zienswijze nr. 76**

Inspreker is tegen de A13/A16 vanuit milieutechnisch oogpunt. Er komt een tunnel in het Lage Bergse Bos. Het bos zal daardoor voor de helft worden tenietgedaan in verband met bomenkap. Er wordt veel gerecreëerd in het Lage Bergse Bos, ook door de schoolkinderen. Het fijnstof is sowieso een probleem.

#### **Reactie**

*In het Tracébesluit heb ik de ligging van de landtunnel met 4 meter verlaagd. Het ruimtebeslag van de landtunnel is daarmee ook aanzienlijk kleiner. Hierdoor kan er meer bos behouden worden dan in het Ontwerp-Tracébesluit voorzien was. Op basis van intensief overleg met het Recreatieschap is er een herinrichtingsplan opgesteld voor het Lage Bergse Bos. Al het bos dat gekapt wordt vanwege de*



*aanleg van de A16 zal worden gecompenseerd, waar mogelijk op dezelfde locatie na aanleg van de tunnel. De taluds kunnen begroeien met bomen. Op het tunneldak komt een grondlaag van 1 meter waardoor groei van hoge struiken of kleine bomen mogelijk is. Het recreatieve netwerk in het Lage Bergse Bos zal hersteld worden na aanleg van de A16.*

*Rijkswaterstaat en Recreatieschap Rottemeren hebben samen uitwerking gegeven aan de inrichting van het gebied. Het gaat dan om de recreatieve functie, maar ook de wenselijke groene uitstraling, met nieuwe bomen en struiken die recht doen aan de ecologische waarde van het gebied. Dit plan vormt de basis voor de inpassing van de tunnel zoals ook beschreven in het Landschapsplan. Voor meer informatie over de inrichting van het Lage Bergse Bos verwijs ik u ook naar het schetsontwerp van het Recreatieschap Rottemeren (<http://www.heerlijkbuiten.nl/natuur-en-recreatieschappen/rottemeren/herinrichting-lage-bergse-bos>). Hierin is ook te zien dat er serieus en met zorg omgegaan wordt met de inrichting van het gebied.*

*Met betrekking tot luchtkwaliteit (o.a. fijnstof) het volgende. Het project A16 is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hiermee is geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Ik verwijs u ook door naar mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

### **3.77 Zienswijze nr. 77**

Inspreker is tegen de aanleg van de weg op deze plaats. Het is heel jammer dat er niet is ingegaan op de alternatieve route die ook is besproken in de raad. De raad is nu akkoord gegaan met een verlaging van de tunnel van 4 meter. Inspreker maakt zich grote zorgen over het feit dat het verkeer dan toch nog te horen, zien en ruiken kan zijn. De weg komt vlakbij het appartementencomplex waar inspreker woont, waardoor inspreker sowieso bang is voor de bovenstaande punten. Inspreker vindt het vreselijk dat een groot deel van het bos gekapt gaat worden, een bos waar mooie bomen groeien en waar veel mensen wandelen. Inspreker vreest dat het jaren gaat duren voordat het weer begroeid zal zijn. Hierdoor wordt het leefplezier van veel mensen stukken minder.

#### **Reactie**

*In de zienswijze haalt inspreker de variant aan die is besproken in de raad. Hierbij wordt bedoeld op de Portway-variant, ook wel de bosvariant genoemd. Ik heb de Portway-variant betrokken in mijn besluitvormingsproces en afzonderlijk onderzoek naar deze variant laten uitvoeren. Voor meer informatie verwijs ik graag naar mijn antwoord in paragraaf 2.4.*

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving (Hillegersberg) geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit, zoals de ondertunneling in het Lage Bergse Bos. Specifiek met betrekking tot uw woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 600 meter. De geluidbelasting als gevolg van het nemen van het Tracébesluit inclusief de daarin opgenomen maatregelen is ter plaatse van uw woning minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht deze waarde toelaatbaar.*

*Met betrekking tot luchtkwaliteit kan ik u melden dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Op deze wijze is*

*geborgd dat wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Ik verwijs u in dit kader naar paragraaf 2.17.*

*Het belang van het Lage Bergse Bos en de omgeving van de Rottemeren heeft in de afweging van de alternatieven en inpassing een grote rol gespeeld. In de TN/MER van 2009 is bijvoorbeeld ook een alternatief om het Lage Bergse Bos onderzocht. Deze variant scoort echter aanzienlijk slechter op de barrierewerking en versnippering van het Lage Bergse Bos en het Hoge Bergse Bos. Met de keuze voor het huidig tracé, aan de rand van het Lage Bergse Bos wordt de barrièrewerking en versnippering tot een minimum beperkt.*

*Na eerdere afspraken voor de inpassing van de weg, waaronder ook het aanleggen van een landtunnel in het Lage Bergse Bos, zijn met de regio een aantal aanvullende maatregelen afgesproken om de effecten nog verder te minimaliseren. De gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland hebben daarop in oktober 2015 voor ondertekening gestemd. Afgesproken is dat de landtunnel in het Lage Bergse Bos vier meter lager wordt aangelegd dan in het Ontwerp-Tracébesluit is opgenomen en dat de zuidelijke tunnelmond wordt verschoven tot circa 100 meter voorbij de tweede kwelsloot. Na aanleg van de tunnel wordt het dak van de tunnel voorzien van groen en fiets- en wandelpaden zodat het weer 1 op 1 onderdeel wordt van het Lage Bergse Bos. Al deze maatregelen zorgen ervoor dat de weg de functie van het Lage Bergse Bos voor haar gebruikers minimaal wordt aangetast, dan wel versterkt. Met de komst van de weg wordt door de regio namelijk ook geïnvesteerd in een nieuwe en verbeterde inrichting van dit belangrijke recreatiegebied. Zo zijn ook de wensen van de gebiedstafel Lage Bergse Bos grotendeels verwerkt in de plannen van het Recreatieschap Rottemeren.*

### **3.78 Zienswijze nr. 78**

Het gaat om het tracé in het Lage Bergse Bos: Er is nog een discussie over de hoogte. Inspreker wil het liefst dat het zo diep mogelijk is en de verhoging erboven zo laag mogelijk wordt gehouden. Ook het behoud van het Engelse architectuurontwerp van het bos zelf is belangrijk, met name de waterpartijen.

#### **Reactie**

*De architectuur van het Lage Bergse Bos heeft mijn aandacht en van het Recreatieschap. Na eerdere afspraken voor de inpassing van de weg heb ik met de regio in oktober 2015 een aantal aanvullende maatregelen afgesproken. De gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland hebben voor ondertekening ingestemd. Afgesproken is dat de landtunnel in het Lage Bergse Bos vier meter lager wordt aangelegd dan in het Ontwerp-Tracébesluit is opgenomen. Het ruimtebeslag van de landtunnel is daarmee ook aanzienlijk kleiner. Ik heb de grens van het Tracébesluit zo dicht mogelijk teruggedrukt richting de landtunnel. Hierdoor kan er meer bos behouden worden dan in het Ontwerp-Tracébesluit voorzien was. Op basis van intensief overleg met het Recreatieschap is er een herinrichtingsplan opgesteld voor het Lage Bergse Bos. Al het bos dat gekapt wordt vanwege de aanleg van de A16 zal worden gecompenseerd, waar mogelijk op dezelfde locatie na aanleg van de tunnel. De taluds kunnen begroeien met bomen. Op het tunneldak komt een grondlaag van 1 meter waardoor groei van hoge struiken of kleine bomen mogelijk is. Dit plan vormt de basis voor de inpassing van de tunnel zoals beschreven in het Landschapsplan. Voor meer informatie over de inrichting van het Lage Bergse Bos verwijs ik u ook naar het schetsontwerp van het Recreatieschap Rottemeren (<http://www.heerlijkbuiten.nl/natuur-en-recreatieschappen/rottemeren/herinrichting-lage-bergse-bos>).*

### 3.79 **Zienswijze nr. 79**

Insprekers brengen naar voren dat alle politieke partijen ooit hebben gezegd dat de weg er alleen zou komen als hij ondertunneld was onder het Lage Bergse Bos: dit was voor 2012. Diezelfde politieke partijen hebben ineens ingestemd met het plan van de minister. Er werd toen gezegd: niet horen, niet zien, niet ruiken. In 2012 was dat de switch die de politieke partijen maakten. Op donderdag 7 oktober 2015 hebben de gemeenteraden van Lansingerland en Rotterdam ingestemd met een plan van de minister waarbij de weg wel te horen, te zien en te ruiken zal zijn. Een paar dingen zijn over het hoofd gezien: 1. schade aan de natuur; 2. in ieder geval de planschade voor de huizen in de omgeving omdat zij minder waard worden; 3. de werkelijke schade aan de huizen omdat de grondwaterstand verandert. De huizen staan op houten palen met een betonnen kop en krijgen hierdoor paalrot. Dit is in Rotterdam-Hillegersberg al een issue. Insprekers willen er bij de aannemers sterk op aandringen om de weg geen vier maar meer meters te laten zakken, zodat de weg op de zandplaat komt te rusten.

#### **Reactie**

*Eind oktober 2015 heb ik met de regionale bestuurders een Inpassingsovereenkomst A16 ondertekend. Met de overeenkomst is geborgd dat de tunnel in plaats van op maaiveld, half verdiept wordt aangelegd en zijn ook een aantal bovenwettelijke geluidschermen in het Tracébesluit opgenomen. De regio is verantwoordelijk voor het voldoen aan Saldo Nul. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.9.*

*Met betrekking tot de opmerking over schade aan de natuur wil ik opmerken dat ik me realiseer dat met de aanleg van nieuwe wegen er sprake is van aantasting van natuurwaarden. Voor de inpassing van de A16 Rotterdam geldt derhalve dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. Voor meer informatie verwijst ik naar paragraaf 2.14 (natuur).*

*Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen. kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Ik zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

*Zowel bij de aanleg- als in de gebruiksfase is het van belang om overlast en schade door verandering van grondwaterstanden te voorkomen. De tunnel zal daarom voorzien worden van een waterdichte constructie. Uit aanvullend geohydrologisch onderzoek naar de grondwatereffecten bij de aanleg en gebruik van de tunnel blijkt dat bij een aanlegmethode met een waterdichte constructie, zonder spanningsbemaling in het eerste watervoerende pakket, er geen verandering in de grondwaterstand ontstaat. Hiermee is er geen risico op een toename van de droogstand bij funderingen. Er wordt een grondwatermeetnet ingericht waarmee de grondwaterstand in het freatisch pakket en de stijghoogte in het eerste watervoerende pakket gemonitord wordt vóór, tijdens en nog een periode na de*

*realisatie, om er zeker van te zijn dat er geen effecten optreden die te relateren zijn aan de aanleg van de A16 Rotterdam.*

*Ten aanzien van de opmerking over de diepteligging wil ik opmerken dat de keuze voor de huidige diepteligging met het regionaal bestuur is overeengekomen en dat de weg ook niet dieper zal worden aangelegd dan is overeengekomen. Zie verder ook paragrafen 2.10 en 2.9.*

### **3.80 Zienswijze nr. 80**

Inspreker heeft deelgenomen aan de gebiedstafels van het Lage Bergse Bos en is extreem teleurgesteld in de uitkomsten van de aanbevelingen en wensen van omwonenden. De burgerparticipatie is totaal overruled. Het draagvlak onder omwonenden heeft een tragisch dieptepunt bereikt. Inspreker ziet in geen enkel plan iets terug van het herstellen van de wegen en de mogelijke gevolgschade van de aanleg. De weg wordt gewoon aangelegd en de omwonenden moeten alle overlast maar een plek geven en absorberen. Rijkswaterstaat, noch de politiek, noch de overheid hebben deze bezorgdheid kunnen wegnemen en het is wel een wezenlijk onderdeel geweest van de aanbevelingen bij de gebiedstafels. In de ogen van inspreker lijken de plannen mooi op papier, maar ze staan ver af van de werkelijkheid. Inspreker heeft veel scepsis en wantrouwen.

#### **Reactie**

*Ik betreur het dat inspreker scepsis en wantrouwen heeft inzake de totstandkoming van de plannen en de rol van de omgeving hierin. Participatie kent bij de A16 Rotterdam namelijk al een lange historie. Zo zijn belanghebbenden en bewoners al vanaf de start van de planvorming (2005) betrokken (ik verwijs u ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.8). Het langjarige participatietraject bij de A16 Rotterdam is een volwaardig en gedegen traject geweest dat veel heeft opgeleverd, namelijk actieve betrokkenheid van de bewoners en een beter ontwerp van de A16 Rotterdam. De participatie heeft veel nuttige, bruikbare suggesties opgeleverd. Het merendeel van de wensen die hieruit zijn gekomen, zijn overgenomen door Rijk en regio. Zo ook de wensen van de gebiedstafel Lage Bergse Bos die zijn verwerkt in de plannen van het Recreatieschap Rottmeren en daarmee ook in de uitgangspunten voor het Tracébesluit. Enkele voorbeelden van wensen uit de participatie waar aan tegemoet is gekomen zijn:*

- het aanbrengen van flauwe taluds aan de oostzijde van het gebied zodat de tunnel makkelijk oversteekbaar is;*
- een steilere afwerking van taluds langs het overige tracé om zo meer ruimte te houden voor begroeiing, water en recreatie;*
- het behouden van de door de gebiedstafel aangedragen bestaande fiets-, wandel- en ruiterspaden;*
- het toevoegen van recreatieve functies voor kinderen.*

*Rijkswaterstaat en Recreatieschap Rottmeren hebben samen uitwerking gegeven aan de inrichting van het gebied. Het gaat dan om de recreatieve functie, maar ook de wenselijke groene uitstraling, met nieuwe bomen en struiken die recht doen aan de ecologische waarde van het gebied. Dit plan vormt de basis voor de inpassing van de tunnel zoals ook beschreven in het Landschapsplan. Voor meer informatie over de inrichting van het Lage Bergse Bos verwijs ik u ook naar het schetsontwerp van het Recreatieschap Rottmeren (<http://www.heerlijkbuiten.nl/natuur-en-recreatieschappen/rottemeren/herinrichting-lage-bergse-bos>). Hierin is ook te zien dat er serieus en met zorg omgegaan wordt met de inrichting van het gebied, conform de wensen van de gebiedstafel.*

*Ten aanzien van de opmerking van inspreker dat zij in het plan niets terugziet van het herstellen van de wegen en de mogelijke gevolgschade van de aanleg het volgende; in het contract wordt voorgeschreven dat de aannemer bij het uitvoeren van de werkzaamheden verantwoordelijk is voor het herstel van door zijn toedoen ontstane schade. Ik ben van mening dat hier ook een preventieve werking van uitgaat en de aannemer zodoende zelf op zoek gaat naar de maatregelen die dit het beste kunnen bewerkstelligen. Verder is het uitgangspunt dat bestaande verbindingen worden hersteld. Voor meer informatie verwijs ik u ook naar paragraaf 2.19.*

### **3.81 Zienswijze nr. 81**

Insprekers hebben een brief ontvangen van Rijkswaterstaat (RWS) met een risico-inventarisatie, hierin staat de conclusie dat het onderhavige bouwwerk geen schade zal ondervinden: Hierbij gaat het om het huis van insprekers. Insprekers hebben een bouwrapport van maart 2014 (een rapport van een bouwkundige) over het exterieur en het interieur. Er zitten welgeteld nu al 32 kleine en grote scheuren in het huis. Het huis staat scheef en de grond is slap. Het rapport heeft toegegeven dat het huis een hoge gevoeligheid heeft voor zettingen. Achter 'gevoelig voor trillingen' staat een ja in het rapport, dus het huis is gevoelig voor trillingen. Insprekers zijn bang dat ook door het bouwverkeer en de aanleg van de weg het huis schade zal ondervinden. Insprekers stellen RWS aansprakelijk voor de planschade. De visie op de aanleg van de weg is dat het bos gewoon wordt vernield, terwijl er in Rotterdam al zo weinig groen is. Concluderend: Insprekers zijn tegen de aanleg van de weg. Als Directie Participatie het op prijs stelt, kan een mail worden gestuurd met een verzoek voor het rapport van de bouwkundige en de foto's.

#### **Reactie**

*Medio 2015 heeft een verkennend bouwkundig onderzoek plaatsgevonden in opdracht van Rijkswaterstaat. Daarbij is via het beschikbare archiefmateriaal en een globale schouw van de woningen langs de Rottekade een beeld opgesteld van de staat van de opstallen (woningen, schuren e.d.). Omwonenden zijn hierover geïnformeerd. Eerst vooraf via een informatieavond, waar u ook op aanwezig bent geweest, en vervolgens na het verrichten van het onderzoek middels rapportages waar de bevindingen in zijn opgenomen. Naast de bevindingen voor wat de bouwtechnische gesteldheid van de opstallen betreft bevat het rapport ook indicatief een risicoprofiel rekening houdend met de zwaarst denkbare, meest ingrijpende bouwmethode (worst case situatie) om te voorkomen dat een te gunstig beeld ontstaat. Daar waar behoefte bestond bij omwonenden om persoonlijk nadere informatie te krijgen over het bouwkundig onderzoek en het vervolg daarop, is Rijkswaterstaat bij de mensen langs geweest. Zo is er ook met u en enkele burens gesproken.*

*Omdat dit verkennend onderzoek te globaal is om richting aannemer te bepalen welke maatregelen voorgeschreven dienen te worden om risico's van bouwschade te beperken, zal een vervolgonderzoek moeten plaatsvinden. Ook hierover zijn omwonenden geïnformeerd. Dit onderzoek heeft tot doel om de ontbrekende informatie inzake fundering van opstallen en de doorwerking van trillingen als gevolg van de aanleg van de A16 Rotterdam in beeld te brengen. Deze bevindingen worden gehanteerd bij het opstellen van voorschriften richting aannemer om het risico op schade zo goed mogelijk te beperken en ook bij het bepalen van keuzen omtrent het al dan niet minnelijk verwerven van opstallen. De omwonenden worden*

*persoonlijk door Rijkswaterstaat geïnformeerd over de onderzoeksbevindingen en over de verwerving.*

*Tijdens de realisatiefase zal de aannemer aanspreekbaar zijn voor vragen / benadering van omwonenden. Dit is een van de eisen die Rijkswaterstaat de aannemer mee zal geven. Op die manier blijven omwonenden goed geïnformeerd over de voortgang van het project en kunnen ze hun vragen stellen.*

*Rijkswaterstaat neemt in haar aanbesteding criteria op die de aannemer moet stimuleren hinder en schade tot een minimum te beperken. In het contract wordt ook voorgeschreven dat de aannemer bij het uitvoeren van de werkzaamheden verantwoordelijk is voor het herstel van door zijn toedoen ontstane schade. Ik ben van mening dat hier ook een preventieve werking van uitgaat en de aannemer zelf op zoek gaat naar de maatregelen die dit het beste kunnen bewerkstelligen.*

*Ten aanzien van de gevolgen wil ik het volgende opmerken. Het klopt dat als gevolg van het plan natuurwaarden worden aangetast, dit is helaas niet te voorkomen. Het Lage Bergse Bos heeft wel degelijk mijn aandacht. In het Tracébesluit heb ik de ligging van de landtunnel met 4m verlaagd. Het ruimtebeslag van de landtunnel is daarmee ook aanzienlijk kleiner. Hierdoor kan er meer bos behouden worden dan in het Ontwerp-Tracébesluit voorzien was. Het bos direct achter uw woning blijft bijvoorbeeld gehandhaafd. Op basis van intensief overleg met het Recreatieschap is er een herinrichtingsplan opgesteld voor het Lage Bergse Bos. Het gaat dan om de recreatieve functie, maar ook de wenselijke groene uitstraling, met nieuwe bomen en struiken die recht doen aan de ecologische waarde van het gebied. Dit plan vormt de basis voor de inpassing van de tunnel zoals ook beschreven in het Landschapsplan. Voor meer informatie over de inrichting van het Lage Bergse Bos verwijs ik u ook naar het schetsontwerp van het Recreatieschap Rottemeren (<http://www.heerlijkbuiten.nl/natuur-en-recreatieschappen/rottemeren/herinrichting-lage-bergse-bos>). Hierin is ook te zien dat er serieus en met zorg omgegaan wordt met de inrichting van het gebied, conform de wensen van de gebiedstafel.*

### **3.82 Zienswijze nr. 82**

Inspreker is positief verrast door het eindplaatje met name de (max.) vier meter in het Lage Bergse Bos in plaats van acht meter. De manier waarop een en ander gerealiseerd gaat worden, is nog een punt van aandacht voor inspreker: Inspreker bedoelt hiermee de bouwwerkzaamheden en de daarmee gepaard gaande overlast. Inspreker wil graag samen met bewoners mee kunnen beslissen over de manier waarop de tunnelbak wordt gerealiseerd: Korte en hevige overlast versus langdurige en minder hevige overlast.

#### **Reactie**

*Rijkswaterstaat neemt in haar aanbesteding criteria op die de aannemer moet stimuleren hinder en schade tot een minimum te beperken. Ik verwijs u hiervoor ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.19.*

*Tijdens de realisatiefase zal de aannemer aanspreekbaar zijn voor vragen / benadering van omwonenden. Dit is een van de eisen die Rijkswaterstaat de aannemer mee zal geven. Op die manier blijven omwonenden goed geïnformeerd over de voortgang van het project en kunnen ze hun vragen stellen. Voor meer informatie over de wijze waarop omwonende tijden de uitvoering worden betrokken verwijs ik u naar paragraaf 2.22.*

### **3.83 Zienswijze nr. 83**

Inspreker wilt zijn ongenoegen uitspreken over het niet open staan van de Minister voor een (goedkopere) alternatief op het door haar uitgestippelde tracé. Dit door de bewonersgroep Rodenrijs-West aangereikte alternatief komt heel dicht bij niet zien, niet horen, niet ruiken, wat in eerste instantie het uitgangspunt van de Minister.

#### **Reactie**

*Het alternatieve voorstel van bewonersgroep Rodenrijs-west is uitgebreid geanalyseerd en beoordeeld en dit bleek geen kosteneffectieve oplossing. Ten aanzien van het niet zien, niet horen en niet ruiken is dit een regionaal uitgangspunt, waar ik op basis van een met de regio overeengekomen Inpassingsovereenkomst A16 uitvoering aan geef, door in het Tracébesluit een aantal extra milieumaatregelen op te nemen. Zie hiervoor mijn antwoord in de paragrafen 2.13 en 2.9.*

### **3.84 Zienswijze nr. 84**

Inspreker geeft aan dat vlak achter zijn woning een tunnel wordt gerealiseerd in het Lage Bergse Bos. Insprekers is angstig voor schade aan zijn woning als gevolg van de (hei)werkzaamheden en wil graag geïnformeerd worden over wat er wordt gedaan om de huizen hiervoor te vrijwaarden. Inspreker stelt voor een nulmeting te doen en te monitoren tijdens het proces om vast te kunnen stellen of er schade aan de woning ontstaat. Inspreker is voorts geïnteresseerd in het grondwaterpeil als gevolg van de werkzaamheden in verband met het risico op paalrot. Tot slot stelt inspreker voor te heien met drukpalen en bij voorkeur niet in de zomer om overlast tot het minimum te beperken.

#### **Reactie**

*Het bouwen van een nieuwe weg gaat helaas niet zonder hinder, om die reden krijgt hinder zoals heien binnen het project bijzondere aandacht. Naast het feit dat de beoogd aannemer zich heeft te houden aan alle wettelijke eisen zoals bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit en ook rekening moet houden met gemeentelijke voorschriften, geldt dat potentiële opdrachtnemers een plan moeten indienen op welke wijze zij hinder denken te gaan beperken. Hoe beter het plan is hoe meer korting er vanuit het rijk wordt ingezet op de aanbiedingsom. Het is om die reden dat de bouwwijze nog niet in detail is uitgewerkt. In het contract wordt ook voorgeschreven dat de aannemer bij het uitvoeren van de werkzaamheden verantwoordelijk is voor het herstel van door zijn toedoen ontstane schade. Ik ben van mening dat hier ook een preventieve werking van uitgaat en de aannemer zodoende zelf op zoek gaat naar de maatregelen die dit het beste kunnen bewerkstelligen. Ik verwijs u ook door naar mijn antwoord in de paragrafen 2.19 en 2.20 over hinder tijdens de bouw.*

*Ten aanzien van de aanlegfase zou sprake kunnen zijn van grondwaterstands dalingen als gevolg van (spannings)bemaling. In nauwe afstemming met het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard en de gemeente Rotterdam is daarom geohydrologisch modelonderzoek uitgevoerd voor de aanleg- en gebruiksfase van de tunnel onder de Rotte, het Lage Bergse Bos en de Vaart Polder Bleiswijk. Uit dit aanvullend geohydrologisch onderzoek naar de grondwatereffecten bij de aanleg en gebruik van de tunnel blijkt dat bij een aanlegmethode met een waterdichte constructie, zonder spanningsbemaling in het eerste watervoerende pakket, er geen verandering in de grondwaterstand ontstaat. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.21.*

*Indien u desondanks ten gevolge van dit Tracébesluit schade lijdt of zal lijden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie of planschade indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

### **3.85 Zienswijze nr. 85**

Inspreker is van mening dat het knooppunt bij de Anke Verbeek Ohrlaan overbodig is. Binnen een afstand van 3 kilometer is al een afslag waardoor bovengenoemde afslag verkeers technisch onjuist is. Inspreker noemt als oplossing dat de tunnel verlengd wordt tot voorbij de Anke Verbeek Ohrlaan en er een gelijkvloerse verbinding mogelijk is met de 209. Inspreker is van mening dat er door het nu geplande kruispunt aanzienlijk meer verkeer op de Jasonweg en Anke Verbeek Ohrlaan komt. Inspreker vreest dat dit de nieuwe invalsweg naar Rotterdam wordt wat voor veel overlast zal zorgen.

#### **Reactie**

*Eén van de doelstellingen van het project is het verminderen van het sluipverkeer op het onderliggend wegennet waaronder ook in uw woonomgeving. Met de aanleg van de A16 wordt dit ook bereikt. Dit kan echter ook alleen maar als er voldoende uitvalswegen vanuit de wijk op de A16 worden aangesloten. In de huidige situatie zijn dat de N471 en de Ankie Verbeek-Ohrlaan. Deze komen als aansluiting terug in het Tracébesluit A16. Uit de verkeersberekeningen volgt dat na aanleg van de A16 de verkeersintensiteiten op dit deel van Ankie Verbeek-Ohrlaan in 2032 vergeleken met de situatie waarbij niets wordt gedaan, met circa 9% daalt.*

### **3.86 Zienswijze nr. 86**

Inspreker stelt voor om het middendeel van de verhoging tussen de Grindweg en de Rotte (die nu in plaats van 7 meter al is aangepast naar 3 meter) niet in te richten als barrière voor recreanten maar als extra fietspad- voetpad.

#### **Reactie**

*Na aanleg van de halfverdiepte tunnel wordt het dak van de tunnel voorzien van groen en fiets- en wandelpaden zodat het weer 1 op 1 onderdeel wordt van het Lage Bergse Bos. Van een barrière zal geen sprake zijn. Rijkswaterstaat en het Recreatieschap Rottemeren hebben samen uitwerking gegeven aan de inrichting van het Lage Bergse Bos. Het gaat dan om de recreatieve functies, wandel-, fiets- en ruiterspaden, maar ook de wenselijke groene uitstraling, met nieuwe bomen en struiken die recht doen aan de ecologische waarde van het gebied. Dit plan vormt de basis voor de inpassing van de tunnel zoals ook beschreven in het Landschapsplan. Voor meer informatie over de inrichting van het Lage Bergse Bos verwijs ik u ook naar het schetsontwerp van het Recreatieschap Rottemeren (<http://www.heerlijkbuiten.nl/natuur-en-recreatieschappen/rottemeren/herinrichting-lage-bergse-bos>).*

### **3.87 Zienswijze nr. 87**

Inspreker is van mening dat iets wat mooi is behouden moet blijven en pleit voor een tunnel voor het gehele traject. Kostbaarheden moet behouden blijven voor het leefplezier voor de Rotterdammers die genieten van bos; zeker als er ook andere mogelijkheden zijn. Deze natuurlijke kostbaarheden zijn onbetaalbaar, natuur krijg



je nooit meer terug. Inspreker geeft als voorbeeld de Erasmusbrug die ook veel en veel duurder was. Over de kosten wordt niet meer gesproken maar wel dat het sfeerbepalend is voor Rotterdam en men trots is op de brug.

### **Reactie**

*Een volledige ondertunneling van de A16 is onderzocht in de variantennota. Ik verwijs u verder door naar paragraaf 2.14 over de keuze voor een gedeeltelijke ondertunneling en de gevolgen voor de natuurwaarden.*

*De gevolgen voor natuur en landschap hebben mijn aandacht en samen met de regio wordt ook geïnvesteerd in een zo groen mogelijke inpassing. De landtunnel die nu halfverdiept wordt aangelegd is daar een sprekend voorbeeld van. Na aanleg van de tunnel wordt het dak van de tunnel voorzien van groen en fiets- en wandelpaden zodat het weer 1 op 1 onderdeel wordt van het Lage Bergse Bos. Gekapte bomen worden langs het tracé herplant in de vorm van losse bomen en vervanging van de huidige houtopstanden in het Lage Bergse bos op het talud van de landtunnel. Rijkswaterstaat en het Recreatieschap Rottemeren hebben samen uitwerking gegeven aan de inrichting van het Lage Bergse Bos. Het gaat dan om de recreatieve functies, wandel-, fiets- en ruiterspaden, maar ook de wenselijke groene uitstraling, met nieuwe bomen en struiken die recht doen aan de ecologische waarde van het gebied. Dit plan vormt de basis voor de inpassing van de tunnel zoals ook beschreven in het Landschapsplan. Voor meer informatie over de inrichting van het Lage Bergse Bos verwijs ik u ook naar het schetsontwerp van het Recreatieschap Rottemeren (<http://www.heerlijkbuiten.nl/natuur-en-recreatieschappen/rottemeren/herinrichting-lage-bergse-bos>).*

### **3.88 Zienswijze nr. 88**

Inspreker heeft een bedrijf aan de Wildersekade. Inspreker geeft aan dat zijn klanten moeilijker bij zijn bedrijf kunnen komen; in de huidige situatie van de Wildersekade naar Schiebroekseweg, in de toekomst nog meer door Lansingerland via de Boterdorpseweg. Hier komt in de toekomst ook het verkeer van de nieuwe woonwijken bij en dit zal de weg nog meer belasten. Inspreker is van mening dat door het aan te leggen traject er teveel verkeer over de Boterdorpseweg gaat. Dit traject heeft 3 rotondes waaronder 1 bij een school. Dit levert zeer gevaarlijke situaties op. Inspreker geeft als alternatief dat naast het fietspad dat over het knooppunt AVO, tussen de Wildersekade en de Ankie Verbeek-Ohrlaan, heen gaat ook een baan voor autoverkeer wordt aangeboden. Inspreker geeft aan dat door de nieuwe woonwijk in Lansingerland het verkeer alleen maar toeneemt. Dit zal in de toekomst meer druk leggen op het wegennet. De weg over het knooppunt zal ook hier een uitkomst voor zijn

### **Reactie**

*Het verbeteren van de ontsluiting van de Wilderskade is niet één van de doelstellingen van het project A16. Bestaande en door de A16 doorsneden of geraakte verbindingen worden middels het Tracébesluit hersteld, de ontsluiting van woningen en bedrijven via het lokale wegennet is echter een regionale aangelegenheid, waarbij wordt opgemerkt dat er in de huidige situatie ook geen directe verbinding is tussen de Wildersekade en de N209. Wel wordt erkend dat uit de verkeersberekeningen blijkt dat er sprake is van een toename van verkeer op de N209 / Boterdorpseweg. Dit wordt veroorzaakt doordat verkeer vanuit de kernen Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek en Bleiswijk richting Rotterdam wordt gebundeld op de N209. Dit verkeer reed in de referentiesituatie nog via lokale wegen (bijvoorbeeld Bergweg Zuid en Hoeksekade) naar Rotterdam. Met de*

*regionale overheden is overeengekomen dat na realisatie van de A16 het verkeer hier wordt gemonitord en indien blijkt dat hier knelpunten ontstaan er wordt verkend welke passende maatregelen mogelijk zijn.*

### **3.89 Zienswijze nr. 89**

Insprekers geeft aan dat vlak achter zijn woning een tunnel wordt gerealiseerd in het Lage Bergse Bos. Inspreker is bang voor schade aan zijn woning als gevolg van de werkzaamheden (heien) en wil graag geïnformeerd worden over wat er wordt gedaan om de huizen hiervan te vrijwaarden. Inspreker stelt voor een nulmeting te doen en de werkzaamheden te monitoren tijdens het proces om vast te kunnen stellen of er schade aan zijn woning ontstaat. Hij is voorts geïnteresseerd in hoe het grondwaterpeil gaat lopen als gevolg van de werkzaamheden in verband met het risico van paalrot. Tot slot stelt inspreker voor te heien met drukpalen en bij voorkeur niet in de zomer om de overlast tot een minimum te beperken. Inspreker stelt voor de afgeknotte molen op te knappen om de gedupeerde bewoners te compenseren.

#### **Reactie**

*Het bouwen van een nieuwe weg gaat helaas niet zonder hinder, om die reden krijgt hinder zoals heien binnen het project bijzondere aandacht. Naast het feit dat de beoogd aannemer zich heeft te houden aan alle wettelijke eisen zoals bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit en ook rekening moet houden met gemeentelijke voorschriften, geldt dat potentiële opdrachtnemers een plan moeten indienen op welke wijze zij hinder denken te gaan beperken. Hoe beter het plan is hoe meer korting er vanuit het rijk wordt ingezet op de aanbiddingssom. Het is om die reden dat de bouwwijze nog niet in detail is uitgewerkt. In het contract wordt ook voorgeschreven dat de aannemer bij het uitvoeren van de werkzaamheden verantwoordelijk is voor het herstel van door zijn toedoen ontstane schade. Ik ben van mening dat hier ook een preventieve werking van uitgaat en de aannemer zodoende zelf op zoek gaat naar de maatregelen die dit het beste kunnen bewerkstelligen. Voor meer informatie verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.19. Ten aanzien van de door inspreker voorgestelde nul meting en het monitoren verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.20.*

*Voor wat betreft de door inspreker aangehaalde grondwaterstands dalingen geldt dat in nauwe afstemming met het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard en de gemeente Rotterdam geohydrologisch modelonderzoek is uitgevoerd voor de aanleg- en gebruiksfase van de tunnel onder de Rotte, het Lage Bergse Bos en de Vaart Polder Bleiswijk. Uit dit aanvullend geohydrologisch onderzoek blijkt dat bij een aanlegmethode met een waterdichte constructie, zonder spanningsbemaling in het eerste watervoerende pakket, er geen verandering in de grondwaterstand ontstaat. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.19.*

*Met betrekking tot de molen het volgende. Aan de gebiedstafel Lage Bergse Bos is het restaureren van de G2 molen (nabij de Rotte) aan de orde geweest. Ook is gesproken over het geven van 'n nieuwe functie aan de molen. Het Recreatieschap Rottemeren neemt deze mogelijkheden mee en weegt deze af bij de uitwerking van de inrichtingsschets van het Lage Bergse Bos naar een definitief ontwerp. Bij het definitieve ontwerp wordt in zijn geheel gekeken naar de invulling van het Lage Bergse Bos. Voor meer informatie over de inrichting van het Lage Bergse Bos verwijs ik u ook naar het schetsontwerp van het Recreatieschap Rottemeren (<http://www.heerlijkbuiten.nl/natuur-en-recreatieschappen/rottemeren/herinrichting-lage-bergse-bos>). De fase van het*

*opstellen van een definitief ontwerp door het Recreatieschap Rottemeren vindt plaats ná publicatie van het Tracébesluit.*

### **3.90 Zienswijze nr. 90**

Inspreker mist alle informatie over luchtkwaliteit. Inspreker heeft dit nagevraagd bij een medewerker van Rijkswaterstaat, die dit heeft bevestigd. Inspreker is van mening dat dit essentiële informatie is voor bewoners. Zij heeft een dochter in Schiebroek en dient mede daarom deze zienswijze in.

#### **Reactie**

*In het kader van de TN/MER is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit. Hieruit kwam luchtkwaliteit niet als knelpunt naar voren. Dit onderzoek is als onderdeel van de TN/MER als bijlage van OTB ter inzage gelegd. Het onderzoek is ook te vinden op de site: <http://www.platformparticipatie.nl/projecten/alle-projecten/projectenlijst/a16-rotterdam/trajectnota-milieueffectrapport/>*

*In paragraaf 5.2 van de Toelichting bij het Tracébesluit (ook reeds in het Ontwerp-Tracébesluit opgenomen) wordt tevens ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. Het project is opgenomen in het NSL, dat niet alleen rekening houdt met bestaande bronnen zoals het havengebied, het vliegveld RTHA maar ook met andere voorgenomen grote projecten en maatregelen (inclusief bronmaatregelen) om de luchtkwaliteit te verbeteren. Op grond hiervan is ook geborgd dat wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Voor meer informatie verwijst ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.17 (luchtkwaliteit / NSL).*

### **3.91 Zienswijze nr. 91**

Zienswijze van inspreker heeft betrekking op het knooppunt van de N471 bij de Ankie Verbeek-Ohrlaan met de toekomstige verbindingsweg A13/A16. Inspreker is van mening dat dit knooppunt overbodig is, omdat er in de nabijheid al twee andere afslagen van de Rijksweg zijn. Inspreker vreest voor extra verkeersdruk in de wijk. Inspreker stelt voor de tunnel te verlengen tot voorbij de Ankie Verbeek-Ohrlaan, zodat er een gelijkvloerse verbinding mogelijk is met de 209.

#### **Reactie**

*Eén van de doelstellingen van het project is het verminderen van het sluipverkeer op het onderliggend wegennet waaronder ook in uw woonomgeving. Met de aanleg van de A16 wordt dit ook bereikt. Dit kan echter ook alleen maar als er voldoende uitvalswegen vanuit de wijk op de A16 worden aangesloten.*

*In de huidige situatie zijn dat de N471 en de Ankie Verbeek-Ohrlaan. Deze komen als aansluiting terug in het Tracébesluit A16. Uit de verkeersberekeningen volgt dat na aanleg van de A16 de verkeersintensiteiten op dit deel van Ankie Verbeek-Ohrlaan in 2032 vergeleken met de situatie waarbij niets wordt gedaan er sprake is van een daling.*

### **3.92 Zienswijze nr. 92**

Inspreker is van mening dat de geluidsoverlast puur op financiële gronden onvoldoende teruggedrongen wordt. De wijk wordt van alle kanten akoestisch zwaarder belast. Als gevolg van de geluidsschermen die geplaatst zijn op de A20 is er veel extra overlast van auto- en treinverkeer. Van het vliegveld is er geluidsoverlast omdat vliegtuigen die opstijgen steeds meer naar rechts trekken, korter en sneller over de wijk.

### **Reactie**

*Als minister weeg ik maatregelen af binnen de bestaande wettelijk kaders alsook binnen het beschikbaar budget. Als regionale overheden voorstander zijn van verdergaande maatregelen en hier ook de financiële middelen aan bijdragen, dan ben ik altijd bereid deze in te passen. In het geval van de A16 is dit ook het geval. Zo is met de regio overeengekomen dat er extra maatregelen worden getroffen om te voldoen aan Saldo Nul. Een groot aantal van deze zogenaamde 'bovenwettelijke' maatregelen zijn opgenomen in het Tracébesluit.*

*Uw stelling dat door het plaatsen van geluidschermen langs de A20 de geluidbelasting als gevolg van de A20 en de spoorlijn is toegenomen en normen worden overschreden kan ik niet verifiëren. Het is echter geen onbekend verschijnsel dat na de plaatsing van schermen elders de geluidbelasting wijzigt dan wel anders wordt ervaren, dat wil echter niet zeggen dat er sprake is van een overschrijding. De afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 500 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. In paragraaf 2.16 wordt nader ingegaan op de wijze waarop rekening is gehouden met de cumulatie met de verschillende geluidbronnen in het akoestisch onderzoek.*

Qua werkzaamheden mist inspreker dat de minister verantwoordelijk neemt voor schade als gevolg van de werkzaamheden zoals grondverzakking en het weg pompen van grondwater. Bij de aanleg van de HSL speelde dit ook al met veel schade tot gevolg. Inspreker stelt voor voorafgaand aan de werkzaamheden grondonderzoek te doen en tevens grondversteving toepassen.

### **Reactie**

*Ten aanzien van de aanlegfase zou sprake kunnen zijn van grondwaterstands dalingen als gevolg van (spannings)bemaling. In nauwe afstemming met het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard en de gemeente Rotterdam is daarom geohydrologisch modelonderzoek uitgevoerd voor de aanleg- en gebruiksfase van de tunnel onder de Rotte, het Lage Bergse Bos en de Vaart Polder Bleiswijk. Uit dit aanvullend geohydrologisch onderzoek blijkt dat bij een aanlegmethode met een waterdichte constructie, zonder spanningsbemaling in het eerste watervoerende pakket, er geen verandering in de grondwaterstand ontstaat. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.21.*

*Of grondversteving wordt toegepast is afhankelijk van de wijze van aanleg zoals die wordt gekozen door de aannemer. De aannemer heeft namelijk, binnen de grenzen die worden gesteld in wet en regelgeving en binnen het contract, enige vrijheid voor de wijze van aanleg.*

*Om hinder en schade te voorkomen neemt Rijkswaterstaat in haar aanbesteding criteria op die de aannemer middels een financiële prikkel moet stimuleren hinder en schade tot een minimum te beperken. In het contract wordt ook voorgeschreven dat de aannemer bij het uitvoeren van de werkzaamheden verantwoordelijk is voor het herstel van door zijn toedoen ontstane schade. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.23.*

Tot slot geeft inspreker aan dat hij denkt dat met de aansluiting van de A16 op de Brienoord Brug een nieuwe chaos wordt gecreëerd. Hij voorziet dat dit de verkeersdruk niet op gaat lossen, maar daarentegen vier km extra file creëert.

### **Reactie**

*Ook zonder de doortrekking van de A16 is op de A16 richting de Brienoordbrug sprake van een toename van reeds bestaande knelpunten. De doortrekking van de A16 levert hier relatief gezien maar een kleine bijdrage aan. De knelpunten op de 'Brienoordcorridor' zijn uitgebreid onderzocht in het kader van de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit, waarin de doortrekking van de A16 als autonome ontwikkeling is meegenomen. In de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit is geconcludeerd dat een structurele oplossing voor deze knelpunten ligt in het bieden van een alternatief voor het stedelijk en regionale verkeer door nieuwe stedelijke oeververbindingen. In aanloop daar naartoe is in kader van het Bestuurlijk Overleg MIRT najaar 2011 besloten tot de realisatie van een pakket aan maatregelen voor een bedrag van € 170 miljoen. Deze maatregelen zijn opgenomen in het Regionaal Programma Beter Benutten Rotterdam. Het resultaat van de MIRT-verkenning en de hieromtrent gemaakte afspraken zijn vastgelegd in de Rijksstructuurvisie "Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding". Zie voor dit document de site:*

*<http://www.blankenburgverbinding.nl/Bibliotheek/Documenten/Documenten+Rijksstructuurvisie/default.aspx>*

### **3.93 Zienswijze nr. 93**

Inspreker pleit ervoor om de bomen die gekapt worden in het Lage Bergse bos ten behoeve van de tunnel, te vervangen door volwassen bomen in plaats van jonge aanplant zodat de natuur zo snel mogelijk herstelt. Tevens hoopt inspreker dat de Hooglanders in het bos terug komen.

### **Reactie**

*In het Tracébesluit heb ik de ligging van de landtunnel met 4 meter verlaagd. Het ruimtebeslag van de landtunnel is daarmee ook aanzienlijk kleiner. Hierdoor kan er meer bos behouden worden dan in het Ontwerp-Tracébesluit voorzien was.*

*Voor wat betreft de bomencompensatie, is berekend hoeveel bomen er binnen het plangebied gekapt worden. Iedere boom wordt herplant (binnen het plangebied) of anders gecompenseerd (buiten het plangebied). In overleg met en op verzoek van de gemeenten Rotterdam en Lansingerland is de compensatie door hen ingevuld. Houtopstanden worden teruggebracht in de vorm van losse bomen, struwelen en bosjes. Natuurcompensatie heeft echter ontwikkeltijd nodig. Het is onmogelijk om volgroeide bomen terug te planten, maar op termijn zal de jongere aanplant zich ook ontwikkelen tot volwaardige houtopstanden. Uiterlijk binnen 10 jaar na de kap dienen de bomen herplant te zijn, met de gemeenten wordt er echter naar gestreefd om binnen 5 jaar na ingebruikname van de weg dichte bosvakken te hebben gerealiseerd. Dit kan bijvoorbeeld door de aanplant buiten de plangrens eerder te realiseren dan de weg open gesteld wordt waardoor er dus meer tijd is voor de groei van de bomen/bosplantsoen/bomenrijen). Dit principe vormt ook de basis voor de verdere uitwerking van de compensatieopgave. Hierbij wordt er tevens op gelet dat de terug te planten bomen van dezelfde kwaliteit zijn als de bomen die gekapt worden en eisen te stellen aan stamdiktes. Daarnaast moet herbepanting die niet is aangeslagen weer vervangen worden. Zo wordt gegarandeerd dat het hele te kappen areaal wordt terug geplant met een goede kwaliteit.*

*Voor wat betreft de aanwezigheid van Schotse Hooglanders in het Lage Bergse Bos, daar ga ik niet over, hiervoor kunt u het beste contact opnemen met het Recreatieschap Rottemeren.*

### 3.94 Zienswijze nr. 94

Inspreker woont al 43 jaar in Ommoord, precies in de hoek waar de wind vaak op staat (zuid west of west). Inspreker ervaart al behoorlijk wat geluidsoverlast en verwacht dat dit in de nieuwe situatie alleen nog maar meer zal worden. Inspreker denkt dat het herstel van het stuk natuur wat volledig doorkliefd gaat worden, zeker 20 jaar 'een generatie' in beslag zal nemen. Inspreker verwacht dat de bouwwerkzaamheden veel overlast op zullen leveren en een enorme belasting van het lokale wegennet. Inspreker voorziet een toename van (lucht)vervuiling in de nieuwe situatie. Zoals gezegd woont inspreker al 43 jaar in Ommoord; inspreker is hier gaan wonen juist vanwege de rust en het groen, daar blijft weinig meer van over. inspreker verwacht dat dit ook gevolgen heeft voor de waarde van de woning. Als mogelijke oplossing stelt inspreker voor het Terbregseveld te overkappen. Inspreker vindt het moeilijk te verkroppen dat er miljarden worden uitgegeven aan de voor opvang van vluchtelingen, terwijl er tegen de lokale bevolking wordt gezegd dat er geen geld is. Inspreker geeft aan dat zij ervaart dat de buitenruimte " reden waarom zij in Ommoord is gaan wonen " verspild en verpest wordt.

#### **Reactie**

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Specifiek met betrekking tot uw woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 1500 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt in uw situatie minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Daarmee wordt (ruim)voldaan aan de wettelijke eisen met betrekking tot geluid. In het akoestische onderzoek is ook aandacht besteed aan cumulatie van geluid van meerdere geluidbronnen. Ik verwijs u hiervoor naar paragraaf 2.16.*

*Ik onderken dat de geluidbelasting van een bepaald gebied afhankelijk is van de windrichting (en andere meteorologische omstandigheden). Ten aanzien van het effect van de windrichting (en andere meteorologische omstandigheden) geldt dat de geluidbelastingen zijn bepaald op basis van modelberekeningen voor een jaargemiddelde situatie, conform de daarvoor het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg2012). In het reken- en meetvoorschrift is voorgeschreven dat met de landelijk gemiddelde weerssituatie rekening moet worden gehouden en niet met de meest voorkomende windrichting op een bepaalde locatie. De berekening van het geluidniveau gaat hierbij uit van een situatie onder meewindcondities. Dat wil zeggen dat het geluid de wind mee heeft en dus verder draagt.*

*Ten aanzien van de door u genoemde overlast, gaat het bouwen van een nieuwe weg helaas niet zonder hinder, om die reden krijgt hinder zoals die van bouwverkeer binnen het project wel bijzondere aandacht. Ik verwijs u hiervoor ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.19.*

*Ten aanzien van de luchtkwaliteit geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Hiermee is geborgd dat wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ik verwijs u ook door naar paragraaf 2.17.*

*In afwijking van het Ontwerp-Tracébesluit is in het Tracébesluit sprake van een half verdiepte aanleg van de tunnel. Dit scheelt aanzienlijk in ruimtebeslag en dus kap van bomen. Er is intensief overlegd gevoerd met het Recreatieschap over de herinrichting van het Lage Bergse Bos. Al het bos dat gekapt wordt vanwege de*

*aanleg van de A16 zal worden gecompenseerd, waar mogelijk op dezelfde locatie na aanleg van de tunnel en een zo groot mogelijk areaal terug te planten in het Lage Bergse bos. De taluds kunnen begroeien met bomen. Op het tunneldak komt een grondlaag van 1 meter waardoor groei van hoge struiken of kleine bomen mogelijk is. In totaal wordt er in verschillende houtopstanden (bos, struweel, bomenrijen en solitaire bomen) binnen de gemeente Lansingerland (voornamelijk in het Lage Bergse Bos) circa 13 ha aan houtopstanden terug geplant. De resterende opgave wordt op andere plekken langs het tracé en ondermeer binnen Polder Schieveen en de Vlinderstrik ingevuld. Hierover zijn bindende afspraken gemaakt met beide gemeenten.*

*Het klopt dat desondanks het tijd kost voor nieuwe natuur om zich te ontwikkelen en voor het gebied als geheel om zich te herstellen. Juist omdat natuur ontwikkeltijd nodig heeft om volgroeid te raken, wordt er in de compensatieopgave een zogeheten kwaliteitstoeslag opgenomen. Op deze wijze wordt er per saldo meer hectaren nieuwe natuur aangelegd dan wordt verwijderd. Met het Recreatieschap worden verder afspraken gemaakt over de aanplantmaten van nieuwe beplanting in het Lage Bergse Bos. Een snel herstel is ook de wens van het Recreatieschap.*

*De alternatieve oplossing die u aandraagt, het overkappen van het Terbregseveld, wordt behandeld in paragraaf 2.11.*

*Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen. kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Ik zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

*Ten slotte, als minister van Infrastructuur en Milieu ben ik verantwoordelijk voor het onderhoud en aanleg van infrastructuur en een goede besteding van de voor deze taken gereserveerde budgetten. Voor wat betreft de vluchtelingenproblematiek, daar gaat dit Tracébesluit niet over.*

### **3.95                    Zienswijze nr. 95**

1. De gewekte verwachting met betrekking tot de regionaal bestuurlijke ambitie dat de weg niet gehoord, gezien en geroken mag worden is niet opgenomen in het OTB. Er wordt vanuit gegaan dat deze saldo nul eis wel verwerkt zal zijn in het Tracébesluit en dat er dan alsnog gereageerd kan worden op dit aspect. Tevens wordt er vanuit deze gewekte verwachten uitgegaan dat het saldo nul ook daadwerkelijk gehaald zal worden, ongeacht of dit een rijksaangelegenheid of regionale aangelegenheid is.

#### **Reactie**

*Saldo Nul is een aangelegenheid van de regionale overheden. Met het ondertekenen van de Inpassingsovereenkomst A16 eind oktober ben ik echter met de regio overeengekomen dat een aantal bovenwettelijke geluidschermen als ook een aantal extra inpassingmaatregelen in het Tracébesluit worden opgenomen. Aanvullende*

*Saldo Nul maatregelen worden door de regio zelf gerealiseerd. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.9.*

2. De Rotte is de belangrijkste cultuurhistorische drager van het oostelijk deel van het plangebied. In de stukken wordt aangegeven dat het Rotteprofiel volledig wordt doorgezet en dat de tunnelmond begint na de 1e kwelsloot. Dit terwijl de 2e kwelsloot in ruimtelijke zin onderdeel is van het Rotteprofiel. De tunnelmond zou dan ook na deze 2e kwelsloot moeten beginnen. Dit zorgt er tevens voor dat er enige afstand wordt gehouden tussen de Rotte en de snelweg.

#### **Reactie**

*In het Tracébesluit is opgenomen dat de tunnel wordt verlengd tot 100 meter voorbij de 2e kwelsloot, zodat het door inspreker genoemd Rotteprofiel ook behouden blijft.*

3. Geluidsschermen met een glad of transparant oppervlak zijn gevoelig voor graffiti. Hierdoor kan een verwaarloosde indruk ontstaan. Dit geldt zowel met betrekking tot het zicht vanaf de snelweg als richting de snelweg. Vanuit het OTB is ook niet duidelijk binnen welke termijn graffiti verwijderd zal worden en hoeveel (belasting)geld hiermee gemoeid is. Het niet tot zelden verwijderen van graffiti zorgt er voor dat er geluidsschermen met een verarmde uitstraling tot geen uitstraling ontstaan.

#### **Reactie**

*In principe worden de geluidsschermen groen uitgevoerd. Dat wil zeggen dat deze aan de bewonerszijde worden voorzien van beplanting. In een aantal gevallen is echter wel sprake van transparante schermen. Zo worden schermen boven 4 meter transparant uitgevoerd. Dit is om te voorkomen dat de schermen als te massief worden ervaren. Verder is er sprake van transparante schermen op kunstwerken zoals viaducten en de tunnelmonden. Bij de transparante delen zal sprake zijn van een intensief beheerregime.*

4. Geluidsschermen met een transparant oppervlak vergen naast de graffiti verwijdering ook meer schoonmaakacties met betrekking tot vervuiling en groene aanslag. Ook is vanuit het OTB niet duidelijk met welke regelmaat de reguliere schoonmaak van de schermen zal plaatsvinden en hoeveel (belasting)geld hiermee gemoeid is. Het niet tot zelden reinigen van de schermen zorgt er voor dat er geluidsschermen met een verarmde uitstraling tot geen uitstraling ontstaan.

#### **Reactie**

*Zie mijn reactie onder uw punt 3*

5. Een dubbele populierenrij zouden het poldergevoel bij het Terbregseveld moeten versterken. Bij de toepassing van alleen bomen zouden de geluidsschermen vanuit het Terbregseveld nog steeds zichtbaar zijn, wat juist een verarming van de polderkwaliteit betekend. De geluidsschermen zouden beter ingepast kunnen worden door houtsingels toe te passen, zodat de geluidsschermen gecamoufleerd worden. Deze oplossing zou minimaal tot aan de President Rooseveltweg toegepast moeten worden. Met een houtsingel wordt bedoeld dat de dubbele rij bomen ondergroeid zou moeten worden met struikgewas, klimplanten en kruiden richting de polder.



### **Reactie**

*De schermen aan weerszijden van de A16 worden aan de omgevingszijde begroeid uitgevoerd met boven de 4 meter een transparante top. Het scherm op de tunnelmond is eveneens transparant uitgevoerd. Voor de begroeiing worden wintergroene klimplanten gebruikt. In afwijking van het Ontwerp-Tracébesluit is hiermee wel de bomenrij komen te vervallen en is er voor gekozen om het Tracébesluit een dicht bosperceel aan de westzijde van de tunnelmond aan te brengen en beplanting op het talud aan de zuidzijde van het Terbregseveld. Het gebruik van transparante schermen is verder beperkt tot kruisende infrastructuur zoals op het kunstwerk President Rooseveltweg. Waar sprake is van transparante schermen gaat dit niet samen met begroeiing omwille van dezelfde reden die u ook al aanvoert, namelijk dat deze schermen dan snel groene uitslag krijgen. Om het door u aangehaalde poldergevoel te handhaven is er voor gekozen om samen met de verlegging van de tunnelmond tot circa 100 meter voorbij de 2<sup>e</sup> kwelsloot de tunnelmond zelf ook anders vorm te geven waardoor deze ook minder zichtbaar wordt vanuit de omgeving.*

6. De minister heeft aangegeven dat er 15 miljoen euro extra beschikbaar wordt gesteld voor de aanleg van de snelweg. Over deze 15 miljoen euro wordt niets gezegd in het OTB.

### **Reactie**

*In het Tracébesluit worden net als in het Ontwerp-Tracébesluit geen bedragen genoemd, het Tracébesluit regelt de planologische inpassing en niet de financiering. De bedragen c.q. de budgetten worden opgenomen in het MIRT. Hiervoor verwijs ik u naar <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordening-en-gebiedsontwikkeling/inhoud/meerjarenprogramma-infrastructuur-ruimte-en-transport-mirt>*

7. Van dit bedrag zou 10 miljoen euro bestemd zijn voor het verdiept aanleggen (tot 4 meter onder het maaiveld) van de snelweg bij het Bergse Bos. Naar mijn mening zou het totaalbedrag van 15 miljoen veel beter besteed kunnen worden aan de delen van de nieuwe snelweg die wel zichtbaar zijn. Aan een iets hogere heuvel in een park is men tenslotte vrij snel gewend. Ook zou dit bedrag beter aan delen van de nieuwe of bestaande aansluitende snelwegen besteed kunnen worden waarbij de geluidsbelasting van maximaal 50dB voor woningen op basis van de berekende waarde (2032) nog overschreden wordt. Het is tenslotte het beste om maatregelen bij de bron te nemen in plaats van maatregelen aan de woningen.

### **Reactie**

*Met het sluiten van de Inpassingsovereenkomst A16 met de regio is overeengekomen dat er extra maatregelen in het Tracébesluit worden opgenomen, deels voor rekening van het Rijk, deels voor rekening van de regio. Ik kan het standpunt van inspreker goed volgen, echter dit is het resultaat van een onderhandeling met de regio. De regio, overigens bijgevallen door veel andere insprekers, hecht veel waarde aan het verder verdiept aanleggen van de landtunnel. Voor meer informatie en welke maatregelen verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.9. Voor wat betreft de suggestie van inspreker dit geld te spenderen aan bijvoorbeeld de woningen met een geluidsbelasting boven de 50 dB geldt dat het merendeel van deze woningen als gevolg van de geluidsmaatregelen (zoals bijvoorbeeld het stiller asfalt op de A20) al te maken krijgen met een verbetering van de geluidsbelasting. Verder zet de regio zich in voor het halen van de Saldo Nul doelstelling.*

*Dat de 50 dB niet overal gehaald wordt heeft te maken met het feit dat een grote groep woningen zowel door de nieuwe A16 als ook een bestaande snelweg, zoals de A20 wordt belast. De wetgeving is zo ingericht dat voor bestaande en nieuwe wegen verschillende normen gelden. Voor bestaande wegen de geluidproductieplafonds en voor nieuwe wegen een strengere norm van 50 dB. Het komt voor dat de woningen met alle maatregelen ruimschoots aan de bestaande GPP's voldoen (in het merendeel van de gevallen verbetert de geluidssituatie), maar niet aan de strengere norm van 50 dB. In deze gevallen geldt voor de afweging van de maatregelen de vigerende geluidproductieplafonds. Vanwege dit feit hebben deze woningen aanvullend nog recht op een binnenwaarde onderzoek. Hierbij wordt gekeken of de woningen voldoen aan de wettelijke normen binnenshuis. Zo niet, dan biedt Rijkswaterstaat aanvullende maatregelen in bijvoorbeeld de vorm van gevelisolatie aan.*

8. Gezien de omvang van het OTB zou het kunnen zijn dat ik belangrijke aspecten over het hoofd heb gezien. Ik behoud mij dan ook het recht om mijn zienswijzen aan te vullen en om mijn reactie hierover bij de bezwaarprocedure van het Tracébesluit in te brengen.

#### **Reactie**

*Voor wat betreft de beroepsprocedure verwijs ik u naar deel I van het Tracébesluit.*

### **3.96**

#### **Zienswijze nr. 96**

Dit besluit is ondoordacht en gehaast genomen. De aangedragen alternatieven zijn niet serieus genomen en de minister neemt de eisen van de gemeente waar de weg door heen komt ook niet serieus, evenals de bewoners bij de weg in de achtertuin komt. De minister moet opdracht geven de alternatieven beter en serieus te onderzoeken. Er moet meer geld vrijkomen (private deelneming?) voor de aanleg voor de weg. Het Bergse Bos mag niet gekapt worden voor de aanleg van de weg! We hebben het HSL debacle al in Lansingerland, we willen er geen tweede debacle bij en dat wordt de A13/A16 wel op de deze manier. Inspreker is tegen het Tracébesluit zoals dit er nu ligt.

#### **Reactie**

*De keuze voor de A16 is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. De afweging is opgenomen in de Variantennota en de TN/MER, die als bijlage bij het ter visie gegane Ontwerp-Tracébesluit zijn gevoegd. Voor meer informatie verwijs ik u ook naar paragraaf 2.4.*

*Bewoners en andere belanghebbenden zijn ook vanaf de start van de A16 Rotterdam (2005) betrokken geweest bij de planvorming. Zo hebben bewonersorganisaties in 2007 deelgenomen aan consultatiebijeenkomsten voor de ontwikkeling van diverse varianten voor het tracé, inpassing en aansluiting van de snelweg op het regionale en lokale wegennet. Rijkswaterstaat heeft de varianten uitgewerkt in de Trajectnota/MER, die in 2009 voor inspraak ter visie is gelegd. Tussen 2009 en 2012 is nog een alternatief bestudeerd dat door omgevingspartijen was ingebracht, de zogenaamde Portway-/Bosvariant. Na het Standpunt (mei 2013) is de planuitwerkingsfase gestart en zijn bewoners en andere belanghebbenden gevraagd naar ideeën en wensen met betrekking de inpassing van de rijksweg. Dit is gebeurd in zogeheten gebiedstafels, die gezamenlijk door Rijkswaterstaat en de gemeenten zijn georganiseerd. Voor meer informatie verwijs ik u ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.8.*

*Voor wat betreft de kap van het Lage Bergse Bos geldt dat dit voor de aanleg niet te vermijden is. Uiteraard wordt slechts een deel van het bos gekapt, dit betreft het deel gelegen binnen de plangrens van het Tracébesluit en voorzover ook niet aangewezen als beschermde bomenpartij voor vleermuizen. Ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit met een landtunnel op maaiveld is in het Tracébesluit sprake van een half verdiepte ligging. Dit maakt het ruimtebeslag van de tunnel ook fors minder wat op zich leidt tot minder kap. In overleg met en op verzoek van de gemeenten Rotterdam en Lansingerland worden de bomen gecompenseerd, zowel langs het tracé in de vorm van losse bomen en door vervanging van de huidige houtopstanden in het Lage Bergse bos op het talud van de landtunnel. Zie voor informatie ook mijn antwoord in paragraaf 2.9.*

### **3.97           Zienswijze nr. 97**

Insprekers hebben circa 50 ha huiskavel waarvan 8ha op de huiskavel in eigendom, de overige 42 ha pachten insprekers van de gemeente Rotterdam/Natuurmonumenten middels langlopende pachtcontracten. In de polder hebben insprekers ook nog 10ha veldkavel waarvan 5ha in eigendom. Na aanleg van de A13/A16 komt onze woning en onze bedrijfsgebouwen te liggen in de driehoek tussen de bestaande A13, de nieuwe A13/A16 en de bestaande N209. Zie bijgevoegde kaart. Volgens het OTB kan het bedrijf van insprekers gehandhaafd blijven. Na aanleg van de weg hebben insprekers nog 1ha huiskavel over van de 50 ha. Hierdoor is het niet meer mogelijk om het vee van insprekers te weiden en deze komen hierdoor voor een groot gedeelte jaarrond op stal te staan. Voor de bedrijfsvoering hebben insprekers een grote huiskavel nodig vanwege kalkkoeien die meerdere malen per dag gecontroleerd moeten worden, melkkoeien welke tweemaal daags worden gemolken in de stal en jongvee dat 's nachts binnenkomt om bij te voeren en melk te geven. In het voorjaar gaan schapen met lammetjes overdag naar buiten en komen 's nachts weer binnen ter bescherming tegen de koude nachten in het voorjaar. En voor bescherming tegen roofdieren als vossen en kraaien. Op een huiskavel van 1ha is dit niet meer mogelijk. Dit houdt in dat een heel groot deel van het vee van insprekers jaarrond binnen in de stal komt te staan en niet meer in de polder kan grazen. Dit is zowel economisch al maatschappelijk (koeien in de wei) niet verantwoord voor bedrijf van insprekers. Ook kunnen insprekers niet meer voldoen aan de afgesproken bedrijfsvoering met de gemeente Rotterdam en Natuurmonumenten voor het beheren van polder Schieveen. Hiervoor zijn koeien en schapen in de wei noodzakelijk. Dit is te overeen gekomen in het beheersplan van polder Schieveen. Gezien al deze punten hebben insprekers na aanleg van de A13/A16 geen levensvatbaar bedrijf meer.

Geluidsoverlast: Tijdens de bouw van het huis van insprekers in 1986 hebben insprekers er bewust voor gekozen de woning achter de bedrijfsgebouwen en achter de bedrijfsgebouwen van nr. 11 te bouwen zodat de overlast van de A13 minimaal is. Nu de nieuwe A13/A16 aangelegd gaat worden is er geen buffer meer tussen de woning en de geluidsbron. Hierbij komt dat insprekers ook extra geluidsoverlast van de bestaande A13 zullen krijgen omdat NR 11 gesloopt gaat worden.(sloopvergunning door gemeente Rotterdam reeds aangevraagd). Uit de berekeningen van RWS blijkt dat ze ondanks de voorzieningen welke in het OTB zijn opgenomen niet gaan voldoen aan de voorkeurswaarde van 50db. Het geluidsniveau zal maar liefst meer dan 2x zo hoog zijn (54db) op de gevel. Verder zijn in deze berekeningen alleen de bestaande A13 en de nieuwe A13/A16 beschouwd. Naar mening van insprekers moet ook het geluid van de dit jaar verbrede N209 (tussen vliegveld en A13) en het geluid van het vliegveld worden meegenomen. Dit valt nu buiten de geluidsberekeningen van RWS voor onze woning.

Leefbaarheid: De weg komt op een terp te liggen van 6 meter hoog in de polder. Hierdoor raken insprekers van 3 kanten volledig ingesloten. Insprekers hebben nu het uitzicht op een groene polder van 200ha en dit verandert naar een uitzicht van 1 ha.

Verder zal er in de spits en vooral tijdens files een concentratie van fijnstof zijn (met name bij windstil weer en mistige dagen). Dit zal op de lange termijn ten kosten gaan van onze gezondheid.

Vanwege al deze bovenstaande punten zijn insprekers niet akkoord met de aankoop van een gedeelte van het bedrijf (alleen grond onder de nieuwe weg). Alleen totale aankoop/verplaatsing van het bedrijf is voor insprekers bespreekbaar. Graag zouden insprekers in een gesprek dit bezwaar mondeling toelichten.

### **Reactie**

*Met inspreker is overeenstemming bereikt over de aankoop van de woning en grond. Op deze wijze is tegemoetgekomen aan de zienswijze van inspreker en zijn bovenstaande punten niet meer relevant.*

Insprekers merken verder op dat de gronddruk door een terp van 6 meter zal veel te hoog zijn voor een veenpolder. Hierdoor zullen er problemen ontstaan opbarsten van polder/sloten, dit is nu al gebeurd door de verbreding van de N209. Verder zal ook de waterkwaliteit en de waterhuishouding slecht worden. Door de doorsnijding van de weg.

### **Reactie**

*Ten aanzien van de door inspreker genoemde waterkwaliteit en waterhuishouding is hier uitgebreid onderzoek naar gedaan. Dit onderzoek, opgenomen in het Waterhuishoudingsplan (bijlage K) is tot stand gekomen in nauwe afstemming met de hoogheemraadschappen. Uit dit onderzoek volgen diverse maatregelen om de waterkwaliteit en het watersysteem op orde te houden, van een verslechtering is geen sprake, aangezien in er dat geval ook zicht zou zijn op vergunning verlening door de betrokken hoogheemraadschappen. Voor een overzicht van de maatregelen wordt verwezen naar artikel 8 van de Besluittekst.*

### **3.98 Zienswijze nr. 98, Kade Consult BV**

*Deze zienswijze is (inhoudelijk) gelijk aan zienswijze 95. Voor een inhoudelijk antwoord verwijs ik u door naar mijn antwoord op deze zienswijze.*

### **3.99 Zienswijze nr. 99**

#### Totale traject

In het verleden zijn door middel van de zogenaamde "afsprakenkaart" extra gelden toegezegd voor betere inpassing van deze weg. Dit bedrag is uiteindelijk vastgesteld op € 115 miljoen (€ 100 miljoen + € 15 miljoen). De toedeling van deze gelden ter verbetering van de inpassing van de weg is zeer ongelijk verdeeld tussen de woonwijken Ommoord, Terbregge, Hillegersberg, 110-Morgen en Schiebroek. Men zou verwachten dat aan ieder van de woonwijken een evenredig deel wordt besteed om de overlast te verminderen. Alle woonwijken ondervinden namelijk evenveel overlast van deze weg. Zeventig procent (€ 80 miljoen) van deze gelden is besteed aan de woonwijk Hillegersberg om deze weg in (een overigens slecht onderhouden) park te overdekken en te verlagen. Wat de reden is van deze scheve toedeling laat

zich slechts raden. Is het omdat, vanuit Hillegersberg als gebied met de meeste vermogende bewoners, de grootste juridische weerstand is te verwachten? En is men om deze weerstand te voorkomen het meest aan hun wensen tegemoet gekomen? Zodat er voor de andere woonwijken alleen 'een doekje voor het bloeden overblijft?' Dan is dat naar mijn mening in strijd met artikel 1 van de Grondwet. Naar mijn mening moet aan alle woonwijken een gelijk bedrag worden toegekend om de hinder zoveel mogelijk te beperken. De extra gelden ter vermindering van de overlast moet gelijkmatiger over de woonwijken worden verdeeld.

### **Reactie**

*Voor wat betreft de keuze voor een landtunnel is dit de keuze van het regionaal bestuur. Voor de motivering in deze verwijst ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.10 (keuze landtunnel).*

### Traject Midden

#### *Lagere weghoogte bij HSL en Randstadrail.*

Maak echt duidelijk waarom ondergrondse passage van de HSL onmogelijk is. Het argument dat de HSL kan verzakken is zo goed als onwaarschijnlijk. Het is ook niet aangetoond dat het werkelijk gebeurt. Bij eerdere (geboorde) tunnels, zoals bij de Randstadrail onder de huizen aan de Weena en bij de treintunnel in Delft is dat ook niet gebeurd. Ook daar is onder de fundering gewerkt. Anders dient deze optie alsnog te worden meegenomen.

Zorg bij een passage bovenlangs dat de weg bij de overgang van de Randstadrail en de HSL zo laag mogelijk komt te liggen. Dit om te voorkomen dat een deken van geluid en ultrafijnstof (afhankelijk van de windrichting) over Schiebroek of Berkel-Rodenrijs wordt uitgestort.

De huidige geplande hoogte van 8 meter boven het maaiveld gaat voor veel overlast zorgen op een wat grotere afstand van de geluidsschermen. Deze feiten zijn ook bekend in de wijk Ommoord en Ommoord-Zuid. Daar is net achter de schermen nauwelijks geluid merkbaar van het verkeer over de A12. In tegenstelling tot 200 meter afstand of meer van de geluidsschermen, waar veel meer geluidsoverlast is. Het is technisch mogelijk om de weg slechts 0,5 meter hoger aan te leggen dan de huidige Doenkade.

### **Reactie**

*Ter hoogte van de passage gaat de HSL over van diepwanden naar een fundering op palen. Uit een technische analyse is gebleken dat het passeren van deze funderingen onderlangs niet mogelijk is binnen de zeer nauwe randvoorwaarden (in de orde van millimeters) voor de verstoring van de ligging van de spoorrails van de HSL. In het Tracébesluit is de passage over de RandstadRail en de HSL wel geoptimaliseerd, waardoor het tracé van de A16 ter plaatse circa 1,5 wordt verlaagd. Op korte afstand bewerkstelligen geluidschermen meer geluidreductie dan op grotere afstand. Anders dan inspreker stelt, betekent dit echter niet dat de geluidbelasting op grotere afstand van het scherm toeneemt ten opzichte van de situatie zonder scherm. De in het Tracébesluit opgenomen geluidschermen worden geluidabsorberend uitgevoerd, zodat het weerkaatste geluid, wat tot een toename van de belasting aan de overzijde van de weg zou kunnen leiden, te verwaarlozen is.*

### Recreaduct Schiebroek

Tijdens het Gebiedstafeloverleg was de uitkomst dat het recreaduct in Schiebroek 60 meter breed zou worden. Uiteindelijk werd het 8 meter (ofwel 13% van de eerdere uitkomst). Maak het recreaduct bij voorkeur 60 meter, maar in ieder geval minimaal 40 meter breed, zodat er ook sprake is van een echte 'natuursluis' tussen beide natuurgebieden het Schiebroekse Park, de Vlinderstrik en de Ackerdijkse Plassen.

### **Reactie**

*Met het tekenen van een Inpassingsovereenkomst A16 in oktober 2015 zijn met de regio afspraken gemaakt over de opname van het recreaduct in het Tracébesluit. De breedte ervan bedraagt 16 meter. De inrichting van het recreaduct is aan de regio. De breedte van het recreaduct biedt kansen voor een groene inrichting (bijvoorbeeld een bloemrijke zone of verbindende groenstructuur van struweel). Hierdoor kan het recreaduct een potentiële verbinding vormen voor kleine zoogdieren, amfibieën en vleermuizen.*

### Onderzoek ultrafijnstof

Uitstoot van ultrafijnstof van zowel auto's als vliegtuigen staat door het recente onderzoek bij luchthaven Schiphol breed in de belangstelling. De gezondheidsrisico's voor de bewoners worden door de overheid nog onvoldoende onderkend. Bovendien blijkt uit andere recente onderzoeken dat 'schone' dieselauto's van een bepaald automerk veel minder schoon zijn dan eerder werd berekend. Waarschijnlijk is dat ook bij andere automerken het geval, omdat ook bij hen grote verschillen zijn tussen gebruikscijfers bij keuringen en bij de praktijktesten. Zorg dat voordat de aanleg van deze weg plaats vindt uitgebreid onderzoek wordt gedaan naar ultrafijnstof van auto's en vrachtwagens op dit traject en neem daarbij de nieuwe meetwaarden mee. Gezondheid van de omwonenden is belangrijker dan een extra weg!

### **Reactie**

*Op grond van het RIVM onderzoek heb ik de Tweede Kamer in mijn brief van 23 september 2015 als volgt geïnformeerd; Het RIVM heeft metingen laten verrichten rond Schiphol om in kaart te brengen wat de bijdrage van het vliegverkeer is aan de concentraties ultrafijnstof. Direct naast de start- en landingsbanen kunnen bij het passeren van een startend vliegtuig concentratiepieken optreden. Die pieken duren echter zeer kort en zijn na het vertrek van het vliegtuig snel verdwenen. De bijdrage van het vliegverkeer aan de ultrafijnstof concentraties is op de woonlocaties die het dichtst bij Schiphol gelegen zijn grofweg vergelijkbaar met de bijdrage die het wegverkeer levert aan de concentraties ultrafijnstof in binnenstedelijk gebied. Dit komt overeen met het beeld dat internationaal rondom andere luchthavens wordt gevonden. Er is op basis van de wetenschappelijke literatuur weinig bekend over de gezondheidseffecten van blootstelling aan ultrafijnstof, om die reden is er ook geen grenswaarde voor ultrafijnstof in de wet opgenomen. Overigens merk ik op het vliegverkeer Rotterdam The Hague Airport een orde grootte minder is dan op dan op Schiphol, zowel qua vliegtuiggrootte als qua aantal vliegbewegingen.*

### Ontsluiting industrieterrein Schiebroek

Zorg dat de ontsluiting ten noorden van de snelweg plaats vindt. Zoals dat bij de huidige ontsluiting ook het geval is. Dit leidt tot aanzienlijk minder overlast voor de wijk Schiebroek. Het Schiebroekse Park blijft dan beter behouden.

### **Reactie**

*Voor de keuze omtrent de ligging van de Bergschenhoekseweg en het effect ervan op het Schiebroeksepark verwijs ik u graag naar paragraaf 2.24.*

### Kruising met N-471

Kies er voor om bij de passage met de A13/16 de variant met de verdiepte ligging van de N471 toe te passen. Het voordeel is een lagere hoogte van de A13/16 en daardoor minder overlast voor de omwonenden van Schiebroek en Lansingerland. Ook sluit de weg daardoor beter aan op de bestaande tunnel richting Berkel, die al verdiept ligt/ De vrijgekomen gronden kunnen worden gebruikt voor de geluidswallen bij de snelweg achter Schiebroek, een win-winsituatie.

### **Reactie**

*Naar dit voorstel is reeds onderzoek gedaan. In dit onderzoek is geconcludeerd dat dit alternatief redenen met zich meebrengt om dit niet op te nemen in het Tracébesluit. Zie verder mijn antwoord in paragraaf 2.13.*

## **3.100 Zienswijze nr. 100**

Geen snelweg aanleggen door het lage Bergsche bos, dit is a priori foute keuze. We moeten zuinig zijn op onze natuur. De ijsvogel is te vinden in het lage Bergsche bos, Blijft dit ook zo? Natuuronderzoek is er (nog) niet, of biedt onvoldoende duidelijk. Met deze zienswijze wil inspreker aangeven dat er geen draagvlak is voor dit plan.

### **Reactie**

*De keuze voor de A16 is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Zie ook mijn antwoord in paragraaf 2.10. Voor de inpassing van de A16 Rotterdam is ook zorgvuldig gekeken naar de natuurwaarden en het landschap en de wijze waarop nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. Voor het in beeld brengen van de effecten van de A16 Rotterdam op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd, waaronder diverse veldinventarisaties. Ik verwijs u hiervoor naar mijn antwoord in paragraaf 2.14 en bijlage G, Natuurtoets van het Tracébesluit.*

*Uit dit onderzoek blijkt dat de leefgebieden van de IJsvogel (met name de waterpartijen) zich bevinden buiten het plangebied van de weg, dat wil zeggen dus buiten het gebied waar de weg wordt aangelegd. Het is dan ook niet de verwachting dat door de aanleg deze soort uit het Lage Bergse Bos verdwijnt.*

## **3.101 Zienswijze nr. 101**

Als inspreker het goed begrepen heeft komt de kruising met de HSL 3 meter hoger te liggen dan de weg die er nu ligt. Is er met deze variant met de metingen van geluid zowel als fijnstof rekening gehouden met de windrichting in de winterperiode? Er is dan voornamelijk een noord/oostelijke wind die regelrecht naar mijn straat - de Prunuslaan blaast. Inspreker woont daar nu 20 jaar en heeft duidelijk meer verkeerslawaai sinds het viaduct over de HSL er ligt. Het is een klankbord. In de winter zijn de bomen in het parkje kaal dan is ook die buffer weg.

Ook over de zuidelijke ontsluiting van het industrieterrein maak ik me zorgen, omdat het vrachtverkeer nu dichter langs de bebouwing komt. Deze weg komt buiten de geluidswal te liggen. Is er met de metingen voor geluid en fijnstof rekening gehouden met de windrichting in de winterperiode? Als de bomen die voor een schone lucht moeten zorgen kaal zijn voldoet het dan nog aan de normen?

## **Reactie**

*In afwijking van het Ontwerp-Tracébesluit is in het Tracébesluit voorzien van een circa 1,5 lagere kruising met de HSL.*

*Omdat we toekomstige effecten niet kunnen meten, wordt er gebruik gemaakt van modellen die de toekomstige situatie moeten voorspellen. Bij het maken van deze modellen wordt wel gebruik gemaakt van beschikbare meetgegevens. Ten aanzien van het effect van de windrichting (en andere meteorologische omstandigheden) geldt dat de geluidbelastingen zijn bepaald op basis van modelberekeningen voor een jaargemiddelde situatie, conform de daarvoor het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg2012). In het reken- en meetvoorschrift is voorgeschreven dat met de landelijk gemiddelde weersituatie rekening moet worden gehouden en niet met de meest voorkomende windrichting op een bepaalde locatie. De berekening van het geluidniveau gaat hierbij wel uit van een situatie onder meewindcondities. Dat wil zeggen dat het geluid de wind mee heeft en dus verder draagt. In de luchtberekeningen worden de meteorologische gegevens van het voorafgaande kalenderjaar en de vijfjarige gemiddelde meteorologische gegevens toegepast.*

*Specifiek met betrekking tot uw woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 650 meter. De afstand tot de bestaande rijksweg A20 bedraagt circa 2600 meter. De geluidbelasting als gevolg van de beide rijkswegen bedraagt bij uw woning minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Dat er wordt voldaan is mogelijk middels de toepassing van verschillende geluidsmaatregelen waaronder stil asfalt en schermen op het viaduct.*

*In het akoestisch onderzoek is ook aandacht besteed aan de aanwezigheid van meerdere geluidbronnen in de nabijheid van de nieuw aan te leggen weg, zoals in uw geval met de HSL. In paragraaf 2.16 wordt nader ingegaan op hoe de cumulatie met de verschillende geluidbronnen in het akoestisch onderzoek is meegenomen.*

*Naast het onderzoek naar geluid afkomstig van de rijksweg is ook onderzoek uitgevoerd naar geluid afkomstig van de te wijzigen Bergschenhoekseweg. Het onderzoek gaat uit van de verkeersprognoses afkomstig uit het verkeersmodel in gebruik bij de gemeente Rotterdam, waarin de nieuwe ligging en aansluiting van de Bergschenhoekseweg is opgenomen. Uit dit onderzoek volgt dat er geen overschrijdingen van de wettelijke voorkeursgrenswaarde plaatsvinden.*

*Tot slot, u refereert aan het idee dat bomen voor een schone lucht moeten zorgen en dat wanneer kaal er mogelijk anderszins niet aan de normen zou voldoen. Uit onderzoek in onder andere Amsterdam is gebleken (en bevestigd door RIVM), dat de luchtkwaliteit vanwege bomen en planten in een stad niet significant verbetert en soms zelf ook iets kan verslechteren. Dit komt doordat bomen de windsnelheid verlagen waardoor luchtverontreinigingen zich ook kunnen ophopen.*

### **3.102 Zienswijze nr. 102**

Graag willen insprekers reageren op het Ontwerp-Tracébesluit dat is ingediend aangaande de A13A16. Zij zijn er geenszins van overtuigd dat de aanleg van deze weg noodzakelijk dan wel wenselijk is en willen graag hun zienswijze delen. In deze reactie zetten zij hun standpunten op een rijtje. Uiteraard zijn zij bereid hun argumenten nader toe te lichten middels een gesprek of mailconversatie.

Allereerst vragen insprekers zich af hoe noodzakelijk de aanleg van deze weg is. Wij hebben hiervoor twee belangrijke redenen. Ten eerste vermoeden wij dat de groei



van het aantal auto's dat voorspeld werd aan het begin van dit traject niet is uitgekomen. Toen aan dit traject begonnen werd, zaten we in Nederland in een ruime economische groei, maar inmiddels is er een crisis geweest. Is er gekeken wat voor invloed dit heeft gehad op de groei van het wegverkeer? En geldt de berekening van toen, dan nog wel voor de huidige situatie? Ten tweede wordt er binnen afzienbare tijd een nieuwe weg geopend, namelijk het nieuwe deel van de A4. Lost deze weg niet al een groot deel van de problemen die u inschat op? Moet er niet eerst afgewacht worden wat de effecten van deze weg op de situatie zijn, voordat we nog meer asfalt neerleggen? Een kleine pas op de plaats, lijkt insprekers hier dan ook van pas. Herberekenen, afwachten wat de effecten zijn van de nieuwe A4 en nogmaals herberekenen.

Maar stel dat er dan nog steeds een noodzaak wordt gezien voor deze verbindingsweg, dan blijft de vraag of dit ook wenselijk is voor alle omwonenden in Rotterdam. Ten eerste verwachten zij dat het probleem, het knelpunt kleinpolderplein, niet opgelost wordt, maar alleen verplaatst. Op het gedeelte van de A13 waar het verkeer in de huidige situatie weer op gang komt en door begint te stromen, komt straks de aansluiting vanuit de A16. Een nieuw filepunt dus. Met alle stank en overlast gevolgen van dien.

### **Reactie**

*De door inspreker gestelde vragen en naar voren gebrachte zienswijzen zijn door meerdere insprekers ingebracht. Het is daarom dat deze zienswijzen in hoofdstuk 2 worden behandeld. Ik verwijs u daarom ook naar de paragrafen 2.1 en 2.2.*

*Voor wat betreft de door inspreker genoemde knelpunten geldt dat de intensiteiten bij het Kleinpolderplein door de aanleg van de A16 Rotterdam sterk afnemen. Een deel van het doorgaande verkeer tussen de A16 en de A13 neemt immers de alternatieve route via de A16 Rotterdam. De samenvoeging van de A16 Rotterdam met de A13 ter hoogte van de Doenkade is vormgegeven met een extra rijstrook op de A13 tot aan de Berkelse Zweth. In plaats van 3 rijstroken + een spitsstrook, 4 rijstroken + een spitsstrook. Vlak voor de Berkelse Zweth valt deze extra rijstrook weer af. De knelpunten zoals inspreker deze zich voorstelt blijken niet uit de verkeerstudie.*

Daarnaast wordt er straks een groot, groen gebied van Rotterdam doorkruist door een snelweg. Rotterdam is al niet zo groen en dit gedeelte is een bekend en zeer geliefd recreatiegebied voor veel Rotterdammers en mensen uit naburige gemeenten. De ondertunneling van de Rotte lijkt misschien een prachtige oplossing, maar een tunnelopening brengt van zichzelf een heleboel stank en geluidsoverlast met zich mee. Deze opening zal zich straks ergens in het Ommoordseveld bevinden. Zonde van dit prachtige stukje groen in de omgeving. Om over de invloed op de Rotte nog maar niet te spreken. Ook wordt een groot deel van het Lage Bergse Bos gekapt voor deze nieuwe weg. Ja, vervolgens wordt er een tunnel gebouwd die wordt afgedekt met groen, maar dit is toch absoluut niet hetzelfde als een bos in oude staat laten. In een tijd waarin we de natuur die er nog is, zouden moeten koesteren, we zó bezig zijn met milieubeleid en natuureducatie, gaan we dan een nieuwe snelweg door één van de laatste stukjes groen in Rotterdam leggen!? Dit gaat er bij insprekers echt niet in, wat een verarming voor de stad!

### **Reactie**

*De keuze voor de A16 is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor de inpassing van de A16 Rotterdam is zorgvuldig*

*gekeken naar de natuurwaarden en het landschap en de wijze waarop nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden.*

*In tegenstelling tot wat inspreker opmerkt bevindt de tunnelmond zich niet in het Ommoordseveld maar is deze in het Terbregseveld gelegen. Ik heb, in het kader van de inpassing, de tunnelmond in het Terbregseveld aanzienlijk verlegd tot circa 100 meter voorbij de tweede kwelsloot. De tunnelmond wordt zo ingepast, dat deze zo minimaal mogelijk zichtbaar wordt vanuit de omgeving. Aan de westzijde van de tunnelmond wordt een dicht bosperceel aangebracht, beplanting op het talud aan de zuidzijde van het Terbregseveld en de schermen aan weerszijden van de A16 zullen aan de omgevingszijde begroeid worden uitgevoerd met boven de 4 meter een transparante top om te voorkomen dat de schermen als te massief worden ervaren. Het scherm op de tunnelmond wordt transparant uitgevoerd.*

*De effecten van de tunnelmond waar inspreker aan refereert zijn tot een minimum beperkt. De afstand van de tunnelmond tot de woningen is zo ver dat er geen sprake is van stankoverlast. Ten aanzien van geluid geldt dat de effecten met de toepassing van diverse geluidsmaatregelen tot een minimum worden beperkt. In de directe omgeving van de tunnelmond is weliswaar sprake van een geluidstoename, waarbij de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg overigens maar net wordt overschreden, maar in 99% van de gevallen wordt de geluidssituatie beter dan wat in de huidige situatie is toegestaan.*

*Het klopt dat als gevolg van het plan natuurwaarden worden aangetast, dit is helaas niet te voorkomen. In de fase van het Ontwerp-Tracébesluit is intensief overlegd met het Recreatieschap over de herinrichting van het Lage Bergse Bos. Al het bos dat gekapt wordt vanwege de aanleg van de A16 zal worden gecompenseerd, waar mogelijk op dezelfde locatie na aanleg van de tunnel. De taluds kunnen begroeien met bomen. Op het tunneldak komt een grondlaag van circa 1 meter waardoor groei van hoge struiken of kleine bomen mogelijk is. De hellingen van de belangrijkste fietspaden en voetpaden voldeden in het Ontwerp-Tracébesluit al aan de landelijke normen en richtlijnen. In het Tracébesluit heb ik de ligging van de landtunnel met 4 meter verlaagd, waardoor vrijwel alle voet- en fietspaden via flauwe taluds de tunnel kunnen kruisen. Al deze maatregelen zorgen ervoor dat de weg de functie van het Lage Bergse Bos voor haar gebruikers minimaal wordt aangetast, dan wel versterkt. Met de komst van de weg wordt door de regio namelijk ook geïnvesteerd in een nieuwe en verbeterde inrichting van dit belangrijke recreatiegebied.*

Tot slot wordt de overlast voor de omwonenden volgens insprekers danig onderschat. De luchtkwaliteit zou er niet op achteruit gaan in Ommoord, maar wie maakt wie hier nu iets wijs? Dat we iets positiever uitkomen in de komende jaren zal vast geval zijn, maar hoeveel positiever zouden we wel niet uitkomen als deze weg er niet zou komen. Een rare uitspraak, dat met de komst van de weg de luchtkwaliteit vooruit gaat, daar trapt natuurlijk niemand in. En hoe zal het de huizenmarkt in Ommoord dan vergaan? Krijgen we weer te maken met jarenlange leegstand, waar we net een beetje uit omhoog krabbelen? Trekken de jonge gezinnen weg en sterft de wijk een langzame dood? Jammer van zo'n levendige, groene en gemêleerde wijk

### **Reactie**

*In samenhang met de TN/MER is onderzoek naar luchtkwaliteit uitgevoerd en is ook een gezondheidsonderzoek (GES) uitgevoerd. Hieruit kwam luchtkwaliteit niet als knelpunt naar voren. Het project is verder opgenomen in het NSL, waarmee is geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke en*

*Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

*Voor wat betreft de ontwikkeling van de vastgoedprijzen in Ommoord vertoont deze geen significante afwijking van het regionale beeld tijdens de recente crisis op de woningmarkt. De gemeente Rotterdam heeft geen reden om aan te nemen dat de ingebruikname van de A16 Rotterdam een negatieve invloed heeft op de marktontwikkeling.*

En het stuk weg dat open en bloot komt te liggen bij Schiebroek en Bergschenhoek? Het geld was op? Op dit punt wordt helemaal niets gedaan aan geluidsafscherming of overlastbeperking. Insprekers kregen uitgelegd, dat dit niet anders is dan nu met de N-weg die er al ligt. Maar even serieus; een snelweg is wel even iets anders dan een tweebaans N-weg waar iedereen 80 rijdt. Weer een groene strook die naar de knoppen wordt geholpen. Uiteraard hebben insprekers heel veel ideeën voor de weg mocht deze er komen; denk aan stil asfalt, goede geluidsbescherming, etc. Echter hopen insprekers nog steeds dat iedereen zich eens even achter de oren krabt en bedenkt waar we nu helemaal mee bezig zijn. Onderzoek eerst eens of die weg nog echt nodig is en of de positieve effecten opleven tegen alle nadelen. En laten we daarna weer eens met elkaar aan tafel gaan voor constructieve oplossingen.

#### **Reactie**

*Uw standpunt dat hier geen maatregelen worden genomen is niet correct. Op het stuk weg tussen Schiebroek en Bergschenhoek worden verschillende maatregelen genomen, zowel geluidswerend alsook voor landschappelijke inpassing. Aan weerszijden van de weg komt een aarden wal van 4,5 meter hoog. Op de plekken waar geen aarden wal geplaatst wordt zullen geluidschermen worden geplaatst zoals aangegeven in het landschapsplan en op de plankaarten behorende bij het Tracébesluit, ook wordt de weg, zoals u zelf ook voorstelt, voorzien van stil asfalt. Dit zijn maatregelen als gevolg waarvan de geluidsbelasting op een vergelijkbaar niveau uitkomt als die van de bestaande N209.*

*Specifiek met betrekking tot uw woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 400 meter. De afstand tot de bestaande rijksweg A20 bedraagt circa 400 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt 52 dB. Dit is lager dan de nu toegestane waarde van 53 dB ten gevolge van de bestaande A20. Omdat er echter niet wordt voldaan aan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg, geldt dat er in uw geval aanvullend onderzoek wordt gedaan naar de binnenwaarde. Zo nodig worden door Rijkswaterstaat aanvullende gevelmaatregelen aangeboden. Het onderzoek naar het binnenniveau wordt uitgevoerd nadat het Tracébesluit onherroepelijk is.*

### **3.103 Zienswijze nr. 103**

Ik heb onlangs het tracé gezien en vroeg me af of het niet verstandiger was ook het gedeelte langs het vliegveld in tunnelvorm uit te voeren, of op zijn minst dusdanig verlaagd dat later door simpele overkapping alsnog een tunnel kan ontstaan. Dit met het oog op mogelijke uitbreiding van het vliegveld in de verder liggende toekomst.

#### **Reactie**

*Van een concrete aanleiding om het tracé ter plaatse van het vliegveld te moeten of willen ondertunnelen of overkappen is geen sprake. Vanuit milieuoptiek is dit niet*

*nodig en voor wat betreft de uitbreidingsplannen van Rotterdam The Hague Airport is dit weliswaar aan de orde, maar moet de besluitvorming hieromtrent nog plaatsvinden. Deze uitbreiding voorziet echter in het verruimen van het aantal vliegtuigbewegingen en niet een fysieke uitbreiding in de richting van de A16.*

### **3.104 Zienswijze nr. 104**

Insprekers zijn onverkort van mening dat de A13/A16 niet op de voorgenomen wijze dient te worden aangelegd. Het huidige plan gaat onzorgvuldig om met de woonkwaliteit en gezondheid van omwonenden en houdt onvoldoende rekening met de kwetsbare natuur nabij de kruising van het tracé van de A13/A16 met de rivier de Rotte. Insprekers wonen al sinds 2002 met veel plezier aan de Rottekade. Ten tijde van de bouw van de woning was er nog geen sprake van de aanleg van de A13/A16. Ondanks het feit dat insprekers begrijpen dat de aanleg van deze nieuwe snelweg een groter belang kent, willen zij u graag kennis laten nemen van hun bezwaren tegen de aanleg van deze weg.

In het huidige ontwerp wordt onvoldoende rekening gehouden met de inpassing van de tunnel onder de Rotte. Aan de zuidzijde wordt slechts een minimale afstand aangehouden van de tunnelmond tot de Rottedijk. Dit levert een aanzienlijke schade op aan de recreatieve functie van de Rotte. Het verplaatsen van de tunnelmond naar het zuiden zou deze schade aanzienlijk verminderen.

#### **Reactie**

*De ligging van de tunnelmond aan de zuidzijde is in het Tracébesluit aangepast ten opzichte van het Ontwerp Tracébesluit. Hierbij is tegemoet gekomen aan de zienswijze van de inspreker. De tunnelmond is nu op circa 100 meter voorbij de tweede kwelsloot gelegen.*

De aanleg van de weg levert een aanzienlijke toename op van de geluidsbelasting op hun woning. Volgens uw schrijven van 1 oktober 2015 neemt de geluidsbelasting op de gevel van hun woning toe tot 54 dB. Dit ligt ruim boven de voorkeurswaarde van 50 dB. Inspreker verzoekt het ontwerp zodanig aan te passen dat de geluidsbelasting binnen de voorkeurswaarde komt.

#### **Reactie**

*Met het aanpassen van de ligging van de tunnelmond en de opname van bovenwettelijke maatregelen in het kader van Saldo Nul is opnieuw onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting op uw woning.*

*De afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 50 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt 51 dB. Omdat er niet wordt voldaan aan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg, geldt dat er in uw geval aanvullend onderzoek wordt gedaan naar de binnenwaarde. Zo nodig worden door Rijkswaterstaat aanvullende gevelmaatregelen aangeboden. Het onderzoek naar het binnenniveau wordt uitgevoerd nadat het Tracébesluit onherroepelijk is.*

De woning van insprekers is gelegen nabij de zuidelijke tunnelmond. De verwachting is dat het aantal schadelijke deeltjes in de lucht nabij de tunnelmonden zal toenemen. Insprekers verzoeken de weg zodanig te ontwerpen dat er geen toename van schadelijke deeltjes in de lucht zal plaatsvinden.

#### **Reactie**

*Ten aanzien van de luchtkwaliteit verwijs ik u ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.17. Uit het NSL blijkt dat er geen sprake is van de overschrijding van grenswaarden.*

*Uit modelberekeningen is bekend dat ter plaatse van tunnelmonden sprake is van een toename van de concentraties. Op grond van het zogenaamd toepasbaarheidsbeginsel hoeft hier niet getoetst te worden omdat deze gebieden niet toegankelijk zijn voor het publiek. In de omgeving van de tunnelmonden die vrij toegankelijk zijn voor publiek wordt ruim voldaan aan de grenswaarden voor NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>. Ik verwijs u verder ook naar paragraaf 2.17*

Door de aanleg van de weg zullen insprekers geconfronteerd worden met lichtvervuiling. De weg zal worden verlicht. Daarnaast produceren de voertuigen die gebruik maken van de weg licht. Dit zal in hun woonkamer tot gevolg hebben dat dit licht constant zichtbaar is. Insprekers verzoeken de weg zodanig te ontwerpen dat de lichtvervuiling niet plaats zal vinden.

#### **Reactie**

*Ik begrijp uw zorgen. Zoals aangegeven heb ik in het Tracébesluit de tunnelmond aanzienlijk verlegd (100 meter t.o.v. de tweede kwelsloot). De tunnelmond zakt geleidelijk onder het maaiveld, met op de kop transparante schermen. De auto's die richting de Rottekade rijden zullen dus ook veel eerder onder het maaiveld verdwijnen, waardoor hinder van koplampen beperkt blijft. Ten aanzien van licht wordt gestreefd de overlast te beperken door gebruik te maken van zoveel mogelijk afschermdende verlichting met een minimum aan uitstraling..*

In het huidige ontwerp is sprake van geluidsschermen langs de weg en op de tunnelmond. Deze schermen zijn van invloed op het uitzicht uit onze woning. Het huidige uitzicht van een weiland met koeien zal veranderen in een betonconstructie met geluidschermen.

#### **Reactie**

*Zoals aangegeven is de ligging van de tunnelmond aan de zuidzijde verschoven tot circa 100 meter voor de 2<sup>e</sup> kwelsloot. De inpassing van de tunnelmond heeft ook meer aandacht gekregen waardoor deze ook minder zichtbaar wordt vanuit de omgeving. De tunnel zakt geleidelijk onder het maaiveld, met op de kop transparante schermen. Een betonconstructie zal niet zichtbaar zijn: de keerwanden van de tunneltoerit worden aan de omgevingszijde ingepast als grastaluds. Verder heb ik een dicht bosperceel aan de westzijde van de tunnelmond aangebracht, een beplanting op het talud aan de zuidzijde van het Terbregseveld. De schermen aan weerszijden van de A16 worden aan de omgevingszijde begroeid uitgevoerd met boven de 4 meter een transparante top. Voor de begroeiing worden wintergroene klimplanten gebruikt.*

Tijdens de aanleg zullen insprekers jarenlang overlast ondervinden in de vorm van wegafsluitingen, omleidingen, stof, trillingen en geluidsoverlast. Insprekers verzoeken reeds in een vroeg stadium met hun in overleg te treden om deze overlast zo veel mogelijk te beperken.

#### **Reactie**

*Voor het antwoord op deze zienswijze verwijs ik u naar paragraaf 2.9 en 2.19.*

Tijdens de aanleg lopen insprekers risico op schade als gevolg van trillingen, grondwateronttrekking en verandering van de ondergrond. De ontvangen

rapportage gaat uit van aannames over de aanleg die nog verder bekend moeten worden. Insprekers verzoeken in het ontwerp rekening te houden met de belendende bebouwing teneinde schade zo veel mogelijk te beperken.

### **Reactie**

*Voor het antwoord op deze zienswijze verwijs ik u naar paragraaf 2.20.*

In het huidige ontwerp is sprake van een bedieningsgebouw vlak achter hun woning. Insprekers maken zich zorgen over de uitstraling van het gebouw en de geluidsproductie van dit gebouw. Zij verzoeken u dit gebouw zodanig in te passen dat licht- en geluidsoverlast wordt voorkomen.

### **Reactie**

*De concrete detaillering van het bedieningsgebouw vindt plaats tijdens aanlegfase. Door het stellen van eisen aan de aannemer wordt voorkomen dat bij uw woning en andere woningen in de directe omgeving van het bedieningsgebouw geluid- en lichthinder zal optreden. Uitvoeringstechnisch is dit mogelijke door het gebouw voldoende zwaar en gesloten uit te voeren en installaties te voorzien van geluiddempers e.d.*

Zoals hierboven beschreven wonen insprekers al sinds 2002 met veel plezier in hun woning. Zij vrezen afname van woongenot als gevolg van de hierboven omschreven zorgen. Vooral de weg in de eindsituatie baart hun zorgen.

### **Reactie**

*Samen met de gemeente Rotterdam heb ik gewerkt aan een goede inpassing van de weg. Voor onderdelen die van invloed kunnen zijn op het woongenot, zoals geluid, luchtkwaliteit en ruimtelijke inpassing, heb ik maatregelen genomen om de negatieve effecten hiervan te minimaliseren. De regio investeert daarnaast extra in de kwaliteit van de omgeving middels de uitvoering van het Regionaal Kwaliteitsprogramma.*

De woning van insprekers vertegenwoordigt een zekere waarde, gezien het feit dat deze gelegen is langs de rivier de Rotte, een fietspad en een bos aan de achterzijde. De aanleg van de weg zorgt voor minder uitzicht, meer lawaai en toename van vuile lucht. Deze toename resulteert in een waardevermindering van hun woning. Inspreker verzoekt hun hierin te compenseren als de aanleg door gaat.

### **Reactie**

*Ten aanzien van de compensatie van schade verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.23.*

Het merendeel van de inzichten van insprekers kan worden samengevat in 1 wijziging van het voorliggende ontwerp; verleng de landtunnel zodat ook het weggedeelte over het Terbregseveld wordt overdekt. Dit neemt de meeste van hun bezwaren en die van andere omwonenden weg en maakt de gesprekken over de overblijvende punten een stuk eenvoudiger.

### **Reactie**

*In het Tracébesluit kom ik gedeeltelijk tegemoet aan dit punt. De ligging van de tunnelmond aan de zuidzijde is nu op circa 100 meter voorbij de tweede kwelsloot gelegen. Dit betekent dat de tunnel voor een groter gedeelte overdekt is in het*

*Terbregseveld. Voor het antwoord op uw zienswijze waarom de tunnel niet geheel wordt overdekt verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.10.*

### **3.105 Zienswijze nr. 105**

Het deel van de weg dat door het Bergse Bos gaat moet aangelegd worden als een echte tunnel, zodat het bos goed toegankelijk blijft voor iedereen en het aanzicht niet bedorven wordt.

#### **Reactie**

*In het Ontwerp-Tracébesluit is een tunnel op 8 meter boven maaiveld opgenomen. Ik heb samen met de regionale overheden een Inpassingsovereenkomst A16 gesloten waarin aanvullende inpassingsmaatregelen zijn opgenomen. Hieronder valt ook het half verdiept realiseren van de tunnel door het Lage Bergse Bos om zo de barrièrewerking te minderen en het aanzicht te verbeteren. Deze half verdiepte ligging is opgenomen in het Tracébesluit. Na aanleg van de tunnel wordt het dak van de tunnel voorzien van groen en fiets- en wandelpaden zodat het weer 1 op 1 onderdeel wordt van het Lage Bergse Bos.*

De mountainbikers hebben zich flink geroerd op internet, met het gevolg dat er nu ook fiks voorzieningen voor hen zijn getroffen. Maar gek genoeg zie ik in het bos weinig mountainbikers - wel veel wandelaars, vaak met honden, vaak met kleine kinderen. Die zullen niet blij zijn met de mountainbikers, het kan zelfs gevaarlijk zijn. Bovendien hadden we vaker last van mensen die met allerlei gemotoriseerde karretjes door het bos scheurden, die nodig je hiermee uit om dat weer te gaan doen, om nog maar niet te denken aan brommers en scooters.

#### **Reactie**

*Het Recreatieschap Rottemeren hanteert voorschriften waarbij wandel-, fietsverkeer en ruiters op gescheiden paden zich door het bos kunnen verplaatsen. Deze voorschriften worden meegegeven aan de aannemer. Op die manier worden toekomstige onveilige situaties voorkomen. Overigens worden geen extra maatregelen voor mountainbikers gerealiseerd. Die wensen zijn niet gehonoreerd, omdat in het Hoge Bergse Bos reeds ruimschoots voorzieningen zijn getroffen voor mountainbikers.*

### **3.106 Zienswijze nr. 106**

Naar mening van inspreker is het volstrekt onnodig dat de passage van de kruising met de Randstadrail zo hoog moet worden aangelegd als in het OTB wordt aangegeven. Er zijn verschillende alternatieven mogelijk om de passage van de kruising met de Randstadrail op de huidige hoogte aan te leggen. Een van de alternatieven werd al meermalen, onderbouwd met cijfers en al, aangedragen door de Bewonersgroep Rodenrijs-West, namelijk een verdiepte kruising met de N471 (G.K. van Hogendorpweg), waardoor de Randstadrail op de huidige hoogte gekruist kan worden.

Deze optie geniet zeker ook de voorkeur van inspreker, omdat de A13/16, naast het door u beoogde "super-stille" asfalt om geluidsoverlast tegen te gaan, dan ook voor het zicht minder prominent aanwezig zal zijn in het landschap. Wat inspreker betreft mogen de geluidsschermen achterwege blijven, zodat daar geld mee wordt bespaart. Geluidswallen met bomen op de flanken, samen met het "super-stille" asfalt zou afdoende moeten zijn om het geluidsoverlast in voldoende mate te beperken, aangezien dit nu ook het geval is door de bomen die er staan.

#### **Reactie**

*Naar het door u genoemde voorstel is reeds onderzoek gedaan. Ik verwijs u hiervoor naar paragraaf 2.13. In het Tracébesluit is de passage over de RandstadRail en de HSL echter wel geoptimaliseerd, waardoor deze met circa 1,5 meter kan worden verlaagd.*

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Specifiek met betrekking tot uw woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 600 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg.*

*Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving (Berkel en Rodenrijs Zuid) een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Het zomaar weglaten van deze maatregelen leidt tot een toename van de geluidsbelasting. Daar waar dit vanuit zowel vanuit technische overwegingen mogelijk is, zijn langs het nieuwe tracé aardenwallen toegepast in plaats van schermen. Op de viaducten is dit echter niet mogelijk, hier is dus wel sprake van de aanleg van schermen.*

*In het akoestisch onderzoek is geen rekening gehouden met het akoestisch effect van bomen omdat hieraan geen significant dempend effect aan kan worden toegekend. Vegetatie en dus ook bomen absorberen slecht geluid. Voor een werkelijk waarneembaar effect van bomen op de geluidsbelasting moet er sprake zijn van een diep en ook fors gesloten bos. In dit geval zal van minder geluid vrijwel geen sprake zijn. Daarom is in de berekeningen van de geluidbelasting conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg2012) geen rekening gehouden met het effect van groene beplanting. Alhoewel beplanting fysiek dus vrijwel geen geluid reduceert is het vaak wel zo dat met groen de geluidbron aan het zicht wordt onttrokken waardoor het geluid minder vaak als indringend wordt ervaren. Daarbij wordt het geluid van de weg onder bepaalde omstandigheden ook nog eens gemaskeerd bij door het geluid van ritselende bladeren, waardoor het geluid van de weg ook als minder hinderlijk wordt ervaren.*

### **3.107 Zienswijze nr. 107**

Helaas kan inspreker niet nagaan, waar en hoe hoog geluidsschermen worden aan gebracht. Graag ontvangt inspreker een overzicht van alle schermen, zodat een duidelijk beeld kan ontstaan van de toekomstige situatie. Omdat inspreker vreest dat ook hier met verschillende maten wordt gemeten.

#### **Reactie**

*De locaties en hoogten van de schermen zijn opgenomen in het Ontwerp-Tracébesluit en opnieuw in het Tracébesluit, te weten in artikel 6 van de besluittekst (deel I). De schermen zijn tevens opgenomen op de plankaarten (deel II). De onderbouwing van de schermen is opgenomen in het akoestisch onderzoek bijlage F.*

### **3.108 Zienswijze nr. 108**

Inspreker maak bezwaar tegen de nieuwe snelweg A13/16 vanwege haar bezorgdheid onder andere over de te verwachten toename van fijnstof in de wijk en de toename van geluidsoverlast: stapeling van de nieuw aan te leggen weg plus het vliegveld Rotterdam- The Hague Airport plus de Randstadrail plus de HSL plus de nabij gelegen G.K. van Hogendorpweg.



Inspreker verzoekt inzage te verkrijgen in recente onderzoeksgegevens, waarin de gegevens van de nieuw te openen A4 zijn meegenomen plus de visie en kijk op het verkeer in de toekomst, waaruit zou moeten blijken of aanleg van deze weg nou werkelijk zo nodig is; Waaruit blijkt dat de wettelijke norm qua geluid en fijnstof (met alle componenten zoals hierboven wordt aangegeven) niet zal worden overschreden. En waaruit blijkt dat de wijk Schiebroek geen tweede Overschie gaat worden. Maar waaruit wel blijkt dat er met een verantwoorde blik ( voor milieu en bewoners) naar de toekomst is nagedacht over zo'n ingrijpend project.

### **Reactie**

*Ten aanzien van de nut en noodzaak, visie en het effect van de A4 verwijs ik u naar mijn antwoord in de paragrafen 2.1, 2.2. en 2.5.*

*In het kader van luchtkwaliteit is het project opgenomen in het NSL, waarmee is geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke en Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen (inclusief bronmaatregelen) om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Zo is in de berekeningen van het NSL ook rekening gehouden met bestaande uitstoot van bijvoorbeeld het vliegveld Rotterdam The Hague Airport. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Uit het akoestisch onderzoek komt naar voren dat er weliswaar diverse bron- en overdrachtsmaatregelen getroffen dienen te worden maar dat er sprake zou zijn van een nieuw Overschie is bij lange na niet het geval. Langs de nieuw aan te leggen weg, wordt een groot deel van de geluidsoverlast teniet gedaan door de landtunnel, buiten de landtunnel zorgt een omvangrijk pakket van geluidsmaatregelen (groenwallen, schermen en stil asfalt) er voor dat aan de wettelijke normen wordt voldaan. In veel gevallen is dit al een verbetering ten opzichte van de situatie met de N209, die niet is voorzien van al deze maatregelen. Zie ook de geluidkaart van de gemeente Rotterdam, zie ook <http://www.si2.nl/eu-kaarten/rdam/2012/geluidsbelastingskaartrd2012.html>*

*In het akoestisch onderzoek is ook aandacht besteed aan de aanwezigheid van meerdere geluidbronnen in de nabijheid van de nieuw aan te leggen weg. In paragraaf 2.16 wordt nader ingegaan op hoe de cumulatie met de verschillende geluidbronnen in het akoestisch onderzoek is meegenomen. Met het Saldo-Nul pakket, waar Rijk en regio medio september 2015 overeenstemming over hebben bereikt en dat, anders in het Ontwerp-Tracébesluit het geval was, nu ook deel uitmaakt van het Tracébesluit, wordt dit alleen nog maar beter. Van een nieuw 'Overschie' is absoluut geen sprake.*

*Specifiek met betrekking tot uw woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 600 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg.*

*Alle relevante informatie met betrekking tot geluidonderzoek en luchtkwaliteit is ter inzage gelegd bij het OTB en het Tracébesluit. Deze informatie is openbaar toegankelijk.*

### 3.109 **Zienswijze nr. 109**

Insprekers hebben hun huis laten bouwen in 1988/89 aan de Bergweg Zuid. 1600m<sup>3</sup> bebouwd op ca 1000m<sup>3</sup> eigen grond, op een landelijke locatie met weinig geluidshinder. Een geweldig huis met enorme toekomstwaarde. Er waren toen al plannen bekend van de aansluiting a13 en a16 welke bijna een kilometer verderop was geprojecteerd deels achter het Rogamterrein van ons huis uit gezien. Het huidige traject is echter sterk afwijkend van de jarenlang voorziene plannen en zal ca 100m van hun huis een rijksweg formeren met een klimmend/dalend traject en een tunnel ingang welke volgens de aan hun verstrekte informatie 24/7 blijvende ernstige geluidshinder en toename van de luchtvervuiling tengevolge zal hebben. Ook zal hun recreatiegebied onherstelbaar worden vernield en deels onbruikbaar worden. De rustige oude dag die zij na jaren afbetalen van hun woekerp hypotheek hier willen doorbrengen worden hierdoor zeer ernstig geschaad. De toch al sterk toegenomen hinder van vliegtuigverkeer heeft onze locatie al schade aangedaan maar de komst van de aansluiting Rijksweg A13 en A16 zal dat in nog veel sterkere mate doen.

Insprekers zijn het niet eens met het totaal gewijzigde traject en eisen dat van de plannen wordt afgezien. Mocht het project toch doorgang vinden eisen zij een schadeloosstelling ten aanzien van de enorme waardevermindering van ons huis (300 a 400.000 euro) en een dito vergoeding voor de blijvende vervuiling en geluidshinder en het verdwijnen van de rustige en landelijke omgeving. Het geprojecteerde heuvel landschap is een mooie fantasie maar voor bejaarde mensen in deze omgeving geen volwaardige vervanging. Insprekers konden dit ook niet voorzien, anders hadden zij deze bouwlocatie niet gekozen. Bij een realisatie volgens het oorspronkelijke plan zou de weg dusdanig ver van hun huis komen dat hinder verwaarloosbaar zou zijn. Nu dit niet het geval blijkt en aan heel veel bezwaren van omwonenden voorbij is gegaan is de overheid schadeplichtig. Insprekers verzoeken ze op de hoogte te houden van de verder gang van zaken.

#### **Reactie**

*Over de komst van infrastructuur en tracévarianten wordt soms jarenlang gesproken en gediscussieerd. Zo ook in het geval van de A16. Dat er sprake is van verschillende voorgestelde tracévarianten in de loop der jaren, wil niet zeggen dat hier ook al formele besluitvorming over heeft plaatsgevonden. Dit proces is pas afgerond met de publicatie van onderhavig Tracébesluit. In de TN/MER van 2009 is een alternatief om het Lage Bergse Bos onderzocht, dit betreft variant nummer 7. Deze variant scoort echter aanzienlijk slechter op de thema's natuur en bodem. Met name de barrierewerking en versnippering van het Lage Bergse Bos en het Hoge Bergse Bos springt er negatief uit. Met de keuze voor het huidig tracé, aan de rand van het Lage Bergse Bos wordt de barrierewerking en versnippering tot een minimum beperkt. Na eerdere afspraken voor de inpassing van de weg, waaronder ook het aanleggen van een landtunnel in het Lage Bergse Bos, zijn met de regio een aantal aanvullende maatregelen afgesproken om de effecten nog verder te minimaliseren. Na aanleg van de tunnel wordt het dak van de tunnel voorzien van groen en fiets- en wandelpaden zodat het weer 1 op 1 onderdeel wordt van het Lage Bergse Bos.*

*Al deze maatregelen zorgen ervoor dat de weg de functie van het Lage Bergse Bos voor haar gebruikers minimaal wordt aangetast, dan wel versterkt. Met de komst van de weg wordt door de regio namelijk ook geïnvesteerd in een nieuwe en verbeterde inrichting van dit belangrijke recreatiegebied. Voor meer informatie over de inrichting van het Lage Bergse Bos verwijs ik u ook naar het schetsontwerp van*

het Recreatieschap Rottemeren (<http://www.heerlijkbuiten.nl/natuur-en-recreatieschappen/rottemeren/herinrichting-lage-bergse-bos>).

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving (Bergweg-Zuid, Bergschenhoek, Grindweg, Hillegersberg) een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit zijn de geluidschermen bij de noordelijke tunnelmond verhoogd en beter ingepast en is ook bij de AVO-knoop aanvullende afscherming toegepast.*

*Specifiek met betrekking tot uw woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 200 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg.*

*In het akoestisch onderzoek is ook aandacht besteed aan de aanwezigheid van meerdere geluidbronnen in de nabijheid van de nieuw aan te leggen weg. In paragraaf 2.16 wordt nader ingegaan op hoe de cumulatie met de verschillende geluidbronnen in het akoestisch onderzoek is meegenomen.*

*In het kader van luchtkwaliteit is het project opgenomen in het NSL, waarmee is geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke en Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ik verwijs u verder door naar paragraaf 2.17 over luchtkwaliteit.*

*Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen. kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Ik zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

### **3.110      Zienswijze nr. 110**

Inspreker is niet overtuigd van nut en noodzaak van de weg. Het oplossend vermogen voor de milieuproblemen in Overschie en Rotterdam Noord blijkt zeer beperkt, de ontlasting van het onderliggend wegennet wordt niet voldoende onderbouwd in het Ontwerp-Tracébesluit. Het is sowieso niet gezegd dat de weg ook een goede oplossing voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in de regio is.

Volgens de oorspronkelijke doelstelling van het project zou de A13/A16 namelijk de bereikbaarheid én de leefbaarheid moeten verbeteren en daar is met deze besluitneming, zeker in Rodenrijs-West in de verste verte geen sprake van.

#### **Reactie**

*Ten aanzien van de nut en noodzaak van het project verwijs ik u naar mijn antwoorden in de paragrafen 2.1 en 2.3.*

De nieuwe snelweg zal zorgen voor een bovennormale toename van de geluidsoverlast in hun wijk.

Inspreker ziet geen meetpunt op het gedeelte van de nieuwe snelweg waar die het dichtst langs hun wijk loopt. Inspreker kan daarom niet goed bepalen welke gevolgen de nieuwe snelweg heeft op die toename van de geluidsoverlast in zijn wijk.

Aangezien hun wijk ligt in een gebied waar de geluidsbelasting de geldende normen al fors overschrijdt, te zien op de door de gemeente Lansingerland gemaakte geluidskarten, is het aannemelijk dat zonder extra maatregelen in onze wijk de grens verder wordt overschreden waardoor het voor hun onleefbaar wordt.

### **Reactie**

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving (Berkel en Rodenrijs Zuid) een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. In het akoestisch onderzoek behorend bij het Ontwerp-Tracébesluit als ook het Tracébesluit zijn rekenpunten opgenomen voor de woningen aan de Vosmaerstraat. Voor de woningen waarvoor de voorkeursgrenswaarde voor de aanleg van een nieuwe rijksweg (50 dB) wordt overschreden is de gecumuleerde geluidbelasting in de rapportage vermeld. De voor de Vosmaerstraat berekende gecumuleerde geluidbelasting is niet van dien aard dat aanvullende maatregelen (anders dan de maatregelen die al zijn opgenomen in het Tracébesluit en de Bestuursovereenkomst (zoals stil asfalt op het nieuwe tracé).*

*Specifiek met betrekking tot uw woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 600 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Uw stellingname dat in het woongebied Berkel en Rodenrijs de geldende normen worden overschreden blijkt niet uit het onderzoek. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.15.*

Het is inspreker ook onduidelijk of de opeenstapeling van gezondheids- en milieueffecten van de verschillende ruimtelijke plannen, waaraan nu gewerkt wordt in deze gehele regio, zijn meegenomen in alle berekeningen. Inspreker vraagt zich af wat deze weg daarbovenop concreet voor effect heeft op gezondheid en het milieu in hun wijk.

### **Reactie**

*In het akoestisch onderzoek is ook aandacht besteed aan de aanwezigheid van meerdere geluidbronnen in de nabijheid van de nieuw aan te leggen weg. In paragraaf 2.16 wordt nader ingegaan op hoe de cumulatie met de verschillende geluidbronnen in het akoestisch onderzoek is meegenomen. Ook ten aanzien van de luchtkwaliteit geldt dat in het NSL rekening wordt gehouden met de geplande ruimtelijke ontwikkelingen en projecten. Ik verwijs u verder ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.17. Ten aanzien van gezondheid verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.18.*

Inspreker vraagt ook aandacht voor de situatie bij de Vlinderstrik. Dit bij onze wijk gelegen gebied ten noord/oosten van Rotterdam Airport wordt een belangrijk groengebied en vormt een kritisch, nu al te veel doorsneden en te smal, onderdeel van de Provinciale ecologische hoofdstructuur aan de Noordrand van Rotterdam. Deze 'nieuwe natuur' maakt deel uit van afspraken over de Maasvlakte-2

compenserende aanleg van 750 ha natuur. De gemaakte afspraken hierover zijn voor inspreker dan ook leidend wat betekent dat de Vlinderstrik alle kansen moet krijgen tot ontplooiing.

### **Reactie**

*Voor mijn reactie over de Vlinderstrik verwijs ik u naar paragraaf 2.25.*

Gezien de samenkomst van vele wegen en rails: Doenkade, A13/A16, N471, HSL en RandstadRail in combinatie met het vliegverkeer moet er specifieke aandacht komen voor een m.i. onacceptabele cumulatie van geluidsoverlast en luchtvervuiling bij de Vlinderstrik waarover inspreker geen berekeningen kan terugvinden in het Ontwerp-Tracébesluit. Inspreker vraag zich serieus af of gezien de opeenhoping van wegen en rails alhier de toekomstige situatie wel realistisch te noemen is.

### **Reactie**

*In het akoestisch onderzoek is ook aandacht besteed aan de aanwezigheid van meerdere geluidbronnen in de nabijheid van de nieuw aan te leggen weg. In paragraaf 2.16 wordt nader ingegaan op hoe de cumulatie met de verschillende geluidbronnen in het akoestisch onderzoek is meegenomen. Ook ten aanzien van de luchtkwaliteit geldt dat in het NSL rekening wordt gehouden met de geplande ruimtelijke ontwikkelingen en projecten. Ik verwijs u verder ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

Mocht de nieuwe snelweg er onverhoopt toch komen moet er, teneinde de toename van geluidsbelasting, zichtbaarheid en vermindering luchtkwaliteit te voorkomen, een betere inpassing van de snelweg plaatsvinden:

- Een verlaagde N471 met de A13/A16 op maaiveld-niveau plus geluidsbescherming, zodat Rodenrijs-West geen geluidshinder heeft van de A13/A16.
- Voor de gehele noordzijde van de A13/A16 geluidsbescherming die ook het zicht op de A13/A16 ontnemt. Het landelijke karakter van het gebied moet behouden blijven.
- De Vlinderstrik/Zuidpolder moet een plek zijn om te recreëren, daarom geluidsbescherming van dit hele natuur- en recreatiegebied. Daarbij willen we een brede en hoge bomen- en struikenwal op het grensgebied Vlinderstrik met A13/A16.
- Tegenover ieder zichtschermbaan de zijde van het vliegveld, wordt geluidsbescherming geplaatst aan de noordzijde van de A13/A16.

Zonder bovengenoemde maatregelen worden in Rodenrijs-West alle wettelijke maximum normen betreffende geluidsoverlast en luchtvervuiling ruim overschreden en is er van een normaal woon- en leefklimaat geen sprake meer. Inspreker kan bovendien geen onderbouwde berekening terugvinden waarom er niet gekozen zou kunnen worden voor een verlaagde N471 met de A13/A16 op maaiveld-niveau.

### **Reactie**

*Ten aanzien van de verlaagde N471 verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.13.*

*Voor wat betreft uw voorstellen t.a.v. de inpassing en toepassing van geluidswallen heb ik met de regio afgesproken, dat de snelweg wordt ingepast aansluitend bij het inrichtingsplan voor de Vlinderstrik. Dit is vastgelegd in de Afsprakenkaart (bijlage bij de Inpassingsovereenkomst A16 die ik met de regio heb gesloten). Langs de noordgrens van de A16 zal een reeks bosvlakken aangeplant worden. De regio zal*

*de exacte inrichting van het Vlinderstrikgebied middels een participatieproces verder uitwerken. De hoogte van de schermen wordt bepaald door de wettelijke normen. In het Tracébesluit wordt met de opname van de overeengekomen Saldo Nul maatregelen het geluid nog meer gereduceerd, maar worden de schermen wel hoger. Omdat de N471 bovenlangs wordt gepasseerd zou een door u voorgestelde wal nog veel hoger moeten zijn ten opzichte van de huidige hoogteligging (de effectiviteit van een wal ten opzichte van een scherm is minder). Met andere woorden: om hetzelfde geluidseffect te bereiken moet een wal aanzienlijk hoger zijn dan een scherm. Gekozen is voor schermen die aan de omgevingszijde wel begroeid worden uitgevoerd. In zichtschermen aan de zijde van het vliegveld is niet voorzien.*

In de onderbouwing van de besluitvorming over de A13/A16 wordt uitgegaan van hoge groei van het verkeer en de economie. De verkeersprognoses die gebruikt zijn voor de onderzoeken gaan uit van een hogere verkeersgroei dan de meer recent ontwikkelde groeiscenario's (de zogenaamde Welvaart- en Leefomgeving scenario's). En actuele verkeerscijfers laten zien dat zelfs deze WLO scenario's de groei van het verkeer overschatten. In Zuid-Holland bevindt de verkeersgroei zich onder de bandbreedte van de WLO scenario's. En cijfers van Rijkswaterstaat laten zien dat ook op de snelwegen rond Rotterdam steeds minder verkeer rijdt (met uitzondering van de A15 die veel gebruikt wordt voor goederenvervoer). Kortom: bij de onderzoeken naar de A13/A16 is dus uitgegaan van een verkeersgroei die heel ver af ligt van de realiteit. Om een goede afweging te kunnen maken of er wel maatregelen nodig zijn om toekomstige files te voorkomen en te bepalen welke maatregelen dan het beste zijn, zou dus een nieuwe analyse op basis van actuele cijfers en inzichten in de verkeersontwikkeling gemaakt moeten worden en dat er voor een oplossing gekozen dient te worden die de problemen ook echt oplost, zowel wat bereikbaarheid betreft als op het gebied van leefbaarheid. Ook de opening van A4 tussen Delft-Zuid en knooppunt Kethelplein/Schiedam zal een groot verschil maken op de verkeersdruk op de ruit van Rotterdam. Hierover is geen meting in de onderhavige besluiten/rapporten te vinden en inspreker is van mening dat dit alsnog moet gebeuren om een goede afweging te kunnen maken over het wel/niet aanleggen van de A13/A16.

### **Reactie**

*Ten aanzien van de verkeersprognoses en het effect van de A4 Delft-Schiedam verwijs ik u naar mijn antwoord in de paragrafen 2.2 en 2.5.*

Ook wil inspreker de rechtsgeldigheid van de tot nu toe genomen besluiten aan de orde stellen. De gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland zijn destijds akkoord gegaan met de aanleg van de A13/A16 onder de voorwaarde "Saldo Nul". Dit vasthouden aan een gelijkblijvend geluidsniveau, zicht niveau en luchtkwaliteitsniveau ten opzichte van het jaar 2012 ('Saldo Nul') is vastgelegd in de betreffende moties van die gemeenteraden. Saldo Nul wordt in het OTB niet gehaald en het desbetreffend akkoord van beide gemeenteraden is dus niet meer van toepassing en moet er een nieuwe besluitvorming over de aanleg van de A13/A16 plaatsvinden. Het akkoord met de Inpassingsovereenkomst A16 is hiermee ook van geen waarde geworden.

### **Reactie**

*Ten tijde van het tekenen van het Ontwerp-Tracébesluit was de besluitvorming inzake Saldo Nul nog niet afgerond. Met de instemming van de gemeenteraden van Lansingerland en Rotterdam in oktober 2015 is dit wel het geval en zijn een aantal maatregelen in het Tracébesluit opgenomen. Overige maatregelen worden door de*

*regio uitgevoerd waarbij het behalen van de Saldo Nul doelstelling ook een opgave is van de regio.*

Volgens inspreker is ook geen aandacht voor een mogelijk serieus alternatief om de verkeersdruk tussen Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht te verminderen door een rechtstreekse verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam te realiseren via verlenging van de A16 naar de A12 bij knooppunt Bleiswijk. Onderzoek en metingen wijzen uit dat de A13/ A16 hierdoor overbodig is.

### **Reactie**

*Het door inspreker voorgestelde alternatief voor een rechtstreekse verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam via een verlenging van de A16 is in het kader van de MIRT-verkenning Haaglanden onderzocht. Dit document is te vinden via <http://www.mirtverkenninghaaglanden.nl/>. Daarbij is geconcludeerd, dat dit een zeer forse aantasting van natuur en milieu zou betekenen. Het tracé doorsnijdt de natuurgebieden rond Leiden, het Groene Hart, De Rotte en het Bergse Bos. Een Verlengde A16 heeft daarnaast flink ruimtebeslag tot gevolg op bebouwd gebied (woningen, bedrijven etc.), onder meer in Rotterdam Noord, Bergschenhoek, Bleiswijk, Zoetermeer en Rijnwoude. Tenslotte is er sprake van zeer hoge kosten. Gezien het voorgaande is zowel het bestuurlijke als het maatschappelijke draagvlak als 'zeer beperkt' beoordeeld. Op basis van de bovenstaande argumenten is deze oplossingsrichting beoordeeld als een niet verder in overweging te nemen alternatief.*

Tot slot verzoekt inspreker de Nota van Antwoord schriftelijk te ontvangen.

### **Reactie**

*De Nota van Antwoord vormt een bijlage bij het Tracébesluit en is te downloaden via de site <http://www.platformparticipatie.nl/projecten/alle-projecten/projectenlijst/a16-rotterdam/index.aspx>*

## **3.111 Zienswijze nr. 111**

Inspreker zou liefst geen nieuwe rijksweg rond Rotterdam zien. Haar reactie op wat er nu voor plan ligt is dat de weg teveel in het zicht en de lucht blijft. Een landtunnel verhelpt dit niet, de weg zou onder de grond moeten bij de Rotte en het Lage Bergse Bos. De luchtkwaliteit in en rond Rotterdam is al erg slecht wat we vertaald zien in de toename van longziekten en het is pijnlijk te moeten constateren dat die nu dus ook aan de noordkant van de stad gaat verslechteren. Voor de vele recreanten die de Rotte opzoeken neemt de factor ongestoorde natuur er erg door af. Voor de bewoners rondom de weg is het verschrikkelijk om uitzicht op een rijksweg te krijgen en de luchtvervuiling die dit met zich meebrengt te gaan inademen. De extra begroeiing die nu is beloofd neemt het uitzicht op de weg maar een aantal maanden per jaar weg. De dieren die op het traject van de weg nu leven zullen het moeilijk krijgen en onveilig zijn. En dat in zo ongeveer het dichtstbevolkte deel van Nederland waar we iedere vierkante meter natuur zouden moeten koesteren en behoeden. Voor inspreker en voor onze kinderen en kleinkinderen. Het spijtige is dat als zo'n weg er eenmaal ligt er geen weg terug meer is. Al met al word inspreker er verdrietig van.

### **Reactie**

*In het Tracébesluit zijn een aantal optimalisaties doorgevoerd. Zo is de landtunnel in het Lage Bergse Bos met 4 meter verlaagd en ligt deze nu half verdiept. Het ruimtebeslag van de landtunnel is daarmee ook aanzienlijk kleiner en hierdoor kan*

*er meer bos behouden worden dan in het Ontwerp-Tracébesluit voorzien was. Op basis van intensief overleg met het Recreatieschap is er een herinrichtingsplan opgesteld voor het Lage Bergse Bos. Al het bos dat gekapt wordt vanwege de aanleg van de A16 zal worden gecompenseerd, waar mogelijk op dezelfde locatie na aanleg van de tunnel. De taluds kunnen begroeien met bomen. Op het tunneldak komt een grondlaag van circa 1 meter waardoor groei van hoge struiken of kleine bomen mogelijk is. Alle recreatieve verbindingen in het Lage Bergse Bos zullen hersteld worden na aanleg van de A16.*

*Ook is de tunnelmond achter de Rotte aanzienlijk opgeschoven tot circa 100 meter voorbij de tweede kwelsloot). De tunnelmond krijgt ook anders vorm, waardoor deze minder zichtbaar wordt vanuit de omgeving. Verder heb ik een dicht bosperceel aan de westzijde van de tunnelmond aangebracht en beplanting op het talud aan de zuidzijde van het Terbregseveld. Om het zicht op de weg nog verder te minimaliseren worden de schermen aan weerszijden van de A16 aan de omgevingszijde begroeid uitgevoerd, met boven de 4 meter een transparante top. Het scherm op de tunnelmond wordt ook transparant uitgevoerd.*

*Voor wat betreft uw zienswijze inzake gezondheid en lucht, is in de TN/MER onderzoek gedaan naar luchtkwaliteit uitgevoerd en is ook een gezondheidsonderzoek (GES) uitgevoerd. Hieruit kwam luchtkwaliteit niet als knelpunt naar voren. Het project is verder opgenomen in het NSL, waarmee is geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke en Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ik verwijs u hiervoor ook naar de paragrafen 2.17 en 2.18.*

*Ten aanzien van de natuur, klopt het klopt dat als gevolg van het plan natuurwaarden worden aangetast, dit is helaas niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de A16 Rotterdam op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting, maar ook versnippering en verstoring van natuurwaarden. Hier worden de nodige mitigerende en compenserende maatregelen voor getroffen. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.14.*

*Om negatieve gevolgen voor langs het tracé aanwezige dieren zo veel als mogelijk te voorkomen, worden op basis van het uitgevoerde ecologische veldonderzoek daar waar migratieroutes voorkomen passende maatregelen getroffen. Zo worden in het Lage Bergse Bos, bijvoorbeeld, compenserende maatregelen getroffen om bestaande vliegroutes van vleermuizen te behouden. Verder worden in het plangebied ook diverse ecoduikers aangelegd.*

### **3.112 Zienswijze nr. 112, Marma Vastgoed**

Inspreker is eigenaar van een aantal kadastrale percelen waaronder een perceel dat valt onder het Tracébesluit.

In het Ontwerp-Tracébesluit worden 3 extra wegen aangelegd ten zuiden van het perceel. Hierdoor zal sprake zijn van een aanzienlijke toename van overlast van zowel geluid als lucht voor de woning gelegen op het perceel in directe nabijheid van de wegen. In de Ontwerp-Tracébesluit is geen rekening gehouden met deze woning en worden er ook geen maatregelen genomen teneinde overlast door geluid en lucht te beperken. Er zal bij het ten uitvoer leggen van het plan sprake zijn van planschade als gevolg van de waardedaling van de woning.



### **Reactie**

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Hierbij wordt de geluidbelasting getoetst op de gevel van de woning en niet op de perceelgrens, Specifiek met betrekking tot de woning merk ik het volgende op; de afstand van de woning tot het nieuwe tracé van de A13 bedraagt circa 150 meter. In de huidige situatie (zonder de A16 Rotterdam) bedraagt de geluidbelasting van de A13 62 dB. In het akoestisch onderzoek, is rekening houdend met de aanleg van stiller asfalt op de A13, een lichte verbetering berekend maar blijft de geluidsbelasting afgerond 62 dB.*

*Omdat de geluidbelasting niet toeneemt ten opzichte van de waarde die voor de huidige A13 al toelaatbaar is, acht ik de geluidbelasting toelaatbaar. Aanvullende afscherming is, gelet de solitaire ligging en de relatief grote afstand van de woning tot de rijkswegen akoestisch financieel niet doelmatig. Omdat er echter niet wordt voldaan aan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg, geldt dat er in uw geval wel aanvullend onderzoek wordt gedaan naar de binnenwaarde. Zo nodig worden door Rijkswaterstaat aanvullende gevelmaatregelen aangeboden. Het onderzoek naar het binnenniveau wordt uitgevoerd nadat het Tracébesluit onherroepelijk is.*

*De afstand tot de Schieveensedijk bedraagt circa 120 meter. De totale verkeersintensiteit van de Schieveensedijk bedraagt in 2032 minder dan 2500 motorvoertuigen per etmaal. De maximale rij snelheid bedraagt 50 km/uur. De geluidbelasting van Schieveensedijk als gevolg van deze nieuwe ontsluitingsweg bedraagt minder dan 48 dB (voorkeurswaarde aanleg nieuwe weg). Ik acht deze geluidbelasting eveneens aanvaardbaar.*

*Ten aanzien van luchtkwaliteit is in de TN/MER is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit. Hieruit kwam luchtkwaliteit niet als knelpunt naar voren. Verder is het project ook opgenomen in het NSL. Ik verwijs u hiervoor ook naar de paragrafen 2.17 en 2.18.*

*Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen. kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Ik zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

Het tracégebied ten zuiden van de snelweg is aanzienlijk minder breed en sluit nauwer aan op de snelweg dan het gebied aan de noordzijde. Het is onduidelijk waarom een groter oppervlakte van de percelen aan de noordzijde wordt betrokken bij het tracégebied dan aan de zuidzijde. Uit de tekening valt op te maken dat het gebied vallende onder het Tracébesluit voor de percelen gelegen aan de noordzijde in ieder geval zal kunnen worden verkleind, en dat het betrekken van de percelen van inspreker mogelijk niet nodig zal zijn.

### **Reactie**

*Het deels betrekken van de genoemde percelen is onvermijdelijk. Ter hoogte van uw percelen die vallen binnen de grens van het Tracébesluit begint de aansluiting van de A13 op de nieuwe A16. De bestaande A13 (rijrichting Den Haag - Rotterdam)*

*buigt daar af om de nieuwe A16 te worden. Deze weg gaat via een viaduct hoog over de bestaande A13 (rijrichting Rotterdam-Den Haag) heen. Naast ruimte voor deze nieuwe verbinding, is ook ruimte nodig voor het verleggen van de bestaande A13. Want, om het viaduct veilig onderlangs te kunnen passeren, dient de bestaande A13 (rijrichting Rotterdam - Den Haag) verlegd te worden. Vervolgens buigt de A13 weer terug naar de bestaande de A13. Omdat de linkerrijbaan van de A13 hier verlegd wordt naar het noorden, over de bestaande Schieveensedijk heen, dient de Schieveensedijk ook verlegd te worden (naar het noorden). Omdat zowel de A13 als de Schieveensedijk dienen te beschikken over bermen met bijbehorende watergangen (ten behoeve van een goede waterhuishouding) is meer ruimte nodig dan slechts ruimte voor de weg zelf. In het kader van het Tracébesluit heb ik nogmaals nauwkeurig bekeken of minder ruimtebeslag mogelijk is, echter om een goede aansluiting te kunnen maken, is dit het minimaal benodigde ruimtebeslag.*

### **3.113 Zienswijze nr. 113, Scouting Die Katinka's**

Inspreker is een scouting groep met 70 leden in de leeftijd van 5 t/m 18 jaar. Met het huidige tracé van de A13/A16 zou dit voor scouting Die Katinka's betekenen dat zij op ongeveer 50 meter van de weg gehuisvest zullen zijn. Onze huidige toegangsweg, de Ommoordseweg, zal worden afgesloten. De bereikbaarheid van onze scoutinggroep wordt dus zwaar gehinderd. Scouting "Die Katinka's wordt iedere zaterdag druk bezocht (70 kinderen) en de kinderen komen met de fiets of worden gebracht door hun ouders. Door afsluiting van de Ommoordseweg is het onmogelijk voor ouders om' hun kinderen te brengen en op te halen daar de door afsluiting alleen nog maar een fietspad loopt vanaf de Vlambloem tot onze hoofdingang dit zal voor veel ouders een bezwaar zijn want het is in regen weer en wind niet leuk om dan je kind te brengen en te halen. Ook kunnen wij onze bevoorrading en materialen niet aanvoeren vanwege dit fietspad en afsluiting van de Ommoordseweg. Enkele knelpunten voor scouting Die Katinka's zijn:

- Het veilig halen en brengen voor onze leden en veilig parkeren bij de hoofdingang.
- Een keerpunt voor bussen, vrachtwagens en personen auto's en hulpdiensten.
- Veilige en aantrekkelijke wandelroute en fietsroute zonder meer reistijd.
- Omdat wij minder zichtbaar zullen zijn als zichtlocatie zal dit zeker invloed hebben op het aantrekken van nieuwe leden.

#### **Reactie**

*De ontsluiting van het perceel na afsluiting van het westelijke deel van de Ommoordseweg zal door het oostelijke deel van de weg worden verzorgd. Dit is nu een fietspad met naastgelegen voetpad en wordt aangepast t.b.v. gebruik door autoverkeer (erfontsluitingsweg). Deze ombouw wordt uitgevoerd door de gemeente Rotterdam en maakt onderdeel uit van een tussen de gemeente en het Rijk gesloten Uitvoeringsovereenkomst. Voor de fietsontsluiting wordt een nieuwe verbinding, aan de oostzijde van de rijksweg, voor fietsers en voetgangers gemaakt die het fietspad langs de president Rooseveltweg op de Ommoordseweg aansluit, deze voorziening is opgenomen in het Tracébesluit. Daarmee blijft de ontsluiting van een vergelijkbaar niveau als in de huidige situatie het geval is. De voorzieningen voor halen en brengen, parkeren en keren worden niet beïnvloed door deze aanpassing en blijven dus hetzelfde als nu, alleen vanaf de andere kant, via de Vlambloem, bereikbaar gemaakt. Vanaf de snelweg zal de locatie inderdaad niet zichtbaar zijn door de geluidschermen die langs de weg worden geplaatst. Voor het overige zal hier geen verschil zijn qua zichtbaarheid van de locatie.*

#### Uitvoeringsperiode (periode tijdens de bouw)

Scouting Die Katinka's heeft zeker ook zijn bedenkingen tijdens de bouw van de weg. Geluidshinder, stof, zand en andere effecten zullen zeker niet bijdragen aan een positieve en kindvriendelijke uitstraling (imago) van onze scouting groep. Zoals eerder beschreven word hier in de Deelnota Effecten tijdens de bouw (augustus2009] geen rekening mee gehouden in onze situatie op 50 meter afstand. Geluidshinder, maar ook bouw effecten zoals stof, zand en zwerfvuil voor ons extra problemen opleveren. Los van effecten geproduceerd door mensen, kunnen wij ook door natuurlijke effecten (bijv. wind) extra hinder. Alle genoemde effecten van de bouw zijn effecten die bekend zijn. Maar tijdens de bouw zal ons gebouw zwaar afgelegen liggen zonder controle van omliggende bewoners (deze zijn er immers niet meer) wij vrezen dan ook voor vandalisme, inbraak en diefstal in deze periode. Dit zal dan ook ons imago als kindvriendelijke omgeving geen goed doen zeker in de wintermaanden als onze kinderen vanuit de middag ca 17.30 uur jongen en meisjes in de leeftijd van 11 tm 16 jaar op de fiets naar huis gaan.

#### **Reactie**

*Het bouwen van een nieuwe weg gaat helaas niet zonder hinder, om die reden krijgt hinder binnen het project bijzondere aandacht. Naast het feit dat de beoogd aannemer zich heeft te houden aan alle wettelijke eisen zoals bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit en ook rekening moet houden met gemeentelijke voorschriften, geldt dat potentiële opdrachtnemers een plan moeten indienen op welke wijze zij hinder denken te gaan beperken. Hoe beter het plan is hoe meer korting er vanuit het rijk wordt ingezet op de aanbiedingsom. Ook een verminderde bereikbaarheid en (sociale) veiligheid spelen een rol in dit plan. Met de beheerders en direct betrokkenen worden daarom ook afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid en (sociale) veiligheid te garanderen.*

#### Procedure en besluitvorming

Scouting Die Katinka's is al sinds 1981 een vaste maatschappelijke waarde in de wijken Ommoord en Zevenkamp. Tijdens onze nieuwbouw in 2004 is er ook al sprake geweest van de mogelijke komst van de rijksweg. Wat toen echter niet duidelijk was is dat hij slechts 50 meter naast ons zou liggen. Scouting Die Katinka's vreest dan ook de mogelijke negatieve gevolgen van de nabijheid (50 meter) van de rijksweg. Ouders zullen dit geen ideale situatie vinden wat ons in de toekomst leden zou kunnen kosten. Voor onze scouting groep zijn leden van vitaal belang en zonder voldoende leden zou er voor scouting Die Katinka's na 70 jaar (1946) een eind komen aan een actieve en maatschappelijk betrokken scouting groep. Tijdens de informatie bijeenkomsten in Ommoord werd er duidelijk gepropageerd dat niemand benadeeld zou worden door de aanleg van de A13/A16. Scouting ondervindt wel degelijk schade op het gebied van imago, bereikbaarheid en toekomst perspectief. Onze Scouting groep zal 50 meter van een rijksweg zitten wat niet ideaal als eerste keus is voor de ouders. Onze bereikbaarheid voor ouders wordt beperkt. Ons toekomst perspectief is dus somber daar wij leden nodig hebben voor onze inkomsten. Een bijkomend probleem zal zijn dat wij gehinderd zullen worden voor de gehele periode van bouw tot daadwerkelijke opening 2017-2021 (4 jaar).

#### **Reactie**

*Uit de milieuonderzoeken blijken geen knelpunten op grond waarvan nadelige effecten worden verwacht. In de TN/MER is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit en is tevens een gezondheidsonderzoek (GES) uitgevoerd. Hieruit kwam luchtkwaliteit niet als knelpunt naar voren. Op basis van de berekende geluidbelastingen worden als gevolg van het besluit en de daarin opgenomen maatregelen geen gezondheidsrisico's verwacht.*

*Er is ten behoeve van de woonomgeving (Ommoord) een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit, waaronder ook de regionale Saldo Nul maatregelen. Daardoor is de geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen hier beperkt. De afstand van dit gebouw tot het nieuwe tracé bedraagt circa 50 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt 50 dB. Ik concludeer dan ook dat de geluidbelasting in de gebruiksfase het gebruik van het pand ten behoeve van de scouting niet onmogelijk maakt.*

*Het project is verder opgenomen in het NSL, waarmee is geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Verder verwijs ik door naar paragraaf 2.17.*

*Ten aanzien van de bereikbaarheid verwijs ik u naar mijn eerder gegeven antwoord.*

*Voor wat betreft uw zorg inzake hinder gedurende de bouw tot de daadwerkelijke opening van de weg, verwijs ik naar mijn antwoord hiervoor. Indien u echter van mening bent dat u ten gevolge van dit Tracébesluit nog steeds schade lijdt of zal lijden kunt u een verzoek om nadeelcompensatie of planschade indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

#### Exploitatie

Voor de aanvang van onze nieuwbouw is er met de toenmalige Deelgemeente afgesproken dat wij ons groepshuis zouden onder verhuren aan een Kinderopvang om zodoende geld te genereren uit de onderverhuur om de exploitatiekosten te kunnen betalen en onderhouden. Een kinderopvang was de beste en juiste keuze daar wij veelal dezelfde leeftijdsgroep hebben en veelal ook dezelfde speelmaterialen gebruiken waardoor extra opslag niet nodig zou zijn in een goede samenwerking. Ook bleef hierdoor onze identiteit als scoutinggroep en scoutinggroepshuis gewaarborgd. (Inmiddels heeft de praktijk van 10 jaar) dit dan ook bewezen dat dit de juiste en beste keuze was en is. Wij zijn voor onze exploitatiekosten dan ook sterk afhankelijk van deze samenwerking en verhuur. Als mede door deze problematiek het voortbestaan van de kinderopvang in gevaar komt heeft een en ander tot gevolg dat de scouting zijn exploitatiekosten niet meer kan betalen, waardoor het voortbestaan om deze redenen ook voor de scouting in gevaar komt.

Wij worden ernstig belemmerd in de uitvoering van ons werk als scoutinggroep en het plezier wat onze kinderen hiervan ervaren voor vele jaren in hun leven en ons bestaansrecht wordt bedreigd door de aanleg van de nieuwe rijksweg.

#### **Reactie**

*Zie mijn antwoord hiervoor.*

#### Communicatie

Tijdens het gebiedstafels traject is er contact geweest met Rijkswaterstaat Tijdens deze gesprekken is er een stakeholders dossier opgemaakt en zijn er diverse gesprekken geweest met ons als belanghebbende. Deze gesprekken zijn gevoerd met medewerkers van Rijkswaterstaat en de gemeente Rotterdam. Tijdens deze gesprekken zijn problemen en oplossingen geïnventariseerd, maar na het opstellen

van het stakeholders dossier hebben wij niets meer vernomen nog van Rijkswaterstaat als de gemeente Rotterdam. De gesprekken zijn destijds 'tijdelijk' gestaakt omdat er geen nieuwe ontwikkelingen waren. Achteraf gebleken waren er genoeg ontwikkelingen en moesten wij via de media vernemen dat het OTB ter visie is gelegd. Ook gesprekken over mogelijke oplossingen voor de hinder die wij ondervinden zijn nooit gevoerd dus wij tasten volledig in het duister wat de toekomst voor ons te brengen heeft. Wij vinden het dan ook zeer laakbaar gedrag van Rijkswaterstaat en de gemeente Rotterdam en voelen ons in de kou gezet. Met andere stakeholders is tijdens het gehele project wel degelijk contact geweest zoals terug te lezen in het OTB wat ter visie is gelegd. Voor Rijkswaterstaat en de Gemeente Rotterdam doet een scouting groep er schijnbaar niet toe want sinds april 2014 is geen contact meer met insprekers geweest.

### **Reactie**

*In aanloop naar de publicatie van het Ontwerp-Tracébesluit is er inderdaad sprake geweest van een periode dat er geen overleg heeft plaatsgevonden met inspreker. De hoofdreden hiervan is het verzoek van de gemeente Rotterdam om de gemeente de tijd te geven om in overleg met de BSO / scouting een nieuw contract op te stellen om zo het functioneren van de BSO / Scouting aan de Ommoordseweg ook voor de toekomst zeker te stellen. Nog vóór het ter visie gaan van het OTB zijn RWS en Rotterdam bij de BSO / scouting langs geweest om de laatste stand van zaken toe te lichten.*

*Tijdens de informatieavondreeks van eind 2015 heeft de BSO/scouting gevraagd om nogmaals een toets te doen op de wettelijke voorschriften die gelden voor een BSO in de nabijheid van rijkswegen. Daar heeft Rijkswaterstaat gehoor aan gegeven. Ook de tweede toets wees uit dat de BSO / scouting aan de Ommoordseweg, op de bestaande locatie, kon worden gehandhaafd.*

### **3.114 Zienswijze nr. 114**

*Deze zienswijze is op een tweetal uitzondering na, identiek aan zienswijze nr. 104. Voor de beantwoording van de gelijklopende zienswijzen verwijst u derhalve ook naar nummer 104.*

De aanleg van de weg levert een aanzienlijke toename op van de geluidsbelasting op onze woning. Volgens uw schrijven van 1 oktober 2015 neemt de geluidsbelasting op de gevel van hun woning toe tot 54 dB. Dit ligt ruim boven de voorkeurswaarde van 50 dB. Inspreker verzoekt het ontwerp zodanig aan te passen dat de geluidsbelasting binnen de voorkeurswaarde komt.

### **Reactie**

*Met het aanpassen van de ligging van de tunnelmond (tot circa 100 meter voorbij de 2<sup>e</sup> kwelsloot) en de opname van bovenwettelijke maatregelen in het kader van Saldo Nul is opnieuw onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting op uw woning.*

*De afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 50 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt 51 dB. Omdat er niet wordt voldaan aan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg, geldt dat er in uw geval aanvullend onderzoek wordt gedaan naar de binnenwaarde. Zo nodig worden door Rijkswaterstaat aanvullende gevelmaatregelen aangeboden. Het onderzoek naar het binnenniveau wordt uitgevoerd nadat het Tracébesluit onherroepelijk is.*

GEZONHEID VAN OMWONENDEN - ENORM ECONOMISCH VERLIES ALS HET GAAT OM DE WAARDEDALING VAN HET HUIS - LICHT- EN GELUIDSOVERLAST - VERLIES VAN DE RECREATIEVE FUNCTIES IN EN OM DIT GEBIED. Een lijst met zeer zwaar wegende gevolgen voor de groep mensen die gaat lijden onder de aanleg van deze weg op deze manier. DIT KAN EN MAG GEEN DOORGANG VINDEN. Deze zienswijze is vanuit persoonlijke titel geschreven, maar het zal u niet verbazen dat een enorme achterban deze mening deelt.

### **Reactie**

*Voor wat betreft de door inspreker geuite zorgen worden deze herkend en zijn deze ook leidend geweest voor de inpassing van de weg en de aard en omvang van de maatregelen. Ten aanzien van de gezondheid is parallel aan het MER in 2009 uitvoerig onderzoek naar gedaan. Uit dit onderzoek blijken geen gezondheidsknelpunten als gevolg van de aanleg van de weg. Langs het tracé wordt overal voldaan aan de normen voor lucht, geluid en ook (externe) veiligheid. Met de investeringen van de regio in Saldo Nul wordt dit alleen nog maar positiever. In uw specifieke situatie is het verder zo dat de ligging van de tunnelmond ten opzichte van het OTB aanzienlijk is verschoven tot circa 100 meter voorbij de 2e kwelsloot.*

*Ten aanzien van licht wordt gestreefd de overlast te beperken door gebruik te maken van zoveel mogelijk afscherpende verlichting met een minimum aan uitstraling. De tunnelmond krijgt ook anders vorm dan in het Ontwerp-Tracébesluit, waardoor deze minder zichtbaar wordt vanuit de omgeving. De auto's die richting de Rottekade rijden zullen dus ook veel eerder onder het maaiveld verdwijnen, waardoor hinder van koplampen beperkt blijft. Verder heb ik een dicht bosperceel aan de westzijde van de tunnelmond aangebracht en beplanting op het talud aan de zuidzijde van het Terbregseveld. De schermen aan weerszijden van de A16 zullen aan de omgevingszijde begroeid worden uitgevoerd, met boven de 4 meter een transparante top. Het scherm op de tunnelmond wordt ook transparant uitgevoerd.*

*Ten aanzien van het verlies aan recreatie functies is dit naar mijn oordeel met de vergaande inpassingsmaatregelen zoals nu ook een halfverdiepte ligging van de landtunnel niet het geval. Naast minder ruimtebeslag, wordt het dak van de tunnel na aanleg voorzien van groen en fiets- en wandelpaden zodat het weer 1 op 1 onderdeel wordt van het Lage Bergse Bos. Niet alleen worden alle bestaande fiets- en wandelpaden hersteld, de regio heeft zich ook tot doel gesteld het aantal recreatieve verbindingen ook uit te breiden. Zij doet dit in het kader van het "Regionaal Uitvoeringsprogramma A13/16 Rotterdam". Voor meer informatie verwijst ik nu de Inpassingsovereenkomst A16 waarin deze afspraken zijn geformaliseerd en de Afsprakenkaart waarin deze zijn gevisualiseerd: <http://www.a13a16rotterdam.nl/Documenten/384373.aspx>*

### **3.115 Zienswijze nr. 115**

Inspreker wil via deze weg enkele suggesties voor verbetering van de plannen doen.

De aansluiting A16/N471 is thans volgens de tekeningen (kaartblad 12/23) ingericht als een aansluiting van het type 'Haarlemmermeer', met onderaan de afrit verkeerslichten. Voor deze locatie lijkt inspreker een zogeheten 'divergerende diamantaansluiting' geschikter, daar deze een hogere capaciteit en minder conflictpunten heeft. Deze oplossing wordt in de Verenigde Staten en de regio Parijs met succes toegepast. Mocht dit niet mogelijk of wenselijk blijken, dan zou inspreker binnen het huidige plan voor willen stellen om alle rechtsafbewegingen

buiten de verkeerslichten om te laten verlopen, bij voorkeur door de stroken iets verder van de lichten af te leggen met een bord B6 en haaiantanden.

### **Reactie**

*Voor elk kruispunt is een zogenoemde kruispuntberekening opgesteld: een simulatie van de werkelijkheid waarin de benodigde inrichting van het kruispunt wordt vastgesteld, binnen de eisen die gesteld zijn door de beheerder van het kruispunt. In het geval van de N471 zijn de combinaties van aantal opstelvakken, lengte van opstelvakken en verkeerslichten zo gekozen, dat aan de gestelde eisen met betrekking tot capaciteit en doorstroming worden voldaan. Alhoewel er waardering is voor het meedenken neem ik het voorstel van inspreker niet over.*

Inspreker weet uit eigen ervaring dat zich ten oosten van het Terbregseplein geregeld weefproblematiek voordoet. De extra invoegende strook uit de richting Den Haag zal dat niet veel beter maken. Daarom heeft inspreker een alternatief voorstel ingediend. Met dit voorstel kan zonder al te veel extra kunstwerken het verkeer vroeg ontvlochten worden, zodat er geen weefbewegingen nodig zijn. Als bijkomend voordeel geldt dat verkeer vanuit het zuiden een ruimere boog kan maken naar de hoofdrijbaan van de A20, wat de doorstroming ten goede komt.

### **Reactie**

*In het door u geleverde voorstel worden de weefbewegingen inderdaad zoveel mogelijk voorkomen, en dat is altijd gunstig. Het probleem wat echter ontstaat is dat de afstanden tussen de diverse samenvoegingen van verkeer te kort zijn om te voldoen aan de geldende turbulentielengtes (minimale vereiste afstand tussen opeenvolgende samenvoegingen). Hierdoor heb ik voorstel niet overgenomen in het Tracébesluit.*

Voor wat betreft de verknoping A16/N209/Ankie Verbeek-Ohrlaan zou ik mijn suggestie van punt 1. willen herhalen (vrije rechtsafbewegingen buiten de verkeerslichten om) en tevens een meer vloeiender verloop van de weg richting de lus. Deze takt nu haaks van de weg af, terwijl een meer vloeiend verloop voor betere doorstroming en minder slijtage aan het asfalt zorgt.

### **Reactie**

*In het geval van de Ankie Verbeek-Ohrlaan kruising geldt net als de N471 dat er sprake is geweest van kruispuntberekeningen die erertoe hebben geleid dat er inderdaad een aantal vrije rechtsafbewegingen, buiten de VRI's zijn opgenomen, bijvoorbeeld komende vanuit Bergschenhoek op de N209 naar de A16, en komende vanuit Rotterdam, rechtsafslaand naar de A16 richting Rotterdam-The Hague Airport. In afwijking van het Ontwerp-Tracébesluit is hier aan toegevoegd een vrije rechtsaffer voorzien van een extra invoegstrook vanaf de A16 uit de richting van het Terbregseplein op de N209 richting Bergschenhoek.*

## **3.116 Zienswijze nr. 116**

Insprekers blijven op het standpunt staan dat deze geplande verbinding A13-A16 niet nodig is, een betere oplossing biedt. Bovendien is de (bovengrondse) positionering met name na het punt aan het einde van de A. Verburgweg/daar waar het tracé afbuigt naar het zuiden, door zijn bovengrondse ligging veel te prominent en landschappelijk verstorend. Een waar snelwegen-getto

### **Reactie**

*Voor de nut en noodzaak verwijs ik u naar mijn reactie in paragraaf 2.1. De keuze voor de A16 is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. De afweging is opgenomen in de Variantennota en de TN/MER, die als bijlage bij het ter visie gegane Ontwerp-Tracébesluit zijn gevoegd. Voor meer informatie verwijs ik u naar paragraaf 2.4. Voor wat betreft de door inspreker aangehaalde bovengrondse ligging, de weg ligt in het Lage Bergse Bos in een landtunnel. Met het sluiten van een Inpassingsovereenkomst A16 met de regio komt de landtunnel halfverdiept te liggen en is van de door inspreker aangehaalde prominente ligging naar mijn oordeel geen sprake. Ik verwijs inspreker ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.9.*

### **3.117 Zienswijze nr. 117**

Inspreker is bewoner van de Molenlaan. Het probleem is bekend: op dit moment 26.000 auto's per dag! Op de inloopmiddag Lommerrijk heb ik getracht iemand te spreken die enig invloed kan hebben op het onderliggende wegennet.

Rijkswaterstaat gaf nul op request en de Rotterdamse verkeersdienst evenzo. De angst van inspreker is tweeledig:

1. Bij de aanleg van de voorgenomen A13/16 zal op dit traject de nodige verkeershinder optreden, ze zullen uitwijken naar de Molenlaan.
2. Na de gereedkoming van de A13/16 zal bij files op het nieuwe traject de Molenlaan worden gebruikt als een soort uiterwaarden op het overtollig verkeer te laten wegvloeien (Dit is onderstreept door een medewerker van Rijkswaterstaat in een mail aan inspreker op 22 januari 2014).

Dit alles heeft te maken met de soort aansluiting van de verbinding A13/16 op de Ankie Verbeek-Ohr weg. Op de bewuste inloopmiddag kon niemand hier iets zinnig over zeggen.

Inspreker stelt dat Rijkswaterstaat, de regionale verkeersdienst en de Rotterdamse verkeersdienst heel snel tegen de wettelijke normen aan zullen lopen. De geluidsdruk van 45dB per tijdseenheid op de gevel wordt inmiddels zeer regelmatig en ruimschoots overtreden. En de luchtkwaliteit hebben we nog niet gemeten. Maar dat is de wettelijke kant. Feitelijk hebben Hillegersberg en Terbregge een abnormale overlast van het sluipverkeer uit Lansingerland en dat al vanaf 1971!!

Toen de planologen van Zuid Holland alles hebben volgebouwd van hier naar Nootdorp hebben ze niet gezorgd voor een juiste ontsluiting naar het landelijke wegennet. Maak die fout nu niet nog een keer en zorg, dat deze WOON wijk weer een woonwijk zal kunnen zijn.

### **Reactie**

*De aanleg van de A16 Rotterdam heeft mede tot doel de verkeersintensiteit op het onderliggende wegennet te verminderen, in het bijzonder ook op de Molenlaan. Anders dan inspreker stelt neemt het verkeer op de Molenlaan met de aanleg van de A16 af (zie ook mijn reactie in paragraaf 2.7). Er zal dus als gevolg van de aanleg van de A16 Rotterdam ook geen toename van de geluidbelasting en/of luchtverontreiniging op de Molenlaan plaatsvinden, sterker nog dit zal als gevolg van minder sluipverkeer verbeteren. Op deze wijze wordt mijn inziens ook recht gedaan aan de oproep van inspreker de woonwijk weer een woonwijk te laten zijn.*

*Tijdens de aanlegfase van de A16 Rotterdam zal de doorstroming op de thans aanwezige wegvakken van de A13/N209/A16 en A20 zoveel als mogelijk*



*onbelemmerd plaatsvinden. Het verkeer van en naar de bouwlocaties zal niet via de Molenlaan lopen, maar via bouwwegen die zoveel als mogelijk direct op de rijkswegen aansluiten. Extra verkeershinder op de Molenlaan gedurende de bouwfase wordt daarom ook niet voorzien.*

*Uw veronderstelling dat voor de Molenlaan een normwaarde van 45 dB geldt is niet nader onderbouwd. Omdat aan deze weg geen fysieke aanpassingen plaatsvinden hoeft er niet te worden getoetst voor deze weg. Indien langs een bestaande gemeentelijke weg de geluidbelasting hoger is dan 60 dB en het object is door de gemeente aangemeld als saneringsobject, dan is er sprake van een saneringssituatie en dient de gemeente te bevorderen dat aan het wettelijk binnen niveau van 41 dB wordt voldaan. Voor wat betreft geluidshinder ten gevolge van de A16; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé bedraagt circa 800 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg.*

### **3.118 Zienswijze nr. 118, BP Europa SE- BP Nederland**

Inspreker huurt een door de provincie Zuid-Holland in eigendom uitgegeven perceel aan de noordzijde van de N209, inclusief het hierop aanwezige brandstoffenverkooppunt. In het Ontwerp-Tracébesluit is dit brandstoffenverkooppunt als een te amoveren object aangeduid.

#### Handhaving van het bestaande motorbrandstoffenverkooppunt

Naar het oordeel van BP is er in onvoldoende mate onderzocht of het bestaande verkooppunt kan worden ingepast in de nieuwe wegstructuur ter plaatse. Alvorens te besluiten tot opheffing van het verkooppunt dient nader onderzoek plaats te vinden. BP behoudt zich alle rechten voor om een dergelijke inpassing alsnog te bewerkstelligen binnen de kaders van hetgeen wordt toegestaan in de Benzinewet.

#### **Reactie**

*Op grond van de Tracéwet heeft Rijkswaterstaat een inspanningsverplichting om een alternatieve locatie te zoeken voor het BP-station dat nu langs de N209 is gelegen en dat daar door de aanleg van de A16 Rotterdam niet is te handhaven. Naar aanleiding van een overleg met BP, is in een brief d.d. 28 april 2015 (RWS-2015/18624) formeel door RWS aan BP aangegeven dat - gelet op het beleid van RWS en de bepalingen uit de Benzinewet - er geen mogelijkheden zijn om een brandstofverkooppunt te vestigen langs de nieuwe A16 Rotterdam.*

#### Compensatie alternatieve locatie/schadevergoeding

Mocht een inpassing, zoals hierboven bedoeld niet te verwezenlijken zijn, zal BP gecompenseerd dienen te worden door het toekennen van een alternatieve minimaal gelijkwaardige locatie (qua verdien capaciteit en volume), tezamen met een schadeloosstelling (hieronder mede begrepen aangaande bijkomende schadecomponenten, vermogens-, stagnatie en financieringsschade). Indien er geen geschikte alternatieve locatie voorhanden is zal BP volledig schadeloos gesteld dienen te worden op basis van de daarvoor geldende (wettelijke) regelingen (hieronder mede begrepen - doch niet beperkt tot - bijkomende schadecomponenten, vermogensschade, inkomensschade etc.).

Rijkswaterstaat heeft in dat kader toegezegd een uitgebreid onderzoek naar een vervangende locatie uit te voeren. Naar de mening van BP zal, in geval er sprake is van de noodzaak tot een vervangende locatie, er niet alleen gekeken worden naar

een locatie met de juiste bestemming doch ook naar locaties die thans niet bestemd zijn als motorbrandstoffenverkooppunt maar na wijziging van de bestemming wel geschikt zijn voor het vestigen van een dergelijk motorbrandstoffenverkooppunt.

### **Reactie**

*Met BP is afgesproken dat er een locatieonderzoek zou worden gestart voor locaties langs het hoofdwegennet (HWN) en het onderliggende wegennet (OWN). Voor wat betreft het onderliggend wegennet (OWN) is gekeken naar de mogelijkheden van herplaatsing van het BP-station op locaties die aansluiten op het OWN in de nabijheid van het tracé A16 Rotterdam. Het betrof een 3-tal potentiële locaties nabij het tracé te weten:*

- 1. de locatie in de lus van de nieuwe Bergschenhoekseweg,*
- 2. de Zuidoost kwadrant van de kruising A16 – N471, en*
- 3. de driehoek bij het knooppunt A13 – A16.*

*De genoemde locaties zijn in afstemming met Rijkswaterstaat beoordeeld en afgewogen door zowel de gemeenten Rotterdam en Lansingerland als de Provincie Zuid-Holland.*

*De locatie in de lus Bergschenhoekseweg is niet mogelijk aangezien deze locatie is aangewezen als een locatie voor waterberging en ruimtelijk ook ongewenst vanwege de slechte inpasbaarheid van een brandstofverkooppunt. De locatie ZO kwadrant kruising A16-N471 is niet wenselijk gezien de grote impact op fietsroutes en de bezwaren vanuit de luchthaven. De locatie in de driehoek A16 Rotterdam is niet wenselijk gezien de ambities met Schieveen als onderdeel van recreatie- en natuurgebied Schieveen en eveneens vanuit bezwaren vanuit de luchthaven. Gemeenten Rotterdam en Lansingerland hebben – mede op basis van bovenstaande afweging - laten weten geen mogelijkheden te zien langs het onderliggend wegennet .*

*Rijkswaterstaat heeft aanvullend drie alternatieve locaties buiten de directe omgeving van de A16 Rotterdam, langs het hoofdwegennet ingebracht en voorgelegd aan BP. BP heeft laten weten dat zij tenminste één van deze drie locaties niet verder wil laten onderzoeken.*

### Verkeershinder tijdens werkzaamheden/schadevergoeding

Het BP motorbrandstoffenverkooppunt zal sowieso tijdens de aanleg van de nieuwe autosnelweg tussen de A13 en knooppunt Terbregseplein (A16 Rotterdam) tussen het tijdvak 2017 en 2022/2023 verkeershinder ondervinden en daarmee inkomsten derven waarvoor BP gecompenseerd zal moeten worden met in achtname van de (wettelijke) regelgeving ter zake.

*Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Ik zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

BP is momenteel in overleg met Rijkswaterstaat om met betrekking tot bovenstaande afspraken te maken. Daarnaast zal Rijkswaterstaat BP op de hoogte dienen te houden van alle ontwikkelingen met betrekking tot de aanleg van de

nieuwe autosnelweg tussen de A13 en het knooppunt Terbregseplein (A16 Rotterdam).

**Reactie**

*Rijkswaterstaat zal uiteraard aan dit verzoek voldoen.*

**3.119 Zienswijze nr. 119**

De rozenbuurt gaat het meest gebukt onder het Ontwerp-Tracébesluit. De belofte niet horen, niet zien en niet ruiken gaat de prullenbak in. Door de verhoogde talud en viaduct gaat de Rozenbuurt het hardst getroffen worden. Op nog geen 300 meter van de Rozenbuurt gaat de tracé met 2x 2 rijbanen en aan beide zijde een invoegstrook. Dit gaat absoluut overlast geven. Op de bijeenkomst heeft een ambtenaar van Rijkswaterstaat toegegeven dat de Rozenbuurt het slechts af is. Insprekers zienswijze is dat de snelweg onder de grond gaat zoals wel in de Bijlmer gaat plaats vinden. We kunnen tunnels bouwen tussen Engeland en Frankrijk onder de Noordzee, maar een snelweg van hooguit 6 km is niet haalbaar. Het tracé is tevens volgens de Europese wetgeving verboden. De snelweg wordt namelijk te dicht op een reeds bestaande wijk gebouwd.

**Reactie**

*Na eerdere afspraken voor de inpassing van de weg heb ik met de regio in oktober 2015 een aantal aanvullende maatregelen afgesproken. De gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland hebben daarop in oktober 2015 voor ondertekening gestemd. Zo zijn in het Tracébesluit nu ook de Saldo Nul opgenomen. Zo komen er op verschillende locaties langs het tracé extra of hogere geluidsschermen dan wettelijk verplicht. Daarnaast wordt op de A16 Rotterdam en op delen van de A20 bij het Terbregseplein en de afslag Prins Alexander het zeer stille asfalt tweelaags ZOAB fijn toegepast. Het toepassen van het extra stil asfalt tweelaags ZOAB fijn is niet opgenomen in het akoestisch onderzoek. Het akoestische effect hiervan komt nog bovenop de akoestische effecten van de maatregelen die in het kader van het Tracébesluit worden getroffen.*

*In het kader van het Tracébesluit A16 Rotterdam is opnieuw onderzoek verricht naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de A16 Rotterdam en de extra Saldo Nul maatregelen. Specifiek voor uw woning geldt: De afstand van uw woning tot het nieuwe tracé bedraagt circa 150 meter. De geluidsbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt ter plaatse van uw adres 53 dB. Dit is minder dan de nu toegestane geluidsbelasting van 54 dB. Omdat er echter niet wordt voldaan aan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg, geldt dat er in uw geval aanvullend onderzoek wordt gedaan naar de binnenwaarde. Zo nodig worden door Rijkswaterstaat aanvullende gevelmaatregelen aangeboden. Het onderzoek naar het binnenniveau wordt uitgevoerd nadat het Tracébesluit onherroepelijk is. Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek verwijs ik u graag naar paragraaf 2.15.*

*Ten aanzien van de ondertunneling van het Terbregseveld verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.10.*

*Tot slot, inspreker geeft aan dat het tracé volgens de Europese wetgeving verboden is omdat de snelweg te dicht op een reeds bestaande wijk wordt gebouwd. Naar oordeel van de minister is dit niet het geval. De Nederlandse wetgeving betreft*

*merendeels ook een implementatie van de Europese wetgeving en is daar niet mee strijdig.*

### **3.120 Zienswijze nr. 120**

Het is schandalig en onbehoorlijk om de bewoners van Ommoord aan deze grote extra gezondheidsrisico's bloot te stellen. Ommoord is al ingesloten door snelweg en alle berekeningen rondom uitstoot en lawaai kloppen ook niet rondom deze eerdere wegen. Al helemaal niet nu blijkt dat er veel gesjoemeld wordt in de autoindustrie, bij meerder merken inmiddels. Inspreker vraagt dus om alle berekeningen overnieuw te doen met de realistische uitstoot en lawaai verwachtingen. Ook aantasting van een van de laatste stukjes bos in Rotterdam is uiteraard een heel slecht plan. Inspreker verwacht daarom dat deze aanleg alsnog wordt afgeblazen.

#### **Reactie**

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Er is ten behoeve van uw woonomgeving (Ommoord en Rottekade) een aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit (waaronder ook een groot aantal met de regio overeengekomen Saldo Nul maatregelen). Specifiek met betrekking tot uw woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 700 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg.*

*In de TN/MER is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit en is tevens een gezondheidsonderzoek (GES) uitgevoerd. Hieruit kwam luchtkwaliteit niet als knelpunt naar voren. Op basis van de berekende geluidbelastingen worden als gevolg van het Besluit en de daarin opgenomen maatregelen geen gezondheidsrisico's verwacht. Verder is het project ook opgenomen in het NSL. Ik verwijs u verder ook naar de paragrafen 2.17 en 2.18.*

*Ten aanzien van het bos, geldt dat dit, conform vigerende wet- en regelgeving, zo veel als mogelijk wordt gemitigeerd of gecompenseerd. Zo worden als onderdeel van het bomencompensatieplan een zo groot mogelijk areaal aan in het Lage Bergse Bos gekapte bomen weer op het tunneldak terug geplant. Op deze manier wordt getracht om de huidige functionaliteit van het bos zo veel als mogelijk te behouden. In overleg met en op verzoek van de gemeenten Rotterdam en Lansingerland is de compensatie door hen ingevuld. Niet alle compensatie is echter binnen de plangrens van het Tracébesluit te realiseren. De resterende opgave wordt daarom binnen de gebiedsplannen van het Samenhangend Beeld gecompenseerd. Ik verwijs u verder door naar mijn reactie in paragraaf 2.14.*

### **3.121 Zienswijze nr. 121**

Inspreker is van mening dat met het ontwerp dat er nu ligt wordt niet voldaan aan de afspraak om de weg niet te horen of zien. Vooral in Ommoord, Terbregge, Schiebroek en Hillegersberg zal de overlast van de weg groot zijn. Veel mensen zullen slechter slapen vanwege het voorbijrazende verkeer. De gezondheid van kinderen en ouderen loopt een verhoogd risico door de luchtvervuiling. Daarnaast zal voor de aanleg van de weg een groot deel van het Lage Bergse Bos gekapt moeten worden. Daarmee gaat een populair recreatiegebied verloren, dat nu door heel veel Rotterdammers wordt gebruikt om te joggen, de hond uit te laten of te

picknicken. De MAG er zonder volledige tunnel gewoon niet komen!

### **Reactie**

*Na eerdere afspraken voor de inpassing van de weg heb ik met de regio een aantal aanvullende maatregelen afgesproken. De gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland hebben daarop in oktober 2015 voor ondertekening gestemd. Zo is ondermeer afgesproken dat de landtunnel in het Lage Bergse Bos vier meter lager wordt aangelegd dan in het Ontwerp-Tracébesluit is opgenomen. Inderdaad worden er bomen gekapt om de aanleg van de tunnel mogelijk te maken, echter na aanleg van de tunnel wordt het dak van de tunnel voorzien van groen (waaronder ook bomen) en fiets- en wandelpaden zodat het weer 1 op 1 onderdeel wordt van het Lage Bergse Bos.*

*In het kader van het Ontwerp-Tracébesluit A16 Rotterdam is onderzoek verricht naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de A16 Rotterdam. Onderzocht is welke maatregelen getroffen moeten worden om te voldoen aan de wettelijke geluidsnormen. Aanvullend op deze maatregelen zijn in het Tracébesluit de maatregelen die worden getroffen voor 'Saldo Nul' opgenomen (niet horen, niet zien en niet ruiken). De 'Saldo Nul' opgave betreft het streven van de regio naar een gelijkblijvend geluidsniveau ten opzichte van het jaar 2012, zoals vastgelegd in moties van de gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland. Zo komen er op verschillende locaties langs het tracé extra of hogere geluidsschermen dan wettelijk verplicht. Daarnaast wordt op de A16 Rotterdam en op delen van de A20 bij het Terbregseplein en de afslag Prins Alexander het zeer stille asfalt tweelaags ZOAB fijn toegepast. Het toepassen van het extra stil asfalt tweelaags ZOAB fijn is niet opgenomen in het akoestisch onderzoek. Het akoestische effect hiervan komt dus nog bovenop de akoestische effecten van de maatregelen die in het kader van het Tracébesluit worden getroffen.*

*Specifiek met betrekking tot uw woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 700 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht de akoestisch situatie daarmee aanvaardbaar. Op basis van de berekende geluidbelastingen worden als gevolg van het Besluit en de daarin opgenomen maatregelen geen grote geluidsoverlast en gezondheidsrisico's verwacht.*

*In de TN/MER is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit en is tevens een gezondheidsonderzoek (GES) uitgevoerd. Hieruit kwam luchtkwaliteit niet als knelpunt naar voren. Het project is verder opgenomen in het NSL, waarmee is geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Verder verwijs ik door naar paragraaf 2.17*

*Voor meer informatie verwijs ik ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.9. Voor wat betreft de volledige ondertunneling van het tracé verwijs ik u door naar paragraaf 2.10.*

### **3.122 Zienswijze nr. 122**

Inspreker vraagt zich af hoe betrouwbaar een vertegenwoordiger van een minister is, als die zich slechts via de rechter laat dwingen rekening te houden met de belangen van de direct omwonenden ?Dit was zijn inbreng voorjaar 2014 betreffende de voorstellen voor het tracé A13 / A16 tijdens een informatieavond in

Lommerrijk te Hillegersberg. De projectleider/ambtenaar ging hier niet op in. Intussen is de dieselfraude keihard binnengekomen bij iedereen. En hopelijk ook bij mevr. Schultz die zich destijds ( A13-Overschie) beriep op steeds betere prestaties van de ` autotechniek `, wat een verhoging van de maximumsnelheid zou rechtvaardigen. Een soortgelijke situatie van een onbetrouwbare overheid dreigt nu bij de maximum snelheden op de A 1. Afspraken met lagere overheden worden terzijde geschoven en het eigen VVD-beleid van de minister wordt maatstaf. Anderhalf jaar later, oktober 2015, is het tracé definitief en zijn de laatste concessies gedaan. Maar hoe betrouwbaar zijn de gepresenteerde plannen

### **Reactie**

*Het belang van de direct omwonenden wordt middels de nationale wet en regelgeving geborgd. Als minister houd ik mij aan deze wet- en regelgeving. Als regionale overheden voorstander zijn van verdergaande inpassing en maatregelen en hiervoor ook de financiële verantwoordelijkheid voor willen dragen, dan ben ik altijd bereid deze in te passen. In het geval van de A16 is dit nu ook het geval met de opname van een groot aantal Saldo Nul maatregelen in het Tracébesluit..*

*Voor wat betreft de door inspreker genoemde dieselfraude verwijs ik u naar paragraaf 2.17.*

*Tot slot, refereert inspreker aan de betrouwbaarheid van de gepresenteerde plannen. Ik verwijs u hiervoor naar de door mij en door de regio ondertekende Inpassingsovereenkomst A16:*

<http://www.a13a16rotterdam.nl/Documenten/384373.aspx>

#### 1. Kruising A13/A16 met de N471

Momenteel zakt de N209 vanaf de passage van Randstadrail (RSR) meteen naar maaiveld ( mv) . Is geen enkel probleem. Waarom trekken we dan de nieuwe weg op hoogte ( + 4 m ?) door over de kruising met de N471, met een viaduct over de N471 van 8 banen breed ?Waarom niet meteen na RSR zakken naar mv. en de N471 óver de A13A16 heen halen en afwikkelen via de rotonde die er nu al ligt ?

Zoals uit de gepresenteerde tekeningen blijkt betekent dit een massief dijklichaam met nog eens ( bovenwettelijke ) geluidschermen erbovenop over een lengte van zo'n 200 meter . Effecten van de hoge ligging zijn:

- Hogere kosten van aanleg viaduct en dijklichaam.
- Meer en verderdragende geluidoverlast en dus hogere geluidschermen.
- Meer horizonvervuiling.

### **Reactie**

*Een verdiepte ligging van de N471 is nader onderzocht, voor meer informatie hierover verwijs ik u naar paragraaf 2.13. Overigens heb ik ten behoeve van het Tracébesluit nader onderzoek laten doen naar een optimalisatie van de passage van Randstadrail en HSL. Naar aanleiding van dit onderzoek is het kunstwerk over de Randstadrail/HSL circa 1,5 meter lager uitgevoerd.*

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met het hoogteprofiel van het tracé. De hoogte profielen staan op de plankaarten bij het Besluit en deze hoogteprofielen voldoen aan de wettelijke (veiligheids-)eisen.*

*Er is ten behoeve van uw woonomgeving een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Specifiek met betrekking tot uw*

*woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 1.150 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt circa minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg.*

## 2. De aansluiting Terbregseplein - tunnel Lage Bergse Bos

Op de informatie avond van 14 oktober 2015 in Lommerrijk was geen exacte maatvoering te krijgen van de hoogte van de Terbregseplein passage over de afslag A20 > A16 en de diepte van de tunnel onder de Rotte.

Dat moet vast veel zijn en misschien wel vergelijkbaar met de afslag op de Ridderster vanaf de A16 naar de A15. Bij plotselinge ijzel of sneeuwval durven de vrachtwagenchauffeurs niet aan de afdaling te beginnen, bang om de controle over de wagen te verliezen. Terecht lijkt me. Er werd op 14 oktober 2015 gesteld dat alles binnen de wettelijke normen is / zal worden ontworpen. Toch lijkt me de beschreven Ridderster- situatie niet verkieslijk, zeker niet in een tunnelsituatie zoals hier.

### **Reactie**

*Het hoogteverschil tussen de fly-over in het Terbregseplein en het diepste punt van de tunnel onder de Rotte is 21m. Dit hoogteverschil wordt overbrugd over een afstand van 1,4 km met een maximaal hellingspercentage van 2%. Rijkswaterstaat voorziet geen problemen met het vrachtverkeer.*

## 3. de toepassing van 'stil asfalt'

In de laatste onderhandelingen met de Metropoolregio heeft RWS zgn. 'stil asfalt' toegezegd om brute ontwerpuitgangspunten te maskeren (Terbregseplein op + 16 m1, Intermezzo dijklichaam ). Afgezien van de werkelijke effectiviteit moeten we maar afwachten of de dienst RWS dit extraatje zal blijven ondersteunen. Je weet het tenslotte maar nooit met deze minister.

### **Reactie**

In overleg met de regionale partijen is afgesproken dat op het nieuwe tracé en een deel van de A20 tweelaags ZOAB fijn zal worden toegepast. De akoestische werking van tweelaags ZOAB fijn staat niet ter discussie en de financiële middelen zijn beschikbaar. Het is dan ook niet duidelijk waarom inspreker twijfelt aan de ondersteuning van deze maatregel. *Het toepassen van het extra stil asfalt tweelaags ZOAB fijn is niet opgenomen in het akoestisch onderzoek. Het akoestische effect hiervan komt nog bovenop de akoestische effecten van de maatregelen die in het kader van het Tracébesluit worden getroffen. Het is dan ook geen maatregel die wordt getroffen om ontwerpuitgangspunten te maskeren.*

## 4. Verlaging van 'de tunnel door het bos'

Een kanttekening wil inspreker plaatsen bij de opzet van RWS om de aannemers bij inschrijving de vrijheid te bieden om een voorstel te doen om de 'tunnel door het bos' ( tot maximaal ) 4 meter te verlagen.

Men mag ervan uitgaan dat een eenduidig beschreven project, zonder mitsen en maren, de meest betrouwbare prijs oplevert. Deze vrijheid, of zo u wilt opdracht, vindt inspreker bedreigend voor de houdbaarheid van de ingediende prijs. Persoonlijk vindt inspreker de gekozen oplossing voor de 'tunnel door het bos' op

mv. een briljante oplossing. Het effect van ( welhaast engelse ) glooiingen over de tunnel kan het bos enorm verrijken.

### **Reactie**

*Na eerdere afspraken voor de inpassing van de weg, waaronder de tunnel op maaiveld, heb ik met de regio een aantal aanvullende inpassingsmaatregelen afgesproken. De gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland hebben daarop in oktober 2015 voor ondertekening gestemd. Afgesproken is dat de landtunnel in het Lage Bergse Bos vier meter lager wordt aangelegd dan in het Ontwerp-Tracébesluit is opgenomen. Na aanleg van de tunnel wordt het dak van de tunnel voorzien van groen en fiets- en wandelpaden zodat het weer 1 op 1 onderdeel wordt van het Lage Bergse Bos. Het eerdere principe om de aannemer vrij te laten in deze keuze is derhalve niet langer actueel. Wel steekt de tunnel nog circa 4 meter boven het maaiveld uit, zodat van het glooiend effect dat inspreker voorstelt nog steeds sprake zal zijn.*

### **3.123 Zienswijze nr. 123**

Inspreker geeft aan dat er meerdere malen contact is geweest met Rijkswaterstaat inzake de aanleg van de A13/A16 c.q de op- en afrit van de Hoofdweg. Reeds in 2005 was er contact met RWS i.v.m. de aanleg A13/A16, oprit Hoofdweg naar de A13/A16. Op de vraag van inspreker of er consequenties waren voor de terreinen en woningen antwoordde RWS: U bent totaal niet in beeld. Inspreker kon dus verder investeren in het bedrijf. Op 28 juni 2015 kreeg inspreker volkomen onverwachts bericht dat er een gedeelte van het perceel gevorderd werd en dat Rijkswaterstaat nadere toelichting zou geven. Dit bleek echter niet het geval, de medewerkers hadden geen tekeningen en konden werkelijk nergens een antwoord op geven. Wel wilden ze een afspraak maken voor taxeren betreffende de eventuele schadevergoeding bij gedwongen onteigening en eindigen met de opmerking dat inspreker beter zou mee kunnen werken daar er anders van buitenaf wordt getaxeerd en dan zien we het wel.

### **Reactie**

*Ten behoeve van de aanleg van de A16 Rotterdam moet op verschillende plaatsen gronden en objecten aangekocht worden. Dat leek ook het geval voor gronden langs de Hoofdweg, gebaseerd op het ontwerp dat voor het Ontwerp-Tracébesluit als uitgangspunt is genomen. Om de eigenaren van de gronden destijds goed en tijdig mee te nemen in het verwervingstraject heeft Rijkswaterstaat bezoeken afgelegd in de samenstelling van de vastgoedadviseur, technisch expert en omgevingsmanager, om zo goed mogelijk te informeren over de stand van zaken, vervolg en om vragen te beantwoorden. Zo is Rijkswaterstaat ook bij inspreker en familie die naast inspreker woont langs geweest. Het eerste bezoek was op 21 augustus 2015.*

*Alhoewel ik de onzekerheid die inspreker heeft ervaren betreur evenals het feit dat het proces op inspreker rommelig is overgekomen, streven we ernaar alle voor handen zijnde informatie te delen, inclusief de technische tekeningen en vastgoedkaart. Hiermee is het inzicht in de ligging van de weg (volgens Ontwerp-Tracébesluit) en de impact van het ontwerp op de gronden van de inspreker en familie getoond en toegelicht. De getoonde kaarten zijn daags na het bezoek via de mail toegestuurd.*

*Inmiddels is op basis van ontwerpoptimalisaties in het Tracébesluit geen noodzaak meer voor het verwerven van deze gronden.*



Inspreker heeft t.a.v. het ontwerp de volgende bezwaren:

1. - de schets/tekening/vlekkenplan van de aansluiting hoofdweg, rechts af naar het Terbregseplein waarbij de bestaande parallelweg dwars door de voortuin en het bedrijf zou komen te lopen en waardoor het bedrijfsterrein en de woningen niet meer bruikbaar zijn. Dit is niet nodig.  
- terwijl er nog geen verkeersontwerp is van de aansluiting A16 op de Hoofdweg waarop de onteigening is gebaseerd  
- de indruk is ontstaan dat deze aansluiting te ruim is bemeten en dat met zuiniger ruimtegebruik de onteigening onnodig is zoals bijgaande tekening laat zien, buiten dat het veel voordeliger is. Als bijlage 2 een tekening (van adviesburo bukoni) waarop aangegeven dat dit niet nodig is.

Rijkswaterstaat gaf aan dat de 4 bomen van de gem. Rotterdam niet weg mogen, ze kunnen ander groen plaatsen zoals uitgevoerd bij de afslag Hoofdweg rechts voorsorteren naar de Titaniumstraat, daar is geen cm straat/grond gevorderd. De tussenstrook zal i.p.v. 2.60 m versmalt worden naar 1.30 m. Niets te betalen, geen schadevergoedingen en de bewoners kunnen ten alle tijden hun werk/huis bereiken.

2. daar de gemeente Rotterdam nog steeds de chroomstraat niet heeft voltooid (zie bijlage 3 en 4) komen er dagelijks van 2 transportbedrijven en 8 autobedrijven tussen de nummers 101- en 97, een privé weg, zwaar transport heen en weer rijden, tevens rijdt er zwaar transport via no. 101 langs de woningen, als de terreinen ingekort worden schud het vanzelf in elkaar en zal men tot sanering moeten overgaan. De bedrijven kunnen niet verder functioneren, ONNODIG.
3. het derde bezwaar is dat de gemeente Rotterdam c.q. Rijkswaterstaat (ze geven elkaar de schuld) ons geen juiste tekeningen kunnen laten zien daar ze er nog mee bezig zijn en volgend jaar erop terug komen, we moesten maar een bezwaarschrift maken op de schetsen waarop geen enkele maat vermeld staat. Dat betekent dat we over uw nieuwe ontwerp eerst overleg willen voor het ontwerp van de aansluiting definitief vastgesteld wordt en we niet gedwongen worden onmiddellijk naar de Raad van Staten te gaan. Indien mogelijk zouden wij u dit mondeling willen toelichten

### **Reactie**

*Naar aanleiding van de wens van inspreker en de overige stakeholders langs de Hoofdweg (bewoners en bedrijven) hebben Rijkswaterstaat en de gemeente Rotterdam een nieuw ontwerp gemaakt, waarbij de toekomstige Hoofdweg inclusief oprit naar de A16 Rotterdam zo kan worden gerealiseerd dat er geen gronden aangekocht hoeven te worden. Dit nieuwe ontwerp is eind 2015 getoond en toegelicht aan/bij alle stakeholders, zo ook aan inspreker en familie. Alle stakeholders hebben hier positief op gereageerd. De gemeente heeft toegezegd nog een participatietraject in te willen zetten om te komen tot een definitieve inrichting van het gebied tussen de Hoofdweg en de woningen en bedrijven (groenstroken, parallelweg en parkeerplaatsen). De betrokkenen worden hier te zijner tijd over benaderd evenals Rijkswaterstaat.*

### **3.124 Zienswijze nr. 124**

*Deze zienswijze is identiek aan die van nr.123. Voor de beantwoording verwijs ik derhalve ook naar zienswijze nr. 123.*

### **3.125 Zienswijze nr. 125**

Inspreker vraagt waarom kan er niet een systeem kan komen waarbij automobilisten die elektrisch het tracé afleggen extra beloond worden, of wellicht dat dit traject alleen toegankelijk is voor elektrische ondersteuning op dit traject en dan met name het bewoonde gebied. een primeur in de wereld en een mooi uithangbord voor Rotterdam als schone stad. scheelt een hoop vervuiling en zwaar verkeer en scheelt een hoop geluid. tegen de tijd als de weg klaar is zou dit moeten kunnen.

#### **Reactie**

*De minister deelt het standpunt van inspreker dat het wenselijk is dat het gebruik van meer milieuvriendelijke voertuigen gestimuleerd worden. Hoewel er langs het tracé nergens grenswaarden worden overschreden heb ik initiatieven geïnitieerd om het wagenpark de komende jaren schoner te krijgen door het stimuleren van minder milieubelastende brandstoffen zoals waterstof en de verdere ontwikkeling van elektrische voertuigen. Gelet op het aantal aanbieders van geheel of gedeeltelijk elektrisch aangedreven voertuigen zijn we op de goede weg en zie ik ook dat het gevoerd beleid resultaat oplevert. Dit uit zich ondermeer in het stijgend aantal schoner wordende auto's (zo is het aantal elektrische auto's tussen december 2013 en oktober 2015 meer dan verdubbeld van ruim 30.000 naar ruim 68.600 (bron RVO)). het effect van dit schoner en stiller wagenpark werkt ook door in de ontwikkeling van de luchtkwaliteit (zie ook het NSL) en de geluidsbelasting. Een totale omschakeling op duurzame voertuigen zal echter nog wel geruime tijd duren.*

### **3.126 Zienswijze nr. 126**

Graag ziet inspreker aanpassing aangaande onderstaande zaken:

- huidige beplanting langs water aan zuidkant tussen fietspad en waterkant handhaven, ook tijdens de bouw;
- handhaving van fietspad en beschikbaar houden van het fietspad gedurende de bouw;
- tunnelgebouw plaatsen aan zijde grindweg waar nu ook al industriegebied is (Rogam), dus niet tussen bospad en grindweg bovenop tunnel zoals nu gepland.

#### **Reactie**

*Een wijziging ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit is dat de plangrens hier ter plaatse is opgeschoven in noordelijke richting. Het is niet nodig de sloot aan te passen en de genoemde bomenrij kan zo worden gespaard, ook tijdens de bouw. Ten aanzien van de fietsverbindingen wordt er naar gestreefd deze tijdens de bouw beschikbaar te houden alhoewel tijdelijke omleidingen niet kunnen worden uitgesloten. Zie verder ook mijn reactie in paragraaf 2.19 . Het bedieningsgebouw van de tunnel dient in verband met de directe relatie met alle systemen in de tunnel te worden gerealiseerd direct op of naast de tunnel. Overigens wordt dit bedieningsgebouw groen ingepast.*

### **3.127 Zienswijze nr. 127**

Inspreker heeft bezwaar tegen het traject omdat het tracé te dicht langs het park en de sportvelden ligt waar haar kind en in de toekomst wellicht kinderen spelen.

### **Reactie**

*Het tracé dat nu gekozen is, komt overeen met de ligging van de huidige N209 en komt niet dicht bij het park of de sportvelden te liggen. Het Schiebroekse park blijft onaangetast. In het kader van het Milieueffectrapport (MER) is gekeken naar ondermeer de effecten op gezondheid. Hieruit blijkt dat er zich geen knelpunten voordoen. Zie voor meer informatie ook mijn antwoord in paragraaf 2.18. Voor wat betreft geluid is in het Tracébesluit gekeken naar de akoestische effecten. Ook daaruit blijken geen knelpunten. Met betrekking tot de luchtkwaliteit geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarmee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit.*

### **3.128 Zienswijze nr. 128**

Insprekers reactie betreft meer de bouwperiode dan het tracé. Volgens de plannen zoals die zijn weergegeven op de kaarten die gepresenteerd werden op de informatiebijeenkomst is te zien dat in het Lage Bergsche Bos aan beide kanten van het aan te leggen tracé een brede strook grond is gereserveerd voor het bouwterrein. Dat zal door de aannemer worden gebruikt voor aan- en afvoer(wegen), opslag van materiaal en materieel, onderhoud van machines, parkeerplaatsen, werkketen enz. Het bouwterrein grenst aan dan wel ligt dicht bij de sloot die langs de huizen van de Dresdenlaan, de Sweelincklaan en de Hendrik Andriessenlaan loopt. Die grens loopt min of meer recht naar het oosten door. Het bouwterrein komt dus dicht bij de woningen aan de grens van Hilleegersberg en zal dan ook de nodige overlast geven. Het zou om de volgende redenen beter zijn als het bouwterrein zoveel mogelijk naar het noorden zou opschuiven en zoveel mogelijk van de activiteiten op het bouwterrein zich zouden afspelen aan de noordzijde van het tracé. a) dan zou de bomenrij bij de hiervoor genoemde sloot kunnen worden gespaard; b) dan zou meer bos bij de meer oostelijk gelegen huizen kunnen worden gespaard; c) dan zou de overlast van de bouwwerkzaamheden verminderd worden; d) dan zouden de verkeersbewegingen ten behoeve van de bouw zich verder van de woonwijk afspelen.

### **Reactie**

*Een wijziging ten opzichte van het Tracébesluit is dat de plangrens ter plaatse van de genoemde straten is opgeschoven in de door inspreker voorgestelde richting. Het is niet nodig de sloot aan te passen en de genoemde bomenrij kan zo worden gespaard. Voor wat betreft het verzoek van inspreker de bouwwerkzaamheden tot de noordzijde te beperken is dit bouwtechnisch en qua logistiek niet haalbaar. De tunnel zal aan beide zijden worden voorzien van een circa 25 meter brede bouwstrook.*

Een punt van andere aard is dat het heel vervelend zou zijn als de Henriette Bosmanslaan zou worden gebruikt voor aan- en afvoer. Behalve overlast zou dat ook aanleiding geven tot gevaarlijke situaties in onze wijk waarin zich de nodige scholen bevinden. Alternatief zou kunnen zijn de Grindweg en/of de Rottebandreef. Wat betreft de werktijden tijdens de uitvoering van het project zou rekening moeten worden gehouden met de nabijheid van een woonwijk. Denkbaar is dat in de ochtend niet eerder met werkzaamheden begonnen wordt dan 07.00u, de vroegste starttijd van de vliegtuigen op de luchthaven van Rotterdam.

### **Reactie**

*De Henriette Bosmanslaan wordt niet gebruikt door bouwverkeer. Het bouwverkeer*

*zal over het eigen werk rijden, dat wil zeggen dat het Lage Bergse Bos via een passage bij de Grindweg en een passage bij de Rotte wordt bereikt.*

*Tijdens de aanlegfase zal er sprake zijn van enige overlast. Deze overlast wordt zoveel als mogelijk beperkt. De bouwfasering is vrij aan de aannemer. In het kader van de aanbesteding wordt de aannemer wel uitgedaagd bouwhinder tot een minimum te beperken. Naar mijn oordeel kan hinder ook bestaan uit het niet of slecht toegankelijk zijn van recreatiegebieden. Het dus tijdens de bouw zoveel mogelijk openbaar toegankelijk houden van de recreatiegebieden en beperking van de hinder in de aanlegfase kan een onderdeel zijn waar de aannemer op kan scoren. In ieder geval zal de ontsluiting van de bouwterreinen niet via de woonwijk Hillegersberg plaatsvinden. In de aanlegfase zullen alleen in uitzonderlijke situaties nachtelijke werkzaamheden plaatsvinden en in die fase zal, als nachtelijke werkzaamheden incidenteel onvermijdbaar zijn/worden uitgevoerd, dit tijdig met de omgeving worden gecommuniceerd. Ik verwijs u ook door naar paragraaf 2.19.*

### **3.129 Zienswijze nr. 129**

Inspreker vindt de aanleg van de A16 onwenselijk. De prachtige wijk Schiebroek ligt al onder zware druk door geluidsoverlast van Rotterdam The Hague Airport, dat bovendien uitbreidingsplannen heeft. Een onderzoek naar de schadelijke gevolgen van ultrafijnstof is nooit gedaan. Aanvliegroute gaat pal over het sportcomplex van voetbalvereniging VOC. Daar ook nog eens een Rijksweg langs aanleggen? Veel groen moet op de schop, groen waar Schiebroek juist trots en bekend om is. Ingrijpende aanleg van op- en afritten grenzend aan de wijk. We vrezen voor waardevermindering van de huizen. Voor een reistijdvermindering van misschien vijf minuten van individuele automobilisten moet het woongenot/ gezondheid van de hele Hillegersbergse/ Schiebroekse bevolking wijken? Waanzin!

#### **Reactie**

*Anders dan inspreker doet voorkomen is het niet alleen het bereiken van een reistijdvermindering de reden tot de aanleg van dit project. Met de doortrekking van de A16 zullen de verkeersintensiteiten op de snelwegen A13 en A20 significant afnemen. Op de A13 langs Overschie met circa 27% en langs de A20 gemiddeld tussen de 4% en 13%. Dit heeft niet alleen een positief effect op de bereikbaarheid, maar ook op de leefbaarheid (minder lucht en geluid). Tevens wordt veel sluipverkeer op het onderliggend wegennet voorkomen, sluipverkeer dat nu de nodige overlast geeft in termen van verkeersveiligheid, lucht en geluid. Gezien de geringere capaciteit van het onderliggend wegennet betreft het hier ook nog eens effecten van veelal stilstaand wegverkeer. Zie verder ook de paragrafen 2.1 en 2.3.*

*Uw zorg met betrekking tot de leefbaarheid in uw woonomgeving begrijp ik. Om de effecten te mitigeren is in het Tracébesluit opgenomen dat de A16 ter hoogte van de wijk Schiebroek aan weerszijden wordt voorzien van 4,5 meter hoge grondwallen. Daarnaast wordt er door de gemeente ingezet op een integrale herinrichting van de noordrand van het Schiebroeksepark, dat in nauw overleg met de regio tot stand is gekomen. Hier is ook veel nieuwe beplanting voorzien. Het recreaduct zorgt voor een optimale verbinding met het noordelijk gelegen Vlinderstrikgebied. Gekapte bomen worden elders in het gebied gecompenseerd. Hiermee ben ik van mening dat de leefbaarheid in Schiebroek behouden blijft.*

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Specifiek met betrekking tot uw woning, bedraagt de afstand van de woning tot het nieuwe tracé circa 650 meter. De geluidbelasting*

*als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen, waaronder ook inbegrepen de met de regio overeengekomen extra maatregelen in het kader van Sald0 nul, bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. De gecumuleerde geluidbelasting, waarin ook andere geluidbronnen zoals het vliegverkeer zijn opgenomen, bedraagt ter plaatse van de Acacialaan (Schiebroek Noord) 60 dB. In paragraaf 2.16 wordt nader ingegaan op hoe de cumulatie met de verschillende geluidbronnen in het akoestisch onderzoek is meegenomen.*

*Met de uitbreidingsplannen van het vliegveld is in het Tracébesluit geen rekening gehouden. De besluitvorming daaromtrent is nog niet afgerond en hiervoor zal separaat nog een inspraakprocedure volgen.*

*Het project A16 Rotterdam is getoetst aan de wettelijke grenswaarden voor fijn stof. In de wet zijn namelijk grenswaarden opgenomen voor PM10 en PM2,5. Om te voldoen aan deze grenswaarden voor fijn stof is het project opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma houdt rekening met bestaande bronnen, zoals het havengebied, het vliegveld RTHA maar ook met andere voorgenomen grote projecten en maatregelen (inclusief bronmaatregelen) om de luchtkwaliteit te verbeteren. Voor meer informatie verwijst ik u naar paragraaf 2.17.*

*Ultrafijnstof betreft het bestanddeel van fijn stof met de allerkleinste afmeting: kleiner dan 0,1 micrometer ( $\mu\text{m}$ ) ofwel 100 nanometer (nm). Voor deze stof is in de wet geen grenswaarde opgenomen en is daardoor geen te toetsen waarde.*

*Het RIVM heeft metingen laten verrichten rond Schiphol om in kaart te brengen wat de bijdrage van het vliegverkeer is aan de concentraties ultrafijnstof. Direct naast de start- en landingsbanen kunnen bij het passeren van een startend vliegtuig concentratiepieken optreden. Die pieken duren echter zeer kort en zijn na het vertrek van het vliegtuig snel verdwenen. De bijdrage van het vliegverkeer aan de ultrafijnstof concentraties is op de woonlocaties die het dichtst bij Schiphol gelegen zijn grofweg vergelijkbaar met de bijdrage die het wegverkeer levert aan de concentraties ultrafijnstof in binnenstedelijk gebied. Hieraan voeg ik toe dat het vliegverkeer Rotterdam The Hague Airport een orde grootte minder is dan op dan op Schiphol, zowel qua passagiersaantallen als qua aantal vliegbewegingen. Voor wat betreft de samenhang en cumulatie met o.a. het vliegveld verwijst ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

*Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Ik zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

### **3.130      Zienswijze nr. 130**

Op 1 oktober 2015 heeft inspreker een brief ontvangen waarin staat dat er berekend is dat er in 2032 niet kan worden voldaan aan de voorkeurswaarde van 50 db hun woning. En dat dit een onzekere factor blijft, gezien het feit dat de minister

het OTB ter inzage heeft gelegd waarin alle maatregelen zijn opgenomen die de minister moet nemen om aan de wettelijke inpassings eisen te voldoen. De overige maatregelen die dus in het belang zijn van onze woonomstandigheden/leefbaarheid die uitgevoerd moeten worden om de weg goed in te passen en waarover in principe al overeenstemming was bereikt, tussen regionale partijen en de minister zijn niet in het OTB opgenomen. Deze aanvullende maatregelen zijn nodig om aan het uitgangspunt van Saldo Nul te voldoen voor lucht en geluid en om de weg landschappelijk goed aan te laten sluiten op de omgeving.

Voor de woonsituatie/leefbaarheid van inspreker is het van groot belang dat er een tweelaags ZOAB fijn op het tracé van de A16 wordt gelegd en verder dat de minister onderzoekt de verdere uitwerking van het tracé of innovatieve technieken toegepast kunnen worden met als doel de geluidsproductie verder te verminderen. Ook het plaatsen van geluidsschermen zal moeten worden toegepast.

De zienswijze van inspreker naar aanleiding van de brief met bijgevoegde brochure is: Dat het bij hen overkomt dat Rijkswaterstaat al snel naar het doelmatigheidscriterium zal verwijzen gezien onze locatie waardoor ze de minister van infrastructuur en Milieu gaan vragen het geluidsproductieplafond te verhogen.

Dit zou dan helemaal niet overeenkomen met wat inspreker tijdens de gebiedstafels is voor gespiegeld, namelijk dat ze wel degelijk in spraak hebben ook al zijn zij maar met een kleine groep bewoners en dat dit zeker niet alleen een formaliteit is. Dus dat we er met elkaar naar zouden streven om Saldo Nul te bereiken. Inspreker is dan ook van mening dat Rijkswater aan ons verplicht is om er alles aan te doen om Saldo Nul te bereiken. Er is al veel geluidsoverlast op de woning van inspreker door het nabij gelegen vliegveld zestienhoven. Inspreker wil niet dat geluidsoverlast, milieuschade en veiligheidsrisico's in hun leefomgeving verder toenemen door de vestiging van de snelweg in de buurt van hun huis.

### **Reactie**

*Na publicatie van het Ontwerp-Tracébesluit heb ik medio oktober 2015 overeenstemming bereikt met de regio over aanvullende inpassingsmaatregelen. Dit heeft er toe geleid dat maatregelen uit de Inpassingsovereenkomst A16 in het kader van Saldo Nul in tegenstelling tot het Ontwerp-Tracébesluit wel in het Tracébesluit zijn opgenomen. In het Tracébesluit is ter plaatse van de Oude Bovendijk als gevolg van het Saldo Nul onderzoek rekening gehouden met een hogere afscherming dan in het Ontwerp-Tracébesluit. Overeenkomstig de Inpassingsovereenkomst A16 zal hier op het nieuwe tracé ook het wegdektype tweelaags ZOAB fijn worden toegepast (als bovenwettelijke maatregel). Deze maatregel is echter niet opgenomen in het Tracébesluit. Het akoestische effect hiervan komt dus nog bovenop de akoestische effecten van de maatregelen die in het kader van het Tracébesluit worden getroffen.*

*In de Inpassingsovereenkomst A16 is ook opgenomen dat ik mij inspan om (toekomstige) innovaties op het gebied van geluid toe te passen, indien sprake is van de mogelijkheid om (toekomstige) 'proven technology' toe te passen binnen de budgettaire kaders van het project.*

*Omdat in het Tracébesluit enkele Saldo Nul maatregelen zijn opgenomen, hebben wij opnieuw de geluidsbelasting berekend. De afstand van uw woning tot het nieuwe tracé bedraagt circa 100 meter. De geluidsbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt circa 53 dB. Omdat er niet wordt voldaan aan de*

*toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg, geldt dat er in uw geval aanvullend onderzoek wordt gedaan naar de binnenwaarde. Zo nodig worden door Rijkswaterstaat aanvullende gevelmaatregelen aangeboden. Het onderzoek naar het binnenniveau wordt uitgevoerd nadat het Tracébesluit onherroepelijk is.*

Wat bij insprekers tot hun verbazing verder niet aan de orde komt, is de geluidsoverlast die ze zullen krijgen bij de aanleg van deze weg, te denken hierbij valt aan werkzaamheden 's nachts. Dit baart insprekers grote zorgen. Insprekers willen dan ook dat hierover afspraken gemaakt gaan worden waar bij zij als bewoners gehoord gaan worden en recht van inspraak hebben.

### **Reactie**

*Het bouwen van een nieuwe weg gaat helaas niet zonder hinder, om die reden krijgt hinder binnen het project bijzondere aandacht. Naast het feit dat de beoogd aannemer zich heeft te houden aan alle wettelijke eisen zoals bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit en ook rekening moet houden met gemeentelijke voorschriften, geldt dat potentiële opdrachtnemers een plan moeten indienen op welke wijze zij hinder denken te gaan beperken. Hoe beter het plan is hoe meer korting er vanuit het rijk wordt ingezet op de aanbiedingsom. Het is om die reden dat de bouwwijze in deze fase nog niet in detail is uitgewerkt. Specifiek ten aanzien van uw zorg dat er mogelijk 's nachts wordt gewerkt, geldt dat volgens de huidige wet- en regelgeving, waar de opdrachtnemer aan moet voldoen, het niet is toegestaan 's nachts geluidsoverlast te veroorzaken door bouwwerkzaamheden zonder geldige vergunning. In de plannen is nu niet voorzien dat er 's nachts bouwwerkzaamheden moeten plaatsvinden. De gemeente moet een vergunning verlenen voor nachtelijke bouwwerkzaamheden, maar dat is niet de insteek bij dit project. Ten aanzien van uw verzoek om inspraak tijdens de bouw verwijs ik u verder naar mijn antwoord in paragraaf 2.22.*

Tenslotte willen insprekers er ook nog op attenderen dat door de aanleg van de snelweg hun huis in waarde zal verminderen, zij zouden het niet meer als van zelf sprekend vinden als hier een compensatie tegen over staat.

### **Reactie**

*Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Ik zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

## **3.131 Zienswijze nr. 131, Stichting Manege Hilligersberg**

Het bedrijf van inspreker ligt op de route van de nieuwe snelweg en is in het Ontwerp-Tracébesluit in 'Tabel 4. Te amoveren objecten' opgenomen. Over de verplaatsing van het manegebedrijf zijn enkele gesprekken geweest met Rijkswaterstaat, maar deze hebben nog niet geleid tot een concrete toezegging met betrekking tot de wijze waarop deze verplaatsing mogelijk gemaakt zal worden. In overleg met Rijkswaterstaat en het Recreatieschap Rottemeren is een nieuwe geschikte locatie geïdentificeerd. Voor deze locatie is een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk. Deze procedure neemt minimaal 26 weken in beslag. Daarnaast zal

door de ligging van deze grond (in vernet natuurgebied) flink geïnvesteerd moet worden in grondverbetering en ophoging. Volgens de deskundige zal de grond ook minimaal één jaar moeten inklinken. Omdat inspreker nog geen enkele toezegging en afspraken heeft kunnen maken over de verplaatsing van het bedrijf, heeft inspreker voor eigen rekening inmiddels een inventarisatie en een beeldkwaliteitsplan laten maken. Dit beeldkwaliteitsplan is geëist door gemeente Lansingerland om medewerking te kunnen verlenen aan een bestemmingsplanwijziging.

Via deze zienswijze spreekt inspreker haar serieuze zorgen uit over de tijdsdruk en gewenste oplevertermijn van de nieuwe snelweg. Rijkswaterstaat geeft inspreker tot nu toe geen enkele middelen om te starten met de voorbereidingen van de verplaatsing, terwijl het duidelijk is dat het verplaatsen van een volledig operationeel manegebedrijf veel tijd vergt. Het bedrijf is in handen van een stichting en heeft geen winstoogmerk. Veel financiële middelen en reserves zijn er niet. Om haar bedrijfsvoering te kunnen continueren en het welzijn van de paarden te kunnen borgen, moet de verplaatsing van het manege bedrijf zijn gerealiseerd voordat de werkzaamheden aan de nieuwe snelweg starten.

Inspreker benadrukt met klem dat zij willen meewerken aan het tijdig kunnen opleveren van de nieuwe snelweg, maar dat het tijdsplan als gevolg van het bouwrijp maken van de nieuwbouwlocatie en het herbestemmingsproces, veel tijd zal vergen. En zolang er geen afspraken met Rijkswaterstaat zijn gemaakt, kan de voorbereiding van het verplaatsingstraject niet starten en komt het tijdsplan nog meer onder druk te staan.

Inspreker behoudt zich ook alle rechten voor, met name het recht om schade te verhalen. Maar nog belangrijker, zij maken zich ernstige zorgen over het kunnen continueren van hun bedrijfsvoering, het welzijn van de paarden en het kunnen blijven aanbieden van hun diensten aan onze klanten.

Inspreker verzoekt u dan ook om direct afspraken te formaliseren en duidelijkheid te geven over de wijze waarop de bedrijfsverplaatsing zal worden geëffectueerd. Zowel bestuurlijk, contractueel, financieel en qua tijd.

### **Reactie**

*Ik deel uw zorgen en streef net als u ook naar de gewenste duidelijkheid. Met zowel u als met de gemeente Lansingerland en het Recreatieschap Rottemeren wordt intensief gesproken over een nieuwe locatie, uw wens voor een groter complex dan op de huidige locatie en de (planologische) inpassing van het complex op deze nieuwe locatie. Dit heeft voorjaar 2016 geleid tot afspraken over de volgende stappen en planning. Uitgangspunt hierbij is dat de verplaatsing plaatsvindt voor de start realisatie van de nieuwe weg.*

*Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen. Kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Ik zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*



### **3.132 Zienswijze nr. 132, Straal- en Coatingbedrijf Den Brinker Rotterdam BV**

Inspreker (1) is eigenaar van een perceel grond dat is opgenomen in het Ontwerp Tracébesluit. Bij brief van 28 juni 2015 is zij voor het eerst geïnformeerd over het feit dat als gevolg van het ontwerpbesluit mogelijk tot gehele of gedeeltelijke onteigening van het perceel grond zou moeten worden overgegaan. Daarmee raakt het ontwerpbesluit, indien dat tot uitvoer wordt gebracht, onmiddellijk aan insprekers eigenaarsbelang.

Inspreker (2) voert sinds 1967 bedrijf op het betreffende perceel grond, sinds 1982 in de huidige rechtsvorm. Het gaat hier veelal om te behandelen objecten van industriële grootte (tot 20 meter lengte), hetgeen tot regelmatig aan en afvoer per vrachtwagen op en van het bedrijfsterrein van inspreker (2) leidt.

Daarmee raakt het ontwerpbesluit, indien dat tot uitvoer wordt gebracht, onmiddellijk in de bedrijfsbelangen van inspreker (2). Sterker nog: voor zover de reikwijdte van het ontwerpbesluit op dit moment kan worden ingeschat (waarover hierna nog meer), leidt het ongewijzigd ten uitvoer brengen van de plannen ertoe dat het bedrijf van inspreker (2) geen levensvatbaarheid meer heeft en de aldaar werkzame personen (8 in totaal) brodeloos worden.

Blijkens de tekst van de bekendmaking van het ontwerpbesluit, is men in 2005 al gestart met het project Rijksweg 13/16 Rotterdam. Niettemin is inspreker (1) per brief van 28 juni 2015 (bijlage 2) voor het eerst geïnformeerd (met een onduidelijk geformuleerd voornemen tot gehele of gedeeltelijke onteigening), terwijl uitvoer van de plannen voorzienbare impact heeft voor zowel inspreker (1) als inspreker (2).

Vervolgens hebben op 21 augustus 2015 medewerkers van Rijkswaterstaat een bezoek afgelegd bij beide insprekers. Tijdens dat bezoek is in het vooruitzicht gesteld dat het bedrijfsterrein van inspreker (1) zou worden getaxeerd in het kader van het voornemen tot gehele of gedeeltelijke onteigening.

Per e-mail van 8 september 2015 heeft Rijkswaterstaat nader inzicht gegeven in de voorgenomen plannen en ideeën met betrekking tot de wegverbreding aan de Hoofdweg ten behoeve van een oprit vanaf de Hoofdweg naar de A16 — richting noord en een fietspad.

Op 14 september 2015 hebben twee taxateurs (vergezeld door Rijkswaterstaat) kennelijk een taxatie uitgevoerd, een en ander zoals ook aangekondigd per de e-mail van 8 september 2015 (bijlage 4).

Uiteindelijk heeft inspreker (1) noch inspreker (2) uitsluitel gekregen met betrekking tot de uitgevoerde taxatie.

In het ongewisse over de verdere voornemens en/of de uitkomst van de taxatie(s), is inspreker (2) naar de informatiebijeenkomst van 12 oktober 2015 gegaan (opgenomen in het ontwerpbesluit). Daar kreeg inspreker (2) te horen dat het project 'aan de Hoofdweg' toch meer voeten in de aarde had dan verwacht en dat er geen concrete resultaten over de uitgevoerde taxaties kon worden meegedeeld.

#### reikwijdte van deze zienswijze

Overigens is de zienswijze beperkt tot hetgeen beide insprekers op dit moment bekend is op basis van de plannen met de situatie voor de Hoofdweg (aanleg oprit snelweg en fietspad). Beide insprekers hebben geen principiële bezwaren tegen het

tracé vanaf de A13 (via Zestienhoven) tot aan de A16 (ter hoogte van het Terbregseplein).

Beide insprekers vinden het zachtst gezegd raar, maar ook onzorgvuldig dat het taxatietraject op basis van een informele mededeling op de inloopavond (omdat Den Brinker graag wil weten waar zij aan toe is) zomaar zonder uitkomst is gebleven en op de lange baan is geschoven.

Tot slot, in haar zienswijze hebben insprekers een 4-tal minder bezwarende alternatieven ingebracht.

### **Reactie**

*Op 25 november 2015 hebben Rijkswaterstaat en de gemeente Rotterdam een bezoek gebracht aan het bedrijf van inspreker. Dit om een aangepast wegontwerp toe te lichten. Het gaat dan om een ontwerp van de Hoofdweg inclusief oprit naar de A16 Rotterdam, de parallelweg ten noorden van de Hoofdweg en de tussenliggende groenstrook.*

*Inspreker heeft tijdens dit gesprek aangegeven zich ook bij dit nieuwe ontwerp zorgen te maken over draaicirkels van lange vrachtwagens die nagenoeg dagelijks het terrein op en af rijden. Nu des te meer, omdat de ventweg ten noorden van de Hoofdweg bij dit nieuwe ontwerp circa 3 meter smaller wordt. Daardoor is het sowieso niet mogelijk dat twee vrachtwagens elkaar passeren. De gemeente Rotterdam stelt dat er voldoende ruimte is voor optimalisatie, zodat ook in de toekomst de bedrijvigheid voortgezet kan worden. Dit kan o.a. door het laten vervallen van een ingetekende groenstrook ter hoogte van het bedrijf van inspreker, zodat de lange vrachtwagens alsnog kunnen indraaien en uitrijden. Ook zegt de gemeente toe op zoek te gaan naar een oplossing voor het niet kunnen passeren van twee vrachtwagens. Dit zal gebeuren in de fase van het inrichtingsplan voor de Hoofdweg dat de gemeente Rotterdam op zal stellen vóór start realisatie A16 Rotterdam.*

*Het taxatietraject is gestart op basis van het eerdere ontwerp van de Hoofdweg en oprit naar de A16 Rotterdam. Bij dit ontwerp was het noodzakelijk om een strook grond te verwerven om het geheel in te kunnen passen, als gevolg van een verschuiving van de groenstrook en ten noorden van de Hoofdweg liggende parallelweg noordwaarts. Bij het taxatietraject werd aangegeven dat het zo kon zijn dat de gronden uiteindelijk niet verworven hoeven te worden. De duidelijkheid kon pas later gegeven worden, nadat taxateurs een bezoek hadden gebracht aan het perceel van het bedrijf van inspreker. Zodra duidelijk was dat een nieuw ontwerp zonder noodzaak van grondverwerving haalbaar is, is dit met inspreker gecommuniceerd.*

*Inmiddels is ook formeel bevestigd dat er geen grond van inspreker hoeft te worden verworven. Met de gemeente Rotterdam wordt een uitvoeringsovereenkomst gesloten over de aanpassing van de Hoofdweg.*

In aanvulling op de zienswijze ingediend d.d. 30 oktober 2015, kwamen insprekers de nota van antwoord tegen van januari 2014. Uit de zienswijze vloeit voort dat de huidige plannen juist het tegenovergestelde effect hebben van de in de nota van antwoord geformuleerde doelstelling: bevordering bedrijvigheid aan de Hoofdweg

### **Reactie**

*Voor wat betreft de situering en vormgeving van de toe- en afrit was met name de wens van de gemeente bepalend, om met een directe aansluiting op de Hoofdweg de ontwikkeling van het bedrijvengebied langs de Hoofdweg te stimuleren, dit is niet een uitvloeisel van het Rijksbeleid en ook niet een doelstelling van het project. Desalniettemin zal met de voorgestelde aanpassing van het Tracébesluit deze ontwikkeling kunnen worden gefaciliteerd zonder dat dit gepaard hoeft te gaan met een bedrijfssluiting.*

### **3.133 Zienswijze nr. 133**

#### **HUIDIGE TOESTAND**

Het stadsdeel Prins Alexander wordt in tweeën gedeeld door de A20 Gouda-Hoek van Holland en de spoorlijn Gouda-Rotterdam. De A16 loopt vanaf het Terbregseplein rakelings langs dit stadsdeel. De verbinding van de A13 naar de A16 zal tot nog meer geluids- en stankoverlast en fijnstof-vervuiling en meer gezondheidsklachten leiden in het stadsdeel Rotterdam-Prins Alexander - en in het bijzonder in de wijk Ommoord- dan nu al het geval is. Volgens metingen heeft het gebied rond de Prins Rooseveltweg in de wijk Ommoord nu reeds al de grootste fijnstof-vervuiling van Rotterdam. De vervuiling zal door de aanleg van de A13/A16 naar verwachting oplopen tot zo'n 50 tot 70 microgram stikstofdioxide per kubieke meter. De 40 jaar geleden als een ruime, naar ontwerp van stedenbouwkundige Lotte Stam-Beeser, gebouwde GROENE woonwijk Ommoord zal, als de plannen met de A13/A16 zouden doorgaan, verworpen tot een GRIJZE wijk. De bewoners, waarvan zo'n 60 procent senioren, zullen ernstige problemen met hun gezondheid krijgen. Bovendien zal de waarde van de woningen (hoog- en laagbouw) er dan sterk door dalen.

### **Reactie**

*In de TN/MER is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit en is tevens een gezondheidsonderzoek (GES) uitgevoerd. Hieruit kwamen de luchtkwaliteit en geluidsbelasting niet als knelpunt naar voren. Meer informatie hierover kunt u vinden in paragraaf 2.18.*

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Specifiek met betrekking tot uw woning, bedraagt de afstand van de woning tot het nieuwe tracé circa 1300 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt circa minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg, de geldende voorkeursgrenswaarde. Ik verwijs u verder door naar paragraaf 2.15*

*Verder is het project ook opgenomen in het NSL, dat niet alleen rekening houdt met bestaande bronnen zoals het havengebied, het vliegveld RTHA maar ook met andere voorgenomen grote projecten en maatregelen (inclusief bronmaatregelen) om de luchtkwaliteit te verbeteren. Voor meer informatie verwijs ik u graag naar paragraaf 2.17.*

*Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen. kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Ik zal een beslissing op een*

*verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

#### VERBINDING A13/A16

Als de verbindingsweg A13/A16 - met een lengte van 11 km, geschatte kosten 200 miljoen - toch in uitvoering wordt genomen, moet het traject langs Ommoord niet op maaiveldhoogte en over een viaduct over de President Rooseveltweg worden aangelegd, maar in een tunnel tot onder de Hoofdweg door naar de A16, zodanig dat de weg niet te horen, te zien of te ruiken is. Dat viaduct zou volgens het huidige ontwerp aan weerszijden worden voorzien van glazen geluidsschermen. Maar die schermen zullen binnen de kortste keren vuil worden en beklad met graffiti! Dat zou dan, gezien vanaf de Terbregse kant, de entree van de wijk Ommoord moeten worden? No way!! Waarom de weg door het bos, waar géén mensen wonen, in een tunnel aanleggen, maar wel op maaiveldhoogte langs de woonwijk Ommoord waar 20.000 mensen wonen, op een afstand van minder dan 300 meter van de woningen? Zijn mensen minder belangrijk dan bomen???

#### **Reactie**

*Voor mijn antwoord op uw voorstel voor een ondergrondse ligging tot aan het knooppunt Terbregseplein, verwijs ik u naar paragraaf 2.11.*

*De kanteldijk aan weerszijden van de tunneltoerit Terbregseveld heb ik verhoogd ten opzichte van het OTB, waardoor de A16 nog meer aan het oog onttrokken wordt. Tevens heb ik de tunnelmond verlegd tot circa 100 meter voorbij de 2<sup>e</sup> kwelsloot, zodat deze eerder onder de grond verdwijnt. Rondom het knooppunt is in het Landschapsplan afscherpende beplanting voorzien. Ik begrijp uw zorgen over de transparante schermen, hiervoor zullen we inzetten op intensief beheer van de schermen ter plaatse van de onderdoorgangen en hierover eisen opnemen in het contract met de opdrachtnemer. Mensen zijn zeker niet minder belangrijk dan bomen. Bij de inpassing van de A16 wordt daarom ook fors ingezet op het beperken van hinder. Naast de wettelijke maatregelen zijn dit ook de maatregelen in kader van Saldo Nul. In 2011 is reeds met de regio afgesproken dat zij circa 100 miljoen euro zouden bijdragen aan de inpassing waaronder de landtunnel in het Lage Bergse Bos. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.9 en 2.10.*

#### ALTERNATIEVEN

Verbreed de N209 Zestienhoven-Bleiswijk en de N470 Delft - Zoetermeer, waar nodig, tot wegen met gescheiden rijbanen. Deze wegen verbinden de A16 en de A12 rechtstreeks, zodat niet omgereden hoeft te worden over de A20. Het een en ander zal de verkeersdruk rond het gebied van Prins Alexander met zo'n 20 procent verminderen. Voordat het verkeer weer zover zal zijn toegenomen dat de wegen rond Rotterdam het verkeer niet meer aan kunnen, zijn we wel weer minstens 20 tot 30 jaar verder!

Als de doortrekking van de A4 vanaf Delft door Midden-Delfland - met een lengte van 6 km, geschatte kosten 80 miljoen - naar de A20 bij Schiedam tegen het einde van dit jaar een feit zal zijn, zal het verkeer vanuit de richting Den Haag en Delft in zuidelijke richting niet meer over de A16 naar de A20 behoeven te rijden. Dit ontlast dan zowel de A13 als de A16. Via de Beneluxtunnel is dan vanaf Schiedam de A15

sneller en beter bereikbaar voor het verkeer in westelijke richting naar de Europoort en in de oostelijke richting naar Nijmegen en Duitsland. (En in de toekomst, als de A4 verder naar het zuiden zal zijn doorgetrokken, naar België).

Stop dus met de aanleg van de A13/A16!

De doortrekking van de A4 door Midden-Delfland heeft ook heel erg lang op zich laten wachten!

De wenselijkheid van A4 door Midden-Delfland komt in 1953 al ter sprake in een rapport van de provincie Zuid-Holland. In 1989 is het besluit genomen om de aanleg van de weg voor te bereiden. Daarna heeft het nog eens 25 jaar geduurd voordat de weg klaar was om in gebruik te worden genomen. Alles bij elkaar zo'n 60 jaar!

### **Reactie**

*In de Variantennota en de Trajectnota/MER zijn diverse alternatieven en varianten onderzocht. Deze zijn alle getoetst op basis van uiteenlopende criteria, niet enkel verkeer. Op basis van die beoordeling heb ik voor de huidige variant gekozen als beste variant. Voor meer informatie verwijs ik u graag naar paragraaf 2.4.*

*Het is correct dat de A4 de verkeersdruk op de A13 verlicht. Maar anders dan inspreker stelt zal de A16 in de toekomst nog steeds nodig zijn. Het verkeersaanbod op de A13 blijft namelijk hoog en zal in de toekomst weer verder toenemen, zodat er op termijn weer nieuwe knelpunten ontstaan. Ik verwijs verder ook naar mijn antwoorden in de paragrafen 2.1 en 2.5. Voor wat betreft de opmerking van inspreker dat verkeer vanaf de A16 net zo goed via de A15 de A4 kan bereiken geldt dit effect is verdisconteerd in de verkeersmodellen. In de studie is gekeken naar het effect van alleen de A4 Delft-Schiedam zonder de A16. Dit is de zogenaamde Referentiesituatie. Uit deze studie blijken nog steeds knelpunten die onvoldoende worden opgelost en waar de A16 wel een oplossing voor biedt. Dit komt omdat de A16 anders dan de A4 naast een doorgaande verbinding ook meer een lokale functie vervult (verkeer van en naar de noordkant van Rotterdam en Lansingerland), dit uit zich ook de andere doelstellingen van het project. Het doorgaand verkeer legt via A16 Rotterdam overigens een iets kortere afstand af dan via de A15/A4. Dus zeker ook buiten de spits is dat verkeer beter af via deze route. Op drukke momenten zijn beide routes hard nodig om het verkeer te verwerken. Ik verwijs u ook verder door naar paragraaf 2.1.*

### **3.134 Zienswijze nr. 134, Stal Neeleman**

Deze invoeging kost inspreker 3200 m2 grond. Door het geplande water langs de rijksweg en parallelweg is inspreker naar schatting 2700 m2 extra kwijt aan het project A16. Inspreker maakt bezwaar tegen het creëren van water aan de Schieveensedijk ter hoogte van de tunnel bij de begraafplaats Hofwijk. Naar zijn mening heeft het water aan beide zijden van de tunnel maar een doel n.l. het volgens de wet terug geven van water wat ergens anders gedempt is. Het worden een paar korte stukjes stilstaand water wat geen enkel doel heeft. Het water langs de rijksweg zal op een hoger niveau aangelegd moeten worden dan het polderpeil. Het zal waarschijnlijk stilstaan stinkend water worden, dus de natuur doe je hier geen plezier mee, wat eigenlijk wel het doel zou moeten zijn. Een suggestie is om eens met Natuur Monumenten te gaan praten. Deze is in polder Schieveen Natuurvriendelijke oevers aan het maken, dus meer water. Is uitwisseling van water tussen Rijkswaterstaat en Natuurmonumenten niet mogelijk?

### **Reactie**

*De nieuwe watergangen die ter hoogte van de tunnel bij de begraafplaats Hofwijk gegraven worden, zijn nodig voor de watercompensatie van de aansluiting A16 Rotterdam op de A13. Overeenkomstig afspraken met de waterschappen dient de watercompensatie in het zelfde peilgebied te worden gerealiseerd als waar dit water wordt gedempt. De door inspreker voorgestelde suggestie om water uit te wisselen met de polder Schieveen gaat hier dus niet op. De watergangen worden tevens onderdeel van het polderwatersysteem, de watergangen worden dus niet op een hoger peil aangelegd. Er zullen geen doodlopende watergangen aangelegd worden, de watergangen worden met duikers elkaar verbonden van stilstaand water is dus geen sprake.*

### **3.135 Zienswijze nr. 135**

Inspreker is tegen het ontwerpbesluit en wel om het volgende:

1. De vervoersdruk langs de wijk wordt wel heel groot, gelet op vliegveld, de hoge snelheidslijn en de randstadrail. En dan komt vervolgens de nieuwe A13-A16, met als gevolg toename van de geluidshinder
2. Toename van de luchtvervuiling o.a. door extra fijnstof
3. Afname toegankelijkheid van de wijk Schiebroek. Door het samenlopen met de N209 verdwijnt er een belangrijke lokale verbindingsweg.
4. Door het openstellen A4 waarschijnlijk niet nodig en dus weggegooid geld.

### **Reactie**

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Specifiek met betrekking tot uw woning, bedraagt de afstand van de woning tot het nieuwe tracé circa 450 meter. Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving (Schiebroek Noord) een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit zoals het toepassen van tweelaags ZOAB op het tracé ten noorden van Schiebroek. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg, en voldoet daarmee aan de geldende voorkeurswaarde.*

*Ten aanzien van de cumulatie met het vliegveld, de HSL en de Randstadrail verwijs ik u naar mijn antwoord in de paragrafen 2.15 en 2.16 over geluid en cumulatie.*

*Met betrekking tot luchtkwaliteit (o.a. fijnstof) geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hiermee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het NSL houdt niet alleen rekening met bestaande bronnen zoals het havengebied, het vliegveld RTHA maar ook met andere voorgenomen grote projecten en maatregelen (inclusief bronmaatregelen) om de luchtkwaliteit te verbeteren. Voor meer informatie verwijs ik u graag naar paragraaf 2.17.*

*De wijk Schiebroek behoudt hetzelfde aantal ontsluitingen, die ook op dezelfde plek blijven liggen. De toegankelijkheid van de wijk blijft hiermee geborgd.*

*Alhoewel de komst van de A4 de verkeersdruk op de A13 iets mindert, blijft het druk op de A13. Daarnaast lost het niet alle problemen die met de A16 wel worden opgelost, dit betreft ondermeer de knelpunten op het onderliggend wegennet. Zie voor meer informatie ook mijn antwoord in paragraaf 2.5.*

**3.136 Zienswijze nr. 136**

Als bewoner van de wijk Schiebroek maak inspreker zich ernstig zorgen over de gevolgen van de nieuwe aanleg A13/A16: luchtvervuiling en geluidsoverlast door insluiting van snelwegen rondom de woonwijk met alle gezondheidsconsequenties, een verminderd conform bij gebruik van de sportfaciliteiten, volkstuinen en parken grenzende aan de nieuwe snelweg, een verslechte aansluiting van met name voetganger- en fiets- en langzame verkeersverbindingen vanuit de wijk Schiebroek met het aangrenzende groen in polder van Lansingerland. Inspreker is circa 7 jaar geleden naar Schiebroek verhuisd, bewust vanwege de rust en het vele groen. De aanleg van de nieuwe Rijksweg A13/A16 zal ervoor zorgen dat de kwaliteit van zijn leefomgeving wordt aangetast en hij zich verminderd comfortabel zal voelen. Inspreker zegt dan ook NEE tegen deze aanleg, die niks positiefs brengt voor de wijk Schiebroek.

**Reactie**

*In de TN/MER is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit en is tevens een gezondheidsonderzoek (GES) uitgevoerd. Hieruit kwam luchtkwaliteit en geluidsbelasting niet als knelpunt naar voren. Verder is het project ook opgenomen in het NSL, dat niet alleen rekening houdt met bestaande bronnen zoals het havengebied, het vliegveld RTHA maar ook met andere voorgenomen grote projecten en maatregelen (inclusief bronmaatregelen) om de luchtkwaliteit te verbeteren.*

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Specifiek met betrekking tot uw woning, bedraagt de afstand van de woning tot het nieuwe tracé circa 1700 meter. Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving (Schiebroek) een aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit, zoals het toepassen van tweelaags ZOAB op het tracé ten noorden van Schiebroek. Ook zijn in het Tracébesluit de met de regio overeengekomen maatregelen in het kader van Saldo Nul opgenomen. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB. Voor meer informatie over geluid verwijs ik u graag door naar de paragraaf 2.15.*

*Ten aanzien van het gebruik van sportfaciliteiten voorzie ik geen problemen vanwege de aanleg van de A16. Ten behoeve van het gebruik van het volkstuinencomplex ATV Terbregge zijn afspraken gemaakt over de verplaatsing van volkstuinen zodat deze gebruikt kunnen worden. Daarnaast wordt voor de inrichting van het Lage Bergse Bos rekening gehouden met de invulling die het Recreatieschap Rottemeren heeft ontwikkeld voor het Lage Bergse Bos, zodat het Lage Bergse Bos kan blijven functioneren als recreatiegebied voor Rotterdam. Alle huidige doorsneden verbindingen worden verder hersteld zodat een goede aansluiting blijft behouden.*

*Anders dan inspreker stelt, namelijk dat de aanleg van de A16 niks positiefs brengt voor de wijk Schiebroek, is het zo dat met de aanleg van de A16 veel sluipverkeer van het onderliggend wegennet wordt gehaald. Op de G.K. van Hogendorpweg bedraagt dit circa 30%. Minder verkeer betekent ook minder overlast. Overlast van de A16 is geminimaliseerd, deze blijft geheel binnen de wettelijke normen en zelfs meer aangezien met extra geluidsmaatregelen in het kader van Saldo Nul zelfs de situatie 2012 blijft gehandhaafd. Dit is vergelijkbaar met de huidige situatie met N209.*

### **3.137 Zienswijze nr. 137**

Ik ben tegen de nieuwe rijksweg A13/A16 omdat deze weg vlak langs het weinige natuurgebied in Rotterdam komt te liggen. Daarnaast hebben wij in Schiebroek al veel "last" van het vliegveld Rotterdam the Hague AirPort waardoor er met een dergelijke snelweg erbij, nog mee uitlaatgassen, fijnstof en dergelijke in de lucht komt. Dit is voor bewoners van Hillegersberg/ Schiebroek, dieren/natuur van deze wijken niet wenselijk!!

#### **Reactie**

*Ik realiseer me dat met de aanleg van nieuwe wegen er sprake is van aantasting van natuurwaarden. Voor de inpassing van de A16 Rotterdam geldt derhalve dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. Een overzicht van alle mitigerende en compenserende maatregelen is opgenomen in artikel 9 en 10 van Deel I, Besluittekst. Verder is er ook sprake van het creëren van nieuwe natuurwaarden, dit betreft onder meer de realisatie van ecologische plas/draszones langs diverse waterpartijen. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.14. Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Specifiek met betrekking tot uw woning, bedraagt de afstand van de woning tot het nieuwe tracé circa 1.150 meter. Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving (Schiebroek) een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen extra Saldo Nul maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB. Voor meer informatie over geluid en de cumulatie van geluid verwijs ik u graag door naar de paragrafen 2.16.*

*Verder is het project voor betreft de luchtkwaliteit opgenomen in het NSL, dat niet alleen rekening houdt met bestaande bronnen zoals het havengebied, het vliegveld RTHA maar ook met andere voorgenomen grote projecten en maatregelen (inclusief bronmaatregelen) om de luchtkwaliteit te verbeteren. Hiermee is geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke en Europese grenswaarden. Voor meer informatie verwijs ik u graag naar paragraaf 2.17.*

### **3.138 Zienswijze nr. 138**

De cumulatie van luchtvervuiling en geluidsoverlast baart ons zorgen. Het is immers niet alleen een weg die erbij komt, maar we ervaren ook hinder van de al bestaande A13, A20, het vliegveld, de chemische industrie in de haven, die voor met name luchtvervuiling zorgen. Het wordt te veel. Als er veel files staan, is dat rampzalig voor de uitstoot aan de Doenkade, bij de ingang en de uitgang van de tunnel en bij de flats van Ommoord. Het Bergse Bos zal eronder lijden.

Nieuw en zwaarwegend feit in dat verband is dat de uitstootnormen voor nieuwe dieselauto's de komende jaren versoepeld worden, omdat binnen de EU is besloten dat autobouwers de normen tot wel 100% mogen overschrijden. De norm wordt aan de praktijk aangepast, terwijl het toch andersom zou moeten zijn. Hiermee wordt het recht van de stadsbewoner in een dichtbebouwde omgeving op schone lucht op schandalige wijze terzijde geschoven. Het Nederlands Dagblad van 28 oktober: "Dieselauto's mogen vanaf 2017 circa twee keer zoveel stikstof uitstoten als de geldende norm van 80 microgram per kilometer. Vanaf 2021 wordt de norm 120 microgram. Daarover hebben de lidstaten van de Europese Unie woensdag een akkoord bereikt, melden partijen in het Europees Parlement". Wat betekent dit zwaarwegende feit voor de besluitvorming rond de nieuwe snelweg? Het lijkt



inspreker dat dit in de afweging moet worden meegenomen. Hoe gaat dat gebeuren?

### **Reactie**

*Het project is voor wat betreft de luchtkwaliteit opgenomen in het NSL, dat niet alleen rekening houdt met bestaande bronnen zoals het havengebied, het vliegveld RTHA maar ook met andere voorgenomen grote projecten en maatregelen (inclusief bronmaatregelen) om de luchtkwaliteit te verbeteren. Hiermee is geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke en Europese grenswaarden. Zie voor meer informatie ook mijn reactie in paragraaf 2.17.*

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Specifiek met betrekking tot uw woning, bedraagt de afstand van de woning tot het nieuwe tracé circa 1.150 meter. Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving een aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Ook zijn in het Tracébesluit de met de regio overeengekomen maatregelen in het kader van Saldo Nul opgenomen. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB. Voor meer informatie over geluid verwijs ik u graag door naar de paragraaf 2.15.*

Een ander punt is de verkeersstroom. Het lijkt inspreker dat al het verkeer dat vanuit de richting Delft nu via de A20 richting Gouda of Dordrecht rijdt, straks via de nieuwe A13/16 rijdt, omdat dit een kortere route is. Hoe wordt voorkomen dat er straks files ontstaan op deze route? Hoe wordt er dus voor gezorgd dat er een goede spreiding komt van het verkeer over de "oude route" via de A20 en de nieuwe route via de A13/A16? Als er veel files staan, is dat rampzalig voor de uitstoot aan de Doenkade, bij de ingang en de uitgang van de tunnel en bij de flats van Ommoord.

### **Reactie**

*De doorstroming van het verkeer wordt bevorderd door buiten dit tracé digitale informatieborden (zogenoemde DRIP's) te plaatsen, die het verkeer bij knelpunten adviseren over te kiezen alternatieve routes, net zoals nu al op diverse plekken op de ring van Rotterdam gebeurt.*

Veel groen en natuur is er al niet in de omgeving van Rotterdam, en met de aanleg van een snelweg gaat er nog een deel van dat groen verloren. Er dient op zijn minst aansluitend aan het bestaande bosgebied een nieuw stuk bos te worden aangelegd. Tot slot. Het zal u duidelijk zijn: ik ben tegen. Een snelweg leg je makkelijk aan, maar je komt er nooit meer van af. Denk hier dus goed over na. Wat als deze weg straks ook weer vol zit? Nog een snelweg erbij? Het wordt tijd voor een andere vorm van mobiliteit, anders wordt onze omgeving totaal onleefbaar.

### **Reactie**

*Het klopt dat als gevolg van het plan natuurwaarden worden aangetast, dit is helaas niet te voorkomen. Tegelijkertijd biedt de aanleg van nieuwe wegen ook kansen om natuur te ontwikkelen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de A16 Rotterdam op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting, maar ook versnippering en verstoring van natuurwaarden. Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Ten aanzien van aantasting worden maatregelen genomen om de effecten hiervan terug te brengen dan wel te compenseren.*

*Zo worden als gevolg van weg groen verwijderd en bomen gekapt. In overleg met en op verzoek van de gemeenten Rotterdam en Lansingerland is de compensatie door hen ingevuld. Langs het tracé in de gemeente Lansingerland wordt de 13,3 ha teruggebracht in de vorm van losse bomen en vervanging van de huidige houtopstanden in het Lage Bergse bos op het talud van de landtunnel.*

*Een overzicht van alle mitigerende en compenserende maatregelen is opgenomen in artikel 9 en 10 van Deel I, Besluittekst. Verder is er ook sprake van het creëren van nieuwe natuurwaarden, dit betreft onder meer de realisatie van ecologische plas/draszones langs diverse waterpartijen. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.14.*

Tot slot. Het zal u duidelijk zijn: ik ben tegen. Een snelweg leg je makkelijk aan, maar je komt er nooit meer van af. Denk hier dus goed over na. Wat als deze weg straks ook weer vol zit? Nog een snelweg erbij? Het wordt tijd voor een andere vorm van mobiliteit, anders wordt onze omgeving totaal onleefbaar.

#### **Reactie**

*Ten aanzien van de nut en noodzaak van de nieuwe weg en alternatieven verwijs ik naar de paragrafen 2.1 en 2.4.*

### **3.139      Zienswijze nr. 139**

Inspreker heeft vanaf het bekend worden dat er een verbindingsweg tussen de A13 en A16 zou komen aan de noordrand van Rotterdam Schiebroek zich er tegen verzet. Inspreker is 20 jaar geleden verhuisd vanuit Rotterdam Noord naar Schiebroek juist omdat het hier meer landelijk en dorps was. Er is al heel veel bijgebouwd m.n. door Berkel en Rodenrijs. Schapen en koeien worden steeds schaarser. Maar ons restte altijd nog het Lage Bergse bos en het Schiebroekse Park. Dat park is al veel drukker geworden door de komst van sportclubs die moesten verhuizen vanwege de HSL. Toch wandelt inspreker met veel plezier regelmatig door dat park en het groeit steeds dichtter en wordt steeds mooier. Zelfs een ijsvogeltje gezien!

En dan die nachtmerrie: een weg zo breed, zoveel lawaai daar vlak langs bouwen. En het werd nog erger: men wil de verbindingsweg voor het industrieterraintje ook nog eens door dat park aanleggen. Wie komt er op zo'n slecht idee???

Het nieuwe viaduct komt ondanks een doordacht plan van de Berkelse inspraakgroep toch heel erg hoog te liggen. Inspreker vreest dat het er allemaal veel en veel lelijker van gaat worden. Een onomkeerbaar proces waar alleen de korte termijneconomie als serieus doorslaggevend argument wordt genomen. Want ondanks zogenaamd superstil asfalt vrezen wij voor veel meer herrie op den duur. Veel meer geluidsoverlast, veel meer fijnstof. Heeft men ook meeberekend wat de toekomstige ziektekosten worden door longaandoeningen e.d.? We komen klem te zitten tussen div. snelwegen: de wind staat altijd verkeerd, je krijgt hoe dan ook herrie en troep over je heen. Nog afgezien van Rotterdam-the Hague Airport wat ook voor herrie en fijnstof zorgt en bovendien nog eens wil uitbreiden volgens de laatste berichten. Kortom: stapeling op stapeling. Een nieuwe A13/A16 staat straks ook gewoon weer vol bij de aansluiting richting Den Haag of Terbregseplein, verplaatsing van de files dus. Vervuilend, geldverslindend.... Ons dringend advies is dus: geen nieuwe A13/A16!!!

## **Reactie**

*Ik betreur het zeer dat de inspreker het project ziet als een voorbeeld waarbij alleen de korte termijn economie als doorslaggevend argument geldt. Naar mijn oordeel is dit niet het geval. Het besluit over dit soort projecten vindt plaats op basis van lange termijn scenario's die zien op de periode van ruim 10 jaar na aanleg, in dit geval 2032. Op basis van deze scenario's blijkt dat de mobiliteit nog steeds toeneemt en dat investeringen ook in wegeninfrastructuur nog steeds nodig zijn.*

*Het Schiebroeksepark wordt van de A16 gescheiden 4,5 meter hoge grondwallen. Daarnaast wordt er door de gemeente ingezet op een integrale herinrichting van de noordrand van het Schiebroeksepark, dat in nauw overleg met de regio tot stand is gekomen. Hier is ook veel nieuwe beplanting voorzien. Een nieuw aan te leggen recreduct zorgt verder voor een optimale verbinding met het noordelijk gelegen Vlinderstrikgebied.*

*Voor wat betreft de ligging van de Bergschenhoekseweg verwijs ik u naar paragraaf 2.24.*

*De minister heeft het door inspreker aangehaalde plan van de inspraakgroep onderzocht en hieruit is gebleken dat een verlaagde aanleg van de N471 geen kosteneffectieve inpassingsmaatregel is. Ik verwijs u graag naar paragraaf 2.13 voor een uitgebreide reactie op het voorgestelde plan van de Berkelse inspraakgroep. Wel is in het Tracébesluit de passage over de RandstadRail en de HSL geoptimaliseerd, waardoor het tracé hier ter plaatse circa 1,5 meter wordt verlaagd.*

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Specifiek met betrekking tot uw woning, bedraagt de afstand van de woning tot het nieuwe tracé circa 850 meter. Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving (Schiebroek Noord) een aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit opgenomen maatregelen in het kader van Saldo Nul bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB. Voor meer informatie over geluid en cumulatie verwijs ik u graag door naar de paragrafen 2.15 en 2.16.*

*Ten aanzien van de luchtkwaliteit is het project opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL), dat niet alleen rekening houdt met bestaande bronnen zoals het havengebied, het vliegveld RTHA maar ook met andere voorgenomen grote projecten en maatregelen (inclusief bronmaatregelen) om de luchtkwaliteit te verbeteren. Zie voor meer informatie ook mijn reactie in paragraaf 2.17.*

*Een van de doelstellingen van de A16 Rotterdam is het verminderen van de verkeersdruk in Rotterdam Noord. Het verkeerskundig planeffect op de wegen rond Schiebroek (zoals N471, de Ringdijk en de Jasonweg) laat een afname zien van het verkeersaanbod. Door de aanleg van de A16 Rotterdam worden er minder voertuigen op deze wegen geprognostiseerd. Een deel van het doorgaande verkeer uit Pijnacker, Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek heeft met de A16 Rotterdam een alternatief gekregen om richting het zuiden te rijden en neemt hierdoor niet langer het onderliggend wegennet. De verkeersdruk door Schiebroek neemt door de aanleg van de A16 Rotterdam dus af.*

### 3.140 **Zienswijze nr. 140, Bewonersorganisatie Terbregge's Belang (I)**

Insprekers gaan met name in op het voorkomen van nog meer hinder door realisatie van deze nieuwe rijksweg, die vanaf een 15 meter boven maaiveld gelegen viaduct over het Terbregseplein direct grenzend aan hun wijk neerdaalt, waardoor de uitstraling van de hinder tot diep in de wijk doordringt. Terbregge ondervindt momenteel milieuhinder van de aanwezige infrastructuur; de A20, Terbregseplein, de Spoorlijn Rotterdam-Utrecht en in toenemende mate het vliegverkeer van Rotterdam-The Hague Airport, maar ook van het lokale wegennet: route Terbregseweg - Prinses Irenebrug - Molenlaan. In hun zienswijze worden puntgewijs de volgende opmerkingen gemaakt:

#### 1. Ontwerp-Tracébesluit algemeen

##### 1.1 Afzien van aanleg snelweg A16 Rotterdam

Vanwege afnemende behoefte aan deze verbinding sinds de Startnotitie en de achterhaalde onderbouwing van de noodzaak in de Trajectnota/MER, dient deze meest adequate oplossing om extra hinder te voorkomen opnieuw in overweging genomen te worden. Voor nadere argumentatie verwijzen wij naar de door de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland mede namens ons ingediende zienswijzen, waarin deze optie degelijk wordt onderbouwd.

#### **Reactie**

*Anders dan inspreker suggereert neemt de verkeersdruk in de regio toe. Ik deel derhalve ook niet de stelling van inspreker dat er sprake zou zijn van een afnemende behoefte en een achterhaalde onderbouwing, integendeel. Voor meer informatie verwijs ik naar mijn antwoord in paragraaf 2.1 en mijn beantwoording op de door u aangehaalde zienswijze van Natuur- en Milieufederatie Zuid-Holland.*

##### 1.2 Natuurtoets onvolledig

In het Ontwerp-Tracébesluit wordt in het document Natuurtoets & Mitigatie- en compensatieplan Bijlage G beschreven welke maatregelen en stappen worden ondernomen om de niet te voorkomen schade aan flora en fauna te herstellen en/of te compenseren.

Zoals in de door de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland mede namens ons ingediende zienswijzen wordt beschreven, is de natuurtoets en mitigatie- en compensatieplan niet compleet. Zo is er o.a. geen onderzoek gedaan naar de locaties:

- Terbregge;
- Terbregseveld;
- Ommoord;
- Rotte(rivier);
- en Rottekaden.

Wij zouden dan ook graag zien dat deze locaties mee worden genomen in de volledige natuurtoets en mitigatie- en compensatieplan, opdat eventuele schade wordt meegenomen in de risicoanalyse. Hierdoor zal de overlast voor flora en fauna geminimaliseerd moeten worden, zodat huidige micro-, meso- en macro-ecostructuren niet worden aangepast, dan wel zich snel kunnen herstellen.

#### **Reactie**

*Voor de inpassing van de A16 Rotterdam geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. Voor het in beeld brengen van de effecten van de*

*A16 Rotterdam op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. Eén van die onderzoeken betreft het in 2014 door adviesbureau ECOLogisch uitgevoerd veldonderzoek.*

*In afbeelding 1 van bijlage B van de Natuurtoets wordt het onderzoeksgebied van de door ECOLogisch uitgevoerde veldinventarisatie weergegeven. Hierop is zichtbaar dat het voorkomen van beschermde natuurwaarden rondom het hele tracé binnen het projectgebied is onderzocht, dus ook in Terbregge, Ommoord en Terbregseveld tot aan de Hoofdweg. Het plangebied ten zuiden van de Hoofdweg is niet specifiek geïnventariseerd, omdat de werkzaamheden zich hier tot binnen het huidige wegontwerp beperken. Voor wat betreft de Rotte is er op grond van de nu beschikbare informatie geen indicatie dat er beschermde soorten zijn aangetroffen of dat met de beoogde maatregelen in het Tracébesluit soorten worden aangetast. In het kader van de voorbereiding van de realisatie zal nog wel nader ecologisch veldonderzoek worden uitgevoerd.*

*Waar uit de effectbeoordeling van de Natuurtoets blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden.*

*Daarnaast is er met de inpassing van het ontwerp zo veel als mogelijk rekening gehouden met aanwezige natuurwaarden en wordt ook nieuw habitat gecreëerd. De aanleg van nieuwe wegen biedt namelijk ook kansen om natuur te ontwikkelen. Zo zijn er naast de wettelijk verplichte mitigerende en compenserende maatregelen voor natuur, door het hele plangebied aanvullende maatregelen opgenomen. Dit betreffen:*

- de aanleg van een faunapassage onder de Bergweg-Zuid als onderdeel van de ecologische verbinding tussen de Bergweg Zuid en de Zestienhovenweg;*
- het realiseren van nieuw habitat (gedeeltelijk) ter plaatse van de verbindingzone door aanplant van groenstructuren aan de noordzijde van de tunnelmond en de aanleg van een nieuwe watergang met plas-draszones;*
- aanleg van plas-draszones langs watergangen door het hele plangebied. Deze oeverzones bieden geschikt leefgebied en voortplantingsplaatsen voor vissoorten en foerageergebied voor weidevogels;*
- de aanleg van duikers geschikt voor passage door fauna. Duikers die openbare wegen kruisen en doorgaande watergangen met elkaar verbinden, worden (bij nieuwe aanleg of vervanging) aangelegd in de vorm van duikers die geschikt zijn voor passage door fauna.*

*Daarnaast worden mogelijkheden gecreëerd om aanvullende voorzieningen te treffen door de regio. Dit gebeurt door:*

- de aanleg van het recreaduct. Dit biedt de kans tot ecologische meerwaarde. De ruimte op het recreaduct biedt de mogelijkheid tot een groene inrichting met een verbindende functie voor verschillende soortgroepen (bijvoorbeeld kleine zoogdieren en vleermuizen);*
- onder de viaducten ter plaatse van de HSL en Randstadrail blijft voldoende ruimte aanwezig om (ontsnipperende) faunavoorzieningen te treffen; waar de Schieveensedijk onder de verbindingsoog tussen de A13 en de A16 Rotterdam komt te liggen, wordt voldoende ruimte onder de doorgang overgehouden voor een faunapassage. Zo is er ruimte voor een groene strook;*

- *op plaatsen in het tracé waar kunstwerken worden aangelegd over een watergang, kan het kunstwerk zodanig aangepast worden dat er mogelijkheden voor verblijfplaatsen voor vleermuizen in aangebracht worden.*

### 1.3 Bodemonderzoek tracé

Voorafgaand aan de werkzaamheden is er nog verder bodemonderzoek nodig op het tracé. Hierbij dient ook asbest onderzoek mee te worden genomen. Dit is ook de conclusie van de Toetsingscommissie Bodemsanering Rotterdam (zie besluit 29 juni 2015; kenmerk 21962508) betreft Beoordeling van een bodemonderzoek op de locatie Rijksweg A13-A16 te Rotterdam (code: AA059914826/T10). Ons inziens zal het aanvullende bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd alvorens het Tracébesluit definitief wordt gemaakt. Dit omdat het uitgevoerde onderzoek zich slechts beperkt heeft tot verouderde onderzoeken (ouder dan 5 jaar) en het onderzoek (voornamelijk) is toegespitst op bekende locaties.

### **Reactie**

*In 2015 heeft een 2<sup>e</sup> fase bodemonderzoek plaatsgevonden en medio 2016 een 3<sup>e</sup> fase onderzoek. Met deze bodemonderzoeken is een zo gebiedsdekkend mogelijk beeld van de bodemkwaliteit verkregen. Op plaatsen waar verontreiniging is aangetroffen is/wordt via aanvullend onderzoek de aard (welke stoffen) en mate (in welke concentratie zijn deze stoffen aanwezig) van de verontreinigingen vastgesteld. De omvang van de verontreinigingen is/wordt bij dit aanvullend onderzoek zo veel mogelijk in beeld gebracht. Asbestonderzoek is onderdeel van de aanvullende onderzoeken.*

### 1.4 Onderschrijven saneren veenput

Op de informatieavond is medegedeeld dat de vervuiling ter hoogte van de locatie Ommoordseweg 48 (lokaal beter bekend als "de veenput") zal worden gesaneerd voor zover deze grond eigendom is of zal worden van "de staat". De sanering zal bestaan uit het volledig verwijderen van de vervuilde grond en deze afvoeren.

Als bewonersorganisatie streven wij al decennia naar volledige verwijdering van deze vervuiling. De vervuiling bestaat uit ernstige bodemverontreiniging met minerale olie, zware metalen en Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen (PAK) in de grond en het grondwater als gevolg van zuurteer (bron: DCMR Milieudienst Rijnmond TC-nummer 09-21-008). Daar deze vervuiling in grote mate gevaar oplevert voor de volksgezondheid, onderschrijven wij het voornemen om de locatie te saneren door middel van het verwijderen van de verontreiniging. Wij willen dan ook graag dat dit integraal opgenomen wordt in het Tracébesluit.

Wel willen we hierbij de volgende kanttekening plaatsen: alle gronden die geen eigendom zijn of worden van de staat worden niet gesaneerd door middel van verwijdering van de verontreiniging. Hier zal de bestaande sanering door middel van horizontale isolatie gehandhaafd worden, mits de eigenaar van de grond niet mee wil doen met de sanering door de staat. Wij zijn van mening dat de aangrenzende percelen die ook onder de verontreinigingszone vallen mee moeten worden genomen in de sanering door middel van verwijdering van de verontreiniging. Ook al zal dit betekenen dat hierbij een gedeeltelijke financiële tegemoetkoming gedaan zal moeten worden vanuit het projectbudget.

### **Reactie**

*Het is correct dat de genoemde verontreiniging wordt gesaneerd. In de toelichting behorende bij het Tracébesluit is dit ook beschreven, tevens wordt het als eis aan de aannemer meegegeven. Voor de sanering van de veenput is een variantenstudie*

*uitgevoerd (wat is de beste manier om deze veenput te saneren). In deze studie, die in opdracht van Rijkswaterstaat is uitgevoerd, zijn verschillende aspecten zoals risico's, overlast, haalbaarheid/uitvoerbaarheid en toekomstige situatie gewogen. De gekozen variant, het uitvoeren van een deelsanering, kwam als meest optimaal uit deze studie. De sanering beperkt zicht tot het deel gelegen binnen de plangrens van de A16, buiten de plangrens is er voor Rijkswaterstaat geen titel om te saneren. Uitgangspunt voor de sanering is dat de restverontreiniging op het naast gelegen perceel wordt geïsoleerd van de gesaneerde grond. Dit houdt dus in dat een deel van de verontreiniging van de veenput blijft zitten.*

#### 1.5 Bouwschade → nulmeting

Bij bewoners in zowel Ommoord als in Terbregge leeft er grote bezorgdheid over mogelijke schade aan hun woningen en bedrijven door het aanleggen van de A16; de zogeheten bouwschade. Men denkt dan aan scheuren, verzakking of scheefstand en andere structurele schade aan gebouwen. Het is van belang dat de aannemer een risicocontour opstelt. Bij de woningen binnen dit risicocontour moet er een nulmeting worden uitgevoerd voor bouwschade. Deze nulmeting wordt dan bekostigd vanuit het projectbudget. Ook is het zeer belangrijk dat er een duidelijke communicatie is richting de bewoners die binnen de risicocontour vallen en richting de bewoners "net" buiten de risicocontour.

Naast het uitvoeren van deze nulmeting met duidelijke communicatie willen wij ook dat bij de aanbesteding van de A16 het uitvoeren van een genormeerde risicoanalyse een belangrijk punt wordt, waarop de offertes worden beoordeeld.

#### **Reactie**

*Rijkswaterstaat deelt de noodzaak dat voor aanvang van de bouw er nul-metingen worden gedaan aan woningen. De omvang van dit onderzoek wordt mede bepaald op basis van een door de aannemer op te stellen risicoanalyse en is onder andere afhankelijk van bijvoorbeeld het type woningen (oud of nieuw), de grondgesteldheid (veenweide of zand) en de werkwijze van de aannemer. Om te voorkomen dat er sprake zal zijn van een onderschatting wordt bij deze risicoanalyse uitgegaan van worst-case aannames. Omdat de werkwijze van de aannemer bij het opstellen van het Tracébesluit nog niet bekend is, is op voorhand nog niet in te schatten hoe groot dit gebied exact is. In het contract zullen we de aannemer wel een minimale risicocontour meegeven die de aannemer op basis van zijn bouwmethode definitief dient vast te leggen. Zie verder ook de paragrafen 2.19 en 2.20*

*De direct betrokken worden uiteraard 1 op 1 geïnformeerd, overige omwonenden en bedrijven worden verder via verschillende media, zoals nieuwsbrieven, twitterberichten en berichten op de projectsite over de werkzaamheden van het project tijdens de aanleg geïnformeerd.*

## 2. Inpassing

### 2.1 Inpassingsambitie

In het Ontwerp-Tracébesluit ontbreekt een duidelijke en ambitieuze inpassingsambitie van Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Dit terwijl de regering zeker ambities heeft op het gebied van natuurbeleid. Uit "Regeerakkoord VVD - PvdA" van 29 oktober 2012 hoofdstuk "XII. Ruimte en mobiliteit", bladzijde 38:

Het beheren en beschermen van bestaande natuurgebieden krijgt voorrang. Hiervoor is de 200 miljoen die in het begrotingsakkoord 2013 voor natuur is bestemd geormerkt via het Provinciefonds beschikbaar.

De Natuurbeschermingswet die in behandeling is wordt aangepast. Waar mogelijk worden de verschillende beschermingsniveaus geharmoniseerd en waar relevant in overeenstemming gebracht met de Vogel- en Habitatrichtlijn en andere relevantie regelgeving. Zo zal de wet bijdragen aan de biodiversiteit in Nederland. Binnen het natuurbeleid streven we naar synergie met andere maatschappelijke belangen zoals waterveiligheid, recreatie, ondernemerschap, gezondheid, energie en klimaat.

De regering heeft wel ambities op het gebied van natuurbeleid. Deze komen wat ons betreft onvoldoende naar voren in het Ontwerp-Tracébesluit. De bestaande natuurgebieden worden door de aanleg van de rijksweg A16 Rotterdam zoals deze nu ter inzage ligt sterker van elkaar gescheiden dan nu het geval is:

Ter hoogte van de Doenkade wordt een hoge wal opgeworpen die fauna weerhoudt om verder noordwaarts te trekken. Een recreaduct over de nieuwe snelweg van 8 meter is hierbij onvoldoende om een verbetering te bewerkstelligen ten opzichte van de huidige situatie.

De locatie Triangelpark wordt, in het Ontwerp-Tracébesluit, gedomineerd door op- en afritten ten behoeve van de kruising A16, Ankie Verbeek-Ohrlaan en N209. Een groene inrichting van dit knooppunt kan niet worden gezien als verbinding van aan de ene zijde het Lage Bergse Bos en Schiebroekse park met aan de andere zijde het Park de Polder en de Vlinderstrik.

Het bestaande Terbregseveld wordt aan de westzijde door trekvogels gebruikt als rustzone. Deze grasvelden grenzen aan landerijen waar voornamelijk paarden worden gehouden. Er komen hier dan ook weinig mensen en nagenoeg geen gemotoriseerd verkeer (het is een zogenaamde "eigen weg"). Het doorsnijden van het Terbregseveld met een snelweg zal het foerageergebied niet alleen verkleinen, maar ook qua karakter veranderen. Het bestaande drassige graslandschap wordt omgevormd tot een parklandschap met bomen en struiken en mogelijk een fietsverbinding.

De inrichting Terbregseveld is onder andere bedoeld als natuurverbinding tussen het Kralingse Bos en het Lage Bergse Bos. Voor fauna die nu reeds deze route gebruikt zal het "nieuwe" Terbregseveld mogelijk minder aantrekkelijk worden, zie hiervoor voorgaande punt betreft het Terbregseveld. Nieuwe bewegingen moeten komen van andere fauna uit de twee natuurgebieden. Hierbij zal er nog steeds op hetzelfde obstakel worden gestuit: het knooppunt Terbregseplein met de A20.

Dit obstakel wordt nog steeds niet uit de weg genomen om de migratie bewegingen van fauna te bevorderen.

Wij pleiten daarom voor een duidelijke ambitieuze doelstelling voor de aanleg van de A16 Rotterdam ten aanzien van natuurbeleid: de groenste snelweg van Europa! Hierbij dient voor de nieuwe snelweg de inpassing in relatie tot bestaande natuur en bewoning worden ingepast. Er dienen geen extra barrières te worden gevormd door de snelweg, maar juist worden weggenomen. De weg dient niet als hoofddoel het Terbregseplein met de A13 te verbinden, maar moet dienen om het Kralingse Bos met de Ackerdijksche Plassen te verbinden. De snelweg moet in het ontwerp hier ondergeschikt aan zijn. Deze wijze van ontwerpen betekent een andere manier van denken: de weg ondergeschikt aan het landschap in plaats van andersom. Pionieren op het gebied van landschapsinrichting waarin Nederland voorop kan lopen in de wereld. Een kans om Nederland op de kaart te zetten en om een nieuw exportproduct te creëren!



### **Reactie**

*De kwaliteit van de inpassing is maatwerk en vindt plaats in nauw overleg met de regio. Daarnaast wordt het Rijk gevraagd en ongevraagd geadviseerd door het College van Rijksadviseurs. Dit is een onafhankelijk adviescollege dat adviseert over ruimtelijke kwaliteit. Voor meer informatie over dit adviescollege verwijs ik u naar: <http://www.collegevanrijksadviseurs.nl>. In het geval van de A16 is sprake van een kwaliteitsteam bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeente Rotterdam en Lansingerland, provincie en de Rijksadviseur infrastructuur en stad. Zij adviseren Rijkswaterstaat en de regio inzake de kwaliteit van de inpassing.*

*De basis voor de inpassing ligt in een samen met de regio opgestelde inpassingsvisie waarbij is gekeken naar de kwaliteit van de omgeving en de wijze waarop de inpassing van de weg hier het beste aan bijdraagt. In het geval van de A16 is sprake van een zo groen mogelijke inpassing. Een inpassing die past bij de kenmerken van de omgeving Dit uit zich onder andere in de toepassing van wallen, een recreaduct van 16 meter (i.p.v. 8 meter) en groene geluidsschermen. Voor meer informatie over de visie verwijs ik u naar het Landschapsplan, bijlage J van het Tracébesluit. Verder verwijs ik u door naar paragraaf 2.14 over natuur en tevens naar de uitgevoerde natuurtoets (bijlage G bij het Tracébesluit).*

### 2.2 Positie tunnelmond Terbregseveld

In het Ontwerp-Tracébesluit is de tunnelmond in het Terbregseveld opgenomen ter hoogte van de eerste zaksloot (de eerste sloot vanaf de Rotte). Mondeling is tijdens de informatieavond medegedeeld dat de tunnelmond bij de tweede zaksloot komt te liggen; circa 60 meter richting het oosten. Wij zijn voorstander van een tunnelmond zo ver mogelijk in het oosten van het Terbregseveld gelegen. Wij onderschrijven de mondeling toegezegde oostelijke verplaatsing naar de tweede zaksloot en pleiten daarbij voor een nog verdere verschuiving van de tunnelmond in oostelijke richting.

### **Reactie**

*In de met de regio gesloten Inpassingsovereenkomst A16 is afgesproken dat de tunnel tot circa 100 meter na de 2<sup>e</sup> kwelsloot wordt verlegd. Een verdere verschuiving is niet aan de orde, ik verwijs u hiervoor ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.11.*

### 2.3 Hoogte landtunnel in het Lage Bergse Bos

In de brief d.d. 23-09-2015 van de minister I&M aan de Metropoolregio Rotterdam Den Haag wordt toegezegd om de tunnel op het maaiveld in het Lage Bergse Bos te verdiepen tot maximaal 4 meter boven maaiveld. Dat is een aanzienlijke verbetering t.o.v. de eerdere 8 meter boven maaiveld, maar wij zouden graag zien dat daar geen beperking bij staat van maximaal 4 meter. Wij stellen voor dat het project in de aanbesteding zodanig wordt beschreven, dat een aannemer die de tunnel voor dezelfde prijs (of minder) volledig ondergronds kan aanleggen daartoe wel de kans krijgt en niet verplicht wordt 4 meter boven maaiveld te komen.

### **Reactie**

*De inpassing van de A16 is het resultaat van een langdurig proces geweest waarbij medio oktober 2015 overeenstemming is verkregen met de regionale bestuurders. De uitvoering, kosten en eventuele effecten van een nog diepere ligging zijn onzeker waar naar mijn oordeel aannemers ook niet op worden uitgedaagd. Het openhouden van een verdere verdieping zal ik daarom ook niet meenemen in de verdere aanbestedingsprocedure. Ik geef er de voorkeur aan aannemers uit te dagen tot het verkrijgen van het beste plan om overlast tijdens de bouw te beperken. Deze keuze*

*is ook mede gebaseerd op het groot aantal zienswijzen dat ik op dit aspect heb ontvangen.*

#### 2.4 Uitvoering geluidsschermen

*Geluidsschermen worden uitgevoerd in glas volgens het Ontwerp-Tracébesluit (bladzijde 102 Inpassingsvisie en landschapsplan Bijlage J hoofdstuk 6.3 \_ tcm 318-369461).*

De glazen uitvoering van de geluidsschermen, zoals beschreven in het Ontwerp-Tracébesluit, heeft als grote nadelen dat het gevoelig is voor graffiti en vandalisme. Verder staat er beschreven dat de geluidsschermen, en dus de snelweg, worden afgeschermd door populieren. Populieren groeien hoog en dun, waardoor de snelweg wel zichtbaar zal zijn. Over de keuze voor de bomen langs de snelweg komt in punt 2.5 meer. Bij de keuze voor een andere boomsoort zijn de geluidsschermen misschien wel uit het zicht te onttrekken, maar nog steeds makkelijk bereikbaar voor mensen, waardoor vandalisme en graffiti nog steeds een probleem veroorzaken. Een voorbeeld hiervan is de A20. Op nieuwe geluidsschermen is reeds graffiti aanwezig, terwijl de geluidsschermen nog in aanleg waren. De graffiti wordt niet verwijderd, wat het een nogal troosteloze aanblik geeft; zowel vanaf de snelweg, als vanaf de buitenzijde.

Een mogelijk oplossing is het gebruik van groene geluidsschermen voor ten minste 4 meter hoogte. Daarna kunnen er eventuele glazen schermen bovenop worden geplaatst. Hierdoor is er wel voldoende zicht, maar ook een goede bestrijding van graffiti en vandalisme. Inspreker geeft vervolgens een groot aantal verwijzingen naar projecten en sites waar goede voorbeelden van dergelijke schermen zijn te vinden.

Alle voordelen van groene geluidsschermen op een rijtje:

- de weg heeft direct een groene uitstraling vanuit het Terbregseveld;
- de geluidsschermen zijn graffiti en vandalisme ongevoelig;
- het onderhoud aan de geluidsschermen is nihil;
- vanaf de weg is er behoud van het groene karakter;
- de geluidsschermen zelf houden door de begroeiing fijnstof vast, waardoor dit niet over de schermen de woonwijk in gaat.

Dergelijke innovaties kunnen een grote bijdrage leveren aan de beperking van de verloederings van het gebied en kunnen bovendien een bijdrage leveren in het beperken van de hoeveelheid fijnstof in de lucht. Daarom willen wij dat dergelijke innovaties op gebied van geluidsschermen integraal worden opgenomen in het Tracébesluit voor de A16 Rotterdam.

#### **Reactie**

*In principe worden de geluidsschermen groen uitgevoerd. Dat wil zeggen dat deze aan de bewonerszijde worden voorzien van beplanting. In een aantal gevallen is echter wel sprake van transparante schermen. Zo worden schermen boven 4 meter transparant uitgevoerd. Dit is om te voorkomen dat de schermen als te massief worden ervaren. Verder is er sprake van transparante schermen onder andere op de tunnelmonden en bij kruisende infrastructuur. Bij de transparante delen zal sprake zijn van een intensief beheerregime.*

## 2.5 Bomen op talud tunnelmond

*De beplanting in de teen van het talud aan de tunnelmond in het Terbergseveld bestaat uit een dubbele rij populieren volgens het Ontwerp-Tracébesluit (bladzijde 102 Inpassingsvisie en landschapsplan Bijlage J hoofdstuk 6.3 \_ tcm 318-369461).*

Populieren zijn bomen die snel en hoog groeien, tot wel 40 meter. Ze kunnen zo'n 200 jaar oud worden. Ze hebben een krachtige, oppervlakkige en verspreide wortelgroei (<https://nl.wikipedia.org/wiki/Populier>). Dit heeft als nadeel dat ze erg gevoelig zijn voor wind en storm, waarbij ze kunnen omvallen. Omdat de regio ligt in een polderlandschap vlak aan zee, met daarbij een directe ononderbroken verbinding door middel van de Maas en Nieuwe Waterweg, komen sterke windstormen vanaf zee vrij ongehinderd tot het Terbergseveld. Een combinatie van een voor- of najaarsstorm en de hiervoor beschreven kenmerken van populieren maakt het niet wenselijk om deze hoge en windgevoelige bomen vlak naast een snelweg te plaatsen.

Een ander groot nadeel is dat naast het feit dat mensen gevoelig kunnen zijn voor de pollen van de populieren (periode februari tot en met mei, <http://www.pollenkalender.tv/bomen/>), ook het zaad voor een allergische reactie kan zorgen. Het zaad is een aantal mm groot en wordt omgeven door wit pluis. Sommige populieren produceren echter zoveel van dit pluis, wat niet allemaal zaad bevat, dat het net lijkt alsof het gesneeuwd heeft (<https://nl.wikipedia.org/wiki/Populier>). In het Ontwerp-Tracébesluit (zie Bijlage J) staat beschreven dat er een dubbele rij van populieren aan weerszijde van de A16 komt. Dit betekent dat er veel bomen zullen worden geplant, wat leidt tot veel pollen en veel zaadpluizen. Dit zal bij de zeer veel voorkomende zuidwesten wind voornamelijk in Ommoord voor overlast zorgen. Bij elkaar genomen zien wij liever dat er geen populieren in een dubbele rij aan de teen van de talud worden geplant.

Een alternatief voor de populier kan op de volgende manieren gevonden worden.

Men kan kijken naar:

naar bestaande bomenstructuren in de omgeving:

Kijkt men naar de bestaande bomenstructuren in de omgeving, dan zal de bestaande bomenstructuur in Ommoord leiden tot de keuze voor de Plataan als boom. Op de ring van Ommoord zijn platanen neergezet om een mooie, lommerrijke laan te creëren.

of kijken naar Bomenstructuurvisie, onderdeel van Rotterdamse stijl, gemeente Rotterdam (bladzijde 112):

Kijkt men in de Bomenstructuurvisie naar de wijk Ommoord, dan ziet men dat de ring (bevattende de President Rooseveltweg) valt onder de categorie stadslaan/stadsboulevard. Een stadsboulevard bevat in rijen geplante monumentale bomen. In Ommoord is gekozen voor Platanen.

Bij beide manieren komt naar voren dat om eenheid te creëren in het straatbeeld, men het beste de lommerrijke laan kan doortrekken van de President Rooseveltweg tot aan de Terbergseweg met Platanen in de berm. Eventueel kan deze bomenstructuur ook worden doorgetrokken langs de snelweg. Alle voordelen van platanen zijn:

- pollen vriendelijke bomen; ([http://www.gezondheid.be/index.cfm?fuseaction=art&art\\_id=548](http://www.gezondheid.be/index.cfm?fuseaction=art&art_id=548)),
- passen in het bestaande straatbeeld;
- groeien breeduit (<https://nl.wikipedia.org/wiki/Plataan>);
- vrij diep wortelgestel mits de randvoorwaarden goed zijn.

Om de snelweg goed in te passen in het Terbregseveld en de visuele schade te beperken willen wij dat er aandachtig wordt gekeken naar de bekleding van de taluds en de daaraan sluitende gebieden. Hierbij willen wij dat de Bomenstructuurvisie van de gemeente Rotterdam en de huidige bomenstructuur in Ommoord worden meegenomen in het Tracébesluit voor de A16 Rotterdam. Ook dient te worden meegenomen of een boom een hoge pollengevoeligheid heeft wanneer deze is grotere getallen wordt aangeplant.

### **Reactie**

*De tunnelmond Rotte is verplaatst. Hierdoor en mede naar aanleiding van zienswijzen op dit onderdeel is ook de inpassing in het Terbregseveld gewijzigd. Aan de noordwestzijde van de A16 zal een bosperceel worden aangelegd. Op de taluds van het zuidelijke Terbregseveld zal eveneens gesloten beplanting worden aangebracht. Op het Terbregseveld zullen dus geen populierenrijen worden geplant.*

#### 2.6 Inpassing vormgeving tunnelgebouwen

*Tunnelgebouwen aan weerszijde van de landtunnel door het Lage Bergse Bos zoals is aangegeven op bladzijde 35 van de toelichting op het Ontwerp-Tracébesluit (Ontwerp-Tracébesluit A16 Rotterdam Deel III Toelichting\_tcm318-369189) en op bladzijde 23 van de besluittekst van het Ontwerp-Tracébesluit (Ontwerp-Tracébesluit A16 Rotterdam Deel I Besluittekst\_tcm318-369187.pdf).*

Tunnelgebouwen aan weerszijde van de landtunnel door het Lage Bergse Bos worden in het Ontwerp-Tracébesluit alleen qua maximale afmeting omschreven. Mondeling is toegelicht op één van de informatieavonden dat het gebouw deels zal worden onttrokken aan het zicht door groen.

Het exterieur van het gebouw zelf is nog niet vastgelegd, maar wel is er een ontwerprichting. Mondeling is medegedeeld dat het exterieur van het gemaal aan de Vaandragerdreef 1 te Bergschenhoek (gemaal KGM-109 van het Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard) als voorbeeld genomen kan worden voor het ontwerp van het exterieur van de tunnelgebouwen. Het nieuwe gemaal ziet er modern uit en heeft een open uitstraling. Deze uitstraling sluit niet aan op de bebouwing in de omgeving, met name ter hoogte van de Rotte. Het Ontwerp-Tracébesluit (Inpassingsvisie en landschapsplan Bijlage J hoofdstuk 6.3 \_ tcm 318-369461) zelf stelt enkel dat:

"De dienstgebouwen dienen als ondergeschikt element wijze te worden ingepast in het nieuwe ontwerp voor het Lage Bergse Bos." (bladzijde 103)

"Behoud van het historisch Rottelint met kades en kwelsloot" (bladzijde 103)

Verder noemt het 'Ambitiedocument Lage Bergse Bos 1.1' van Recreatieschap Rottemeren

([http://www.heerlijkbuiten.nl/media/recreatie\\_zuidholland/org/documents/projecte\\_n%20en%20ontwikkelingen/rottemeren/20140604\\_ambitiedocument\\_1\\_1\\_lage\\_ber\\_gse\\_bos.pdf](http://www.heerlijkbuiten.nl/media/recreatie_zuidholland/org/documents/projecte_n%20en%20ontwikkelingen/rottemeren/20140604_ambitiedocument_1_1_lage_ber_gse_bos.pdf)) in de concept-toetsingscriteria op bladzijde 37:

2. verbetert de ruimtelijke samenhang met de omgeving van het LBB;
3. verbetert de functionele verbindingen met de omgeving van het LBB;
4. versterkt de landschappelijke/ruimtelijke samenhang in het LBB;
5. versterkt landschappelijke/ruimtelijke verbinding met de Rotte; ("Rotte sfeer" binnen in het LBB);
6. integreert cultuur-historische waarden;

In het Ontwerp-Tracébesluit is de Rotte aangeduid, onder andere in "Inpassingsvisie en landschapsplan Bijlage J hoofdstuk 1 en 2\_ tcm 318-369456" bladzijde 18 en

"Inpassingsvisie en landschapsplan Bijlage J hoofdstuk 3\_ tcm 318-369457" bladzijde 25, 27 en 39, als hoge waarde zowel in recreatie als in cultuurhistorische als in archeologische waarde. Het plaatsen van een tunnelgebouw vlak bij de Rotte, zal hier dus niet in passen wanneer deze modern wordt vormgegeven. Vormgeving van het tunnelgebouw zal moeten plaatsvinden in samenhang met het algehele beeld van lintbebouwing langs de Rotte.

### **Reactie**

*In het Landschapsplan wordt de vormgeving van de tunnelgebouwen niet uitgewerkt. Er wordt alleen gesteld dat "De dienstgebouwen van de tunnel zijn zo positioneerd dat ze op het laagste punt van de halfverdiepte tunnel liggen, waardoor de hoogte wegvalt in het bos. Ze worden dusdanig ingepast en vormgegeven dat ze esthetisch passen in de omgeving." De vormgeving wordt in overleg met het Recreatieschap verder uitgewerkt.*

### 2.7 Effect Prinses Irenebrug op wegverkeer A16

De Prinses Irenebrug gaat in de maanden april tot en met oktober geregeld open (1 maal per uur). Hierbij staat het verkeer op de Terbregseweg richting de Molenlaan en vice versa minimaal 5 minuten stil. Bij mooi weer en dus veel vaarverkeer kan dit oplopen tot 20 minuten. In de spits heeft dit tot op heden grote gevolgen. Het is heel normaal om op de Hoofdweg (vanaf de afrit A16 Prins Alexander) stil te staan, vanwege de open Prinses Irenebrug.

In het Ontwerp-Tracébesluit staat nu een afrit van de A16 op de Terbregseweg gepland. Deze zal worden geregeld via verkeerslichting; zo is ons mondeling toegelicht. Echter, onze zorgen zijn dat met het open gaan van de Prinses Irenebrug niet alleen de Terbregseweg tot en met de Hoofdweg vast komt te staan, maar ook het verkeer op de afrit en op de snelweg. Dit zal leiden tot files op de A16. Met name in de landtunnel door het Lage Bergse Bos is dit een onwenselijke situatie.

Naast de reguliere openingstijden van de brug, zijn er ook regelmatig storingen. Als bewonersorganisatie houden wij het aantal storingen bij; zo zijn er dit jaar al 15 storingen geweest. Uit eerdere tellingen blijkt dat dit een rustig jaar is geweest qua storingen. Deze storingen hebben tot gevolg dat het verkeer niet meer over de brug heen kan. Dit leidt tot grote files op de Terbregseweg naar de Hoofdweg en op de Molenlaan naar Hillegersberg. Als de A16 wordt aangesloten op de Terbregseweg, dan kan zo'n storing leiden tot grote files op de A16. Het is ons niet bekend of er bij de gemeente Rotterdam een storingsoverzicht bekend is van de afgelopen jaren. Wel vinden wij dat het effect van de reguliere openingstijden, ook daarbij rekening houdend met statistische faalkans van de brug, moet worden meegenomen in het verkeerskundig onderzoek.

### **Reactie**

*In 2015 zijn er 15 storingen geweest op 2500 maritieme passages. Daarbij moet worden aangemerkt dat er geen brugheffingen in de spits plaatsvinden, dat wil zeggen dat deze storingen ook allen buiten de spitsuren hebben plaatsgevonden. Op de verkeersafwikkeling heeft dit over het etmaal gezien geen significante betekenis. Ten aanzien van de gebruikelijke openingstijden van de brug. De verkeersafwikkeling is getoetst in een maatgevende spits, conform de voorschriften uit het NRM. Verder zijn brugheffingen in de spits niet toegestaan. Een eventuele verstoring als gevolg van de gebruikelijke opening van de brug is dan naar verwachting ook niet heel groot. Mochten er onacceptabele knelpunten zich voordoen dan moeten hier maatregelen voor worden getroffen.*

## 2.8 Participatietraject inrichting Terbregseveld (regio)

Op de informatieavonden is mondeling toegelicht dat voor de inrichting van het Terbregseveld ook participatie zal plaatsvinden. De vorm waarop dit participatietraject was nog niet duidelijk. Het doel van het Terbregseveld is een recreatiegebied te creëren, waarbij de Rotte en het Lage Bergse Bos worden verbonden met het Kralingse Bos. Niet alleen met het Kralingse Bos, maar ook de verbinding tussen de Bergse Linker Rottekade en Ommoord is van belang. Hierbij zou men voor de keuze van inrichten gebruik kunnen maken van Bomenstructuurvisie. Op pagina's 111-113 van deze visie staan een aantal beschrijvingen met bermen en oevers. Een mogelijke inrichting, waarbij gebruik is gemaakt van dit document, zou kunnen zijn:

Terbregseveld richting Terbregge zal meer ingericht worden als 'rivieroever landelijk'  
Terbregseveld richting Ommoord zal meer ingericht worden als 'rivieroever stadswijken'

Terbregseveld (langs de A16) richting de President Rooseveltweg zal meer ingericht worden als 'parkway'

Op deze wijze zal het Terbergseveld een mooie verbinding zijn qua natuur, waarbij er volop genoten kan worden door recreanten en bewoners rondom het plangebied.

Bij het participatietraject zouden groepen uit het plangebied in een vroeg stadium betrokken moeten worden. Dus nog voor de formele inspraakrondes, opdat de mening van de betrokkenen echt meegenomen kan worden in de plannen voor de inrichting van het Terbregseveld.

Wij willen dat in dit participatietraject de volgende groepen ten minste worden betrokken:

- Bewoners rondom plangebied
- Ommoord: Varenhof, Varenbuurt en Rozenbuurt
- Terbregge: Bergse Linker Rottekade v/a nummer 301, Kwekerijstraat, Landstraat, Warmoezierstraat, Rietstapstraat, De Wurft, Terbregseweg en Ommoordseweg
- Bewonersorganisaties (in ieder geval Bewonersorganisatie Ommoord en Bewonersorganisatie Vereniging Terbregge's Belang)
- Gebiedscommissie Hilligersberg-Schiebroek en Prins Alexander

## **Reactie**

*Ten aanzien van de participatie tijdens de bouw verwijs ik naar mijn antwoord in paragraaf 2.22. De herinrichting van het Terbregseveld valt buiten het kader van het Tracébesluit en betreft een gemeentelijk initiatief. Voor wat betreft de participatie in het door de gemeente op te stellen Inrichtingsplan kan ik u alleen melden dat deze start na de publicatie van het Tracébesluit.*

## 3. Licht

### 3.1 Verlichtingsregime

In het Ontwerp-Tracébesluit ontbreekt het verlichtingsregime op het tracé.

"Rijkswaterstaat zet sinds juni 2013 de openbare verlichting op een aantal rijkswegen 's nachts uit. De verlichting is uit tussen 21:00 en 05:00 uur en op bepaalde drukke wegen tussen 23:00 uur en 05:00 uur. Hiermee bespaart Rijkswaterstaat kosten. Minder verlichting betekent bovendien een lager energieverbruik en minder lichthinder voor de omgeving."

Bron: [www.rwsleefomgeving.nl](http://www.rwsleefomgeving.nl)

Graag willen wij dat het verlichtingsregime opgenomen in het Tracébesluit. Wij pleiten voor een zeer sober verlichtingsregime, bij voorkeur geheel verduisterd in de avonduren, indien dit niet de verkeersveiligheid in gevaar brengt.

### **Reactie**

*Het Tracébesluit regelt de planologische inpassing en dient ter motivering van de technische haalbaarheid. In het kader van het Tracébesluit hoeft de verlichting daarom niet in detail te worden uitgewerkt. Er is rekening gehouden met de wettelijke kaders, lichtvervuiling en verstrooiing van licht in relatie tot natuurbescherming en met de hoogte van de lichtmasten in relatie tot luchtvaartveiligheid. Dit laat onverlet dat ik verlichting belangrijk vind en hier in de verdere uitwerking naar de realisatiefase ook een vervolg aan wil geven en schuw ik ook geen innovatieve technieken. De verlichting in de A4 Delft-Schiedam is daar een mooi voorbeeld van. Verder zal ik, voorzover de verkeersveiligheid dit toelaat, ook kijken naar de mogelijkheden van een aangepast verlichtingsregime.*

*Lichthinder kan echter niet worden voorkomen, maar wel zo veel als mogelijk worden beperkt. Dit kan door de hoeveelheid licht te beperken tot waar het strikt noodzakelijk is, door:*

- *het kunstmatig licht enkel daar te richten waar het ook daadwerkelijk nodig is (doelgericht) en dit zo te doen dat deze weg van het foerageergebied of de migratieroute schijnt;*
- *gebruikt te maken van armaturen die het licht door middel van een scherpe bundel één bepaalde kant en weg van het foerageergebied of de migratieroute, op richten;*
- *gebruik te maken van aangepaste armaturen die verstrooiing van licht minimaliseren;*
- *het aantal lampen, de lichtintensiteit en het gebruik van hoge lichtmasten met veel lichtverstrooiing te beperken;*
- *voor en na de dagelijkse werkzaamheden het gebruik van kunstverlichting te beperken tot enkel verlichting ter beveiliging van opslagterreinen. Ook hiervoor gelden de bovenvermelde restricties.*

### 3.2 Verlichting snelweg

De verlichting van de snelweg kan, evenals verlichting van fiets- en voetpaden (zie punt 3.3 van deze zienswijze), voor vervuiling en hinder zorgen. Langs het gehele traject doorsnijdt de snelweg gebied waar nu niet of nauwelijks verlichting is. De gebruikelijke lichtmasten van circa 8 meter hoog, zoals mondeling is toegelicht op een informatieavond, zullen dit huidige beeld drastisch veranderen. Niet alleen dient er in overweging genomen te worden of de lichtmasten 8 meter hoog moeten te zijn; ook het type verlichting en de lichtintensiteit dienen goed in ogenschouw te worden genomen. Inspreker verwijst naar diverse sites waar voorbeeld worden gegeven.

Dergelijke innovaties kunnen een grote bijdrage leveren aan de beperking van de lichtvervuiling en kunnen bovendien een bijdrage leveren in het besparen van energie. Daarom willen wij dat dergelijke innovaties op gebied van licht en beperking van lichtvervuiling integraal worden opgenomen in het Tracébesluit voor de A16 Rotterdam.

### **Reactie**

*Zie mijn antwoord onder 3.1.*

### 3.3 Verlichting fiets- en voetpaden

Fiets- en voetpaden dienen degelijk verlicht te zijn. Echter, verlichting kan ook een vorm van vervuiling en hinder zijn. In het Ontwerp-Tracébesluit wordt niet nader ingegaan op de wijze van verlichting, laat staan over het rekening houden met vervuiling en hinder door deze verlichting langs fiets- en voetpaden. Voor lichthinder bestaat geen overkoepelende wetgeving zoals deze wel bestaat voor geluidshinder. Dit hoeft echter niet te betekenen dat er geen rekening mee gehouden dient te worden. In Nederland zijn reeds meerdere voorbeelden bekend waarbij geïnnoveerd wordt op het gebied van beperking lichthinder. Inspreker verwijst hiervoor naar diverse sites met nieuwe innovatieve technieken.

#### **Reactie**

*De verlichting van fiets- en wandelpaden zal worden uitgevoerd in overeenstemming met de regionale beleidskaders. Uitgangspunt van de gemeente Rotterdam is om fiets- en voetpaden van goede verlichting te voorzien zonder lichthinder te veroorzaken. Hiervoor zijn de Rotterdamse standaard armaturen uitermate geschikt. Het experimenteren met verlichtingsmogelijkheden en -typen kan alleen met een proef/pilot op beperkte schaal. De fiets en voetpaden langs de A16 Rotterdam hebben hiervoor een te grote omvang. Groene lampen zijn in het verleden reeds op kleine schaal getest. Hierbij is gebleken dat deze lampen kleurherkenning onmogelijk maken. Dat wordt als sociaal onveilig ervaren. De conclusie van deze test was daarom dat deze lampen als echte verlichting minder geschikt zijn.*

### 4. Fietsers of recreatieverkeer

#### 4.1 Fietsersbrug over de Rotte (regio)

*De fietsersbrug die een verbinding vormt tussen het Lage Bergse Bos en het Terbregseveld, zoals is aangegeven op de kaart (bladzijde 3 van Ontwerp-Tracébesluit A16 Rotterdam Inpassingsvisie & Landschapsplan Bijlage J - hoofdstuk 6.3\_tcm318-369461) van het Ontwerp-Tracébesluit.*

Op deze kaart in Bijlage J staat wel vermeld dat dit voor de Regio is om te bepalen. In de afsprakenkaart bijlage 8 wordt in de tekst gesproken over een directe verbinding tussen het Lage Bergse Bos en het Terbregseveld; in de bijgevoegde kaart (bladzijde 2 bijlage 8) is dan ook een nieuwe fietsverbinding te zien over de Rotte. Bijlage 9 (bladzijde 2) bevat ook een kaart met daarop deze nieuwe fietsverbinding getekend.

Argumenten tegen deze nieuwe fietsverbinding, in de vorm van een nieuwe fietsersbrug, zijn:

zowel de Prinses Irenebrug als de Varenbrug zijn dicht in de buurt en vervullen de zelfde functie. Nog een brug zou een ernstige verstoring van het Rottelint en zijn historische, culturele, en recreatieve waarde geven.

Omdat er op zeer korte afstand reeds twee fietsverbindingen aanwezig zijn (zie punt 1), is een nieuwe fietsersbrug onrendabel. Een extra fietsersbrug geeft een extra knooppunt op de smalle verkeersstrook aan de oostzijde van de Rotte.

Bij navraag op drie informatieavonden werd er op de tweede en derde avond mondeling toegelicht dat er geen nieuwe fietsersbrug zou komen ter hoogte van de autotunnel van de A16 onder de Rotte door. In het Ontwerp-Tracébesluit worden nog oude kaarten gebruikt, omdat beide gemeenteraden nog niet hadden ingestemd met de afsprakenkaarten ten tijde van het er visie leggen van het Ontwerp-Tracébesluit.



Mondelinge toelichtingen op het Ontwerp-Tracébesluit kunnen niet dienen als onderdeel van het Ontwerp-Tracébesluit of van de afsprakenkaart. Een duidelijke schriftelijke vaststelling van de locatie van de verbindingen tussen het Lage Bergse Bos met het Kralingse Bos en het Tebregseveld dient daarom tenminste in de afsprakenkaart te worden opgenomen, te weten de Prinses Irenebrug ten behoeve van het Kralingse Bos en de Varenbrug ten behoeve van het Tebregseveld. Een verkeerstoets zal vervolgens moeten uitwijzen of er behoefte is aan capaciteit of verkeerskundige inrichting van deze bestaande bruggen of het aanliggende stratenplan.

### **Reactie**

*Voor wat betreft de realisatie van nieuwe fietspaden is dit een regionale wens en valt dit buiten het kader van het Tracébesluit. Het Tracébesluit voorziet alleen in het herstel van bestaande fietspaden die door het tracé worden doorsneden. Het is ook daarom dat dit fietspad niet in het (Ontwerp)Tracébesluit is opgenomen. De regio investeert in nieuwe fietspaden om en nabij het tracé (Regionaal Uitvoeringsprogramma A13/16 Rotterdam). Voor meer informatie hieromtrent verwijst ik u naar de Inpassingsovereenkomst A16:*

*<http://www.a13a16rotterdam.nl/Documenten/384373.aspx>.*

*De nadere uitwerking vindt na publicatie van het Tracébesluit door de gemeente plaats in het kader van een nog door de gemeente op te stellen Inrichtingsplan. De gemeente heeft al wel besloten voorkeur te geven aan het gebruik van de bestaande fietsbrug en af te zien van een extra fietsverbinding over de Rotte.*

### 4.2 Fietspaden Tebregseveld (regio)

Op de afsprakenkaart bijlage 9 staat op de kaart (visie totaal) op bladzijde 3 een "rondje Tebregseveld". Op de kaart in het Ontwerp-Tracébesluit (bladzijde 102 van Ontwerp-Tracébesluit A16 Rotterdam Inpassingsvisie & Landschapsplan Bijlage J - hoofdstuk 6.3\_tcm318-369461) staat, naast een fietspad aan de oostzijde, een tweede fietspad ingetekend aan de westzijde van de A16 in het Tebregseveld.

De definitieve inrichting van het Tebregseveld zal nog tot stand komen middels een participatietraject binnen de gemeente Rotterdam. Echter, in het Ontwerp-Tracébesluit (bijlage J hoofdstuk 6.3) staan twee fietsroutes door het Tebregseveld ingetekend:

een fietspad ten westen, aan de kant van Tebregge, van de A16

en een tweede fietspad ten oosten, aan de kant van Ommoord, van de A16.

Dit eerste fietspad (aan de westzijde) is ingetekend van de Bergse Linker Rottekade tot en met de President Rooseveltweg. Het tweede fiets (aan de oostzijde) wordt gecombineerd met een voetpad. Dit fietspad loopt niet door tot en met de President Rooseveltweg, maar loopt tot en met de zuidzijde van de Varenbuurt en slaat dan af richting de John Mottweg.

De afsprakenkaart en het Ontwerp-Tracébesluit maken niet duidelijk hoe het "rondje Tebregseveld" wordt gerealiseerd. Uit het Ontwerp-Tracébesluit valt op te maken dat het "rondje Tebregseveld" rondom de A16 loopt. Uit de afsprakenkaart kan worden opgemaakt dat het "rondje Tebregseveld" loopt aan de oostzijde van de A16 en via de President Rooseveltweg en de Tebregseweg om het oude Tebregge heen weer terug gaat naar het Tebregseveld.

Aangezien een nieuwe fietsverbinding over de Rotte komt te vervallen (zie punt 4.1 van deze zienswijze), is een direct doorlopend fietspad aan de westzijde van de A16 niet meer noodzakelijk. Ook valt er te betwijfelen in hoeverre de beleving is op het fietspad van het Tebregseveld en het Rottelint; dit fietspad loopt immers dicht op

de A16. Het fietspad verder van de A16 aanleggen zou betekenen dat er extra grond aangekocht zou moeten worden aan de westzijde van de A16. Eigenaren zijn hierop tegen: ze zouden dan grond afstaan om vervolgens recreanten langs hun achtertuin te krijgen.

Bij de nieuwe fietsverbinding aan de oostzijde van de A16 is niet geheel duidelijk tot waar deze zal doorlopen. Zo stelt het Ontwerp-Tracébesluit dat het fietspad niet doorloopt tot aan de President Rooseveltweg; de afsprakenkaart laat het fietspad wel doorlopen tot aan de President Rooseveltweg. Een goede toegang tot het gebied Terbregseveld is een must: in het ontwerp voor het Terbregseveld zal dan ook een doorgaande fietsverbinding moeten worden genomen tussen Bergse Linker Rottekade en de President Rooseveltweg, inclusief een aftakking ten zuiden van de Varenbuurt.

Wij willen daarom een fietspad aan de oostzijde van de A16 Rotterdam in het Terbregseveld, lopend van de Bergse Linker Rottekade naar de President Rooseveltweg. Dit fietspad heeft halverwege een verbinding die direct de wijk Ommoord in gaat. Aan de westzijde van de A16 Rotterdam in het Terbregseveld willen wij geen fiets- en/of voetpad.

### **Reactie**

*Voor wat betreft de realisatie van nieuwe fietspaden is dit een wens van de regionale overheid en maakt dit geen onderdeel uit van het Tracébesluit. Het Tracébesluit voorziet alleen in het herstel van bestaande fietspaden die door het tracé worden doorsneden. Het is ook daarom dat er in het (Ontwerp)Tracébesluit geen fietspad in het Terbregseveld is opgenomen. De regio investeert in nieuwe fietspaden om en nabij het tracé (Regionaal Uitvoeringsprogramma A13/16 Rotterdam). Voor meer informatie hieromtrent verwijst ik u naar de Inpassingsovereenkomst A16:*

*<http://www.a13a16rotterdam.nl/Documenten/384373.aspx>*

*De gemeente Rotterdam heeft de fietsschakel aan de westzijde van het A16 Rotterdam tracé opgenomen vanuit het gedachtengoed van de regionale fietsstructuur. De schakel draagt bij aan de effectiviteit van de fietsstructuur in de regio door het verstrekken van de verbinding tussen het Lage Bergse Bos gebied met het Kralingse bos. De gemeente heeft alternatieven aan de oostzijde van het wegtracé overwogen, maar afgewezen omdat deze minder efficiënt zouden zijn. De gemeente is zich bewust van de noodzaak om particuliere gronden aan te kopen ten behoeve van het realiseren van de fietsschakel en zal hierover ook contact met u opnemen.*

*De fietsroute in het Terbregseveld vormt een onderdeel van de verbinding tussen het Lage Bergse Bos en het Kralingsebos. Daardoor is de gemeente Rotterdam van mening dat de best passende aansluiting van de route in de bocht ligt van de President Rooseveltweg, bij de huidige benzinepomp. Het verdere verloop van de route wordt na publicatie van het Tracébesluit nader uitgewerkt in het Inrichtingsplan van de gemeente. Daarbij wordt de omgeving betrokken.*

### **3.141 Zienswijze nr. 141, Poulisse projects bv**

Uit de studies die zijn gedaan door RWS blijkt nergens dat deze weg essentieel is voor de verkeersafwikkeling rond Rotterdam. Met name omdat niet eerst het effect van de nieuwe A4 in de praktijk is getoetst en vooral omdat er op de aansluitpunten van de A13/A16 grote verkeerscongesties gaan plaats vinden, die als effect zullen

hebben dat deze weg gemeden zal gaan worden. Uit de studies van om. Ir. Paul Scheublin blijkt ook dat het negatieve effect van deze weg onvoldoende in de besluitvorming is meegenomen en dat internationale normen voor fijnstof, geluidsoverlast, afstand tussen bebouwing en snelweg en aantasting van bestaande ecologisch belangrijke gebieden ver wordt overschreden, hetgeen overigens nu al het geval is.

### **Reactie**

*Voor de nut en noodzaak van de A16 en het effect van de A4 verwijs ik u naar de paragrafen 2.1 en 2.4.*

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Specifiek met betrekking tot uw woning, bedraagt de afstand van de woning tot het nieuwe tracé circa 200 meter. Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit zoals het toepassen van tweelaags ZOAB, de realisatie van geluidschermen ter hoogte van de AVO-knoop en de aanleg van een landtunnel met verdiepte ligging door het Lage Bergse bos. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik deel derhalve ook niet uw stellingname dat als gevolg van het Besluit Europese en/of Nederlandse normen worden overschreden. Dit volgt ook uit het uitgevoerde akoestische onderzoek in het kader van het Tracébesluit. Voor meer informatie over geluid verwijs ik u graag door naar de paragraaf 2.15.*

*Het project is verder opgenomen in het NSL, dat niet alleen rekening houdt met bestaande bronnen zoals het havengebied, het vliegveld RTHA maar ook met andere voorgenomen grote projecten en maatregelen (inclusief bronmaatregelen) om de luchtkwaliteit te verbeteren. Hiermee is geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke en Europese grenswaarden. Ik verwijs u door naar paragraaf 2.17 over luchtkwaliteit.*

*Ik realiseer me verder dat met de aanleg van nieuwe wegen er sprake is van aantasting van natuurwaarden, tegelijkertijd geeft dit ook kansen voor nieuwe natuurontwikkeling. Voor het in beeld brengen van de effecten van de A16 Rotterdam op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting, maar ook versnippering en verstoring van natuurwaarden. Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Ten aanzien van aantasting worden maatregelen genomen om de effecten hiervan terug te brengen dan wel te compenseren. Een overzicht van alle mitigerende en compenserende maatregelen is opgenomen in artikel 9 en 10 van Deel I, Besluittekst. Verder is er ook sprake van het creëren van nieuwe natuurwaarden, dit betreft onder meer de realisatie van ecologische plasdraszones langs diverse waterpartijen. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.14.*

Tot insprekers grote verbazing was op het moment dat er zgn. inspraak avonden zijn georganiseerd geen enkele informatie bekend over de consequenties voor omwonenden wat betreft de grondwaterstand na de aanleg van de weg/tunnel, noch was er enig inzicht wat het heiwerk voor invloed zou hebben op de omliggende bebouwing, etc. etc. Zelfs kon men geen antwoord geven hoe de controle over dit soort belangrijke gegevens zou worden uitgevoerd, welke taxaties/opnamen zouden worden gemaakt en door wie. Hoe kun je een besluit als het onderhavige nemen als dat soort gegevens volledig ontbreken, cq. niet beschikbaar zijn. Als

architect/stedenbouwkundige heeft inspreker de ervaring dat het in de particuliere praktijk onbestaanbaar is om een project teannonceren waarvan deze essentiële informatie ontbreekt.

Hierbij stelt inspreker u nu reeds voor alsdan aansprakelijk voor alle schade die aan zijn woning/perceel wordt toegebracht, waaronder wordt verstaan de consequenties van wijziging grondwaterpeil, trillingen ten gevolge van heiwerk en grondbelasting, geluidsoverlast tijdens de bouwperiode en het niet of onvoldoende gebruik kunnen maken van het recreatiegebied, direct grenzend aan mijn woning.

Inspreker verzoekt u dan ook zeer dringend aan te geven op welke wijze u tot schade- expertise gaat komen, waar de controlebuizen voor de grondwaterstand worden geplaatst etc. etc. Uiteraard wil inspreker daarbij inzicht hebben in berekeningen van deze consequenties en zal daarbij, zo nodig, externe deskundigen op het gebied van grondwaterverlopen en trillingsaspecten inschakelen. In zijn praktijk hebben ze dat altijd vooraf gedaan, waardoor belanghebbenden op een adequate wijze geïnformeerd konden worden. Helaas is dat bij u niet het geval.

### **Reactie**

*In de TN/MER is onderzoek gedaan naar de tijdelijke effecten van de verschillende varianten. Zie hiervoor ook de deelnota 'Effecten tijdens de bouw'. Dat deze informatie dus zou ontbreken is naar mijn oordeel niet correct. In het Tracébesluit is opnieuw gekeken naar relevante tijdelijke effecten door aanleg van de A16, waarbij expliciet is gekeken naar het effect van de verlaging van de tunnel in relatie tot het grondwatersysteem.*

*Het bouwen van een nieuwe weg gaat helaas niet zonder hinder, om die reden krijgt hinder binnen het project bijzondere aandacht. Voor wat betreft de verdere realisatie werkt Rijkswaterstaat met contracten waarbij de aannemer grotendeels wordt vrijgelaten in zijn aanpak. Hierbij stelt Rijkswaterstaat uiteraard wel eisen. Zo neemt Rijkswaterstaat in haar aanbesteding criteria op die de aannemer moet stimuleren hinder en schade tot een minimum te beperken (alhoewel enig overlast natuurlijk niet kan worden uitgesloten). Omdat de exacte bouwwijze afhankelijk is van de keuze van de aannemer kan er ook niet meer in detail worden ingegaan op de bouw en effecten ervan. Dit wil echter niet zeggen dat Rijkswaterstaat hier geen oog voor heeft, dan wel de bewoners / betrokken zou manipuleren. Integendeel, de bewoners en betrokken worden in de voorbereiding van de bouw opnieuw uitvoerig betrokken. Ik verwijs hiervoor ook naar paragraaf 2.8.*

*In het contract wordt ook voorgeschreven dat de aannemer bij het uitvoeren van de werkzaamheden verantwoordelijk is voor het herstel van door zijn toedoen ontstane schade. Ik ben van mening dat hier ook een preventieve werking van uitgaat en de aannemer zodoende zelf op zoek gaat naar de maatregelen die dit het beste kunnen bewerkstelligen. Voor aanvang van de bouw zullen er ook nul-metingen worden gedaan aan woningen. Voor meer informatie verwijs ik u ook naar mijn antwoorden in de paragrafen 2.19 en 2.20.*

*Specifiek ten aanzien van de door inspreker aangehaalde grondwaterstandswijzigingen is met geohydrologisch onderzoek bepaald welke mate van grondwaterbemalingen tijdens de aanleg toelaatbaar zijn. Op basis van dit onderzoek is er voor gekozen dat de tunnel waterdicht dient te zijn, waarbij er door de aannemer tijdens de aanleg geen spanningsbemalingen toegestaan wordt. De bouwwijze voor de aanleg van de tunnel is hiermee beperkt en met deze aanpak worden grote risico's op wisselende grondwaterstanden beperkt. Op dit moment is*

*er dus ook geen directe aanleiding om grote effecten te verwachten. Voor meer informatie verwijs ik u ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.21.*

Tot slot wijst inspreker erop dat een aantal woningen, die in de wijken liggen die grenzen aan het recreatiegebied, op houten palen zijn gefundeerd, hetgeen eind 70-er jaren nog heel gebruikelijk was bij villabouw, waarmee het enorme belang van een ongewijzigd grondwaterpeil nadrukkelijk wordt onderstreept. Daarnaast is het een laaggelegen poldergebied met een zeer slappe grondopbouw van met name veen, waardoor het gebied gevoelig is voor trillingen. In Rotterdam is op meerdere plaatsen gebleken dat de aanleg van wegen zeer veel schade heeft berokkend aan de nabij gelegen woningen, met name ten gevolge van de verlaging van het grondwaterpeil, zoals bij de A20.

#### **Reactie**

*Voor de uitvoering wordt contractueel opgenomen dat de opdrachtnemer geen bemaling mag toepassen. Dit betekent dat er geen noemenswaardige effecten zullen optreden voor de grondwaterstand. In het geohydrologisch onderzoeksrapport is verder een advies voor de grondwatermonitoring opgenomen. Rijkswaterstaat zal dit nog verder uitwerken tot een monitoringsplan. In het monitoringsplan zal rekening gehouden worden met de nulmeting en monitoring tijdens de aanleg- en gebruiksfase.*

### **3.142 Zienswijze nr. 142**

Insprekers maken bezwaar tegen het aanleggen van de snelweg. Het gaat ten koste van de natuur en de gezonde lucht. Kunnen jullie garantie geven dat de lucht er niet slechter op wordt? Kunnen jullie garanderen dat er geen geluid hoorbaar is?

#### **Reactie**

*Het klopt dat als gevolg van het plan natuurwaarden worden aangetast, dit is helaas niet te voorkomen. Tegelijkertijd biedt de aanleg van nieuwe wegen ook kansen om natuur te ontwikkelen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de A16 Rotterdam op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting, maar ook versnippering en verstoring van natuurwaarden. Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Ten aanzien van aantasting worden maatregelen genomen om de effecten hiervan terug te brengen dan wel te compenseren. Zo worden als gevolg van weg groen verwijderd en bomen gekapt. In overleg met en op verzoek van de gemeenten Rotterdam en Lansingerland is de compensatie door hen ingevuld. Langs het tracé in de gemeente Lansingerland wordt 13 ha teruggebracht in de vorm van losse bomen en vervanging van de huidige houtopstanden in het Lage Bergse bos op het talud van de landtunnel. Voor meer informatie verwijs ik u naar paragraaf 2.14 (natuur). Een overzicht van alle mitigerende en compenserende maatregelen is opgenomen in artikel 9 en 10 van Deel I, Besluittekst. Verder is er ook sprake van het creëren van nieuwe natuurwaarden, dit betreft onder meer de realisatie van ecologische plasdraszones langs diverse waterpartijen. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.14.*

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Specifiek met betrekking tot uw woning, bedraagt de afstand van de woning tot het nieuwe tracé circa 1.700 meter. Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving een aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen*

*inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg en voldoet daarmee aan de geldende voorkeurswaarde. Voor meer informatie over geluid verwijs ik u graag door naar de paragraaf 2.15.*

*Met betrekking tot de luchtkwaliteit (o.a. fijnstof) geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarmee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ik verwijs u ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

### **3.143      Zienswijze nr. 143**

Insprekers hebben een voorstelling gekregen van de nieuwe rijksweg A13/A16 van niet horen, zien en ruiken. Met het tracé besluit word niet zien met 17 m hoog moeilijk en een open weg ruik en hoor je dat altijd. Dan kunnen maatregelen achteraf aangepast en verbeterd worden tot het voldoet aan de normen, maar de kosten hiervoor zijn niet van tevoren vast te stellen, dus misschien wel veel duurder dan gelijk een goede oplossing. De kosten en duur van de voorbereidingen van af +/- 1965 zijn al vele malen hoger dan de eerste begrotingen. Waarom word er dan niet gekeken naar de kosten (en onder controle houden van geluid en vervuiling van de luchtkwaliteit) in een tunnel waarbij je de weg zeker niet ziet. In een tunnel is de lucht af te zuigen en te filteren naar normen die beter zijn dan een open weg.

Rotterdam heeft in het verleden met de metro ook al een verkeerde keuze gemaakt in Alexander polder en Ommoord om het daar gelijkvloers te maken in plaats van ondergronds. Het is te duur en moeilijk uitvoerbaar om dat alsnog te verbeteren. Kunnen dezelfde fouten hiermee beter voorkomen worden. Inspreker vind het opmerkelijk dat er wel geld word gevonden voor de landtunnel in het Bergse bos en niet voor het Terbregseveld (waar er meer mensen last kunnen ondervinden ). De extra kosten zou je met een tolheffing goed kunnen financieren.

#### **Reactie**

*De oplossing voor een geheel verdiepte ligging in het Terbregseveld is reeds in de fase van de TN/MER onderzocht. Daarbij is geconcludeerd dat dit niet noodzakelijk is om te voldoen aan de wettelijke (milieu)normen, de meerkosten ervan niet opwegen tegen de baten en een verdiepte ligging zich niet verhoudt met de vigerende tunnelwetgeving. Ik verwijs u verder ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.11.*

*Tolheffing is in het verleden onderzocht. Per brief van 4 november 2013 (IENM/BSK-2013/257221) heb ik aan de Tweede Kamer aangegeven dat ik afzie van tolheffing op de A16 Rotterdam, omdat na verder uitwerking blijkt dat door de verbinding A16 Rotterdam niet optimaal wordt benut.*

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Specifiek met betrekking tot uw woning, bedraagt de afstand van de woning tot het nieuwe tracé circa 300 meter. Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving (Ommoord/Terbregge) geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit opgenomen bovenwettelijke maatregelen bedraagt circa 55 dB. Dit is lager dan de nu toegestane geluidsbelasting van 57 dB als gevolg van de bestaande snelweg. Omdat*

*er echter niet wordt voldaan aan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg komt uw woning in aanmerking voor een binnenwaarde onderzoek. Voor meer informatie over geluid verwijs ik u graag door naar de paragraaf 2.15.*

*Met betrekking tot de luchtkwaliteit (o.a. fijnstof) geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarmee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Voor het treffen van maatregelen bestaat dan ook geen aanleiding. Het afzuigen van tunnellucht bij de tunnelmonden vraagt overigens om grote installaties vanwege het grote luchtdebiet dat moet worden behandeld. Ik verwijs u verder ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.17 over luchtkwaliteit.*

### **3.144      Zienswijze nr. 144**

Een extra snelweg in het door vervuiling geteisterende Rotterdam is zo mogelijk nog zieker dan het onafgebroken roken van sigaretten in een longziekteafdeling. Al lang staat bekend dat Rotterdam de slechtste luchtkwaliteit van Nederland heeft. Die paar zeldzame groene plekken die Rotterdam nog heeft zijn broodnodig voor nog enige compensatie CO2 en voor recreatieve doeleinden. Rotterdam Hillegersberg Schiebroek heeft veel overlast te verwerken: Luchthaven Rotterdam - The Hague-Airport is daar de grootste van. Bekend is de grote milieudruk en geluidsoverlast die dit vliegveld veroorzaakt. Wij en onze kinderen die zullen moeten sporten (!) op de sportvelden langs het tracé kunnen niet nog meer milieudruk aan. Wij hebben met Overschie al gezien waar dit toe leidt: een sterk vergrote kans op longaandoeningen, verkorte levensduur en een lagere levenskwaliteit dan elders. De politiek staat op het punt een 2e Overschie te creëren. En dat allemaal vanwege lobbyisten en bureaucraten die niet weten waar ze het over hebben. Kom zelf beleven hoe het is om hier te wonen en wat het voor de inwoners en betrokkenen betekent als deze weg er komt. Hoe kan iemand dit verkopen? Het nieuwe tracé tussen Delt en Vlaardingen zal mogelijk al een groot deel afvangen van de verkeersdruk. Bovendien doet de politiek niet wat het zou moeten doen: investeer in beter en goedkoper OV ipv meer asfalt en milieudruk. Inspreker is het niet eens met de manier waarop met duurzaamheid wordt omgesprongen en vreest dat onvoldoende rekening wordt gehouden met toekomstige generaties??GENOEG IS GENOEG.

#### **Reactie**

*De laatste jaren is de luchtkwaliteit in Rotterdam met stappen vooruitgegaan. Dit is met name te wijten aan de strengere emissienormen aan de industrie en het schoner worden van de auto's. Het project A16 Rotterdam is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hiermee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ik verwijs u ook verder naar mijn antwoord in paragraaf 2.17. Ik kan me de zorgen van inspreker over gezondheid goed voorstellen, maar uit het uitgevoerde gezondheidsonderzoek parallel aan het MER is gebleken dat er niet direct aanleiding is voor het bestaan van gezondheidsknelpunten op het gebied van lucht, geluid of veiligheid. Ik verwijs u ook door naar paragraaf 2.18 waar nader wordt ingegaan op het thema gezondheid.*

*Met de komst van de A16 zal er zeker geen sprake zijn van een nieuw Overschie. Los van de afstand tussen de weg en de woningen, die niet vergelijkbaar is met de afstand van de woningen tot aan de weg in Overschie, wordt een groot deel van de*

*geluidsoverlast teniet gedaan door een omvangrijk pakket van maatregelen (groenwallen, schermen en stil asfalt) die er voor zorgt dat aan al de wettelijke normen wordt voldaan. In veel gevallen is dit al een verbetering ten opzichte van de situatie met de N209, die niet is voorzien van al deze maatregelen.*

*Met het Saldo Nul pakket, waar ik met regio medio september 2015 overeenstemming over heb bereikt en dat, anders in het Ontwerp-Tracébesluit het geval was, nu deel uitmaakt van het Tracébesluit, wordt dit alleen nog maar beter.*

*Specifiek met betrekking tot uw woning, bedraagt de afstand van de woning tot het nieuwe tracé circa 450 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht de akoestische situatie daarmee aanvaardbaar. Voor meer informatie over geluid verwijs ik u graag door naar de paragraaf 2.15.*

*In het kader van het Tracébesluit is tevens gekeken naar cumulatie van de geluidseffecten met het vliegveld. Omdat er na de wettelijke geluidsmaatregelen en Saldo Nul geen sprake is van overschrijdingen en feitelijk ook de situatie 2012 wordt gehaald, draagt de A16 niet bij aan een toename van de geluidsbelasting.*

*Ten aanzien van het groen waar inspreker aan refereert wordt deze zo veel als mogelijk gespaard, zo wordt de weg in het Lage Bergse Bos in een halfverdiepte tunnel aangelegd. Het dak van de tunnel wordt voorzien van groen en diverse fiets- en wandelpaden. De weg wordt verder groen ingepast en op delen voorzien van groene wallen. Toch is het verloren gaan van groen niet voor 100% te voorkomen en voorzover bomen en natuur moet wijken wordt dit gecompenseerd, waarbij rekening wordt gehouden met een kwaliteitstoeslag. Ik verwijs u ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.14.*

*Tot slot, is inspreker van mening dat met de A4 Delft-Schiedam de A16 overbodig is en dat er meer had moeten worden geïnvesteerd in beter en goedkoper OV. Met de komst van de A4 vermindert weliswaar de druk op de A13, maar de verkeersdruk op de A13 is en blijft hoog en zal in de toekomst weer toenemen. Voor wat betreft het openbaar vervoer geldt dat er ook blijvend wordt geïnvesteerd in het verbeteren van het OV. Zie hiervoor ook paragraaf 2.4. Ondanks deze investeringen in het OV is dit niet voldoende om de groei van de automobiliteit op te vangen. Van een eenzijdige asfaltlobby is geen sprake.*

### **3.145 Zienswijze nr. 145**

Inspreker geeft aan dat zij naar aanleiding van de Trajectnota/MER vragen heeft gesteld bij zowel de noodzaak van deze weg als bij de onderliggende onderzoeken in de MER. Helaas is bij de uitwerking van het Ontwerp-Tracébesluit op geen enkele wijze hieraan een verdere invulling gegeven. Het ging hierbij om de nog steeds relevante volgende overwegingen:

- a. het wenselijk om eerst de effecten van deze nieuwe snelweg A4 op het gebruik van het wegennet in de regio te onderzoeken alvorens over te gaan tot de aanleg van de A13/16;
- b. de noodzaak voor het aanleggen van de A13/A16 is onvoldoende onderbouwd. Zo wordt aangegeven dat kilometerbeprijzing eenzelfde effect heeft op de intensiteit van het verkeer als het aanleggen van de A13/16.
- c. tevens blijkt dat veel verkeer doorgaand verkeer is van de A4 naar de A16. Een keuze voor een verbinding A12/16 is niet alleen een betere optie maar



- ontlast de A4 (bij Den Haag), de gehele A13 en de A20.
- d. de opzet van de MER is dermate globaal dat het niet mogelijk is om de 'winst' voor de leefbaarheid langs de A13 te vergelijken met het 'verlies' langs het tracé A13/16 of de bouwstenen van de verschillende varianten te vergelijken. Het is onwaarschijnlijk dat de aanleg van de A13/16 ervoor zorgt draagt dat langs de A13 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein en ook Kleinpolderplein dat de leefkwaliteit op het gebied van geluid substantieel verbetert. De varianten laten m.b.t. geluid geen enkel positief effect zien. Daarnaast is een tijdshorizon van 2020 (direct na geplande aanleg A13/16) te kort. Op termijn zal hierdoor sprake zijn van juist meer situaties met een slechte milieukwaliteit dan minder!
  - e. er is geen rekening gehouden met de flats (woningbouw hoger dan 2 etages). Dit geeft geen goed beeld van de huidige problematiek en wat de A13/16 daaraan zou verminderen.

### Reactie

- a. *Zie mijn antwoord in paragraaf 2.5.*
- b. *Voor de nut en noodzaak verwijs ik u naar antwoorden in de paragrafen 2.1 en 2.3 (nut en noodzaak en verbetering leefbaarheid). Ten aanzien van de suggestie van inspreker voor kilometerheffing past deze maatregelen niet binnen het vigerende Kabinetsbeleid.*
- c. *Zie mijn antwoord in paragraaf 2.4.*
- d. *Inspreker noemt het MER te globaal om effecten goed in beeld te kunnen brengen. Het MER is bedoeld om de (onderscheidende) milieueffecten van de varianten in beeld te brengen. Voor de verschillende varianten zijn de gevolgen voor leefbaarheid in beeld gebracht onder andere middels het berekenen van de effecten op lucht en geluid. Op deze wijze is inzichtelijk gemaakt wat de negatieve, alsook positieve gevolgen voor leefbaarheid zijn langs het bestaande tracé en langs het nog aan te leggen tracé. Het MER is gebruikt om de keuze voor de voorkeursvariant te onderbouwen. Het onderzoek dat is uitgevoerd leent zich daar voor. Nadat de voorkeursvariant is gekozen zijn de effecten hiervan ter onderbouwing van het (Ontwerp)-Tracébesluit nog nader detail in beeld gebracht. Voor het (Ontwerp)-Tracébesluit is in de notitie 'validatie van het MER' nog onderzoek of de getrokken conclusies nog van toepassing zijn op de voorkeursvariant. Inspreker geeft verder aan dat de varianten geen positieve effecten voor geluid laten zien. In het MER zijn varianten vergeleken, waarbij in alle gevallen ook is aangetoond dat deze voldoen aan de wettelijke normen. In alle gevallen is er echter ook sprake van een verbetering van de leefbaarheid. Dit is met name het geval langs de A13 Overschie en de A20. Dit is het gevolg van het afnemen van het verkeer aldaar. In het Ontwerp-Tracébesluit is verder onderzoek gedaan naar de geluidseffecten waarbij uiteraard opnieuw moet worden voldaan aan de wettelijke normen en met de wijzigingen in het ontwerp na de TN/MER de doelstelling met betrekking tot leefbaarheid zelfs nog beter wordt behaald. In het kader van het Tracébesluit is tevens gerekend met Saldo Nul. Dat in het MER is gerekend met het referentiejaar 2020, komt voort uit het zichtjaar van het toen gehanteerde verkeersmodel, in het kader van het Ontwerp-Tracébesluit en Tracébesluit is gerekend met een nieuw model met 2030 als referentiejaar.*
- e. *In het akoestisch onderzoek is voor alle adressen in de invloedssfeer van het nieuwe tracé de geluidbelasting bepaald. Hierin is ook rekening gehouden met de verschillende hoogten waarop adressen gelegen kunnen zijn. Voor adressen in flats is daarom de geluidbelasting bepaald op de hoogte waarop het adres daadwerkelijk gelegen is. Anders dan inspreker stelt is daarom in het akoestisch onderzoek wel rekening gehouden met de flats in de invloedssfeer van het nieuwe tracé.*

Recente ontwikkelingen: nieuw onderzoek naar de uitstoot van vliegtuigen

Inspreker geeft aan dat opstijgende vliegtuigen zo veel ultrafijnstof produceren dat omwonenden gezondheidsrisico's kunnen lopen. Dit constateert het RIVM in het onderzoek Nader verkennend onderzoek ultrafijnstof rond Schiphol van september 2015. Ook TNO kwam al eerder tot de conclusie dat vliegverkeer de hoeveelheid (zeer) fijn stof in de omgeving van vliegvelden verhoogd. Ook delen van het tracé van de A13/16 hebben hiermee te maken doordat vliegtuigen gebruik maken van Rotterdam The Hague Airport. Er bestaan plannen om dit vliegveld de komende jaren sterk te laten groeien. Dit betekent dat er een cumulatie ontstaat van negatieve effecten: een al verhoogde achtergrondconcentratie in de Rijnmond, huidige en toenemende luchtvaart én een nieuwe snelweg. Met deze cumulatie is onvoldoende rekening gehouden.

**Reactie**

*Op grond van het RIVM onderzoek heb ik de Tweede Kamer in mijn brief van 23 september 2015 geïnformeerd dat het RIVM metingen heeft laten verrichten rond Schiphol om in kaart te brengen wat de bijdrage van het vliegverkeer is aan de concentraties ultrafijnstof. Direct naast de start- en landingsbanen kunnen bij het passeren van een startend vliegtuig concentratiepieken optreden. Die pieken duren echter zeer kort en zijn na het vertrek van het vliegtuig snel verdwenen. De bijdrage van het vliegverkeer aan de ultrafijnstof concentraties is op de woonlocaties die het dichtst bij Schiphol gelegen zijn grofweg vergelijkbaar met de bijdrage die het wegverkeer levert aan de concentraties ultrafijnstof in binnenstedelijk gebied. Hieraan voeg ik toe dat het vliegverkeer Rotterdam The Hague Airport een orde grootte minder is dan op dan op Schiphol, zowel qua passagiersaantallen als qua aantal vliegbewegingen. Voor ultrafijnstof geldt geen wettelijke milieunorm. Hoe verder wordt omgegaan met luchtkwaliteit verwijs ik u naar paragraaf 2.17*

*Ten aanzien van de uitbreiding van het vliegveld Rotterdam The Hague Airport (RTHA) dient zij een aanvraag in te dienen bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor een luchthavenbesluit. Voor meer informatie omtrent de procedure en de wijze waarop u op dit besluit kunt reageren verwijs ik naar de site: <http://www.platformparticipatie.nl/projecten/alle-projecten/projectenlijst/rotterdam-the-hague-airport/index.aspx>*

Recente ontwikkelingen: diesel-schandaal

Daar waar optimistisch werd uitgegaan van een gestage vermindering van de uitstoot van dieselloertuigen, maakt het recente schandaal met de Volkswagens duidelijk dat we de komende jaren/decennia te maken krijgen met fijn stof uitstoot. Nieuwe wagens die vaak nog 10-15 jaar meegaan stoten soms meer uit dan oude en in ieder geval veel meer dan de toegestane normen. De insteek van de Europese Unie om autofabrikanten de gelegenheid te geven om veel tijd te nemen om dit te verbeteren, stemt hierbij weinig positief. De vraag is in hoeverre rekenmodellen, zeker waar het gaat om de toekomst, een veel te rooskleurig beeld schetsen van de luchtkwaliteit. In hoeverre kunnen de omwonenden van het tracé er vanuit gaan dat de modellen kloppen en niet ook gesjoemeld wordt met hun gezondheid? In de folder 'A16 Rotterdam (A13/A16) Rotterdam en Lansingerland beter bereikbaar'(RWS, september 2015) staat dat er sprake is van een zeer geringe toename van fijn stof en worden er geen extra maatregelen genomen. Voor de toekomst wordt verwezen naar het NSL. Echter, als nu al voorzien kan worden dat er in de toekomst knelpunten ontstaan mede door deze nieuwe Rijksweg dan horen maatregelen nu reeds in de besluitvorming meegenomen te worden.

### **Reactie**

*Ik verwijs u naar mijn reactie in paragraaf 2.17.*

#### Verdiepte ligging passage Terbregseplein

Dit wordt niet alleen erkend door de gemeenteraad maar is ook door de Bewonersvereniging Ommoord ingebracht. Een verdiepte ligging is mogelijk door drie rijstroken in de tunnel.

### **Reactie**

*De verdiepte ligging (tunnel) is om meerdere redenen niet inpasbaar, met name in verband met tunnelveiligheid. Hierbij is van belang dat een tunnel niet of nauwelijks tot voordelen leidt in vergelijking met de maatregelen die reeds worden getroffen. Daarentegen moet voor een tunnel onder het Terbregseplein het gehele plein wel worden heringericht. Dit gaat gepaard met hoge kosten en overlast. Vandaar dat een tunnel onder het Terbregseplein is afgefallen. Met de regio is wel overeengekomen dat de tunnelmond wordt verlengd tot circa 100 meter voorbij de 2<sup>e</sup> kwelsloot. Met deze extra inpassing is ook door de gemeenteraad ingestemd. Zie voor meer informatie ook mijn antwoord in de paragrafen 2.9 en 2.11.*

*Ten aanzien van de derde rijstrook; het gebruik van de derde rijstrook maakt geen onderdeel uit van het huidige Tracébesluit. De ruimte voor de derde rijstrook is bedoeld om een eventuele verbreding op langere termijn niet onmogelijk te maken. Op het moment dat de derde rijstrook noodzakelijk blijkt, zal op grond van verkeersprognoses op dat moment en dan vigerende ontwerprichtlijnen het ontwerp buiten de tunnel worden vastgesteld. Ik wil op dit moment niet vooruitlopen op de rijstrookconfiguratie die dan noodzakelijk is. Daarbij wordt tevens opgemerkt dat het gebruik van de 3e rijstrook zoals inspreker voorstelt ook weer meer verkeer genereert.*

#### Geluid: saldo nul

Om de geluidsoverlast in Ommoord te beperken is volgens inspreker een verdiepte ligging van de passage Terbregseplein noodzakelijk. Dit wordt ook onderschreven door de Bewonersvereniging Ommoord en door de Rotterdamse gemeenteraad. Deze passage is geschrapt vanwege de kosten. Hier is echter sprake van een te beperkte kosten-baten analyse waarbij de winst op het gebied van leefomgevingskwaliteit en gebruiksmogelijkheden van het Terbregseveld onvoldoende worden meegenomen.

Als mitigerende maatregel wordt ingezet op stil asfalt. Als bronmaatregel is stil asfalt natuurlijk zeer efficiënt. Echter, een gemiddelde reductie van 1,4 dB gedurende de levensduur van tweelaags ZOAB fijn betekent dat er een tijd lang sprake is van een lagere geluidvermindering. Sterker nog, wanneer het asfalt niet tijdig vervangen wordt, kan er zelfs sprake zijn van extra geluid. Deze problematiek doet zich niet voor bij geluidschermen. In de periode waarbij het tweelaags ZOAB fijn niet meer zijn werk doet, is er sprake van meer (ernstig) geluidgehinderden en meer gezondheidsschade door onder meer slaapverstoring.

Met tweelaags ZOAB fijn wordt een kostenbesparing ingeboekt die niet wordt ingezet voor geluid maar voor landschappelijke inpassing deels buiten het gebied waar de (extra) geluidhinder ervaren wordt. De toepassing van tweelaags ZOAB fijn is pas een goede oplossing wanneer:

- a. ingezet wordt door RWS op een snelle doorontwikkeling van zowel de geluidkwaliteit van asfalt als van de levensduur van het asfalt;
- b. de levensduur van het asfalt sterker gekoppeld wordt aan de

- 'geluidsreductie-levensduur'. Dat wil zeggen dat dit asfalt wordt afgeschreven wanneer de geluidreductie minder is dan het gemiddelde van 1,4 dB waarmee gerekend wordt. Dit is duurder dan de huidige aanpak, maar hiervoor kunnen de bespaarde middelen ingezet worden die vrijkomen door het niet plaatsen van hoge geluidschermen;
- c. de tijdige vervanging van het tweelaags ZOAB fijn asfalt ook op de lange termijn gegarandeerd is.

Tot slot is het zinvol om – bij welke variant dan ook – uit te gaan van een 'stadssnelweg' met een maximum snelheid van 80 km/uur in plaats van de nu gehanteerde 100 km/uur. Hierop dienen dan ook de geluidproductieplafonds geënt te worden om te voorkomen dat – zoals nu ook in Utrecht het geval is – na de bouw (bestuurlijke) afspraken zonder aanvullende mitigerende maatregelen aangepast worden.

### **Reactie**

*Voor wat betreft de verdiepte ligging verwijs ik u naar mijn vorig antwoord. Ten aanzien van uw zienswijze inzake de toepassing van tweelaags ZOAB fijn, het volgende; in het Tracébesluit is voor de bepaling van de toekomstige geluidbelasting (2032) uitgegaan van het wegdektype tweelaags ZOAB. Met dit type wegdek is de afgelopen jaren al veel ervaring opgedaan. In overleg met de regionale partijen is afgesproken dat op het nieuwe tracé tweelaags ZOAB fijn zal worden toegepast. Er wordt daarbij een betere geluidprestatie verwacht dan het wegdektype waarbij het besluit op is gebaseerd, maar bij de bepaling van de geluidbelasting van de omliggende woningen en dergelijke is daarbij zoals gezegd nog geen rekening mee gehouden. Ik verwacht dat de eerstkomende jaren de akoestische effectiviteit in relatie tot de levensduur van stil asfalt verder zal toenemen, maar kan daar nu geen nadere zekerheid aan u geven. Vervanging van het asfalt wordt in het beheer en onderhoud van de weg (en de opdracht aan de aannemer) meegenomen. Gelet op de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen verwacht ik geen gezondheidsschade en extra slaapverstoring. De geluidproductieplafonds voor het nieuwe tracé worden gebaseerd op de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen (dus inclusief de geluidschermen uit het Saldo Nul onderzoek en stil asfalt type tweelaags ZOAB).*

*Voor wat betreft de suggestie van inspreker om uit te gaan van een snelheid van 80 km/uur in plaats van de nu gehanteerde 100 km/uur, staat de nu gehanteerde 100 km/uur niet ter discussie. De snelheid sluit aan op de aangrenzende wegvakken van de A13 (richting Den Haag), A16 en A20. Een verlaging van deze maximale wettelijk toegestane rijsnelheid naar 80 km/uur gaat ten koste van de wegcapaciteit en de uitgangspunten voor dit project met betrekking tot doorstroming en ontlasting van de binnenring. Ook de milieueffecten geven geen aanleiding tot een verlaging van de snelheid. Aan alle wettelijke normen wordt voldaan.*

*Voor wat de geluidbelasting in uw situatie geldt dat de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé circa 1.000 meter bedraagt. De afstand tot de bestaande rijksweg A20 bedraagt circa 1.500 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg.*

### Goede ruimtelijke ordening

De minister gaat in haar aanpak van de A13/A16 uit van 'sober en doelmatig'. Aanvullende maatregelen worden alleen dan toegepast wanneer Metropoolregio en gemeente willen betalen. Goede ruimtelijk ordening kent ook het principe van

toekomstbestendigheid. Dit is meer dan 'sober en doelmatig'. Wie wil wonen, werken en recreëren in een omgeving die sober en doelmatig is?

### **Reactie**

*Als minister weeg ik maatregelen af binnen de geldende wettelijk kaders alsook binnen het beschikbaar budget. Hierin maak ik landelijk ook geen onderscheid, zodat de ene regio ook niet wordt voorgetrokken of wordt benadeeld op de andere regio. Als regionale overheden voorstander zijn van verdergaande inpassing en hiervoor ook de financiële middelen aan bijdragen, dan ben ik altijd bereid deze in te passen. In het geval van de A16 is dit ook het geval, wat heeft geleid tot een verdergaande inpassing. Ik zie dit project dan ook als goed voorbeeld waarbij zowel het Rijk als de regionale overheden hun verantwoordelijkheden oppakken om tot een goede ruimtelijke inpassing van de weg te komen. Voor meer informatie verwijs ik u ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.9.*

### Uitvoering

De aanloop naar dit Ontwerp-Tracébesluit met daarbij een door de deelnemers zelf zeer bekritiseerd participatietraject van omwonenden verdiende geen schoonheidsprijs. Dit stemt niet gerust voor de betrokkenheid van omwonenden bij de uitvoering van het besluit.

Hoewel geen onderdeel van dit besluit is het van het grootste belang om bij de uitvoering wel rekening te houden met de belangen en wensen van omwonenden. Om de weg en de tunnel aan te leggen zal in een dichtbevolkt gebied veel geheid moeten worden. Om al voor de opening van de weg omwonenden niet bloot te stellen aan langdurige overlast, is het van belang dat deze werkzaamheden sterk gereguleerd en gecontroleerd worden. Dit betekent bijvoorbeeld alleen overlastgevende werkzaamheden gedurende de dag en niet in de weekenden.

Een ander aandachtspunt is de afvoer/verplaatsing van grote hoeveelheden grond. RWS geeft aan hierbij niet het onderliggende wegennet te willen gebruiken. Dit is een goede zaak en dient als randvoorwaarde meegenomen te worden in de aanbestedingsprocedures.

### **Reactie**

*Het langjarige participatietraject bij de A16 Rotterdam is een volwaardig en gedegen traject geweest dat veel heeft opgeleverd, namelijk actieve betrokkenheid van de bewoners en een beter ontwerp van de A16 Rotterdam. De participatie heeft veel nuttige, bruikbare suggesties opgeleverd. Zie voor meer informatie ook mijn antwoord in paragraaf 2.8.*

*Ook in de komende fase van het project, de realisatiefase, worden bewoners worden door Rijkswaterstaat geïnformeerd over de bouwfaserings- en uitvoeringswijze door de aannemer. Waar dit mogelijk en haalbaar is zal rekening gehouden worden met wensen vanuit bewoners en andere belanghebbenden. Voor de wijze waarop deze participatie plaatsvindt verwijs ik naar mijn antwoord in paragraaf 2.22.*

*Ten aanzien van de hinder deel ik uw zienswijze. Het bouwen van een nieuwe weg gaat helaas niet zonder hinder, om die reden krijgt het beperken van hinder (zoals bijvoorbeeld die van bouwverkeer) binnen het project bijzondere aandacht. Ik verwijs ik u hiervoor ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.19.*

### 3.146 **Zienswijze nr. 146**

Inspreker stelt dat het ontwerp Tracébesluit A16 Rotterdam is gebaseerd op aanleg van een snelweg met een maximum snelheid van 130(!) km per uur. Hierop zijn aanpassingen/verbeteringen gedaan, met de daarbij horende investeringen, om de leefomgeving te ontzien. Niettemin zal de impact op de omgeving gigantisch zijn! Tijdens info/inspraakavonden is het inspreker duidelijk geworden dat er niet veel meer geld beschikbaar zal komen voor verdere verbeteringen. Daarom stelt inspreker het volgende voor : Maak van de A13-A16 een 80 km-weg! (maar dan wel met behoud van alle aanpassingen, zoals superstil asfalt e.d.) Dit om de pijn voor met name Schiebroek toch nog enigszins te verzachten en om herhaling van een strijd om betere kwaliteit van lucht, zoals die al jarenlang gevoerd wordt in Overschie en Rotterdam-Noord, te voorkomen. Dit zal een aanzienlijke verbetering geven in vermindering van geluid, stank en uitstoot fijnstof met als enige meerkosten: een kleine twee minuten langere reistijd voor de toekomstige, passerende automobilist. Maar dat lijkt volgens inspreker toch niet teveel gevraagd, die automobilist heeft al veel tijdwinst door het verdwijnen van de eeuwige files op de A20 en het reeds eerder genomen besluit dat er ook geen tol betaald hoeft te worden! Overigens blijft inspreker van mening dat deze weg er niet zou moeten komen!

#### **Reactie**

*De maximum rijsnelheid op het tracé wordt 100 kilometer per uur. Om met deze snelheid ook voldoende veilig te kunnen rijden, hanteert Rijkswaterstaat bij het ontwerp van een weg vaak een extra marge, in dit geval een ontwerpsnelheid 120 km/u. Op enkele plekken op het tracé is deze extra veiligheidsmarge niet mogelijk en is de weg ontworpen op 100 km/u. Dit maakt ook dat het niet aannemelijk is dat de snelheid in de toekomst wordt verhoogd. In de milieuonderzoeken is ook gerekend met 100 km/uur. De gehanteerde 100 km/uur staat niet ter discussie. De snelheid sluit aan op de aangrenzende wegvakken van de A13 (richting Den Haag), A16 en A20. Een verlaging van deze maximale wettelijk toegestane rijsnelheid naar 80 km/uur gaat ten koste van de wegcapaciteit en de uitgangspunten voor dit project met betrekking tot doorstroming en ontlasting van de binnenring. Ook de milieueffecten geven geen aanleiding tot een verlaging van de snelheid. Aan al de wettelijke normen wordt voldaan.*

*Voor wat betreft de inpassing is samen met de regio aanzienlijk geïnvesteerd in een goede inpassing. Met de overeenkomst inzake Saldo Nul wordt zelfs bereikt dat de milieueffecten vergelijkbaar zijn aan de situatie in 2012. Voor meer informatie over de inpassing verwijs ik u ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.9.*

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Specifiek met betrekking tot uw woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé bedraagt circa 800 meter. Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving (Schiebroek) een aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Voor meer informatie over geluid verwijs ik u graag door naar de paragrafen 2.15.*

*Met betrekking tot luchtkwaliteit (o.a. fijnstof) geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hiermee wordt*

*geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ik verwijs u ook door naar mijn antwoord in paragraaf 2.17 over luchtkwaliteit.*

### **3.147      Zienswijze nr. 147**

Primair wijst inspreker de doortrekking A16 - A13 middels het ontwerp-Tracébesluit A16 af, omdat deze gezien het te verwachten verkeersaanbod de komende jaren niet nodig zal blijken te zijn. Enerzijds omdat de doortrekking van de A4 het verkeersaanbod op de ring Rotterdam drastisch zal doen verminderen. Anderzijds omdat uit toekomstgericht onderzoek gebleken is dat de mobiliteitsbehoefte in de toekomst verandert door afname van het autogebruik en autobezit bij de generaties die thans de arbeidsmarkt betreden. Nieuwe vormen van collectief vervoer, digitaal thuiswerken, toenemende automatisering, robotisering, alsmede veranderingen in de organisatie van het wegverkeer door intelligente voertuigcoördinatie zullen de vervoersbehoefte dusdanig beïnvloeden dat het aanleggen van een nieuwe verbinding A16 - A13 volgens het Tracébesluit voornoemd overbodig zal blijken te zijn en tevens een zinloze verspilling van publiek geld. Gaarne verneemt inspreker van welke prognoses over de (toename van) de verkeersintensiteit in en rond Rotterdam op de wegen: A16, A 20, A 15, A 13 en A4 aan het Tracébesluit A 16 ten grondslag hebben gelegen. Inzage daarin zou inspreker op prijsstellen.

#### **Reactie**

*Anders dan inspreker stelt zal de A16 in de toekomst nog steeds nodig zijn. Met de doortrekking van de A4 zal er weliswaar sprake zijn van een verlichting van de A13, het verkeersaanbod op de A13 blijft echter hoog en zal in de toekomst verder toenemen zodat er op termijn weer nieuwe knelpunten ontstaan. Dat er sprake zou zijn van een afname van het verkeersaanbod blijkt niet uit de prognoses en recente verkeerstellingen. Ik verwijs u verder naar mijn antwoorden in de paragrafen 2.1, 2.2 en 2.5. Voor de prognoses en gehanteerde uitgangspunten verwijs ik u verder naar bijlage E van het Tracébesluit het rapport verkeer en vervoer.*

*Ten aanzien van de technische ontwikkelingen die inspreker noemt spreekt die van intelligente voertuigen het meest tot de verbeelding. Deze ontwikkeling zal mogelijk ook positieve effecten hebben op files en ongevallen. Zie voor meer informatie ook mijn antwoord in paragraaf 2.4.*

Voorts brengt de aanleg van voornoemde verbinding een toename van de productie van fijnstof te weeg in de wijk Schiebroek die de geldende Europese normen overschrijdt, de leefbaarheid in de straat van inspreker en verdere woonomgeving vermindert en brengt volgens inspreker de gezondheid en die van de huisgenoten van inspreker ernstig in gevaar en inspreker vreest dat de levensverwachting sterk zal afnemen. De toename van geluidsoverlast door het wegverkeer (in combinatie met de toename van de geluidsoverlast door het stijgend gebruik van de luchthaven Rotterdam - The Hague airport) zal de geluidsc contouren in de wijk Schiebroek uit de vigerende milieuwetgeving zodanig overschrijden dat deze in rechte met succes zal (kunnen) worden aangevochten. Graag verneemt inspreker de berekeningen van de geluidsc contouren van de verbindingsweg in relatie met de vliegveldoverlast.

#### **Reactie**

*Voor wat betreft de luchtkwaliteit (o.a. fijnstof) is het project opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL houdt niet enkel*

*rekening met de gevolgen van het project A16 Rotterdam, maar bevat ook de gevolgen van onder andere het vliegveld Rotterdam The Hague Airport. Hiermee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Ik verwijs u ook door naar mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Specifiek met betrekking tot uw woning, bedraagt de afstand van de woning tot het nieuwe tracé circa 1.200 meter. Er is ten behoeve van uw woonomgeving (Schiebroek) een aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Voor de woningen waarvoor op basis van het Tracébesluit en de daarin opgenomen maatregelen de toetswaarde wordt overschreden is de gecumuleerde geluidbelasting in beeld gebracht. Ook het vliegveld is daarin betrokken. De wettelijke normen worden daarbij, in tegenstelling tot uw stellingname, niet overschreden. Ik verwijs u voor een onderbouwing naar het akoestisch onderzoek behorende bij het Tracébesluit en naar paragrafen 2.15 en 2.16 met betrekking tot geluid en cumulatie.*

De verkeersoverlast als gevolg van de toe- en afritten van de verbindingsweg zal er voor zorgdragen dat de wijk Schiebroek eerst bij de aanleg en later na ingebruikneming onbereikbaar zal blijken te zijn, doordat sluipverkeer zal trachten binnendoor de toe- en afritten te benaderen. De wijk zal daardoor verminderd bereikbaar worden voor hulpdiensten, hierdoor zullen de levens van inspreker en de huisgenoten van inspreker in geval van calamiteit in gevaar komen doordat de hulpdiensten niet of niet tijdig woning van inspreker kunnen bereiken als gevolg van de voortdurende verkeerscongestie. Gaarne verneemt inspreker welke maatregelen voorzien worden om de verkeersdoorstroming in de aanpalende wijken van de doortrekking A 16 - A 13 te verzekeren. Tenslotte brengt de aanleg van de nieuwe verbindingsweg mogelijk ook het vliegverkeer in gevaar en daardoor de veiligheid van de woonomgeving van inspreker. Door het gebruik van wegverlichting kunnen de gezagvoerders van aanvliegende vliegtuigen zich bij slechte weersomstandigheden vergissen in de keuze van de landingsbaan en de verbindingsweg abusievelijk aanzien voor de start -en landingsbaan van luchthaven Rotterdam - The Hague airport. Hierdoor komen de levens van de passagiers, de weggebruikers en omwonenden in ernstig gevaar.

### **Reactie**

*Om de effecten van de A16 Rotterdam op het verkeer in beeld te brengen is gebruik gemaakt van verkeersmodellen. Voor het Hoofdwegennet (snelwegen) is gebruikt gemaakt van het verkeersmodel van Rijkswaterstaat: het NRM (Nederlands Regionaal Model). Voor het onderliggend wegennet (alle overige wegen) is gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel RVMK (Regionale Verkeers-MilieuKaart). Dit zijn algemeen gebruikte en vastgestelde verkeersmodellen.*

*De verkeerskundige effecten van de A16 Rotterdam zijn in beeld gebracht voor het toekomstjaar 2030. Hierbij is de toekomstige plansituatie met A16-Rotterdam afgezet tegen een toekomstige referentiesituatie zonder A16-Rotterdam (autonome toekomst). De verschillen tussen beide toekomstsituaties is het 'planeffect'.*



*Het planeffect op de wegen rond Schiebroek (zoals N471, de Ringdijk en de Jasonweg) laat een afname zien van het verkeer. Dit komt omdat een deel van het doorgaande verkeer uit Pijnacker, Berkel en Rodenrijs en Bergschenhoek met de A16 Rotterdam een goed alternatief heeft gekregen om richting het zuiden te rijden in plaats van het onderliggende wegennet door de woonwijken. De verkeersdruk door Schiebroek neemt door de aanleg van de A16 Rotterdam dus af.*

*Tijdens de bouw van de A16 Rotterdam zullen er maatregelen getroffen worden om de verkeerssituatie en de doorstroming op een acceptabel peil te houden. De precieze uitwerking van deze maatregelen wordt in een later stadium vastgesteld.*

*Met betrekking tot het vliegverkeer is het risico dat de aanleg van de weg het vliegverkeer in gevaar brengt en vice versa onderkend. Het risico dat een piloot de snelweg met de landingsbaan verwacht is besproken met de luchthaven. De luchthaven is als stakeholder betrokken in het proces van het ontwerp en heeft de eisen gesteld die zij nodig achten voor een veilige afwikkeling van het vliegverkeer. Het risico van de verlichting is daarbij expliciet aan de orde gekomen.*

Secundair stelt inspreker dat indien onverhoopt besloten wordt de weg alsnog aan te leggen zal deze dusdanig aangelegd moeten worden dat deze het effectueren van bovenomschreven bezwaren tegengaat middels het treffen van minimaal de volgende voorzieningen: - verdiept of ondergronds aanleggen - geen toe - of afritten aanleggen langs het volledige tracé - verdubbeling van de A13 om het (tijdelijk) toenemende verkeersaanbod op die weg op te vangen opdat voorkomen wordt dat de verbindingsweg volgens het Tracébesluit A16 bij de aansluiting van de A13 permanent vastloopt en de bereikbaarheid van o.a. het vliegveld en de bedrijventerreinen onmogelijk wordt - het onverlicht aanleggen van de verbindingsweg opdat landende vliegtuigen de verbindingsweg niet abusievelijk aanzien voor de landingsbaan - het toepassen van fluisterasfalt - het vervangen van alle als gevolg van de aanleg van de verbindingsweg gerooide bomen in en om de wijk Schiebroek - het onmogelijke maken van - en streng controleren op sluipverkeer - het meten van de gezondheidstoestand van de omwonenden bij wijze van nul meting voor de aanleg en het tijdens en na de aanleg monitoren van de gezondheidsontwikkeling van die omwonenden om gezondheidsschade in beeld te brengen en daartegen tijdig maatregelen te kunnen treffen.

### **Reactie**

*In de Trajectnota/MER zijn diverse varianten opgesteld. Deze varianten zijn alle getoetst op basis van uiteenlopende criteria, niet enkel verkeer. Op basis van die beoordeling heb ik gekozen voor deze als beste variant. Dit heeft geresulteerd in het huidige ontwerp met aansluitingen op de N471 en N209 en een half verdiepte tunnel in het Lage Bergse Bos. Uit de verkeerskundige studies is gebleken dat een verdubbeling van de A13 niet haalbaar is, dit maakt dan ook geen onderdeel uit van de reikwijdte van dit Tracébesluit. Het onverlicht aanleggen van de A16 Rotterdam is niet mogelijk in verband met de verkeersveiligheid. Bij de realisatie van de openbare verlichting zal worden voorkomen dat hinder voor het vliegverkeer optreedt, hierover vindt afstemming plaats met de luchthaven. Verder worden verschillende maatregelen genomen om geluidsbelasting te voorkomen en om natuurwaarden in stand te houden, dan wel te compenseren. Hiervoor verwijs ik u ook door naar de tekst van het Tracébesluit.*

*In het kader van de TN/MER is ook onderzoek gedaan naar de gezondheidseffecten (zie ook het rapport 'Gezondheidsonderzoek varianten rijksweg 13-16*

*Rotterdam' bijlage van de TN/MER. Alhoewel de methode van dit onderzoek geen absoluut oordeel geeft over de gezondheidsrisico's binnen een bepaald gebied, is op basis van dit onderzoek in een vroegtijdig stadium wel gescreend of er gezondheidsknelpunten zijn te verwachten. Dit is niet het geval. Ik zie dan ook geen noodzaak tot het meten van de gezondheidstoestand voor en na aanleg van de weg. Daarbij speelt mee dat er veel meer factoren zijn die van invloed zijn op de gezondheidsontwikkeling, denk hierbij aan andere schadelijke bronnen in de omgeving, erfelijke factoren, levensstijl etc. Voor meer informatie verwijs ik u naar paragraaf 2.18.*

*Ten aanzien van het door u geopperde fluisterasfalt is met de regio overeengekomen dat aanvullend op het Tracébesluit de A16 en delen van de A20 worden voorzien van tweelaags ZOAB fijn. Deze maatregelen zijn niet opgenomen in het Tracébesluit zelf. Het akoestische effect hiervan komt dus nog bovenop de akoestische effecten van de maatregelen die in het kader van het Tracébesluit worden getroffen.*

*Voor de gemeente Rotterdam geldt dat houtopstanden worden geplant ter vervanging van de huidige beplanting. Deze houtopstanden bestaan uit een combinatie van struwelen/gesloten beplanting langs of in de nabijheid van de weg en bomenrijen, bestaande uit solitaire bomen. Dit komt overeen met het beeld van de huidige beplanting. Er wordt gewerkt met streekeigenbeplanting, die past bij een klei en veenbodem. Dit betreft voornamelijk elzen, essen en wilgen. Met deze beplanting wordt een areaal van 10,2 ha herplant binnen het plangebied. De ligging en vormgeving van de herplant is weergegeven in het Landschapsplan bij dit Tracébesluit..*

*In het Lage Bergse bos wordt op het toekomstige talud van de tunnel de huidige beplanting teruggebracht. Ter plaatse van het tunneldak kunnen echter geen bomen geplant worden. Wel wordt hier struweel/struikgewas aangeplant. Daarnaast worden bomenrijen en solitaire bomen aangeplant. De oppervlaktes van de nieuwe beplanting binnen het plangebied zijn weergegeven in tabel 8.2 van de Natuurtoets (bijlage G van de toelichting bij het Tracébesluit). In totaal wordt een oppervlakte van 13,3 ha binnen de gemeente Lansingerland in het plangebied teruggebracht. 11,4 ha kan niet direct binnen het plangebied herplant worden.*

*In totaal resteert er een oppervlakte van 11,4 ha (34,9 ha te kappen houtopstanden - 23,5 ha herplant) aan houtopstanden dat niet binnen het plangebied herplant kan worden. Deze resterende compensatieopgave wordt nader ingevuld door de gemeente Rotterdam in de vorm van groenstructuren binnen Polder Schieveen en de Vlinderstrik. Omdat de herbepanting ook kwalitatief in een redelijke verhouding moet staan tot de gekapte houtopstanden, dient het merendeel van deze compensatieopgave door vervanging met volwaardige bomen plaats te vinden*

*Ik verwijs u ook door naar de natuurtoets bij het Tracébesluit.*

*Ten aanzien van het sluipverkeer wordt er juist met het project bereikt dat er minder sluipverkeer gebruik maakt van het onderliggend wegennet. De noodzaak tot het treffen van extra maatregelen om sluipverkeer tegen te gaan en het controleren hierop is naar mijn oordeel dan ook niet nodig.*

### **3.148      Zienswijze nr. 148, Stichting De Ketting**

*Deze zienswijze is met uitzondering van de onderdelen geluid en luchtkwaliteit gelijk aan zienswijze 113. De onderdelen lucht en geluid worden hieronder behandeld, voor de overige punten verwijs ik u door naar mijn antwoord op zienswijze 113.*

#### *Geluid*

De Wet geluidhinder (Wgh) beschermt onder meer zoals in de wet opgenomen andere geluidgevoelige gebouwen. Deze bescherming geldt als het gebruik van deze objecten is toegestaan volgens het bestemmingsplan, de beheersverordening, omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan of beheersverordening. Het besluit geluidhinder (Bgh) wijst volgens art. 1 Wgh een "ander geluidsgevoelig gebouw" aan. Art. 1.2 Bgh wijst onderstaande gebouwen aan als "ander geluidsgevoelig gebouw":

- Onderwijsgebouwen;
- ziekenhuizen en verpleeghuizen;
- verzorgingstehuizen;
- psychiatrische inrichtingen;
- kinderdagverblijven.

Zoals uit deze zienswijze is op te maken is tevens een kinderopvang gevestigd in het pand en op het terrein van de scoutinggroep. Planologisch gezien is het toegestaan derhalve een geluidgevoelig gebouw ter plaatse aanwezig te hebben. Bestudering van de akoestische rapporten leert dat er geen rekening is gehouden met deze geluidgevoelige bestemming.

In dit verband wijst inspreker erop dat in het bestemmingsplan "Ommoord buiten de ring" er geen definitie is gegeven van "recreatie". Dit biedt in zoverre ruimte dat het planologisch niet is uitgesloten dat hier mensen aanwezig kunnen zijn voor langere aaneengesloten perioden en dat er ter plaatse een kinderopvang dan wel kinderdagverblijf mogelijk is. Dit betekent kortgezegd, dat de bestemming/gebouw geluidgevoelig is aangezien de Wgh uitgaat van hetgeen bij bestemmingsplan is toegestaan. Ook is volgens inspreker voor stof en luchtkwaliteit is geen rekening gehouden met de onderhavige bestemming.

#### **Reactie**

*Het kinderdagverblijf is gevestigd in het gebouw van een scoutinggroep. De afstand tot de relevante locatie tot het nieuwe tracé bedraagt circa 55 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt 52 dB. Daardoor is de geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen hier beperkt.*

*Of een kinderdagverblijf in algemene zin een geluidgevoelige bestemming is in het kader van de Wet geluidhinder volgt uit artikel 1.2 van de Wgh. In het akoestisch onderzoek voor het Ontwerp-Tracébesluit is geen rekening gehouden met dit kinderdagverblijf aangezien er op grond van informatie van de gemeente Rotterdam slechts sprake zou zijn van een gedoogsituatie en geen formele bestemming overeenkomstig het bestemmingsplan. In het akoestisch onderzoek ten behoeve van het Tracébesluit is de geluidbelasting op basis van de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen wel berekend en opgenomen in de rapportage. Ik concludeer dat de geluidbelasting in de gebruiksfase het gebruik van het pand als kinderdagverblijf niet onmogelijk maakt.*

*De activiteit scouting is niet geluidgevoelig in de zin van de Wet. Door de opgenomen maatregelen in het Tracébesluit acht ik echter ook voor die activiteit de geluidbelasting in de gebruiksfase toelaatbaar. Tijdens de aanlegfase zal er sprake zijn van enige overlast. Deze overlast wordt zoveel als mogelijk beperkt. Voor meer informatie over de aanleg verwijs ik door naar paragraaf 2.19*

*Met betrekking to de luchtkwaliteit (o.a. fijnstof) geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) Daarmee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ik verwijs u verder ook door naar mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

### **3.149 Zienswijze nr. 149, Hoogheemraadschap Delfland**

#### Algemeen

##### Betrokkenheid Delfland bij opstellen OTB

In de periode voorafgaand aan het OTB hebben insprekers de samenwerking met u als constructief en prettig ervaren. Indertijd hebben insprekers u nadrukkelijk verzocht ons ook te betrekken bij de totstandkoming van delen I, II en III van het OTB en de samenvatting van het waterhuishoudingsplan (onder andere in ons pré-watertoetsadvies van 10 maart 2015, kenmerk 1184799). Ondanks dit nadrukkelijke verzoek heeft u insprekers bij deze cruciale stukken niet betrokken. Insprekers betreuren dit, mede omdat wij constateren, dat de vertaling van het waterhuishoudingsplan naar het OTB en het landschapsplan op een aantal onderdelen niet correct heeft plaatsgevonden.

##### Verwerking opmerkingen in onderliggende documenten

Insprekers gaan er vanuit, dat aanpassingen als gevolg van gemaakte opmerkingen uit deze zienswijze op besluittekst, plankaart en toelichting ook automatisch worden verwerkt in de andere documenten, die als bijlagen bij het OTB zijn opgenomen.

##### Zienswijze

In deze zienswijze reageren insprekers op de delen I t/m III van het OTB (besluittekst, plankaart, toelichting). Daarnaast hebben insprekers nog een aantal overige opmerkingen opgenomen. Opmerkingen op het waterhuishoudingsplan zijn opgenomen in de bijlage behorend bij deze zienswijze.

##### **Reactie**

*Ook Rijkswaterstaat ervaart de samenwerking als constructief. Naar aanleiding van de door inspreker geconstateerde omissies en doorvertaling van het Waterhuishoudingsplan naar het OntwerpTracébesluit en Landschapsplan is inmiddels overleg geweest. De omissies zijn besproken en in het kader van het Tracébesluit aangepast. Daarbij is het zo, zoals ook met u besproken dat het Ontwerp-Tracébesluit niet voor alle eisen en wensen het geëigend document is om deze in vast te leggen. In het Tracébesluit zijn die maatregelen opgenomen die leiden tot een concreet ruimtebeslag of maatregelen die de technische maakbaarheid van het ontwerp bepalen. Via het contract en het vergunningenstelsel kan het waterschap afdwingen dat de aannemer voldoet aan de door het waterschap gestelde eisen. Vanuit de samenhang met landschap wordt waar mogelijk een continue breedte voor de oppervlaktewaterlichamen toegepast, op delen ook voorzien van natuurvriendelijke plasdrasoevers. De ruimtereservering van de oppervlaktewaterlichamen is hiermee groter dan strikt noodzakelijk voor compensatie van het dempen van bestaande oppervlaktewaterlichamen en de*

*toename van verhard oppervlak. In het Tracébesluit worden de extra oppervlakken aan oppervlaktewaterlichamen opgenomen als maatregel ten behoeve van landschap.*

#### Besluittekst

##### Artikel 4 Tijdelijke maatregelen

U geeft aan, dat tijdelijke maatregelen ten aanzien van de waterhuishouding tot 6 maanden na oplevering van het tracé in stand gehouden mogen worden.

Het is insprekers onduidelijk, waarop deze termijn is gebaseerd. Tevens is het mogelijk, dat tijdelijke maatregelen ten aanzien van de waterhuishouding niet tot 6 maanden na oplevering van het tracé in stand gehouden kunnen worden, omdat dit schadelijk kan zijn voor de waterhuishouding. Ook tijdens de periode van realisatie dienen de werking van het watersysteem, de waterkwaliteit en de waterveiligheid gegarandeerd te zijn. Insprekers zullen bij vergunningverlening voor activiteiten in deze fase voorschriften over de instandhoudingstermijn opnemen. Deze termijnen kunnen afwijken (korter zijn) dan het gestelde in het ontwerp-Tracébesluit. Insprekers verzoeken u het Tracébesluit (TB) hierop aan te passen. Ten overvloede merken insprekers op, dat vergunningverlening een autonome bevoegdheid van Dijkgraaf en Hoogheemraden betreft.

#### **Reactie**

*Deze termijn artikel ziet niet op de duur van de tijdelijke maatregelen tijdens de uitvoering van het werk, maar is een standaard (maximale) termijn dat moet garanderen dat na afronding van het werk de tijdelijke maatregelen niet "oneindig" lang in stand worden gehouden. Uiteraard is het zo dat als het waterhuishoudkundig systeem vereist dat dit een kortere termijn moet zijn deze ook korter kan. Hiervoor bent u uiteraard ook zelf verantwoordelijk in het kader van de vergunningverlening.*

##### Tabel 7 Maatregelen ten behoeve van de waterkwantiteit

Het is insprekers niet duidelijk, hoe de in het waterhuishoudingsplan in tabel 5.4 geplande watercompensatie van 12,6 ha voor het traject Berkelse Zweth - Randstadrail is vertaald naar tabel 7 van het OTB. In deze tabel is een totale omvang van 11,1 ha opgenomen. Deze omvang heeft eveneens betrekking op een groot deel van het beheergebied van Schieland. Wij verzoeken u in het *Tracébesluit* de ruimtelijke reserveringen voor waterkwantiteit te baseren op de geplande watercompensatie, zoals verwoord in tabel 5.4 van het waterhuishoudingsplan en in het *Tracébesluit* de benodigde oppervlakken ook specifiek per deelgebied aan te duiden. Insprekers verzoeken u ons actief bij deze doorvertaling te betrekken.

Voldoende ruimte voor watercompensatie is mede van belang om de robuustheid voor klimaatverandering te vergroten (zie ook bladzijde 65 van het waterhuishoudingsplan) en zo te kunnen anticiperen op waarschijnlijk te wijzigen beleidsuitgangspunten als gevolg van de recent geactualiseerde klimaatscenario's. Daarnaast is nog onvoldoende inzichtelijk gemaakt of de in de berekeningen gehanteerde toelaatbare peilstijging van in het bijzonder het nieuwe peilgebied in de praktijk ook daadwerkelijk realiseerbaar zijn. Als dat niet het geval is, is extra ruimte nodig om de watercompensatie te realiseren.

Tevens verzoeken insprekers u in tabel 7 de compensatie voor peilgebied GPG2008BKLVIII, die zal worden gezocht buiten de *Tracébesluit*-grens, ook op te nemen in het *Tracébesluit*.

## **Reactie**

*De in het Tracébesluit opgenomen waterhuishoudingsmaatregelen met betrekking tot waterkwantiteit zijn gebaseerd op de geplande watercompensatie. In de aanhef van artikel 8 onder 1 is beschreven waar de maatregelen getroffen worden, nl binnen de maatregelvlakken verkeersdoeleinden, verkeersdoeleinden- zone landtunnel, verkeersdoeleinden- zone kunstwerken, waterhuishouding en inpassingsdoeleinden. Door deze wijze van opnemen, biedt het Tracébesluit ruimte aan de aannemer om optimalisaties door te voeren, ook in de waterbergingsopgave. Waarbij het uitdrukkelijk niet de bedoeling is minder ha waterberging te realiseren, immers de minimaal benodigde oppervlakte ligt vast in de besluittekst. Aan uw verzoek de opgave per deelgebied te specificeren hebben wij voldaan. Als gevolg van de aanpassingen tussen het Ontwerp-Tracébesluit en het Tracébesluit is wel de wateropgave gewijzigd. De totale wateropgave bedraagt circa 18,8 hectare.*

*Ten behoeve van het Tracébesluit is niet getoetst aan nieuwe klimaatscenario's voor oppervlaktewatersysteem. Deze nieuwe klimaatscenario's zijn nog niet opgenomen in huidige waterbeleid of waterwetgeving waardoor hierdoor ook niet aan getoetst kan worden. Voor hemelwaterafvoer van wegen is bij RWS een klimaatrichtlijn in voorbereiding. Uit toetsing op basis van de klimaatbui in de concept versie van de klimaatrichtlijn blijkt dat de gereserveerde bergingsruimte in de waterkelders over voldoende capaciteit beschikt.*

*Verder kan op basis van de maatregelen uit het Tracébesluit worden voldaan aan de gehanteerde toelaatbare peilstijging.*

### Tabel 8 Maatregelen ten behoeve van de waterkwaliteit

De kwaliteit van het afstromende wegwater wordt bepaald door onder andere de toegepaste materialen, de bodemeigenschappen van de berm, de breedte van de berm en de breedte van de plasdrasoevers. Het OTB maakt onvoldoende duidelijk, hoe deze eisen ruimtelijk zijn vertaald. Daardoor kan ook niet worden beoordeeld, of de ruimtelijke reservering in de praktijk zal volstaan om een ontwerp te maken waarmee de waterkwaliteitsdoelen kunnen worden behaald.

In tabel 7 (eveneens onder artikel 8) zijn de plasdrasoevers benoemd. Insprekers verzoeken u hierbij nadrukkelijk te vermelden, dat deze oevers "tussen de weg en de watergang" moeten worden gepositioneerd, omdat de oevers zijn bedoeld als onderdeel van een waterkwaliteitsmaatregel (zuiveren wegwater) en het afstromend wegwater éérst door de plasdrasoevers moet stromen, alvorens het in de watergangen terechtkomt. Wij verzoeken u dit ook zo aan te passen in het landschapsplan. Vanuit die invalshoek zou het ook logischer zijn de plasdrasoevers als waterkwaliteitsmaatregel in tabel 8 te noemen.

In tabel 8 staat, dat het gemaal moet worden gecombineerd met kunstwerk K03. Het is ons niet duidelijk, wat daarmee exact wordt beoogd en wat in dit geval onder gemaal wordt verstaan. Technisch is het onmogelijk het hele gemaal te combineren met K03. Wel is het technisch realiseerbaar om het besturingssysteem van het gemaal te combineren met K03. Voordat hiertoe daadwerkelijk kan worden besloten, is nadere afstemming noodzakelijk over de consequenties hiervan en de voorwaarden waaronder dat plaats kan vinden. Verder is het onduidelijk, waarom deze maatregel is opgenomen in de tabel "waterkwaliteit" en niet onder "watersysteem" (tabel 9).

## **Reactie**

*De plasdrasoevers zijn primair maatregelen ter behoeve van de waterkwantiteit en*

*niet de waterkwaliteit (alhoewel hier wel een positief effect van uitgaat) en horen daarom in tabel 7 van het Tracébesluit thuis.*

*In tabel 8 staat, dat het gemaal moet worden gecombineerd met kunstwerk K03. Bij nader inzien vinden we het opnemen van deze combinatie in het Tracébesluit zoals u aangeeft niet wenselijk. Dit is in het Tracébesluit aangepast. Tevens geeft u terecht aan dat hier geen sprake is van maatregelen in het kader van de waterkwaliteit. Ook dit is in het Tracébesluit aangepast.*

#### Tabel 9 Maatregelen ten behoeve van het watersysteem

Als gevolg van de realisatie van het tracé zijn nieuwe waterinlaten (onder andere ter plaatse van het nieuw te realiseren gemaal en naar het nieuwe peilgebied) noodzakelijk. Dit is om het goed kunnen functioneren van het toekomstige watersysteem te kunnen borgen. Wij verzoeken u daarom aan tabel 9 van artikel 8 "waterhuishoudingsmaatregelen" deze inlaten toe te voegen als maatregel en dit ook te verwerken in de plankaarten en (de visualisaties) in de toelichting.

Tevens verzoeken wij u in tabel 9 het woord "hoofdwatergangen" te wijzigen in "oppervlaktewaterlichamen". Ten eerste is "hoofdwatergangen" geen vastomlijnd begrip en ten tweede is het van belang, dat alle waterverbindingen in stand worden gehouden.

#### **Reactie**

*In het ontwerp-Tracébesluit is de volgende maatregel opgenomen. 'Realiseren van duikers of andere bouwkundige voorzieningen, die nodig zijn voor de instandhouding van verbindingen tussen de oppervlaktewaterlichamen.' Inlaten zijn daarbij een voorbeeld van andere bouwkundige voorzieningen, het specifiek vastleggen van inlaten in het Tracébesluit is daarom ook niet nodig en laat verder geen ruimte meer open voor optimalisaties in het proces.*

*Van belang is dat het Tracébesluit voorziet in planologisch mogelijk maken van inlaten en de inlaten vastgelegd worden in het VO waterhuishoudingsplan. Hierin wordt voorzien. Er wordt in het Tracébesluit nog gesproken over 'hoofdwatergangen' in plaats van 'oppervlaktewaterlichamen' om de tekst begrijpelijk te houden voor lezers.*

#### Artikel 9 Mitigerende maatregelen natuur

Onder artikel 9 "mitigerende maatregelen natuur" geeft u in tabel 10 aan knotwilgen te willen planten aan de oostzijde van de Oude Bovendijk. Wij willen u hierbij vermelden, dat de Oude Bovendijk een waterkering is en dat het op de voorgenomen wijze plaatsen van knotwilgen in een waterkering op grond van de Keur en de legger niet is toegestaan. Tevens wordt beschreven, dat een ruigtestrook wordt gecreëerd langs de sloot aan de oostzijde van de Oude Bovendijk. Het is ons niet duidelijk, wat hieronder wordt verstaan en wij kunnen daardoor ook niet beoordelen, of dat verenigbaar is met het waterbeheer. Insprekers vragen hierover nader met insprekers af te stemmen alvorens te besluiten deze maatregel in het Tracébesluit te laten staan.

#### **Reactie**

*In artikel 9 van het Tracébesluit is deze maatregel komen te vervallen.*

#### Artikel 14 evaluatieprogramma

Insprekers verzoeken u aan artikel 14 de aspecten oppervlaktewaterkwaliteit en grondwaterkwantiteit en -kwaliteit toe te voegen.

### **Reactie**

*In het Tracébesluit is opgenomen dat de flexibiliteitsbepaling niet mag leiden tot negatieve gevolgen voor de waterhuishouding of de waterveiligheid.*

#### Plankaarten

##### Weergave waterkeringen

De bestaande waterkeringen in het gebied dienen te allen tijde hun functie te behouden. Het gaat hier onder andere om de definitieve ligging van de Landscheiding Doenkade, de Oude Bovendijk en de keringen van de binnenboezem. Deze keringen staan echter niet als zodanig aangeduid op de plankaarten van het OTB. Insprekers verzoeken u deze keringen inclusief de bijbehorende kern- en beschermingszones duidelijk aan te geven op de plankaarten.

##### Weergave watersysteem

Op de plankaarten is een deel van het toekomstig watersysteem weergegeven, maar een deel ook niet. Het is ons onduidelijk, om welke reden slechts een deel van het toekomstig watersysteem is weergegeven. In dit kader verzoeken wij u op de plankaarten in ieder geval het volledige toekomstige primaire watersysteem op basis van het uiteindelijk ontwerp weer te geven.

### **Reactie**

*In het (Ontwerp) Tracébesluit is er voor gekozen om alleen hoofdwatgangen op de kaart op te nemen. Ten aanzien van uw advies om de waterkeringen op te nemen op de plankaarten dan wel aan te geven op welke wijze deze alsnog planologisch worden geborgd, geldt dat de vaststelling van de exacte locatie van de waterkeringen en bijhorende beschermingszones overeenkomstig het systeem van de Waterwet door het hoogheemraadschap worden geregeld in de (aan te passen) legger. In de besluittekst is omschreven dat er sprake is van aan te passen en nieuw te realiseren waterkeringen en is ook de locatie globaal gedeut, zodat aan de verplichtingen volgend uit de Tracéwet wordt voldaan. De verdere detaillering van de waterkeringen vindt plaats in het kader van de realisatie en zal na uw goedkeuring als basis dienen voor de door u aan te passen legger.*

#### Oksel bij aansluiting A16 op A13

Op de plankaarten is de oksel bij de aansluiting van de A16 met de A13 niet opgenomen. Bij het opstellen van het waterhuishoudingsplan is als uitgangspunt gehanteerd, dat deze oksel wel onderdeel uit zou maken van het TB. Deze oksel maakt ook nadrukkelijk onderdeel uit van het ontwerp van het watersysteem. Insprekers willen hiermee onder uw aandacht brengen, dat deze driehoek waterhuishoudkundig goed binnen het ontwerp moet worden ingepast.

### **Reactie**

*De oksel driehoek zone N209, A16, A13 wordt niet volledig in Tracébesluit opgenomen, dit is ook niet vereist voor het Tracébesluit. Er is wel rekening gehouden met het op orde houden van de waterhuishouding bij het inrichten van het nieuw wegpeilgebied.*

#### Toelichting

##### Tekst afstromend wegwater

Op bladzijde 127 van de toelichting verzoeken wij u duidelijker aan te geven, dat het afstromend wegwater wordt gezuiverd door het toepassen van ZOAB in combinatie met bermassage en plasdrasoevers en dat - alleen waar dat niet



mogelijk is - het hemelwater wordt verzameld en via een zuiverende voorziening wordt geloosd op het oppervlaktewater. Verder maakt het OTB onvoldoende duidelijk, of er voldoende ruimte is gereserveerd voor deze zuiverende voorzieningen.

### **Reactie**

*Er is rekening gehouden met zuivering van afstromend hemelwater door het toepassen van ZOAB, bermassage of andere zuiverende voorzieningen. Er is daarbij ruimte gereserveerd voor bermen waarin bermassage kan plaatsvinden.*

### Formulering instemmen met waterhuishoudingsplan

In de toelichting staat ten onrechte vermeld, dat Delfland in het pré-watertoetsadvies heeft ingestemd met de genoemde uitgangspunten en het waterhuishoudkundig ontwerp in het waterhuishoudingsplan. Het pré-watertoetsadvies is afgegeven op een eerdere conceptversie van het waterhuishoudingsplan, waarbij van de zijde van Delfland nog de nodige kanttekeningen zijn gemaakt op het waterhuishoudingsplan. In de bijlage bij deze zienswijze verstrekken wij u onze belangrijkste opmerkingen op dit waterhuishoudingsplan. Insprekers verzoeken u de passage dat de waterbeheerders hebben ingestemd met het waterhuishoudingsplan in de diverse documenten te verwijderen.

Afgelopen zomer heeft uw organisatie Delfland verzocht mee te werken om het waterhuishoudingsplan nader uit te werken tot een voorlopig ontwerp (VO) en in dit proces ook nog openstaande onduidelijkheden van het waterhuishoudingsplan te ondervangen. RWS heeft aangegeven het VO als bindend document mee te willen nemen in de aanbestedingsprocedure. Insprekers horen graag van u, hoe u waarborgt, dat nog te maken aanpassingen aan de waterhuishouding ten behoeve van het VO worden meegenomen in het waterhuishoudingsplan (als onderdeel van het TB). Ook voor het VO is het voor Delfland een randvoorwaarde, dat deze naadloos aansluit op het TB.

### **Reactie**

*In het kader van het Tracébesluit is het aangepast waterhuishoudingsplan opnieuw met u gedeeld, uw reactie op deze versie is verwerkt in het definitief waterhuishoudingsplan zoals bij het Tracébesluit gevoegd evenals het wateradvies en de reactie van Rijkswaterstaat hierop. U heeft aangegeven in te kunnen stemmen met de uitgangspunten. Volledigheidshalve wil ik u er nog op wijzen dat instemming slechts aangeeft dat het ontwerp vergunbaar is, van een feitelijke vergunningverlening is op basis van het Tracébesluit geen sprake. Dit proces is voor rekening van de aannemer die binnen de kaders van het Tracébesluit het ontwerp verder uitwerkt. Overeenkomstig afspraak wordt het nader uitgewerkte waterhuishoudingsplan VO als bindend document aan de aannemer meegegeven.*

### Overige opmerkingen

#### Landschapsplan

Het landschapsplan wijkt op diverse punten af van het waterhuishoudingsplan. Het is van belang, dat in het TB beide documenten naadloos op elkaar aansluiten om verschillen in verwachtingen en verwarring in de uitvoeringsfase te voorkomen.

### **Reactie**

*Het is correct dat in het Ontwerp-Tracébesluit kleine afwijkingen zaten tussen het*

*waterhuishoudkundig plan en het Landschapsplan. In het Tracébesluit zijn deze aangepast.*

#### Grondwater en nulsituatie

Over het algemeen constateren insprekers, dat de effecten op het grondwater onvoldoende zijn beschouwd. Grondwater kan onder andere invloed hebben op de (grond)waterkwaliteit in de polder Schieveen en de Vlinderstrik als gevolg van bijvoorbeeld (voor)belastingen. Van de zijde van Delfland is ambtelijk al meerdere keren aangedrongen op het monitoren van de nulsituatie zowel wat betreft grondwaterkwaliteit, grondwaterstanden als ook oppervlaktewaterkwaliteit. Deze nulmeting is ook relevant ten behoeve van artikel 14 evaluatieprogramma. Tot op heden is hier voor zover ons bekend nog geen invulling aan gegeven. Insprekers verzoeken hieraan alsnog spoedig invulling te geven.

#### **Reactie**

*Voor het grondwater is rekening gehouden met nulmonitoring en monitoring tijdens de aanleg en daarna. Wij doen graag een beroep op u voor het monitoringsplan.*

#### Landscheiding

De landscheiding vormt de grens tussen Schieland en Delfland. Voor de realisatie van de A16 dient de landscheiding circa 5 meter zuidwaarts te worden verplaatst. Hierdoor verschuift ook de beheersgrens tussen de waterschappen. De ruimtelijke inpassing van de landscheiding is op dit moment nog niet duidelijk en daarmee een belangrijk aandachtspunt. Daarnaast is er voor de verlegging van de landscheiding een aanpassing van het provinciale waterschapsreglement nodig. Dit is een langdurige procedure en insprekers willen hierbij het belang benadrukken deze vroegtijdig te starten.

#### **Reactie**

*Ik ben me bewust van deze procedure en de duur ervan. Alvorens deze procedure op te starten was zoals inspreker ook al aangeeft meer duidelijkheid nodig omtrent de exacte ruimtelijke inpassing. Inmiddels is deze duidelijkheid verkregen en wordt deze procedure in nauwe afstemming met de betrokken waterbeheerders in gang gezet bij de provincie.*

#### Wettelijk kader en beleid

In het waterhuishoudingsplan is een overzicht van beleidsdocumenten opgenomen. Insprekers signaleren, dat dit overzicht niet compleet is. Insprekers volstaan hier met de opmerking dat bij het aanvragen (of verlenen) van de vergunningen de dan geldende wet- en regelgeving en beleidskaders van toepassing zijn. Dit kan ook betrekking hebben op gewijzigde beleidsuitgangspunten als gevolg van de recent geactualiseerde klimaatscenario's.

#### **Reactie**

*Ik ben me er van bewust dat voor de watervergunning de op dat moment geldende wetgeving van belang is. Ondertussen is met u afgestemd welke aanvullende beleidsdocumenten opgenomen kunnen worden in het overzicht van het wettelijk kader en beleid in het waterhuishoudingsplan. Daarbij wordt opgemerkt, dat het overzicht in het Tracébesluit waterhuishoudingsplan niet bedoeld is als een uitputtend overzicht van alle water gerelateerde beleidsdocumenten.*

#### Afspraken in de Uitvoeringsovereenkomst

Insprekers zijn met u in gesprek over een aantal onderwerpen, waarover insprekers met u in een Uitvoeringsovereenkomst dan wel op een andere wijze nadere

afspraken willen maken. Dit betreft onder meer (niet limitatief): O nieuw te graven watergangen en onderhoud ervan (onder andere financiële afspraken); O afmetingen en eisen aan de kunstwerken; O compensatie buiten het tracé. Insprekers gaan er van uit dat hierover met u tot bevredigende afspraken kunnen komen.

### **Reactie**

*De afspraken met het Hoogheemraadschap Delfland worden vastgelegd in een uitvoeringsovereenkomst en een of meerdere nadere overeenkomsten.*

### Coördinatie vergunningen

Op de A16 is op basis van de Tracéwet de verplichte coördinatie bij de besluitvorming over vergunningaanvragen van toepassing. Eén van de doelen van deze coördinatie is, dat de rechtsbescherming van de burger wordt geoptimaliseerd. De praktijk in andere projecten leert echter, dat deze regeling ook wordt gebruikt om maximale vrijheden aan de opdrachtnemer te geven. Hierdoor kan het burgerbelang van een duidelijke samenhang tussen de verschillende vergunningen ondersneeuwen. Insprekers willen u verzoeken bij de aanbesteding van de A16 specifieke richtlijnen mee te geven aan de opdrachtnemer om tot een voor de burger begrijpbare clustering van vergunningen te komen.

### **Reactie**

*Vanaf 2013 worden de bevoegdheden van de Minister van Infrastructuur en Milieu in het kader van de rol van coördinator op grond van artikel 20 Tracéwet in mandaat uitgeoefend door het hoofd van de Afdeling Projectadvisering van de Corporate Dienst/BJV van Rijkswaterstaat.*

*Een wezenlijk kenmerk van de coördinatieregeling is dat procedures parallel worden geschakeld (geclusterd). De Tracéwet beoogt niet alle procedures zonder meer tegelijkertijd te laten beginnen en af te ronden. De wet laat fasering daarvan toe. Het kan dan ook mogelijk zijn dat een cluster uit slechts één vergunningaanvraag bestaat.*

*De opdrachtnemer dient een inventarisatie te maken van de benodigde vergunningen en de daarvoor geldende wet- en regelgeving die volgens het vergunningen proces, zoals verwoord in artikel 20 van de Tracéwet, gecoördineerd moeten worden aangevraagd. Dit is vastgelegd in een lijst van vergunningen welke leidt tot een clusterplan.*

*Het clusterplan houdt een voorstel in voor de aan te vragen clusters van vergunningen. Het bevat tevens een planning, in maanden nauwkeurig, van de aan te vragen clusters. Dit plan dient als raamwerk voor de aan te vragen vergunningen en zal door de coördinator, middels een brief aan het betrokken bestuursorgaan en de opdrachtnemer, vastgesteld worden. Voor het moment van vaststelling van het clusterplan door de coördinator zal de vergunningenlijst en het clusterplan door de opdrachtnemer worden besproken met de coördinator en het betrokken bestuursorgaan.*

*Op deze wijze zal aan de door het Hoogheemraadschap Delfland ingediende zienswijze, met betrekking tot de coördinatieregeling tegemoet gekomen worden.*

Zie bijgevoegde bijlage voor de zienswijze: 'detailopmerkingen op waterhuishoudingsplan'

### **Reactie**

*Uw gedetailleerde opmerkingen op het waterhuishoudingsplan zijn met u besproken. We hebben daarbij aan u inzichtelijk gemaakt op welke wijze we uw opmerkingen hebben verwerkt in het waterhuishoudingsplan van het Tracébesluit. Wij danken u voor uw medewerking hierbij.*

### **3.150 Zienswijze nr. 150**

Het is maar de vraag of de Overheid (welke dan ook) de plicht heeft aan de verplaatsingsdrift van mensen per eigen vervoermiddel tot in het absurde te voldoen. Langzamerhand moet men toch tot het inzicht komen, dat er een eind is gekomen aan de mogelijkheid dit kleine overbevolkte land nog verder te verstenen?

De schadelijke gevolgen van gemotoriseerd verkeer hebben een schrikbarend peil bereikt, evenals het vliegverkeer. Toch hoor je de Milieu-minister hier nooit over. Waarom gelden voor deze dame slechts econo-mische en electorale motieven? Nooit van het R.I.V.M. gehoord zeker. In het westen van Nederland en zeker in de regio Rotterdam is de luchtkwaliteit bar en boos. Een Verantwoordelijk bewindspersoon zou het auto- en vliegverkeer dienen te ontmoedigen i.p.v. te stimuleren.

De stadswijk Schiebroek waar inspreker sedert 1960 woont heeft inspreker vanwege de fijnstof, benzeen en krankzinnige herrie zien veranderen van een "tuinstad" in een zwaar vervuild stukje Rotterdam. En ze gaan maar door. Hoe IS het in mogelijk, terwijl er wereldwijd ook over klimaatcatastrofes wordt nagedacht, dat een mevrouw in Nederland de ene na de andere maatregel neemt die deze rampen bevorderen?

De cumulatie van herrie en stank en vervuiling treft vooral Schiebroek,

Al jaren klagen de mensen over de niet te harden herrie van een op een idiote plaats uitgebreid vliegveld. Het heeft nog nooit iets opgeleverd voor mens of milieu. En dan nu weer een rijksweg om hun wijk. Reeds lang geleden aangelegde parken, volkstuinen en sportvelden kan men met de beste wil van de wereld dan geen recreatiegebieden noemen waar mensen gezondheid moeten behouden. Echt een lachertje noemen. Als dit krankzinnige plan toch wordt uitgevoerd dan dient deze weg te worden aangelegd tussen zeer hoge aarden wallen ter hoogte van Schiebroek en verder. Dat kan nooit veel kosten. Het opstijgend vliegverkeer dient, ter grote ontlasting, van oost naar west te gaan. Dat zou al heel wat schelen. Ook dit kost niks. En verder is de ramp aan onze kinderen en kleinkinderen dankzij een Mevrouw in Den Haag.

### **Reactie**

*De aanleg van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de A16 is echter het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken en niet alleen economische en/of electorale. Ik begrijp de zorgen van inspreker omtrent de gevolgen, maar ik heb ook de zorg voor een goede bereikbaarheid van de regio en het oplossen van diverse knelpunten ook op het gebied van leefbaarheid. Hierin moet een goede balans worden gevonden. Met het project A16 worden diverse leefbaarheidsknelpunten langs de A13 Overschie en A20 alsook op het onderliggend wegennet opgelost. Voor wat betreft de leefomgeving langs de nieuwe weg is samen met de regio geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een*

*goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast tot op het niveau van 2012. Dit laatste staat ook bekend als Saldo Nul. Met het sluiten van een Inpassingsovereenkomst A16 medio oktober 2015 en met instemming van de gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland is dit aanvullend pakket ook opgenomen in het Tracébesluit. Onderdeel van de inpassing zijn overigens ook de door inspreker voorgestelde grondwallen (4,5 meter hoog) ter hoogte van Schiebroek. Voor meer informatie verwijs ik u ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.9.*

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Specifiek met betrekking tot uw woning, bedraagt de afstand van de woning tot het nieuwe tracé circa 750 meter. Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving (Schiebroek) een aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit zoals het toepassen van tweelaags ZOAB. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt op uw woning minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg.*

*Het project is opgenomen in het NSL, dat niet alleen rekening houdt met bestaande bronnen zoals het havengebied, het vliegveld RTHA, maar ook met andere voorgenomen grote projecten en maatregelen (inclusief bronmaatregelen) om de luchtkwaliteit te verbeteren. Hiermee is geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke en Europese grenswaarden. Ik verwijs u ook door naar paragraaf 2.17.*

*Het wijzigen van de aanvliegeroutes en de richting van opstijgen van de vliegtuigen op Rotterdam The Hague Airport behoort niet tot dit Tracébesluit. Ook is deze wijziging niet noodzakelijk voor het halen van de doelstellingen en het voldoen aan de wettelijke normen. Ik verwijs u volledigheidshalve ook naar paragraaf 2.16.*

### **3.151 Zienswijze nr. 151, Provincie Zuid-Holland**

In deze brief geeft inspreker zijn zienswijze op het Ontwerptracébesluit (OTB) A16 Rotterdam, zoals gepubliceerd op 23 september 2015. Inspreker ondersteunt uw voornemen deze weg aan te leggen, die de Ruit van Rotterdam ontlast en daarmee de doorstroming zal verbeteren en een aantal leefbaarheidsknelpunten in Rotterdam zal verlichten. De aanleg sluit aan bij de beleidsdoelstellingen van de Provincie Zuid-Holland waaronder een goede bereikbaarheid binnen de provincie en van Rotterdam als economisch kerngebied. Daarnaast hecht inspreker grote waarde aan een goed ingepaste weg in de omgeving, met een goede balans tussen het oplossen van leefbaarheidsknelpunten en de kosten. Het beoogde Tracébesluit (inclusief de recent overeengekomen extra maatregelen) voldoet hieraan, waarbij het bovenwettelijke maatregelenpakket van de gemeente Rotterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag een belangrijke aanvulling is.

Inspreker vraagt aandacht voor de volgende onderwerpen in de uitwerking tot het Tracébesluit (TB):

1. Recentelijk zijn bestuurlijke afspraken gemaakt tussen Rijk en regionale partijen over een gezamenlijk onderzoek van betrokken overheden naar eventuele effecten op de provinciale wegen veroorzaakt door veel extra verkeer op provinciale en gemeentelijke wegen door de komst van de A16 Rotterdam, over het nemen van eventuele toekomstige maatregelen en over de verdeling van de verantwoordelijkheden tussen overheden. Wij vertrouwen op een goede samenwerking op deze onderwerpen.

2. Aanvullend op het voorgaande punt moeten ook de effecten van eventuele tunnelveiligheidsmaatregelen op het onderliggend wegennet onderzocht worden. Het terugbrengen van files in de tunnel in het Lage Bergse Bos mag niet leiden tot onoverkomelijke doorstromingsproblemen op het onderliggend wegennet.
3. In de verkeersanalyses worden te vaak alleen conclusies getrokken over het gehele onderliggend wegennet. Er dient altijd onderscheid gemaakt te worden tussen de wegen ten noorden van de A16 en ten zuiden van de A16. De gevolgen van de komst van de rijksweg zijn namelijk geheel anders en niet onder één noemer samen te vatten.
4. Wat betreft de toepassing van een dunne deklaag op N471 (km 2.2 - km 2.7) als geluidmaatregel wijzen wij er op dat de aanlegkosten en de extra kosten voor beheer en onderhoud van dit type asfalt door het Rijk zullen moeten worden gedragen. Hierover zullen nadere afspraken gemaakt moeten worden in een uitvoeringsovereenkomst Rijk -Provincie.
5. Graag willen wij nader in gesprek over het ontwerp van de aansluiting A16 met de N471. Hierbij moet inzichtelijk worden wat de achterliggende aannames en uitgangspunten zijn en hoe het ontwerp de zuidelijker gelegen rotonde in de N471 beïnvloedt.
6. De fietsverbinding ten noorden van de A16 tussen de aansluitboog met de A3 en de N471 ontbreekt in het OTB. Deze verbinding moet opgenomen worden in het Tracébesluit (TB), tenzij gemeente Rotterdam het Polderpad definitief als alternatief heeft vastgesteld. De bestaande fietsverbinding van de Oude Bovendijk naar het westen en andersom moet namelijk ook in de toekomst gegarandeerd zijn.
7. Er is sprake van compensatie van 12,6 ha Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en 4,8 ha weidevogelgebied buiten de grenzen van het OTB. Graag maken wij voor het Tracébesluit nadere afspraken hierover (locatie, etc). Verder verzoeken wij dit onderwerp op te nemen in de besluittekst.
8. Verdere detailafspraken tussen Rijk en provincie Zuid-Holland zullen moeten worden vastgelegd in een nog op te stellen uitvoeringsovereenkomst. Daarin komen zaken aan de orde als overdracht wegbeheer en grondverkoop.

### **Reactie**

1. *Ook ik vertrouw op een goede samenwerking op deze onderwerpen.*
2. *Ik verwijs u door naar paragraaf 2.6 voor mijn reactie*
3. *Ten aanzien van de effecten op het onderliggende wegennetwerk worden niet enkel algemene conclusies getrokken, maar zijn deze ook uitgesplitst naar verschillende wegen. De effecten zijn duidelijk weergegeven in het rapport Verkeer en vervoer. Hiervoor verwijs ik u door naar tabel 4.11 van dit rapport.*
4. *In het kader van het Regionaal Uitvoeringsprogramma is afgesproken dat op dit deel van de N471 tussen km 1,4 en km 3.8 een nog stiller type asfalt wordt aangelegd, namelijk dunne deklaag type B of gelijkwaardig. In het RUG is afgesproken dat de regiopartijen het beheer en onderhoud hiervan gaan dragen. In de Uitvoeringsovereenkomst zullen hierover nadere afspraken worden gemaakt (inclusief de aanleg van het stillere type asfalt).*
5. *Dit gesprek heeft plaatsgevonden. De nadere detaillering vindt plaats tijdens het ontwerp door de aannemer. Vooruitlopend hierop worden de uitgangspunten met de betrokken beheerders besproken.*
6. *Uitgangspunt voor zowel het Tracébesluit als de Inpassingsovereenkomst A16 is de realisatie van het Polderpad. Deze ligt met uitzondering van circa 100 meter lengte geheel buiten de plangrens van het Tracébesluit. De realisatie van dit pad en dus ook de aansluiting ervan op de wel in het Tracébesluit opgenomen fietspaden is zowel planologisch als financieel een regionale aangelegenheid. Het Tracébesluit maakt deze aansluiting echter niet onmogelijk. De verbinding tussen de Oude Bovendijk en het westen is in het Tracébesluit vormgegeven door een fietspad ten zuiden van de A16*

- tussen de Vliegveldweg en Landscheiding.*
- In totaal wordt 13,4 ha EHS 'Vochtige weidevogelgrasland' en 4,7 ha Belangrijk weidevogelgebied gecompenseerd. Van de totale compensatieopgave wordt 12 ha in het Oudeland van Strijen gerealiseerd en de overige 6,1 ha in Polder Schieveen. De compensatieverplichting volgt tevens uit de tekst van het Tracébesluit (zie artikel 10 van de Besluittekst, deel I).*
  - Waarvan akte.*

#### Ontwerp (deel II plankaarten)

- Een dynamische verkeersanalyse van de aansluiting A16 met de N471 en het functioneren van de rotonde in de N471 is noodzakelijk om aan te tonen of het ontwerp voldoende robuust is. Verzocht wordt deze analyse uit te voeren en de uitkomsten met ons te delen. Eventuele verkeerskundige knelpunten dienen betrokken te worden bij de vaststelling van het Tracébesluit.
- Het ontwerp van het fietspad noord-zuid bij AVO knoop is wel erg indicatief. Verzocht wordt om in het TB een gedetailleerd ontwerp op te nemen.

#### **Reactie**

- Een verkeersveilig wegontwerp en een vlotte verkeersdoorstroming zijn eisen die worden gesteld aan elk wegproject van IenM. De aansluitingen met het onderliggende wegennet zijn zodanig vormgegeven dat sprake is van een vlotte en veilige doorstroming. Deze aansluiting is ook dynamisch doorgerekend. De uitkomsten hiervan zijn reeds met u gedeeld. In het kader van het ontwerpproces worden aansluitingen op het onderliggend wegennet standaard dynamisch doorgerekend om te verifiëren dat het ontwerp en de verkeersafwikkeling voldoet. Voor wat betreft de kruispunten en rotondes is dit het geval.*
- In het kader van het fietspad voldoet voor het Tracébesluit de huidige uitwerking, het fietspad is binnen de plangrens realiseerbaar. De wijze waarop het fietspad wordt ingepast is verder verbeeld in het Landschapsplan.*

#### Toelichtingstekst (deel III)

- In tabel 2.4 en 2.5 en de toelichtende teksten is sprake van een te eenzijdige uitleg wat betreft het onderliggend wegennet. Alleen het totaal onderliggend wegennet wordt belicht met daarbij de conclusie dat druk op het onderliggend wegennet afneemt. Deze conclusie slaat echter niet op de provinciale wegen ten noorden van de A16 Rotterdam. Verzocht wordt deze teksten aan te vullen.
- In de tekst boven tabel 2.5 wordt verzocht op te nemen dat de beschreven uitzondering niet alleen de N471 betreft, maar ook de N209 en de N472.
- Op blz. 19 (van de toelichting) wordt gemeld dat op een aantal provinciale wegen de intensiteiten als gevolg van de nieuwe weg toenemen en dat met de provincie wordt verkend in welke mate deze toenames leiden tot knelpunten en welke passende maatregelen hiervoor kunnen worden overwogen. Het betreft hier naast provinciale wegen ook wegen van de gemeente Lansingerland. De term "richting" suggereert daarnaast dat toenames van de intensiteiten zich in één richting voordoen, terwijl het beide richtingen betreft. Wij verzoeken deze verkenning spoedig te starten.
- Op blz. 24 klopt de beschrijving van de N471 niet. De weg bestaat uit 2x1 rijstroken ten noorden van Doenkadeplein en 2x2 rijstroken ten zuiden van Doenkadeplein. Verder is de G.K. van Hogendorpweg ten zuiden van het Doenkadeplein dezelfde weg als de N471. De wegen sluiten dus niet op elkaar aan. Verzocht wordt dit aan te passen
- In het weergegeven studiegebied (afbeelding 4.1) is de N470 niet

- opgenomen. Verzocht wordt om deze op te nemen.
6. In de tekst onder tabel 4.2 is sprake van een te eenzijdige uitleg wat betreft het onderliggend wegennet. Alleen het totaal onderliggend wegennet wordt belicht met daarbij de conclusie dat de druk op het onderliggend wegennet afneemt. Verzocht wordt ook de wegen ten noorden van de A16 te belichten.
  7. Op blz. 79 wordt vermeld dat 12 ha Ecologische Hoofdstructuur kan worden gecompenseerd in de Polder Oudeland van Strijen. Dit is echter maar een deel van de compensatieopgave. Verzocht wordt om in het TB, behalve de compensatieopgave, ook alle compensatielocaties aan te geven in de toelichting en besluittekst
  8. Op blz. 80 wordt aangegeven dat voor de nog niet gerealiseerde ecologische verbinding die wordt doorsneden een faunaduiker wordt gerealiseerd. Verzocht wordt dit op te nemen in de besluittekst.
  9. In paragraaf 6.5.4 wordt gemeld dat de tijdelijke verstoring in de aanlegfase zoveel mogelijk wordt beperkt door mitigerende maatregelen. Verzocht wordt om aan te geven welke maatregelen hier wordt bedoeld en om deze in de besluittekst op te nemen.
  10. In de toelichting wordt gesproken over een Natuurbeheerplan 2015, terwijl er inmiddels al een Natuurbeheerplan 2016 is. Verzocht wordt om het meest actuele plan te gebruiken en aan te halen.

### **Reactie**

1. *Hoofdstuk 2, paragraaf 2 gaat in op de projectdoelstellingen en het doelbereik. De conclusies die u bij de betreffende tabellen leest, dienen dan ook in het licht van het doel van deze paragraaf gelezen te worden. Voor meer informatie verwijs ik u naar het rapport Verkeer en vervoer.*
2. *Het uitsplitsen van de effecten naar verschillende wegen op het onderliggende wegennet wordt duidelijker weergegeven in het rapport Verkeer en vervoer. Hiervoor verwijs ik u door naar tabel 4.11 van dit rapport.*
3. *Ten aanzien van de door u aangehaalde verkenningen zijn met u in het kader van de Inpassingsovereenkomst A16 A13/16 afspraken gemaakt over de monitoring van het verkeer op bepaalde delen van het onderliggende wegennet (artikel 3 van de Inpassingsovereenkomst A16).*
4. *De tekst wordt op dit punt verduidelijkt.*
5. *Het uitsplitsen van de effecten naar verschillende wegen op het onderliggende wegennet wordt duidelijker weergegeven in het rapport Verkeer en vervoer. Hiervoor verwijs ik u door naar tabel 4.11 van dit rapport.*
6. *Het uitsplitsen van de effecten naar verschillende wegen op het onderliggende wegennet wordt duidelijker weergegeven in het rapport Verkeer en vervoer. Hiervoor verwijs ik u door naar tabel 4.11 van dit rapport. Wel is het de conclusie dat de ten aanzien van de effecten op het onderliggende wegennet over het algemeen een afname kan worden geconstateerd.*
7. *In de besluittekst zijn de compensatiegebieden opgenomen.*
8. *Deze duiker was reeds in het OTB opgenomen in artikel 11 "Maatregelen voor landschappelijke inpassing". De reden dat deze niet als mitigerende en/of compenserende natuurmaatregel is opgenomen komt voort uit het feit dat er grond van het natuuronderzoek geen grond is voor een dergelijke maatregel. Feitelijk is er sprake van een nog niet gerealiseerde ecologische verbindingzone die gemitigeerd en/of gecompenseerd moet worden. Het ontwerp moet een toekomstige realisatie echter niet onmogelijk maken, daar is op deze wijze in het Tracébesluit invulling aan gegeven.*
9. *In de besluittekst worden mitigerende maatregelen opgenomen indien deze leiden tot ruimtebeslag. Omdat tijdelijke maatregelen niet leiden tot een permanent ruimtebeslag zijn deze niet opgenomen in de besluittekst. Dit*



*laat onverlet dat de aannemer wel gehouden wordt volgens een ecologisch werkprotocol te werken, waarin alle maatregelen (met en zonder ruimtebeslag) opgenomen dienen te worden.*

- 10. In de Natuurtoets die als bijlage bij het Tracébesluit is gevoegd, is het Natuurbeheerplan 2016 aangehaald. Overigens heeft dit niet geleid tot inhoudelijke wijzigingen. In de toelichting van het Tracébesluit is dit ook aangepast.*

#### Rapport Verkeer en vervoer

1. Op blz. 46 wordt gemeld dat wel specifieke locaties zijn waar de intensiteiten (N209, N471) of het aantal voertuigkilometers (Lansingerland) toenemen. Het onderscheid tussen N- wegen en Lansingerland klopt niet. In eerdere tabellen wordt alleen Lansingerland onderscheiden bij de onderverdeling van het onderliggend wegennet en daartoe behoort het grootste deel van de genoemde provinciale wegen. Verzocht wordt dit aan te passen.
2. In tabel 4.2 ontbreken de telgegevens N470 Pijnacker - A12 (Oostweg). Verzocht wordt deze toe te voegen.
3. Op blz. 33 is de verklaring van de toename op de N209 onvolledig en de tekst over de afname op de N470 onduidelijk. Verzocht wordt een heldere verklaring op te nemen.
4. Bij de detailanalyse N209 en de N471 op blz. 34 wordt verzocht om aan te vullen dat een groot deel van het effect ook wordt veroorzaakt door een andere routekeuze (de wegen door het Bergse Bos).
5. In de paragraaf 4.4.2 Reistijdfactoren ontbreekt het traject Doenkade - Terbregseplein. Verzocht wordt deze op te nemen.

#### **Reactie**

- 1. De verkeerskundige analyse beschrijft ondermeer de in intensiteiten op specifieke wegvakken en de verkeersprestaties op het HWN en het onderliggende wegennet. Lansingerland is een van de deelgebieden waarvan de verkeersprestatie op het onderliggende wegennet in beeld gebracht is. De verkeersprestatie van Lansingerland bevat ook de N-wegen.*
- 2. In tabel 4.2 zijn intensiteitsgegevens opgenomen van wegvakken op het onderliggende wegennet. De selectie van de wegvakken is vooral gemaakt om planeffecten van de A16 Rotterdam te kunnen beschrijven. Vanuit de verkeersmodellen zijn hier wel gegevens beschikbaar. Helaas is het niet mogelijk om van alle wegvakken ook de 'huidige' intensiteiten op te nemen. Van de wegvakken waarvan geen intensiteiten zijn opgenomen, zijn deze niet beschikbaar (gesteld) en kunnen dan ook niet opgenomen worden.*
- 3. De toename tussen de aansluiting AVO-laan en de Boterdorpseweg wordt veroorzaakt doordat verkeer vanuit de kernen Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek en Bleiswijk richting Rotterdam wordt gebundeld op de N209. Dit verkeer reed in de referentiesituatie nog via lokale wegen (bijvoorbeeld Bergweg Zuid en Hoeksekade) naar Rotterdam. Ook ontstaat er een heroriëntatie van verkeer, waarbij verkeer van het oostelijk deel van Berkel en Rodenrijs naar de oostzijde van Rotterdam via de N472 en de N209 naar de A16 Rotterdam rijdt, waar dat anders de N471 nam. Dit is in de tekst duidelijker beschreven.*
- 4. Idem.*
- 5. Ten aanzien van uw verzoek het traject Doenkade – Terbregseplein op te nemen in het verkeersrapport is dit gebeurd.*

#### Rapport tunnelveiligheid

1. Verzocht wordt om genoemde verkeersmanagementmaatregelen op te nemen in de ontwerpbesluiten. De tunnelveiligheidsmaatregelen mogen geen negatieve onoverkomelijke gevolgen hebben op de doorstroming op de provinciale wegen. Indien dit wel dreigt, dienen, in overleg met de Provincie

- Zuid-Holland, maatregelen genomen te worden.
2. Een analyse van de bereikbaarheid voor de hulpdiensten, met name naar de tunnel, ontbreekt voor het onderliggend wegennet. Verzocht wordt dit op te nemen.

### **Reactie**

1. *Genoemde verkeersmanagementsmaatregelen worden niet opgenomen in het Tracébesluit, deze maatregelen worden echter wel als meegegeven in het contract met de aannemer. De maatregelen worden, zoals gebruikelijk, besproken samen met de overige wegbeheerders..*
2. *Er is samen met de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond gekeken naar de mogelijkheden voor hulpverlening, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond is vertegenwoordigd in de Werkgroep Integrale Veiligheid A16 (WIV). Er hebben meerdere sessies plaatsgevonden, onder andere met betrekking tot externe veiligheid en bereikbaarheid. De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond heeft tijdens en naar aanleiding van deze sessies input geleverd, onder andere op het gebied van de bereikbaarheid van de A16 (inclusief de tunnel) voor de hulpdiensten, de beschikbaarheid van bluswater en het waterscherp van de tunnel. De input van de veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond is vastgelegd (onder andere in de memo 'OTB/TB A13/A16 Rotterdam – Uitgangspunten Bereikbaarheid') en verwerkt in onder andere het Tunnelveiligheidsplan (TVP) en het Integraal Veiligheidsplan (IVP).*

### Rapport Externe Veiligheid

Ten aanzien van externe veiligheid wordt verzocht om in lijn met het Besluit externe veiligheid transportroutes te kijken naar de mogelijkheden voor hulpverlening, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid en daar waar nodig maatregelen te overwegen. Dit mede op basis van een advies van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond.

### **Reactie**

*Graag verwijst ik naar mijn reactie op uw punt inzake het rapport tunnelveiligheid.*

### Rapport Waterhuishouding

1. Voor de verlegging van de landscheidingskade (Doenkade) naar het zuidoosten is een wijziging van de begrenzing van het taakgebied van de twee hoogheemraadschappen gemoeid. Hiervoor dienen de kaarten bij de reglementen van beide hoogheemraadschappen door Provinciale Staten te worden gewijzigd. Dit is een vrij omvangrijke procedure, waaronder afstemming met de betrokken hoogheemraadschappen, een openbare voorbereidingsprocedure en een finale goedkeuring door de minister van Infrastructuur en Milieu. Verzocht wordt om een expliciet verzoek aan de Provincie Zuid-Holland te doen zodat de procedure in gang kan worden gezet.
2. Aan beide zijden van de Rotte en de vaart polder Bleiswijk liggen door de provincie bij verordening aangewezen regionale wateren. Uit de OTB-stukken blijkt niet dat er is onderzocht in hoeverre bij de westelijke toerit van de tunnel eventueel een voorziening, zoals een afsluitmiddel of kanteldijk, moet worden getroffen om te voorkomen dat er water in en met name uit de tunnelbak stroomt, bijvoorbeeld bij het falen van de tunnelbak onder de Rotte of de Vaart. Verzocht wordt dit op te nemen.

### **Reactie**

1. *Het is mij bekend dat er voor het verleggen van de landscheidingskade een procedure doorlopen dient te worden. In nauwe afstemming met de betrokken hoogheemraadschappen zal een verzoek tot wijziging worden ingediend.*
2. *Voor zowel voor de Rotte als Vaart Bleiswijk is rekening gehouden met de*

*veiligheidsnormen op basis van de Waterverordening Zuid-Holland. Daarbij geldt:*

- *Voor de waterkering Vaart Polder Bleiswijk geldt volgens de Waterverordening Zuid-Holland een veiligheidsnorm van 1/100 per jaar.*
- *Voor de waterkering Rotte geldt een veiligheidsnorm van 1/1.000 per jaar.*

*Gezien het risico op lekkage bij de tunnelbakken dient het ontwerp van de tunnels hier aan te voldoen. Aanvullende voorzieningen als een kanteldijk zijn daarbij niet voorzien voor het falen van de tunnelbak.*

*Bij de tunnelmond aan de Rottezijde is een kanteldijk voorzien vanwege de functie als compartimenteringsdijk (bij falen vanuit de Maas).*

### **3.152 Zienswijze nr. 152**

#### 1. Ontsluiting Wildersekade ontoereikend

In de afgelopen jaren is de bereikbaarheid van de Wildersekade aanzienlijk verslechterd. In 1993 is de Wildersekade voor autoverkeer afgesloten van de Bergschenhoekseweg. De Bonfut is versmald en niet meer toegankelijk voor vrachtwagens, campers en caravans en agrarische voertuigen. En de Bonfut zal binnenkort waarschijnlijk worden afgesloten voor autoverkeer door middel van een poller. De enige toegangsweg is daardoor de Schiebroekseweg. Sinds de aanpassingen bij de Boterdorpseweg is deze route nog maar vanaf één kant toegankelijk. Met de bouw van het gemeentehuis Lansingerland is deze weg regelmatig geblokkeerd geweest. En zelfs nu nog is een aantal keer per maand de weg geblokkeerd. Hierdoor moeten vrachtwagens, campers en caravans elkaar passeren via de berm. De Schiebroekseweg zelf is al te smal en te licht voor al het verkeer dat er over heen moet, laat staan als de helft van de weg wordt gebruikt voor werkzaamheden. Dan zal in de toekomst Wilderszijde nog ontwikkeld worden. Ook dit zal weer de nodige overlast met zich mee brengen. Nadat de wijk voltooid is zal deze ook baat hebben bij een goede ontsluiting. Aan de Wildersekade bevinden zich meerdere tuinderijen, agrarische bedrijven en caravanstallingen waarvoor een goede ontsluiting noodzakelijk is. Dit ontbreekt in het Ontwerp-Tracébesluit A13/A16. Een alternatieve ontsluiting via de noordzijde van de A13/A16 voor de Wildersekade en industrieterrein Schiebroek zijn onvoldoende onderzocht en te makkelijk afgedaan als onmogelijk.

#### **Reactie**

*Het verbeteren van de ontsluiting van de Wilderskade is niet één van de doelstellingen van het project A16, hiervoor is de regio verantwoordelijk. Bestaande en door de A16 doorsneden of geraakte verbindingen worden hersteld, waarbij wordt opgemerkt dat er in de huidige situatie ook geen directe verbinding is tussen de Wildersekade en de N209. Naar aanleiding van de door inspreker genoemde motie heeft de gemeente onderzoek gedaan naar het verbeteren van de bereikbaarheid van de Wildersekade. Uit dit onderzoek is gebleken dat het verbeteren van de passeerbaarheid van de Schiebroekseweg door middel van halfverharding of meer passeerhavens de voorkeur heeft. Bij het (deels) verleggen van de Wildersekade en de Schiebroekseweg ten behoeve van de aanleg van de AVO-knoop wordt deze dan nieuw gerealiseerde vormgeving en inrichting overgenomen.*

#### 2. Ontwerp-Tracébesluit te star

Insprekers zijn van mening dat aannemers en partijen waaraan de aanleg van de weg wordt aanbesteed in staat zijn om goede alternatieven voor bestaande problemen in het ontwerp Tracébesluit (OTB) aan te dragen. Doordat het OTB al veel

te vast ligt is hier geen enkele mogelijkheid meer voor. Commerciële partijen zijn in staat om betere of goedkopere alternatieven te bedenken met als doel de aanbesteding binnen te halen. Aangezien het OTB al zo vast ligt, gaan deze voordelen uit de aanbestedingsprocedure verloren.

### **Reactie**

*Doel van het Tracébesluit is het aan de burger bieden van (rechts)zekerheid inzake het ruimtebeslag en de technische maakbaarheid van het project. Om deze zekerheid te kunnen bieden worden er eisen gesteld aan het detailniveau van het ontwerp en wordt ook uitvoerig onderzoek gedaan naar de effecten en benodigde maatregelen om effecten te kunnen mitigeren en compenseren. Als dit (detail)niveau van uitwerking zou ontbreken, dan wel hangende de aanbesteding zou er nog sprake zijn van door commerciële partijen te ontwikkelen alternatieven, zou het voor belanghebbende en eventuele gedupeerden ook niet duidelijk zijn waar precies op in te spreken. Het Tracébesluit is naar mijn oordeel dan ook niet star.*

### 3. Lucht en geluid

Tijdens de informatiemarkt A13/A16 is er met geen woord gerept over de aanzienlijke verslechtering van de luchtkwaliteit in het traject tussen de A13 en de Anki Verbeek-Ohrlaan, waar de A13/16 bovengronds wordt aangelegd. De projectieschets 2030 gaf aan dat ter hoogte van de AVO-knoop tijdens de ochtend- en avondspits aanzienlijke opstoppingen worden verwacht. Dit brengt extra vervuiling van de lucht en extra geluidsoverlast met zich mee. Omdat de AVO-knoop direct aan het einde van de Wildersekade ligt zal dit een behoorlijke verslechtering betekenen voor de luchtkwaliteit.

Bij de aanleg van de A13/16 moet rekening gehouden worden met de cumulatieve effecten veroorzaakt door de reeds aanwezige infrastructuur, met name van het vliegveld Rotterdam The Hague Airport. Tijdens de informatiemarkt A13/A16 kwam naar voren dat door de geluid beperkende maatregelen het geluidsoverlast niet zal toenemen ten opzicht van de saldo nul meting (2012). Insprekers vragen zich af en maken zich zorgen of deze theorie ook in de praktijk zo zal uitpakken.

### **Reactie**

*Met betrekking tot de luchtkwaliteit (o.a. fijnstof) is het project opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL houdt niet alleen rekening met bestaande bronnen zoals het havengebied en het vliegveld RTHA maar ook met andere voorgenomen grote projecten en maatregelen (inclusief bronmaatregelen) om de luchtkwaliteit te verbeteren. Daarmee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ik verwijs u verder naar mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

*In het kader van de nieuwe geluidswetgeving geldt dat de in het Tracébesluit opgenomen geluidsniveaus jaarlijks worden gemonitord en als sprake blijkt te zijn van overschrijdingen, dan is de beheerder verplicht aanvullende maatregelen te treffen. Bij het berekenen van deze geluidsniveaus is rekening gehouden met de in het Tracébesluit opgenomen Saldo Nul maatregelen. Voor de handhaving van de andere Saldo Nul maatregelen is de regio zelf verantwoordelijk. Bij het in beeld brengen van de geluidsbelasting is ook rekening gehouden met cumulatie van andere geluidsbronnen in de omgeving. Voor meer informatie verwijs ik u ook naar mijn antwoorden in de paragrafen 2.9 en 2.15.*

### 4. Leefomgeving

Tot 2001 had de Wildersekade enkel last van vliegveld Rotterdam The Hague Airport. Sindsdien is daar de HSL en ZoRo busbaan aan de noordzijde bijgekomen.

Als straks aan de zuidzijde ook de A13/A16 wordt aangelegd betekent dit een verdere degradatie van het woongenot aan de Wildersekade. Insprekers vrezen voor een waardedaling van hun woning.

### **Reactie**

*In uw omgeving liggen inderdaad diverse vormen van infrastructuur. Voor al deze vormen geldt echter dat moet worden voldaan aan de wettelijke normen. Zo geldt ten aanzien van het vliegveld Rotterdam The Hague Airport dat het aantal vliegbewegingen en de mate van geluidsbelasting moet passen binnen de hiervoor geldende geluidszonering en voor de HLS zijn recent ook nieuwe maatregelen voorgesteld om de hinder te beperken. De A16 genereert niet meer lawaai dan de situatie in 2012. Dit is mogelijk met een uitgebreid pakket aan wettelijke geluidsmaatregelen aangevuld met maatregelen in het kader van Saldo Nul. Zie voor meer informatie ook de paragrafen 2.15 en 2.16. Bent u desalniettemin van mening dat u schade lijdt, dan kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Een beslissing op een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder genomen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

### 5. Nut en noodzaak

A13/A16 Het besluit om het ontbrekende stuk A4 tussen Delft-Zuid en knooppunt Kethelplein eindelijk aan te leggen, zal de Rotterdamse ring de nodige lucht verschaffen. Vanaf de A16 kunnen automobilisten net zo makkelijk via de A15 de A4 bereiken. De toegevoegde waarde van de A13/A16 is daardoor veel minder en beperkt zich tot Hillegersberg en specifiek de Molenlaan. De vraag is echter of dit een uitgave van boven de 1 miljard euro rechtvaardigd.

### **Reactie**

*Het is correct dat de A4 de verkeersdruk op de A13 verlicht. Maar anders dan inspreker stelt, zal de A16 in de toekomst nog steeds nodig zijn. Het verkeersaanbod op de A13 blijft namelijk hoog en zal in de toekomst weer verder toenemen, zodat er op termijn weer nieuwe knelpunten ontstaan. Ik verwijs verder ook naar mijn antwoorden in de paragrafen 2.1 en 2.5. Voor wat betreft de opmerking van inspreker, dat verkeer vanaf de A16 net zo goed via de A15 de A4 kan bereiken, geldt dat dit effect is verdisconteerd in de verkeersmodellen. In de studie is gekeken naar het effect van alleen de A4 Delft-Schiedam zonder de A16. Dit is de zogenaamde referentiesituatie. Uit deze studie blijken nog steeds knelpunten die onvoldoende worden opgelost en waar de A16 wel een oplossing voor biedt. Het klopt dat er 'ander verkeer' van beide wegen gebruik maakt. De A16 Rotterdam heeft echter ook veel meer een lokale functie (verkeer van en naar de noordkant van Rotterdam en Lansingerland), dit uit zich ook de andere doelstellingen van het project. Het doorgaand verkeer legt via A16 Rotterdam overigens een iets kortere afstand af dan via de A15/A4. Dus zeker ook buiten de spits is dat verkeer beter af via deze route. Op drukke momenten zijn beide routes hard nodig om het verkeer te verwerken.*

### **3.153 Zienswijze nr. 153**

Inspreker is bewoner van de woonwijk Lamsrustlaan. Deze wijk ondervindt nu forse milieuhinder van de aanwezige infrastructuur zoals het vliegverkeer van Rotterdam-The Hague Airport, de N209, Ankie Verbeek Ohr laan (AVO-laan), de HSL en de Randstadrail. Deze zienswijze op het Ontwerp-Tracébesluit "A16 Rotterdam" betreft

in hoofdzaak het voorkomen van nog meer hinder door realisatie van deze nieuwe rijksweg A16 (voorheen A13/A16), die op circa 300 m van onze wijk wordt aangelegd. Vooral het deel traject dat vanaf de onderdoorgang (tunnelmond noord) bij de Grindweg/Bergweg-zuid stijgt tot het kruispunt bij de AVO-laan baart inspreker grootte zorgen. Door de volledige aansluiting van deze weg met de A16 en de N209 ontstaat er een hoge fly-over van circa 7 meter (exclusief eventuele geluidswanden), waardoor de uitstraling en de hinder tot diep in de woonwijk doordringt.

Daarnaast stelt minister Schultz (Infrastructuur) dat ze geen geld meer (over) heeft voor extra aanpassingen aan de verbindingsweg A16. De extra som van 15 miljoen die de minister onlangs nog beschikbaar stelde, namelijk tien miljoen euro voor het verdiept aanleggen (tot 4 meter onder het maaiveld) van de snelweg bij het Bergse Bos en 5 miljoen voor de aanleg van 'zeer stil asfalt' is niet voldoende. De Rotterdamse gemeenteraad ziet liever een verdiepte snelweg en die kost 200 miljoen. Door politieke 'ruilhandel' heeft de Rotterdamse gemeenteraad alsnog ingestemd met de inpassing van de A16. Ik vind het onaanvaardbaar dat minister Schultz haar ogen sluit voor dit omstreden besluit en toch door gaat met verbindingsweg A16. Er is geen sprake van een breed gedragen politiek- en maatschappelijk draagvlak.

### **Reactie**

*Na eerdere afspraken voor de inpassing van de weg heb ik met de regio in oktober 2015 een aantal aanvullende maatregelen afgesproken. De gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland hebben voor ondertekening van de Inpassingsovereenkomst A16 ingestemd. Omwille van landschapsbehoud is ook afgesproken dat de tunnelmond in het Terbregseveld verder naar het zuiden zal worden verlegd tot circa 100 meter voorbij de 2e kwelsloot achter de Rotte. Met deze extra inpassingsmaatregelen is sprake van een robuust ingepaste weg. Deze inpassing kan rekenen op voldoende politiek draagvlak. Ten aanzien van uw zienswijze inzake de cumulatie verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.16.*

### Nut en Noodzaak van de A13/A16

Inspreker dringt aan op een actualisatie van de maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA). De MKBA dateert van vóór de crisis en is bijna 10 jaar oud. Hij is gebaseerd op achterhaalde economische prognoses. Er is dus alle reden om na te gaan of de weg nog wel nodig is. Ik heb daar eerder aandacht voor gevraagd met de volgende overwegingen:

- A. Afname van de mobiliteit in de laatste jaren, is groter dan door de recessie verklaard kan worden. Oorzaken:
  - "Het Nieuwe Werken", internet,
  - Jongeren laten de auto staan, minder interesse in autobezit,
  - Verkeersprognoses van de Provincie liggen ver onder die van het laagste groeiscenario dat voor de A16 berekeningen is gehanteerd.
- B. Economische groei komt bij economisch herstel op structureel lager niveau dan voor de recessie (Halbe Zijlstra in het Financieel Dagblad),
- C. Commissie MER constateerde in 2009 bij beoordeling van de MER dat de doelstelling van het project "Verbeteren van de leefbaarheid" niet wordt gehaald.

### **Reactie**

*Inspreker geeft aan dat er sprake is van een structurele afname van de mobiliteit en dat bij economisch herstel de economische groei structureel lager is dan voor de recessie. Het betoog van inspreker komt er in de kern op neer dat de keuze voor het*

*project A16 Rotterdam is gebaseerd op verouderde informatie. Hiertoe wordt o.a. ook het MKBA aangehaald. Ten aanzien van de nut en noodzaak en het gebruik van verkeersprognoses verwijs ik u door naar de paragrafen 2.1 en 2.2.*

*Ten aanzien van het MKBA wil ik allereerst opmerken dat ik bij de besluitvorming over dit type projecten niet over één nacht ijs gaan. In de aanloop naar deze besluitvorming maak ik gebruik van meerdere instrumenten om tot een keuze te komen, zoals een TN/MER en een MKBA.*

*Inspreker geeft aan dat het MKBA uit 2009 verouderd zou zijn. Het betoog is gefundeerd op het idee dat er sprake is van een MKBA gebaseerd op een scenario met een onrealistisch hoge verkeersgroei en dat de verkeersgroei velen malen kleiner is. Na een afvlakkende groei, waarvan de oorzaak grotendeels ook gelegen is in de recente economische recessie, blijkt dat als gevolg van een betere economie het autoverkeer en ook het goederenvervoer weer verder toeneemt in de Randstad. Er is daarom geen aanleiding om te veronderstellen dat de groei van het verkeer naar de toekomst toe in de Rotterdamse regio zal stagneren of dat de files zullen verdwijnen. Ik zie derhalve ook geen aanleidingen het MKBA te actualiseren op grond van de mening van inspreker dat er sprake is van achterhaalde economische prognoses en gehanteerde verkeercijfers. Zie verder ook mijn reactie in paragraaf 2.2. De geconstateerde knelpunten blijven actueel. Veel van de knelpunten doen zich reeds voor in de huidige situatie, dit motiveert in grote mate ook de noodzaak voor het project. De doorkijken zijn hierbij met name ook een middel om de robuustheid van de oplossing te toetsen en niet zozeer de noodzaak van de oplossing zelf.*

*Ten aanzien van het advies van de Commissie MER dat de doelstellingen in slechts beperkte mate worden gehaald, is m.i. voldoende aangetoond dat er sprake is van een verbetering van de leefbaarheid. Dit is met name het geval langs de snelwegen A13 Overschie en A20. Op de A13 langs Overschie daalt het aantal motorvoertuigen met circa 27% en langs de A20 gemiddeld tussen de 4% en 13%. Het positief effect van deze dalingen is duidelijk terug te zien in de milieueffecten. Ten aanzien van geluid komen de geluidswaarden op het traject A13-A20 gemiddeld circa 2 dB onder de plafondwaarden liggen. Ook zal de verkeersafname merkbaar zijn op het onderliggende wegennetwerk. De afname heeft ook een positief effect op de luchtkwaliteit rondom deze trajecten. Uit de monitoringstool behorende bij het NSL blijkt dat in en rond het plangebied zowel voor 2020 als 2030 de concentraties ruim onder de grenswaarden van NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> (en ook PM<sub>2,5</sub>) blijven.*

*Door middel van het vergaande pakket aan inpassingsmaatregelen, inbegrepen de bijdrage van de regio in het kader van Saldo Nul, dat nu integraal onderdeel uitmaakt van het project, is naar mijn oordeel ook sprake van een goede inpassing en blijven de effecten langs het tracé van de A16 zelf ook ruimschoots onder de hiervoor geldende normen.*

Alternatieven voor de verlaagde aanleg van de A16 zijn onvoldoende in beschouwing genomen.

Alternatieven voor de verlaagde aanleg van de A16 zijn naar mening van inspreker onvoldoende in beschouwing genomen. Al vanaf de start van het besluitvormingsproces over de A16 is toegewerkt naar de aanleg van deze weg als oplossing voor de betere bereikbaarheid van de Rotterdamse regio en zijn alternatieve oplossingsrichtingen buiten beschouwing gebleven. Om het zicht op de A16 zoveel mogelijk te beperken is het essentieel dat de weg overal zo laag

mogelijk wordt uitgevoerd. De bewoners van de Lamsrustlaan hebben als denkrichting een variant uitgewerkt en ingebracht in de gebiedstafel Midden voor een verlaging van het wegtracé vanaf AvO-laan tot tunnelmond noord (zie bijlage 'Rijksweg 13-16 studie traject Tunnelmond AVO-laan d.d. 14 april 2014'). Dit voorstel is afgewezen omdat een verlaging in het grondwater zou leiden tot een dure betonnen bak van € 60 miljoen. Er is niet bekeken wat mogelijk is met een beperkte verlaging tot aan het grondwaterniveau zonder excessieve meerkosten. Een verlaging van 1,5 m lijkt dan mogelijk. Daarmee kan ook het viaduct AvO-laan 1,5 m omlaag wat een belangrijk winstpunt is. In de conclusies van ons voorstel is echter aangegeven dat deze verbeterde inpassing van de kruising van de snelweg met de AVO mogelijk is zonder kostenverhoging te realiseren. Zelfs een verlaging met 2,8 meter is zonder significante kostenverhoging te realiseren. Het is inspreker niet duidelijk uit welke onderzoeken blijkt dat dit alternatief geen optie is. In ieder geval is dit alternatief niet meegenomen in het MER. Ik zie dat graag alsnog onderzocht. Bovendien is er de plicht om alternatieven wel in beschouwing te nemen. Dit is nodig in het kader van een zorgvuldige voorbereiding en een deugdelijke motivering van een Tracébesluit.

### **Reactie**

*Het voorstel van de bewoners Lamsrustlaan, met daarin schetsen voor een beperkt verdiepte ligging, is door Rijkswaterstaat beoordeeld, maar bood geen verdere aanknopingspunten. De reden hiervoor is dat een verdiepte ligging zoals voorgesteld niet mogelijk is vanwege eisen voor de hoogteligging van de weg ten opzichte van het grondwaterpeil. Het beleid van het Hoogheemraadschap staat namelijk geen permanente peilverlaging toe ten behoeve van het verlagen van de grondwaterstand voor het verdiept aanleggen van wegen. Hierover is inspreker ook bericht. De bepaling van de ashoogte van de weg is daarna in een memo toegelicht.*

*Rijkswaterstaat heeft naar aanleiding van het voorstel nogmaals een berekening gemaakt van de kosten. De conclusie daaruit is wederom dat een verdiepte ligging significant duurder uitvalt dan een ligging op maaiveld, terwijl hier geen significante voordelen tegenover staan.*

*Naar mijn oordeel is derhalve meer dan serieus naar alternatieven gekeken en naar optimalisaties van de inpassing. De nu gekozen oplossing vormt inclusief Saldo Nul een zo robuust mogelijk inpassing met een minimum aan milieueffecten en kent ook politieke draagvlak. Ik verwijs ook door naar paragraaf 2.4.*

### Tunnelmond Noord (Grindweg/Bergweg-zuid)

Het voorstel voor een verlenging van de tunnel noord met een glazen overkapping is ingebracht tijdens het eerste overleg van de gebiedstafel Midden. De glazen overkapping levert naast een verbetering van de geluidskwaliteit ook een belangrijke bijdrage aan de luchtkwaliteit op punten waar nu niet aan saldo nul wordt voldaan. Het voorstel is door RWS afgewezen met als belangrijkste argument dat de oplossing niet voldoet aan de regels voor tunnelveiligheid. Dit was echter reeds in 2012 bekend. In 2012 werd daarom juist verzocht de mogelijkheden te onderzoeken om de veiligheidsregels aan te passen voor glazen overkappingen. RWS spreekt van een wettelijke eis, maar de regel waar het hier om gaat is een Europese richtlijn die niet in de Nederlandse wet is opgenomen. Dit en de andere argumenten van RWS om de glazen overkapping niet te onderzoeken zijn door de gebiedstafel weerlegd in een brief van 10 januari 2015 aan de BAG. Wij zien dat graag alsnog onderzocht.



### **Reactie**

*Ik zie het aanpassen van tunnelwetgeving en/of richtlijnen voor dit project ten behoeve van het realiseren van een glazen tunnel niet als een realistisch scenario en zal hier verder ook geen inspanning toe doen. Zie voor meer toelichting ook mijn antwoord in paragraaf 2.12.*

#### Overlast door fileterugslag in de tunnel

Volgens de OTB, Tunnelveiligheidsplan (Bijlage I, pagina 21) zal 5 x per week zowel in ochtend-als in avondspits een fileterugslag plaatsvinden in de tunnelbuis richting Breda. Ook dit gaat veel overlast veroorzaken en het gebruik van de weg beperken, aangezien er formeel geen files gewenst zijn in tunnels, waardoor verkeer weer via de A13/A20 geleid gaat worden of via de Molenlaan gaat rijden. Dit doet het doel van een oplossing bieden voor gesignaleerde verkeersknelpunten dan volledig teniet. Een reden temeer om voor andere dan de A16 oplossing te kiezen. Door deze files in de spits ontstaat het reële gevaar dat de ontsluiting van Hillegersberg, en de Lamsrustlaan in het bijzonder, in gevaar komt, zeker bij calamiteiten.

### **Reactie**

*Voor dit antwoord verwijs ik u naar paragraaf 2.6.*

#### Ontsluitingsweg industrieterrein Schiebroek

De nu voorgestelde zuidelijke ligging t.o.v. de A16 heeft tal van nadelen voor omwonenden, sporters, fietsers, tuinhuisjesbewoners en recreanten:

- A16 is maximaal noordelijk in het plangebied gesitueerd, waardoor de passage over de HSL fors hoger is dan de eerdere variant (>3 mtr)
- Daardoor wordt de weg van HSL tot Bergweg-zuid veel te hoog
- Daardoor wordt de AVO-knoop veel te hoog
- Daardoor wordt het leefklimaat voor de bewoners 110-Morgen slechter
- Daardoor wordt het akoestisch landschap veel te hoog
- Daardoor moet ATV Terbregge verplaatst worden
- Daardoor wordt het Schiebroeksepark enorm aangetast
- Daardoor wordt de Wildersekade niet ontsloten
- Daardoor wordt de A16 nog meer een visuele barrière
- Daardoor wordt de aanleg en onderhoud fors duurder

In dit kader stelt inspreker een noordelijke ontsluiting voor. Bovendien is de voorziene 60 km/uur op deze weg veel te hoog en brengt teveel risico met zich mee voor het langzame verkeer: 30 km/uur is het maximaal toelaatbare qua snelheid. Inspreker ziet dit graag onderzocht.

### **Reactie**

*Ten aanzien van de ligging van de Bergschenhoekseweg verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.24. De hoogte van de aarden wallen (het door inspreker genoemde akoestische landschap) is niet gerelateerd aan de ligging van de Bergschenhoekseweg, maar staat daar los van. De Bergschenhoekseweg ligt ook buiten het Schiebroeksepark, waarmee het park behouden blijft. Om langzaam verkeer en snelverkeer van elkaar te scheiden, is er ook een vrijliggend fietspad ontworpen, waarmee de Bergschenhoekseweg niet gebruikt hoeft te worden door langzaam verkeer om van west naar oost te komen. Op een dergelijk type weg is 30 km/u geen reguliere snelheid.*

#### Onderliggend wegennet

#### *Molenlaan/Irenebrug*

Uit de Verkeersanalyse Molenlaan (september 2010, Gemeente Rotterdam) blijkt dat er sinds 1980 tot 18.000 voertuigen over de Molenlaan rijden en dat de weg deze intensiteit niet aan kan. De cijfers van RWS daarentegen zijn gebaseerd op het rekenmodel dat bij autonome groei voorspelt dat er (in 2030) 35.500 voertuigen op de Irenebrug (Molenlaan - Terbregseweg) rijden. Met de aanleg van A16 zal (in 2030) de etmaalintensiteit 21.500 zijn; een zogenaamde afname van maar liefst 39%.

MAAR, het is een onwerkelijke rekensom, immers, de Irenebrug kan deze intensiteit niet aan en kan in feite de huidige intensiteit al niet verwerken. Uit de Verkeersanalyse Molenlaan blijkt dat de Irenebrug een 12 uren intensiteit kent van 16.500 voertuigen (van 07.00 tot 19.00). Er kunnen domweg niet meer voertuigen per etmaal op dan gemiddeld 18.000! Vol is vol. Gesteld kan worden dat ook op de Molenlaan feitelijk geen afname van de intensiteit zal voorkomen en derhalve ook niet voldoet aan een van de doelstellingen van de aanleg van de A16 (dit punt wordt uitgebreid toegelicht in de zienswijze van Vereniging Molenlaanbelangen).

#### *Jasonweg/AVOlaan*

Op pagina 33 van OTB, Verkeersrapport bijlage E wordt verondersteld dat de verkeersintensiteit op het onderliggend wegennet "AVO-laan: Jasonweg – N209/A16 Rotterdam " met 9 % zou afnemen. Dit wordt nergens aangetoond: op pagina 21 van hetzelfde rapport zijn geen cijfers uit 2013/14 beschikbaar voor dit traject. Logischerwijs kan hier alleen een toename van verkeer en daarmee geluidshinder plaatsvinden wat bevestigd wordt op pagina 20 van het voorstel inpassing nieuwe rijksweg A13/A16.

#### *N471 en N209*

In ieder geval draagt de A16 bij aan een toename van het verkeer op de N471 en de N209. Daardoor is er in Lansingerland sprake van een toename van de congestie. Voor knelpunten die hierdoor ontstaan zijn nog geen oplossingen in zicht.

#### **Reactie**

*Ten aanzien van uw zienswijze inzake de Molenlaan/Irenebrug verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.3*

*De door u aangehaalde afname van verkeer op het wegvak van de AVO-laan (Jasonsweg-N209/A16 Rotterdam) betreft niet een afname ten opzichte van de huidige situatie, maar een afname ten opzichte van de autonome toekomst wanneer de A16 Rotterdam niet aangelegd zou worden (vergelijk van de intensiteiten uit tabel 4.6). De verkeersintensiteit op deze weg is in 2030 zonder A16 hoger dan de situatie in 2030 met A16.*

*Op de N209 en N471 is inderdaad sprake van meer verkeer, grotendeels is dit ook het gevolg van een herverdeling (uit het verkeersonderzoek blijkt dat er op het onderliggende wegennet in zijn totaliteit minder verkeer rijdt). De toename tussen bijvoorbeeld de aansluiting AVO-laan en de Boterdorpseweg wordt veroorzaakt doordat verkeer vanuit de kernen Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek en Bleiswijk richting Rotterdam wordt gebundeld op de N209. Dit verkeer reed in de referentiesituatie nog via lokale wegen (bijvoorbeeld Bergweg-Zuid en Hoeksekade) naar Rotterdam. Ook ontstaat er een heroriëntatie van verkeer, waarbij verkeer van Berkel en Rodenrijs naar de oostzijde van Rotterdam via de N209 rijdt. Met de regio is afgesproken dat de werkelijke ontwikkeling van het verkeer op de N209 en N471*

*na aanleg van de A16 wordt gemonitord. Indien er zich in de praktijk daadwerkelijk knelpunten voordoen wordt in overleg met de regio bekeken welke passende maatregelen hiervoor te bedenken zijn.*

#### Heipalen en damwanden tijdens bouw

In de MER, deel-nota effecten tijdens de bouw, wordt gesproken van het feit dat de vele heipalen en damwanden, welke geheid moeten gaan worden tijdens de bouw, zullen leiden tot effecten op de bestaande bouw. Het is dan ook noodzakelijk dat voor aanvang van de bouw er nulmetingen worden gedaan aan de woningen van de Lamsrustlaan. Hierbij doen wij daartoe een dringend verzoek.

#### **Reactie**

*Rijkswaterstaat deelt de noodzaak dat voor aanvang van de bouw er nul-metingen worden gedaan aan woningen. De omvang van dit onderzoek wordt mede bepaald op basis van een door de aannemer op te stellen risicoanalyse en is onder andere afhankelijk van bijvoorbeeld het type woningen (oud of nieuw), de grondgesteldheid (veenweide of zand) en de werkwijze van de aannemer. Om te voorkomen dat er sprake zal zijn van een onderschatting wordt bij deze risicoanalyse uitgegaan van worst-case aannames. Omdat de werkwijze van de aannemer bij het opstellen van het Tracébesluit nog niet bekend is, is op voorhand nog niet in te schatten hoe groot dit gebied exact is. In het contract zullen we de aannemer wel een minimale risicocontour meegeven die de aannemer op basis van zijn bouwmethode definitief dient vast te leggen.*

*Voor een aantal woningen waarbij op voorhand al sprake is van een verhoogd risico heeft Rijkswaterstaat reeds een (verkennde) bouwkundige inspectie uitgevoerd. De woningen van de Lamsrustlaan liggen op een afstand van bijna 200 meter, zijn veelal goed gefundeerd en zullen naar alle waarschijnlijkheid ook buiten de risicocontour liggen.*

#### Effect op waarde woningen

De aanleg van de A16 zal een behoorlijk negatief effect hebben op de waarde van de woningen in de Lamsrustlaan. Inspreker hoort nu al duidelijk geluiden dat mensen die nu willen verhuizen de Lamsrustlaan mijden in verband met de A16. Het is dan ook noodzakelijk dat voor de aanvang van de bouw een studie wordt gedaan naar de invloeden van de komst van deze weg en de huidige inpassing daarbij op de waardeontwikkeling van de huizen. Hierbij doe ik daartoe een dringend verzoek.

#### **Reactie**

*Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Ik zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

### **3.154 Zienswijze nr. 154**

De weg zal volgens inspreker, zowel in het bos als langs de rand van Schiebroek een tunnel tracé moeten zijn. Dit in het verband dat er al voldoende fijnstof van vliegverkeer is en op de tweede plaats bij de kruising HSL en randstadrail een

tunnel de beste optie is wat betreft geluidoverlast. Het bos waar we zuinig op moeten zijn mag geen hinder onder vinden, het schaarse groen wat er is wordt behoorlijk onderdruk gezet. Ook zie ik geen compensatie, in bomen wat betreft de uitstoot.

### **Reactie**

*Met betrekking tot de luchtkwaliteit (o.a. fijnstof) geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarmee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Hierbij is ook rekening gehouden met uitstoot van projecten uit de omgeving. Het treffen van maatregelen, waaronder het aanleggen van het tracé in een tunnel, is in het kader van luchtkwaliteit niet nodig. Ik verwijs u verder ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

*Er is ten behoeve van de woonomgeving (Schiebroek Noord) een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Ook de afscherpende maatregelen die zijn opgenomen in de Inpassingsovereenkomst A16 A13/16 maken deel uit van het Tracébesluit. De afstand van uw woning tot het nieuwe tracé bedraagt circa 750 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit (TB) opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt ter plaatse van uw adres minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Het aanleggen van een tunnel is ook in het kader van geluidsbelasting niet een vereiste maatregel. Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek verwijs ik u graag naar paragraaf 2.15.*

*Het klopt dat als gevolg van het plan natuurwaarden worden aangetast, dit is helaas niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de A16 Rotterdam op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting, maar ook versnippering en verstoring van natuurwaarden. Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Waar uit de effectbeoordeling blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het plan diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Dit geldt ook specifiek voor stikstof. Gekapte bomen worden allemaal gecompenseerd, dit zoveel mogelijk in de omgeving van het tracé. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.14.*

### **3.155 Zienswijze nr. 155, Rotterdamse Bond van Volkstuinders**

De nieuwe aansluiting bij de Ankie Verbeek-Ohrlaan loopt dwars door het Volkstuincomplex ATV Terbregge waardoor een groot aantal nutstuinen moet verdwijnen en de verblijfstuinen (opnieuw) verplaatst moeten worden. De noordelijke variant ontziet het complex maar is nauwelijks beoordeeld.

### **Reactie**

*Inspreker geeft aan de geplande ontsluitingsweg door het Volkstuincomplex ATV Terbregge loopt. Dit is correct. Bij de beoordeling van een ontsluitingsweg aan de noordzijde van de A16 is gebleken dat deze variant niet kan voldoen aan de gestelde verkeersdoelstellingen. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.24. Ik begrijp ook dat een verhuizing van het volkstuinencomplex als zeer negatief wordt ervaren. Dit temeer omdat u 1999 de Volkstuincomplex ATV al een keer heeft moeten verhuizen. Het is ook hierom dat er is gestreefd naar een zo compact*

*mogelijk ontwerp van de aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan en die van de ontsluitingsweg. Rijkswaterstaat en de gemeente Rotterdam zijn verder met u in overleg over schadeloosstelling van de verblijfstuinders wiens tuin en huisje momenteel op grond staat die benodigd is voor uitvoering van het Tracébesluit A16 Rotterdam. Ook worden afspraken gemaakt over de reconstructie van het volkstuintencomplex, oftewel het verplaatsen van verblijfstuinen naar een andere plek binnen het complex.*

### **3.156      Zienswijze nr. 156**

Met grote zorg volgt inspreker de ontwikkelingen rondom het voorstel uitbreiding rijksweg A13/A16. Deze weg zal pal langs zijn woonwijk lopen en samen met de A20 de wijk insluiten. Als gevolg zal geluidsoverlast, stank en luchtvervuiling toenemen en het comfort van de leefomgeving, zowel direct in de woonwijk als met name in de recreatiezone (Schiebroekse park, sportvelden, volkstuinten) afnemen.

Dochter van insprekers zit op een lagere school gelegen aan het Schiebroekse park. Het gezin van insprekers heeft een volkstuint in het Lusthof complex. Partner van inspreker sport in het park en fietst dagelijks de polder in naar zijn werk in Delft. Al deze momenten van rust en ontspanning zullen worden verstoord wanneer deze snelweg er komt. Deze snelverkeer bypass leidt in Schiebroek alleen maar tot ergernis, ze schieten er niks mee op.

Insprekers zegt dan ook NEE tegen dit voorstel en hoop dat er eindelijk eens geluisterd wordt naar het kritiek vanuit de omgeving. De winst van enkele minuten met auto eerder op plaats van bestemming aankomen weegt niet op tegen de overlast die onze woonwijk van deze snelweg zal ervaren. Mensen wonen hier vanwege de rust en het groen, dat dient gerespecteerd te worden.

#### **Reactie**

*Inspreker uit zijn zorg omtrent de toename van geluidsoverlast, stank en luchtvervuiling en het comfort van de leefomgeving. Er is ten behoeve van uw woonomgeving (Schiebroek) een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. De afstand van uw woning tot de A16 bedraagt circa 1.650 meter. De geluidsbelasting van de A16 inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt ter plaatse van uw woning minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht deze geluidbelasting aanvaardbaar.*

*Langs het park Schiebroek (en het tuindorp Lusthof) zijn inpassingsmaatregelen getroffen die als bijkomend effect hebben dat ook de geluidbelasting wordt beperkt. Dit betreft ondermeer de aanleg van een groene grondwal van 4,5 meter hoog. In de zin van de wet zijn parken en tuindorpen echter geen geluidgevoelige bestemmingen en ook in de huidige situatie is er reeds sprake van een geluidbelasting als gevolg van de N209 (zonder afscherming). Ik acht de akoestische situatie in het park en ter plaatse van het tuindorp Lusthof aanvaardbaar. Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek verwijs ik u graag naar paragraaf 2.15.*

*Met betrekking tot de luchtkwaliteit (o.a. fijnstof) geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarmee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit, ik verwijs u ook door naar mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

*Dat er niet zou worden geluisterd naar kritiek vanuit de omgeving en dat slechts een paar minuten reistijdwinst bepalend zou in de keuze voor het plan is naar mijn oordeel geen terechte constatering. De keuze voor de A16 is een samenspel van het oplossen van verschillende knelpunten op het gebied van bereikbaarheid en het verbeteren van de leefbaarheid rondom de A13 Overschie en de A20. Met de A16 neemt het aantal motorvoertuigen en dus ook milieuoverlast significant af. Verder is er sprake van veel sluipverkeer in de wijken tussen de A20 en de N209. Dit sluipverkeer geeft ook diverse problemen op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid. Voor al deze problemen geeft de A16 een passende oplossing.*

### **3.157      Zienswijze nr. 157**

Inspreker vindt het ontwerp niet acceptabel omdat de weg heel dicht langs belangrijke voorzieningen voor de wijken Schiebroek en Hillegersberg ligt: sportvelden voor kinderen en het Schiebroeksepark met wandelpaden, speelvoorzieningen voor jonge kinderen. Dit deel van Rotterdam wordt nu al ingekaderd door vliegveld, snelwegen en drukke verkeerswegen. Investeer juist bij de randen van de stad in duurzame oplossingen voor infrastructuur zodat de kwaliteit van wonen voor een grote groep huishoudens met middeninkomens in de stad Rotterdam behouden blijft. Neem de voorstellen van bewoners serieus, onderzoek de mogelijkheden, zij zijn immers de gebruikers van deze omgeving. Dat gaat verder dan het organiseren van inspraakavonden die formeel nodig zijn.

#### **Reactie**

*De minister heeft tijdens het besluitvormingsproces verschillende alternatieven en varianten afgewogen om te komen tot de meest doelmatige oplossing. In de variantennota zijn ook alternatieven onderzocht waaronder het beter benutten van bestaande infrastructuur en het investeren in openbaar vervoer. Op basis van dit onderzoek is gebleken dat voor het oplossen van de verkeersproblematiek nieuwe infrastructuur is vereist. De ligging van deze nieuwe weg, de A16, is afgewogen in de Trajectnota/MER. Op basis van dit onderzoek is gekozen voor voorliggend tracé, dat overigens op vrijwel dezelfde plaats ligt als de huidige N209. Ik verwijs u ook door naar paragraaf 2.4.*

*De minister begrijpt dat inspreker vreest voor milieueffecten bij de aanleg van een nieuwe snelweg. Los van het feit dat aan alle wettelijke bepalingen wordt voldaan heb ik aanvullende afspraken gemaakt met de regio voor een nog verdergaande inpassing van de nieuwe weg en voor extra bovenwettelijke geluidsmaatregelen, beter bekend als Saldo Nul. De gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland hebben daarop in oktober 2015 voor ondertekening gestemd. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.9.*

*Ten aanzien van uw opmerking voorstellen van omwonende serieus te nemen en het niet alleen te houden bij de organisatie van informatieavonden geldt dat belanghebbenden en bewoners al vanaf de start van de A16 Rotterdam (2005) betrokken zijn geweest bij de planvorming. Zo hebben bewonersorganisaties in 2007 deelgenomen aan consultatiebijeenkomsten voor de ontwikkeling van diverse varianten voor het tracé, inpassing en aansluiting van de snelweg op het regionale en lokale wegennet. Hierover is in 2008 ook een Burgeradvieskring georganiseerd. Rijkswaterstaat heeft de varianten uitgewerkt in de Trajectnota/MER, die in 2009 voor inspraak ter visie is gelegd. Na het Standpunt van de Minister (mei 2013) is de planuitwerkingsfase gestart en zijn bewoners en andere belanghebbenden gevraagd naar ideeën en wensen met betrekking de inpassing van de rijksweg. Dit is gebeurd in zogeheten gebiedstafels, die gezamenlijk door Rijkswaterstaat en de gemeenten*

*zijn georganiseerd en door e-participatie (zie hiervoor de website [www.A16rotterdam.nl](http://www.A16rotterdam.nl)). De participatie heeft veel nuttige, bruikbare suggesties opgeleverd die waar mogelijk zijn verwerkt in de inpassingsplannen en de uitwerking van geluidsmaatregelen. Alle reacties van belanghebbenden zijn door Rijkswaterstaat en andere overheden zorgvuldig afgewogen. De betrokkenheid van bewoners heeft zich dus zeker niet beperkt tot formele inspraakmomenten.*

### **3.158 Zienswijze nr. 158**

Zienswijze van insprekers is namens twee adressen en bevat de volgende vragen cq. bezwaren.

1. Exacte aantalen meters waarop de rijksweg A13 dichterbij onze woningen toekomt is onduidelijk. Welke gevolgen heeft dit voor onze grond en woongenot
2. Geluidoverlast
3. Luchtkwaliteit
4. Lichtreflectie
5. Grondwaterstand
6. Bouwlocatie
7. Weggehaalde natuur.

Punt 1: insprekers zijn benaderd over het feit dat de rijksweg A13 dichterbij de woning komt. Er is geopperd dat er grond wordt opgekocht van de huidige bewoners, echter de exacte meters waren eerst bekend maar zijn uiteindelijk van in inzage ingetrokken en medegedeeld dat er veranderingen zijn opgetreden, waardoor er nu geen duidelijkheid is over de benodigde meters.

Tevens is er tijdens het eerste gesprek naar voren gekomen dat er geen enkele persoonlijke voorziening zal worden getroffen om de toegenomen, geluid, lucht en licht toename voor de twee woningen van inspreker te reduceren. Hierdoor zijn de gevolgen nu niet goed te overzien, welke consequenties er zijn voor het woongenot en dient inspreker een bezwaar in betreffende de verbreding van de A13.

#### **Reactie**

*Het is correct dat er gesprekken zijn gevoerd met insprekers. Dit betrof een oriënterend gesprek waarbij insprekers zijn geïnformeerd inzake de plannen rondom de A16 en de mogelijke consequenties daarvan op de gronden van inspreker. Dit is overeenkomstig de procedure voor grondverwerving waarbij de grondverwerving ten behoeve van de aanleg van de rijksweg met bijkomende werken plaats vindt op basis van onderhandeling.*

*Allereerst wordt op basis van minnelijke schikking getracht tot overeenstemming te komen. In de Onteigeningswet is vastgelegd dat de vermogens- en inkomenspositie van de betrokkenen voor en na de aankoop van de grond en/of opstallen gelijk moet blijven. Daarom wordt de schadevergoeding zodanig berekend dat alle schade volledig wordt vergoed. Onder schade valt onder andere aantoonbare vermogensschade, inkomensschade en bijkomende schades als verhuis- en herinrichtingskosten, verwervingskosten. Uitgangspunt is een aanbieding in geld, maar aanbiedingen in natura behoren tot de mogelijkheden, bijvoorbeeld in de vorm van vervangende grond. Indien – na uitvoerige onderhandelingen – geen overeenstemming wordt bereikt wordt na vaststelling van het Tracébesluit een beroep gedaan op een gerechtelijke onteigening. De Onteigeningswet vormt hiervoor de wettelijke basis. De exacte omvang van de benodigde gronden is op grond van het Tracébesluit opnieuw bepaald met inachtneming van de gewijzigde ligging van de A13. Ik verwijs u hiervoor ook naar de Nota van Wijzingen, bijlage L*

*bij het Tracébesluit. Op grond van het Tracébesluit is vervolg gegeven aan het proces van grondverwerving.*

*Ten aanzien van lucht en geluid verwijs ik u naar mijn antwoorden verderop in de zienswijze. Voor wat betreft licht geldt dat er is rekening gehouden met de wettelijke kaders, lichtvervuiling en verstrooiing van licht in relatie tot natuurbescherming en met de hoogte van de lichtmasten in relatie tot luchtvaartveiligheid. In het geval van insprekers is reeds sprake van verlichting van de A13. Voor wat betreft de nieuwe A16 wordt een lichtbeheer toegepast om verstoring door licht op aanwezige natuurwaarden zo veel mogelijk te voorkomen. Dit kan door de hoeveelheid licht te beperken tot waar het strikt noodzakelijk is, door:*

- het kunstmatig licht enkel daar te richten waar het ook daadwerkelijk nodig is (doelgericht) en dit zo te doen dat deze weg van het foerageergebied of de migratieroute schijnt;*
- gebruikt te maken van armaturen die het licht door middel van een scherpe bundel één bepaalde kant en weg van het foerageergebied of de migratieroute, op richten;*
- gebruik te maken van aangepaste armaturen die verstrooiing van licht minimaliseren;*
- het aantal lampen, de lichtintensiteit en het gebruik van hoge lichtmasten met veel lichtverstrooiing te beperken;*
- voor en na de werkzaamheden het gebruik van kunstverlichting te beperken tot enkel verlichting ter beveiliging van opslagterreinen. Ook hiervoor gelden de bovenvermelde restricties.*

Punt2: Er is bij de bijeenkomst bij de start van de inzage termijn uitleg gegeven betreffende het geluidsniveau. De kans op overschrijding zou niet mogelijk kunnen zijn, door de nieuwe toegepaste technieken. Men is uitgegaan van aannames en niet van metingen. Insprekers maken bezwaar hierop omdat insprekers al bij het begin van de verkeerd geplaatste schermen (deze staan recht en niet schuin, waardoor het geluid nu weerkaatst op onze gevels) extra overlast ervaren op hun woningen (A en B) en dan voor de woning (A) vooral op de eerste verdieping, aangezien deze woning ligt op een van de laagste punten van de Schieveensepolder. Insprekers zijn van mening dat er wel dergelijk extra geluidtoename zal zijn en wij willen dan ook d.m.v. gerenommeerde metingen zien dat dit niet zal gebeuren. En insprekers vernemen graag welke extra maatregelen er worden getroffen voor de geluidreducering voor onze woningen.

### **Reactie**

*Geluidbelastingen zijn bepaald op basis van een jaargemiddelde situatie, conform de daarvoor het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg2012). Voor het geluidonderzoek is aangesloten bij de wettelijke voorgeschreven rekenmethodiek om de geluidbelasting op basis van een jaargemiddelde situatie (in 2032) te bepalen en deze waarde te toetsen aan de wettelijke normen.*

*De woning (A) is gelegen op circa 100 meter van het tracé en ondervindt een geluidbelasting van meerdere rijkswegen (nieuwe tracé A16 Rotterdam, de A13 en de Schieveensedijk). In het akoestische onderzoek is daarmee rekening gehouden. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen is voor uw woning (A) berekend, rekening houdend met de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen, waarbij in het kader van het Tracébesluit op de volledige breedte van de A13 tweelaags ZOAB wordt gerealiseerd. De maximale geluidbelasting van de woning bedraagt 64 dB. Voor de woning (B) gesitueerd op een afstand van circa 100 meter vanaf de A13 bedraagt de geluidbelasting, rekening houdend met de in het Tracébesluit*



*opgenomen maatregelen, 65 dB. Omdat de woningen verspreid gesitueerd zijn op enige afstand van de A13 is een geluidscherm (als aanvulling op de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen) niet doelmatig.*

*Ik verwijs insprekers verder door naar paragraaf 2.15 van deze nota van antwoord en naar artikel 6 van het Tracébesluit waarin alle maatregelen zijn opgenomen.*

*Met betrekking tot uw zienswijze over de reflecterende geluidschermen ,dit betreft de bestaande geluidschermen aan de westzijde langs de A13. Deze geluidschermen zijn uitgevoerd als geluidabsorberend cassettescherm als gevolg waarvan reflectie tot een minimum is beperkt. In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met dit geluidabsorberend scherm nabij de Hofweg.*

Punt 3: Insprekers hebben geen inzicht gehad in de MER rapportages en insprekers maken zich ernstig zorgen over de luchtkwaliteit. In de brochure uitgebracht door Rijkswaterstaat wordt gesproken van 60 plekken over heel Nederland waar metingen worden verricht betreffende de luchtkwaliteit. De metingen worden verwerkt in rekenmodellen. Is er ook een meetlocatie in de omgeving van ons woongebied en wat zijn daar de bevindingen van en welke getallen komen daaruit naar voren? Immers in dezelfde brochure wordt ook gesproken over schermen welke kunnen helpen bij verbetering van de luchtkwaliteit. Wat insprekers zich afvragen is of deze zelfde schermen twee functies kunnen hebben, verminderen van geluid, verbeteren van luchtkwaliteit. Waarom is een dergelijk scherm nog niet bij insprekers als bewoners geplaatst maar bij de andere bewoners wel. Waar zijn de specifieke rapporten en onderbouwingen dat de normen bij woningen van insprekers niet overschreden worden.

### **Reactie**

*Het Milieueffectrapport (MER) is opgesteld in het kader van de Trajectnota en is als bijlage B bij het (Ontwerp-)Tracébesluit gevoegd. Het MER is tevens in te zien op: <http://www.platformparticipatie.nl/projecten/alle-projecten/projectenlijst/a16-rotterdam/trajectnota-milieueffectrapport/documenten/index.aspx>. Deze documenten hebben in 2009 ter inzage gelegen en hier konden destijds zienswijzen tegen worden ingediend. Onderdeel van het MER is een onderzoek naar de luchtkwaliteit. Uit dit onderzoek zijn geen knelpunten naar voren gekomen. Het project is tevens opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hiermee is geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit.*

*De luchtkwaliteit in Rotterdam wordt continu door DCMR gemeten; de meetresultaten hiervan zijn online te volgen via <http://www.luchtmeetnet.nl/>. Verder kunt u de NSL monitoringstool raadplegen (<https://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>) waarop ook de rekenpunten zijn opgenomen.*

*De woningen zelf liggen verder van de weg af dan de meetpunten, waardoor de luchtkwaliteit ter plaatse van deze woningen beter is dan op basis van de meetpunten blijkt. Verder verwijs ik u ook door naar paragraaf 2.17.*

Punt 4: Welke gevolgen heeft de verbreding van de A13 voor de grondwaterstand en het grondgebied omliggend aan de woningen van insprekers. Uit het ontwerpTracébesluit A16 Rotterdam, waterplanhuishouding wordt in paragraaf 4.3.2.1 verwezen naar het volgende feit " In het verleden heeft bij het ophogen van het maaiveld door ontwikkelaars tot problemen geleid rondom het opgehoogde terrein met het oppervlaktewater en de grondwaterkwaliteit." Insprekers vragen aan

te tonen dat de huidige waterstand niet verminderd maar ook niet vermeerderd door de verbreding van de A13. Mocht dit wel zo zijn wat zijn de gevolgen voor het grondgebied van insprekers en onze behuizing en wat wordt er dan aan gedaan.

### **Reactie**

*In het waterhuishoudingsplan is in hoofdstuk 4 opgenomen welke maatregelen getroffen dienen te worden bij de aanleg. Zo kan bij de aanleg met ontwateringsmiddelen bij het zandcunet voor de weg voorkomen worden dat er in de omgeving grondwaterstandsverhogingen plaatsvinden die leiden tot overlast en leiden tot toename van kwel en daarmee waterkwaliteitsverslechtering. Zekerheidshalve wordt in overleg met de waterschappen een meetnet met peilbuizen aangebracht. Mochten er onvoorziene effecten optreden tijdens de bouwfase, dan kunnen deze veranderingen van de grondwaterstand met behulp van deze peilbuizen worden vastgesteld.*

Punt 5: Bouwlocatie. De aannemer die de verbreding gaat verzorgen zal een bouwlocatie nodig hebben. Insprekers vragen waar deze gesitueerd gaat worden? Insprekers willen aangeven dat ze deze niet in de buurt van hun woningen willen hebben en dienen op voorhand al bezwaar in mocht dit in de toekomst een geschikte locatie blijken. Ook tijdens de bouwfase. Insprekers hebben gezien hoe alles eruit zag tijdens de verbreding van het kruispunt bij de Doenkade en dit was letterlijk een zootje. Daarbij opmerkend willen insprekers ook graag weten hoe de bereikbaarheid blijft naar hun woningen toe. Deze was de afgelopen 1.5 jaar vaak erg moeizaam. Welke extra maatregelen worden hiervoor getroffen.

### **Reactie**

*Binnen de grenzen van het Tracébesluit geldt dat de aannemer in principe overal tijdelijke werken, maatregelen en voorzieningen ten behoeve van de uitvoering van het werk kan realiseren. Er zijn nu nog geen specifiek gronden voor bouwplaatsen gereserveerd. De locatie is ook sterk afhankelijk van de wijze waarop de aannemer het werk wil gaan uitvoeren. Daar is ten tijde van het opstellen van het Tracébesluit nog geen zicht op. Wel dient de aannemer voor het inrichten van bouwplaatsen zich te houden aan de wet- en regelgeving, en dient voor sommige locaties een omgevingsvergunning moeten worden aangevraagd.*

*Ten aanzien van de bereikbaarheid van uw woning geldt deze te allen tijde gegarandeerd dient te worden. Alhoewel Rijkswaterstaat samen met de aannemer werkt aan het minimaliseren van de hinder, kan een zekere mate van overlast niet worden voorkomen. Voor meer informatie hieromtrent verwijst ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.19.*

Punt 6, Zoals insprekers nu begrepen hebben uit de plannen, verdwijnen alle bomen, planten en struiken bij de verbreding van de snelweg en worden deze later weer herplaatst. Dit gaat echter voor het aanzicht al gauw 5 tot 10 jaar duren voordat alles weer een beetje aantrekkelijk oogt. Insprekers willen u daarom verzoeken om de bomen en struiken niet weg te doen, maar gelijk te verplanten op de toekomstige aangeduide locaties zodat het ook voor insprekers als bewoners aantrekkelijk blijft om hier de komende jaren te kunnen blijven wonen. Ook tijdens de bouwfase.

### **Reactie**

*Voor wat betreft de bomencompensatie, is berekend hoeveel bomen er binnen het plangebied gekapt worden. Iedere boom wordt herplant (binnen het plangebied) of anders gecompenseerd (buiten het plangebied). In overleg met en op verzoek van*

*de gemeenten Rotterdam en Lansingerland is de compensatie door hen ingevuld. Houtopstanden worden teruggebracht in de vorm van losse bomen, struwelen en bosjes. Natuurcompensatie heeft echter ontwikkeltijd nodig. Het is onmogelijk om volgroeide bomen terug te planten, maar op termijn zal de jongere aanplant zich ook ontwikkelen tot volwaardige houtopstanden. Uiterlijk binnen 10 jaar na de kap dienen de bomen herplant te zijn, met de gemeenten wordt er echter naar gestreefd om binnen 5 jaar na ingebruikname van de weg dichte bosvakken te hebben gerealiseerd. Dit kan bijvoorbeeld door de aanplant buiten de plangrens eerder te realiseren dan de weg open gesteld wordt waardoor er dus meer tijd is voor de groei van de bomen/bosplantsoen/bomenrijen). Dit principe vormt ook de basis voor de verdere uitwerking van de compensatieopgave. Hierbij wordt er tevens op gelet dat de terug te planten bomen van dezelfde kwaliteit zijn als de bomen die gekapt worden en eisen te stellen aan stamdiktes. Daarnaast moet herbepanting die niet is aangeslagen weer vervangen worden. Zo wordt gegarandeerd dat het hele te kappen areaal wordt terug geplant met een goede kwaliteit.*

### **3.159 Zienswijze nr. 159**

*Voor een groot aantal onderdelen is deze zienswijze gelijk aan zienswijze nummer 153. Voor de overeenkomstige onderwerpen verwijs ik u naar mijn antwoord op zienswijze 153.*

Inspreker is bewoner van de woonwijk Lamsrustlaan. Deze wijk ondervindt nu forse milieuhinder van de aanwezige infrastructuur zoals het vliegverkeer van Rotterdam-The Hague Airport, de N209, Ankie Verbeek Ohr laan (AVO-laan), de HSL en de Randstadrail. Met de beoogde A13/A16 vindt nog verdere cumulatie plaats. Hier maakt inspreker zich fors zorgen over,

Met deze zienswijze wil inspreker deze verdere cumulatie voorkomen. Voor inspreker is relevant dat:

- De nieuwe weg vanaf de onderdoorgang bij de Grindweg/Bergweg-zuid stijgt tot het kruispunt bij de AVO-laan. Dit stuk van het tracé is niet overkapt.
- Het AVO knooppunt een fly over krijgt richting Lansingerland van ongeveer 7 meter hoogte met daarop geluidsschermen van 4 meter hoog.
- Een verbindingsweg wordt gecreeerd richting het industrieterrein Schiebroek Noord welke zeer dicht tegen hun woonwijk komt te liggen (op minder dan 100 meter).

De effecten hiervan zullen een zeer forse aantasting betekenen van het woongenot als gevolg van sterk toenemende milieuhinder door geluid en luchtvervuiling en een aanzienlijke aantasting van het woongenot. Ook zal dit een negatief effect hebben op de waarde van de woning.

Inspreker vindt het verder moeilijk aanvaardbaar dat de weg wordt aangelegd zonder eerst de effecten van de doortrekking van de A4 af te wachten en dat de weg een forse aanslag doet op een van de weinige stukjes natuur en bos die Rotterdam nog heeft. Als je dit doet moet de weg goed worden ingepast en bezuinigt je hier niet op. De extra som van € 15 miljoen die de minister onlangs beschikbaar stelde is niet voldoende.

#### **Reactie**

*Alhoewel ik me de zorgen van inspreker kan voorstellen wordt samen met de regio fors geïnvesteerd in maatregelen die de beoogde overlast tegengaan. Na eerdere afspraken voor de inpassing van de weg heb ik met de regio in oktober 2015 een aantal aanvullende maatregelen afgesproken, dit betreft ondermeer de opname van*

*extra Saldo Nul schermen ter hoogte van de Grindweg/Bergweg-zuid. De gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland hebben voor ondertekening ingestemd.*

*Uw woning is gelegen op circa 550 meter van het tracé en ondervindt op basis van de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen een geluidbelasting van minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Tot slot, met de regio is overeengekomen dat op de A16 Rotterdam en op delen van de A20 bij het Terbregseplein en de afslag Prins Alexander het zeer stille asfalt tweelaags ZOAB fijn wordt toegepast. Het toepassen van het extra stil asfalt tweelaags ZOAB fijn is niet opgenomen in het akoestisch onderzoek. Het akoestische effect hiervan komt dus nog bovenop de akoestische effecten van de maatregelen die in het kader van het Tracébesluit worden getroffen.*

*Voor meer informatie over geluid en hoe is omgegaan met cumulatie van meerdere geluidbronnen verwijs ik u naar paragrafen 2.15 en 2.16.*

*Met betrekking tot de luchtkwaliteit (o.a. fijnstof) geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL houdt niet alleen rekening met bestaande bronnen zoals het havengebied en het vliegveld RTHA maar ook met andere voorgenomen grote projecten en maatregelen (inclusief bronmaatregelen) om de luchtkwaliteit te verbeteren. Daarmee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ik verwijs u verder ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

*De effecten van de openstelling van de A4 zijn meegenomen, hiervoor verwijs ik u door naar paragraaf 2.5.*

*Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen. kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Ik zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

### **3.160 Zienswijze nr. 160**

Inspreker is absoluut tegen de nieuwe rijksweg A 16 en vooral tegen de aanpassingen die gedaan moeten worden om die weg te kunnen aanleggen! Inspreker woont in Schiebroek en wandelt nu elke dag in het Schiebroekse park. Doordat de A16 er komt , wordt de gewone weg die parallel loopt en nu aan de noordkant ligt (aan de kant van Berkel ) verplaatst naar de zuidkant en DUS IN HET SCHIEBROEKSE PARK! Inspreker vindt het niet acceptabel dat er een stuk bos wordt opgeofferd voor een weg. Het verlies aan groen en natuur in de wijk Schiebroek mag niet verder gaan. Dit kun je nooit meer terugdraaien. Inspreker wilt graag voor mijn kinderen en kleinkinderen ook nog wat natuur. De weg komt langs de sportvelden. Inspreker maakt zich ook zorgen om de luchtvervuiling (fijnstof), vergeet niet dat inspreker nabij zestienhoven (RTHA) woont.

Het fileprobleem moet worden opgelost met meer kilometers weg. Laat die bedrijven die zoveel druk leggen op de minister andere oplossingen bedenken voor de files, bv snachts rijden. Ook het feit dat er een tunnel komt bij de Rotte en er een stuk Bergse bos verloren gaat vind ik onbegrijpelijk en onacceptabel. Tot slot vindt inspreker het verschrikkelijk wat er aan de Noordkant van de A16 gaat gebeuren rondom het gebied bij de oude Bovendijk. Het schaarse stukje "boerenland" wat daar nog ligt wordt kapot gemaakt als deze weg er komt. Inspreker spreekt heel veel mensen in Hilligersberg/schiekbroek en bergschenhoek en berkel die zich heel veel zorgen maken over de mogelijke aanleg van deze weg.

### **Reactie**

*Het klopt dat als gevolg van het plan natuurwaarden worden aangetast, dit is helaas niet te voorkomen. Tegelijkertijd biedt de aanleg van nieuwe wegen ook kansen om natuur te ontwikkelen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de A16 Rotterdam op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze onderzoeken zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting, maar ook versnippering en verstoring van natuurwaarden. Hierbij is onder andere gekeken naar geluid, licht en effecten als gevolg van stikstof. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.14.*

*In tegenstelling tot hetgeen u stelt, ligt de nieuwe weg buiten het Schiebroekse park en wordt het Schiebroekse park niet opgeofferd. De inrichting en vormgeving van het Schiebroekse park is een regionale opgave en wordt in het Tracébesluit niet vastgelegd. Wel is in het Tracébesluit een recreaduct opgenomen als nieuwe verbinding tussen het gebied de Vlinderstrik en het Schiebroekse park.*

*Met betrekking tot de luchtkwaliteit (o.a. fijnstof) geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarmee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. In de berekeningen van het NSL is ook rekening gehouden met bestaande uitstoot van bijvoorbeeld het vliegveld Rotterdam The Hague Airport. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

*Het merendeel van de files in Nederland wordt veroorzaakt door woon-werk verkeer met een piek in de ochtend- en avondspitsen. Veel vrachtverkeer maakt daarom al gebruik van tijdstippen buiten de spitsen om. Toch investeert het Rijk in initiatieven die tot doel hebben weggebruikers te verleiden op andere tijdstippen te gaan rijden (of gebruik te maken van andere vormen van vervoer). Een van de initiatieven om verkeer uit de spits te halen is Wild! van de spits. Wild! van de spits is een project in opdracht van De Verkeersonderneming. De Verkeersonderneming is een samenwerkingsverband van Havenbedrijf Rotterdam, Gemeente Rotterdam, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en Rijkswaterstaat. Het project wordt gefinancierd vanuit het programma Beter Benutten Vervolg van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Zie voor meer informatie ook de site:*

*<https://www.wildvandespits.nl/Openbaar/Home.aspx>*

*Na eerdere afspraken voor de inpassing van de weg heb ik met de regio een aantal aanvullende maatregelen afgesproken. De gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland hebben daarop in oktober 2015 voor ondertekening gestemd. Zo is onder meer afgesproken dat de landtunnel in het Lage Bergse Bos 4 meter lager wordt aangelegd dan in het Ontwerp-Tracébesluit is opgenomen. Na aanleg van de tunnel wordt het dak van de tunnel voorzien van groen en fiets- en wandelpaden zodat het weer 1 op 1 onderdeel wordt van het Lage Bergse Bos. Omwille van landschapsbehoud is ook afgesproken dat de tunnelmond in het Terbregseveld*

verder naar het zuiden zal worden verlegd tot circa 100 meter voorbij de 2e kwelsloot.

Rijkswaterstaat en het Recreatieschap Rottemeren hebben samen uitwerking gegeven aan de inrichting van het Lage Bergse Bos. Het gaat dan om de recreatieve functies, wandel-, fiets- en ruiterspaden, maar ook de wenselijke groene uitstraling, met nieuwe bomen en struiken die recht doen aan de ecologische waarde van het gebied. Dit plan vormt de basis voor de inpassing van de tunnel zoals ook beschreven in het Landschapsplan. Voor meer informatie over de inrichting van het Lage Bergse Bos verwijs ik u ook naar het schetsontwerp van het Recreatieschap Rottemeren (<http://www.heerlijkbuiten.nl/natuur-en-recreatieschappen/rottemeren/herinrichting-lage-bergse-bos>). Daarin is ook te zien op welke wijze invulling is gegeven aan de wensen vanuit de participatie. Voor meer informatie over de landschappelijke inpassing verwijs ik u graag naar paragraaf 2.9.

In het Landschapsplan is bijzondere aandacht besteedt aan de Oude Bovendijk. De Oude Bovendijk wordt iets ingekort, maar blijft verder geheel intact. Alle beplanting en bos dat verdwijnt door de aanleg van de A16 wordt in de directe omgeving van de A16 gecompenseerd met nieuw bos en bomen. De bosvakken zoals voorzien is in het plan Vlinderstrik van de regio zorgen ervoor dat het gebied ten oosten van de Oude Bovendijk geheel afgeschermd is van de A16.

### **3.161 Zienswijze nr. 161**

Insprekers zijn tegen de aanleg omdat:

1. Gezien de snelle ontwikkelingen van zelfsturende auto's en de daarmee samenhangende betere benutting van de huidige snelwegen is het de vraag of deze uitbreiding noodzakelijk is.
2. Er geen uitvoering wordt gegeven aan de alternatieven die door de verschillende gebiedstafels zijn ontwikkeld met de name de inpassing van de N471.
3. Er geen rekening wordt gehouden met het cumulatief effect van zowel geluidsoverlast (Rotterdam airport) en verslechtering van de luchtkwaliteit waardoor Schiebroek een tweede Overschie dreigt worden.

#### **Reactie**

1. *Deze ontwikkeling zal mogelijk positieve effecten hebben op files en ongevallen. Ik ijver daarom ook sterk voor deze ontwikkeling en wil Nederland internationaal tot de koplopers laten horen. Het is echter onzeker of deze ontwikkelingen ook leiden tot het oplossen van alle verkeersknelpunten Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.4.*
2. *Na het Standpunt van de Minister (mei 2013) is de planuitwerkingsfase gestart en zijn bewoners en andere belanghebbenden gevraagd naar ideeën en wensen met betrekking de inpassing van de rijksweg. Dit is gebeurd in zogeheten gebiedstafels, die gezamenlijk door Rijkswaterstaat en de gemeenten zijn georganiseerd en door e-participatie (zie hiervoor de website [www.A16rotterdam.nl](http://www.A16rotterdam.nl)). De participatie heeft veel nuttige, bruikbare suggesties opgeleverd die waar mogelijk zijn verwerkt in de inpassingsplannen en de uitwerking van geluidsmaatregelen.*

*In 2012 hebben de gemeenteraden van Lansingerland en Rotterdam in moties uitgesproken om de rijksweg zo aan te leggen dat er voor de omwonenden geen toename van geluidbelasting is, het zogenoemde 'saldo nul'. Op basis van deze raadsmoties hebben de regionale overheden onderzoek gedaan naar bovenwettelijke geluidsmaatregelen waarbij de situatie in 2012 is vergeleken met een situatie in de toekomst (het jaar 2032, dat is het tiende jaar dat de A16 Rotterdam naar verwachting volledig in gebruik zal zijn). Daaruit is een pakket geluidsmaatregelen en andere landschappelijke maatregelen naar voren gekomen, waarover de gemeenteraden zich in oktober 2015 uitgesproken en ook over de financiering ervan door de regionale partijen. Dit heeft eind oktober geleid tot ondertekening van de zogeheten Inpassingsovereenkomst A16 tussen mij en de regionale bestuurders. Als gevolg hiervan zijn de bovenwettelijke geluidschermen en een aantal andere inpassingmaatregelen nu in het Tracébesluit opgenomen. De door bewonersgroepen voorgestelde alternatieven zoals een verdiepte ligging van N471 en een verdiepte ligging van rijksweg ter hoogte van de Ankie Verbeek-Ohrlaan zijn te kostbaar gebleken. Bovendien is op die delen van de rijksweg 'Saldo Nul' voor geluid met andere maatregelen doelmatiger te behalen. Deze alternatieven zijn om die redenen niet overgenomen. Voor meer informatie over participatie verwijs ik graag naar paragraaf 2.8.*

3. *Alhoewel ik me de zorgen van inspreker kan voorstellen blijkt uit de onderzoeken dat er geen direct aanleiding is voor het bestaan van knelpunten op het gebied van lucht en geluid. Er worden nergens grenswaarden overschreden.*

*Er is ten behoeve van uw woonomgeving (Schiebroek Noord) een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. De afstand van uw woning tot het nieuwe tracé bedraagt circa 850 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit (TB) opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt ter plaatse van uw adres minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik verwijs u verder ten aanzien van de uitvoering van het geluidsonderzoek alsook de wijze hoe met cumulatie is omgegaan naar mijn antwoord in paragraaf 2.15.*

*Met betrekking tot de luchtkwaliteit (o.a. fijnstof) geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL houdt niet alleen rekening met bestaande bronnen zoals het havengebied en het vliegveld RTHA maar ook met andere voorgenomen grote projecten en maatregelen (inclusief bronmaatregelen) om de luchtkwaliteit te verbeteren. Hiermee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke eisen voor luchtkwaliteit. Ik verwijs u ook door naar mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

### **3.162 Zienswijze nr. 162, Tandartspraktijk Jaquet b.v.**

In verband met veiligheid en overlast voor de wijk zou het beter zijn om het bouwterrein verder naar het noorden te verplaatsen zodat de sloot en bosrand gespaard kunnen blijven met 3 lagere scholen in de wijk zouden de grote hoeveelheid extra verkeersbewegingen van met name de vrachtwagens de veiligheid van al deze schoolgaande kinderen ernstig in gevaar brengen

### **Reactie**

*Een wijziging ten opzichte van het Tracébesluit is dat als van onder meer de half verdiepte aanleg van de tunnel, de plangrens is opgeschoven in de door inspreker voorgestelde richting. Het is hierdoor niet nodig de sloot aan te passen en de genoemde bosrand kan zo worden gespaard. Ten aanzien van de verkeersbewegingen van bouwverkeer geldt dat deze hier geen gebruik zullen gaan maken van het onderliggend wegennet zodat van enig gevaar voor schoolgaande kinderen geen sprake zal zijn.*

### **3.163 Zienswijze nr. 163, Vereniging Molenlaanbelangen**

De Vereniging Molenlaanbelangen behartigt de belangen van de 350 huishoudens gelegen aan de Molenlaan, hart van de wijk Molenlaankwartier. Deze wijk ondervindt forse milieuhinder van de aanwezige infrastructuur als de N209, in toenemende mate het vliegverkeer van Rotterdam-TheHague Airport en met de zeer forse verkeersintensiteit op de Molenlaan (en Irenebrug en Terbregseweg).

Deze zienswijze op het Ontwerp-Tracébesluit "A16 Rotterdam" betreft in hoofdzaak het voorkomen van nog meer hinder door realisatie van deze nieuwe rijksweg, die vanaf een 8 mtr boven maaiveld gelegen viaduct over de Ankie Verbeek Ohrlaan met een dubbele aansluiting van deze weg, direct grenzend aan onze wijk neerdaalt, waardoor de uitstraling van de hinder tot diep in de wijk doordringt.

Ter voorkoming van de gevreesde extra milieuhinder door geluid en luchtvervuiling zien wij de volgende oplossingen die wij graag onderzocht en positief beoordeeld zouden willen zien:

#### 1. Afzien van de aanleg van de A16 Rotterdam door betere benutting van de bestaande infrastructuur.

Vanwege afnemende behoefte aan deze verbinding sinds de Startnotitie en de achterhaalde onderbouwing van de noodzaak in de Trajectnota/MER dient deze meest adequate oplossing om extra hinder te voorkomen opnieuw in overweging genomen te worden. Voor nadere argumentatie verwijzen wij naar een door de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland mede namens ons ingediende zienswijzen, waarin deze optie degelijk wordt onderbouwd.

### **Reactie**

*Ten aanzien van de nut en noodzaak verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.4 dan wel mijn beantwoording op de door u aangehaalde zienswijze van Natuur- en Milieufederatie Zuid-Holland. (zienswijze nr. 255).*

Ingeval deze zienswijze niet leidt tot het afzien van de aanleg komen de hierna volgende zienswijzen aan de orde die zijn gericht op een betere inpassing:

#### 2. Extra inpassingsmaatregelen naast de in het OB opgenomen maatregelen, waaronder "saldo nul" dienen uitgevoerd te worden.

Insprekers gaan er bij deze zienswijze vanuit en stemmen er van harte mee in, dat de extra maatregelen van €30min van de regio en de bijdrage van € 15min van de minister van I&M volgens de brieven d.d. 30-09-2015 van B&W Rotterdam aan de Gemeenteraad, d.d. 23-09-2015 van de minister I&M aan de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en d.d. 23-09-2015 van Wethouder Langenberg aan de raadscommissie EHMD worden toegevoegd aan de in het OTB vermelde inpassingsmaatregelen.



### **Reactie**

*De extra inpassingsmaatregelen van de regio, waaronder "Saldo Nul" worden overeenkomstig de getekende Inpassingsovereenkomst A16 uitgevoerd. Zie voor meer informatie ook mijn antwoord in paragraaf 2.9.*

### 3. Hoogte landtunnel in het Lage Bergse Bos.

In de brief d.d. 23-09-2015 van de minister I&M aan de Metropoolregio Rotterdam Den Haag wordt aangegeven dat de toegezegd de tunnel op maaiveld in het Lage Bergse Bos te verdiepen tot maximaal 4meter. Dat is een aanzienlijke verbetering t.o.v. de eerdere 8m boven maaiveld, maar wij zouden graag zien, dat daar geen beperking bij staat van maximaal 4 meter. Wij stellen voor dat het project in de aanbesteding zodanig wordt beschreven, dat een aannemer die de tunnel voor dezelfde prijs (of minder) volledig ondergronds kan aanleggen daartoe wel de kans krijgt en niet verplicht wordt 4 meter boven de grond te komen.

### **Reactie**

*De inpassing van de A16 is het resultaat van een langdurig proces geweest waarbij medio oktober 2015 overeenstemming is verkregen met de regionale bestuurders. De uitvoering, kosten en eventuele effecten van een nog diepere ligging zijn onzeker waar naar mijn oordeel aannemers ook niet op worden uitgedaagd. Het openhouden van een verdere verdieping zal ik daarom ook niet meenemen in de verdere aanbestedingsprocedure. Ik geef er de voorkeur aan aannemers uit te dagen tot het verkrijgen van het beste plan om overlast tijdens de bouw te beperken. Deze keuze is ook mede gebaseerd op het groot aantal zienswijzen dat ik op dit aspect heb ontvangen.*

### 4. Belasting onderliggend wegennet.

Uit de bijlage 'Verkeer en vervoer' van het OTB blijkt dat de A13/A16 de problemen op het onderliggende wegennet niet volledig oplost. Hoewel in deze bijlage te lezen valt dat de A13/A16 zorgt voor afname van de intensiteiten op de Molenlaan, G.K. van Hogendorpweg en de Gordelweg, lijkt dit in ieder geval voor de Molenlaan (Irenebrug - Terbregseweg) geenszins het geval. In ieder geval draagt de A13/A16 bij aan een toename van het verkeer op de N471 en de N209. Daardoor is er in Lansingerland sprake van een toename van de congestie. Voor knelpunten die hierdoor ontstaan zijn nog geen oplossingen in zicht.

De A13/A16 voldoet daarom niet aan de doelen met betrekking tot vermindering van de verkeersdruk op het onderliggend wegennet, maar zorgt slechts voor verplaatsingen van de verkeersdruk naar andere locaties op het onderliggend wegennet.

Toename intensiteit op de Molenlaan (Irenebrug - Terbregseweg)

Uit de Verkeersanalyse Molenlaan blijkt dat er sinds 1980 tot 18.000 voertuigen over de Molenlaan rijden:

Dagelijks rijden er tussen de 12.000 en 18.000 motorvoertuigen over de Molenlaan. Richting de Irenebrug lopen de intensiteiten op. Uit tellingen in de periode 2004-2008 blijkt dat 2 tot 4% van de totale hoeveelheid verkeer vrachtverkeer is. Eerdere verkeerstellingen rond de Prinses Irenebrug laten zien dat dit intensiteitenbeeld als sinds 1980 ongeveer gelijk is. (Uit Verkeersanalyse Molenlaan)

Ook blijkt dat de weg deze intensiteit niet aan kan.

Dat blijkt niet uit de cijfers die RWS presenteert; de cijfers van RWS zijn gebaseerd op het rekenmodel dat bij autonome groei voorspelt dat er (in 2030) 35.500 voertuigen op de Irenebrug (Molenlaan - Terbregseweg) rijden (tabel 4.6) Met de aanleg van A13/A16 zal (in 2030) de etmaalintensiteit 21.500 zijn; een verschil van

maar liefst 39%. MAAR, het is een onwerkelijke rekensom, immers, de Irenebrug kan deze intensiteit niet aan en kan in feite de huidige intensiteit niet verwerken (Verkeersanalyse Molenlaan, september 2010, Gemeente Rotterdam). Uit de Verkeersanalyse Molenlaan blijkt dat de Irenebrug een 12 uurs intensiteit kent van 16.500 voertuigen (van 07.00 tot 19.00). Er kunnen domweg niet meer voertuigen per etmaal op dan gemiddeld 18.000! Gesteld kan worden dat ook op de Molenlaan feitelijk geen afname van de intensiteit zal voorkomen.

Zoals gebleken is heeft de gemeente Rotterdam alle kaarten gezet op de A13/A16 om de oneigenlijke verkeersintensiteit op de Molenlaan (Irenebrug - Terbregseweg) in te dammen.

Er zijn 3 documenten van belang:

- a) Verkeersanalyse Molenlaan 01 sep 2010 (uittreksel toegevoegd, bijlage A)
- b) Presentatie A13/A16 Saldo Nul 09 april 2015 Gebiedstafels blad 18 (bijlage B)
- c) Update 10032015 Actielijst nav gebiedstafel Midden dd 12022015 (bijlage C)
  - ad A: Uit de Verkeersanalyse blijkt dat het aantal voertuigen per dag maximaal 18.000 (telling 2010) bedraagt. Natuurlijk wordt bevestigd dat functie, gebruik en vormgeving van de Molenlaan niet overeenkomen met de hoge verkeersintensiteit, met andere woorden: er kan niet meer verkeer bij, vol is vol.
  - ad B: Uit de cijfers van RWS blijkt dat de Molenlaan/Terbregseweg (Irenebrug) bij autonome groei 35.500 voertuigen telt. Na aanleg van de A13/A16 zal dat 21.500 voertuigen zijn. Ook blijkt dat de Molenlaan bij autonome groei veel drukker zal zijn dan de wegen (GKvH, 209, 471) die bedoeld zijn om het doorgaande verkeer te verwerken.
  - ad C: In dit antwoord van RWS aan de gebiedstafel Midden wordt gesteld dat het aantal voertuigen telling 2010 uitkomt op 29.100 voertuigen (een heel groot verschil met de telling genoemd in de Verkeersanalyse Molenlaan september 2010). Daarbij gaat de berekening er gemakshalve van uit dat het (in ad B) genoemde aantal van 35.000 ook daadwerkelijk de Irenebrug zal passeren. (Verkeersrapport bijlage E: in tabel 4.2 is de beschikbare telling Molenlaan juni 2008 niet opgenomen).

1. Of de telling Verkeersanalyse is fout, of de opgave RWS (update 10-03-2015)
2. De (deel)gemeente Rotterdam heeft gesteld dat door de aanleg van de A13A16 het onderliggende wegennet ontlast zou worden; het blijkt dat dit voor de Molenlaan (Irenebrug – Terbregseweg) geheel niet het geval is.
3. Het tracé Molenlaan/Irenebrug/Terbregseweg is niet geschikt om de in de Verkeersanalyse Molenlaan genoemde intensiteit (max 18.000) te verwerken, laat staan 21.500
4. Stel dat 70% van de 21.500 voertuigen tussen 07.00 en 19.00 de Irenebrug passeren (= 15.000), dan zijn dat continu 10 voertuigen per minuut in één richting. Fysiek onmogelijk wijst een simpele telling ter plaatse uit.
5. Uit de Verkeersanalyse Molenlaan blijkt dat 55% van het verkeer op de Irenebrug doorgaand verkeer is; indien de nieuwe rijksweg het doorgaand verkeer zou opnemen, is de acceptabele intensiteit aldaar circa 8.000 voertuigen tussen 07.00 en 19.00 uur.
6. De aanleg A13A16 ontlast het onderliggende wegennet, met name het tracé Molenlaan/Irenebrug/Terbregseweg niet.
7. Blijft de eerder gestelde eis: Hef Tol Op De Irenebrug voor doorgaand verkeer.

### **Reactie**

*Op de N209 en N471 is inderdaad sprake van meer verkeer, grotendeels is dit ook het gevolg van een herverdeling (uit het verkeersonderzoek blijkt dat er op het onderliggende wegennet in zijn totaliteit minder verkeer rijdt). De toename tussen bijvoorbeeld de aansluiting AVO-laan en de Boterdorpseweg wordt veroorzaakt doordat verkeer vanuit de kernen Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek en Bleiswijk richting Rotterdam wordt gebundeld op de N209. Dit verkeer reed in de referentiesituatie nog via lokale wegen (bijvoorbeeld Bergweg-Zuid en Hoeksekade) naar Rotterdam.*

*Ook ontstaat er een heroriëntatie van verkeer, waarbij enerzijds verkeer van Berkel en Rodenrijs naar de oostzijde van Rotterdam via de N209 rijdt. Met de regio is afgesproken dat de werkelijke ontwikkeling van het verkeer op de N209 en N471 na aanleg van de A16 wordt gemonitord. Indien er zich in de praktijk daadwerkelijk knelpunten voordoen wordt in overleg met de regio bekeken welke passende maatregelen hiervoor te bedenken zijn.*

*Voor mijn antwoord op uw zienswijze inzake de Molenlaan verwijs ik u naar paragraaf 2.7.*

### 5. Overlast door fileterugslag in de tunnel

Volgens de OTB, Tunnelveiligheidsplan (Bijlage I, pagina 21) zal 5 x per week zowel in ochtend-als in avondspits een fileterugslag plaatsvinden in de tunnelbuis richting Breda. Ook dit gaat veel overlast veroorzaken en het gebruik van de weg beperken, aangezien er formeel geen files gewenst zijn in tunnels, waardoor verkeer weer via de A13/A20 geleid gaat worden of via de Molenlaan gaat rijden. Dit doet het doel van een oplossing bieden voor gesignaleerde verkeersknelpunten dan volledig teniet. Een reden temeer om voor andere dan de A13/A16 oplossing te kiezen. Door deze files in de spits ontstaat het reële gevaar dat de ontsluiting van Hillegersberg, en de Lamsrustlaan in het bijzonder, in gevaar komt, zeker bij calamiteiten.

### **Reactie**

*Voor het antwoord op deze zienswijze verwijs ik u naar paragraaf 2.6.*

## **3.164 Zienswijze nr. 164, Wijknatuurteam Alexander**

Namens het wijknatuurteam Alexander tekent inspreker bezwaar aan tegen Ontwerp-Tracébesluit A16 Rotterdam. Hoewel het Wijknatuurteam tegen de aanleg van deze rijksweg is – in tegenstelling tot eerdere toezeggingen zal hij binnen het deelgebied Prins Alexander te zien, te horen en te ruiken zijn –.

### **Reactie**

*Inspreker geeft aan dat de weg te horen, te zien en te ruiken is. Na eerdere afspraken voor de inpassing van de weg, heb ik met de regio een aantal aanvullende maatregelen afgesproken. De gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland hebben daarop in oktober 2015 voor ondertekening gestemd. Zo is ondermeer afgesproken dat de landtunnel in het Lage Bergse Bos vier meter lager wordt aangelegd dan in het Ontwerp-Tracébesluit is opgenomen. Na aanleg van de tunnel wordt het dak van de tunnel voorzien van groen en fiets- en wandelpaden zodat het weer 1 op 1 onderdeel wordt van het Lage Bergse Bos. Omwille van landschapsbehoud is ook afgesproken dat de tunnelmond in het Terbregseveld verder naar het zuiden zal worden verlegd tot circa 100 meter voorbij de 2e*

*kwelsloot. Voor meer informatie verwijst ik ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.9. Het behalen van de ambitie van Saldo Nul is een opgave van de regio.*

In tweede instantie is het bezwaar gericht op het niet aantoonbaar voldoen aan de compensatie-eisen wat betreft oppervlaktewater, verwijderde boombestanden/bos en natuur. U geeft in uw Tracébesluit aan dat de volgende compensatie noodzakelijk, d.w.z. wettelijk verplicht is:

- op grond van de Boswet en APV-Rotterdam 27 ha bosoppervlak, waarvan 7,8 ha binnen de gemeente Rotterdam, waarvoor niet helder is waar deze compensatie kan worden gerealiseerd;
- ter compensatie van nieuw verhard oppervlak, 18,3 ha water, waarbij u aangeeft dat o.a. een deel van het Terbregseveld "zoekgebied" is;
- de aanleg van een ecologische verbinding door het Terbregseveld tussen de Rotte en het Kralingsebos, zonder dit te concretiseren.

Slechts op zeer globale wijze wordt zicht geboden op de wijze van compensatie op genoemde punten. De plankaarten in deel II van het Ontwerp-Tracébesluit zijn bovendien niet consistent met de kaart, blz. 48 van hoofdstuk 5: Landschapsplan op hoofdlijnen. Laatstgenoemde kaart suggereert dan het gehele Terbregseveld, zover niet bebouwd of bedoeld voor aanleg van de rijksweg, zal worden ingericht als compenserende waterberging of als compensatiebos. De kaart op blz. 62 van hoofdstuk 5 wijst alleen het Terbregseveld, resterend ten westen van het wegtracé, aan als zoekgebied voor compenserend water. Ook dit komt niet terug op de plankaarten in deel II. Ook blijft onduidelijk hoe de genoemde ecologische verbinding kan worden gerealiseerd. Inspreker ziet de aanleg van een ecologische zone tussen de Rotte en het Kralingsebos een essentiële compenserende maatregel voor de onvermijdelijk optredende schade aan natuur en landschap.

Gesteld wordt dat binnen het plangebied alle compenserende houtbestanden zijn te realiseren. Als hiermee het gehele Terbergseveld bedoeld wordt, zover niet ingenomen door bebouwing en het wegtracé, is dit mogelijk het geval. Echter er is dan geen ruimte meer beschikbaar voor de eveneens noodzakelijke watercompensatie. Om beide opgaven te kunnen realiseren is dan extra ruimte buiten het plangebied, maar binnen de gemeente Rotterdam nodig.

### **Reactie**

*Aan de wettelijke compensatie van water en bomen kan voldaan worden op verschillende plekken langs het tracé en deels verder van het tracé af (bijvoorbeeld watercompensatie als gevolg van de tunnel door het Lage Bergse Bos). Deze compensatie is afgestemd met de betrokken hoogheemraadschappen. De wettelijke compensatie vindt maar voor een klein deel plaats in het Terbregseveld. De inrichting van het gebied wordt met name ingegeven vanuit de wensen van de gebiedstafel (behoudende inrichting, zoals deze nu is, met visuele afscherming met groen van het wegtracé) en deels vanuit de gemeentelijke visie. De herinrichting van het Terbregseveld buiten de plangrens van het Tracébesluit is overigens een opgave van de gemeente. De gemeente start hiertoe een participatietraject op na publicatie van het Tracébesluit.*

*Ten aanzien van de ecologische verbindingzone stelt het EHS-beleid van de Provincie Zuid-Holland dat aangewezen (maar nog niet gerealiseerde) ecologische verbindingzones niet onmogelijk gemaakt mogen worden. Daar waar een zone al is ingericht, geldt dat de aangetaste natuurwaarden gecompenseerd moeten worden. Binnen het plangebied voor de A16 Rotterdam, bevindt zich een ecologische*

*verbinding die op grond van het provinciale EHS-beleid als zodanig is aangewezen. Deze verbinding is gelegen tussen de Zestienhovenweg en Bergweg-Zuid en vormt onderdeel van een grotere ecologische verbindingszone tussen de Rottemeren en de Akerdijkse Plassen. Deze verbinding is in de huidige situatie nog niet ingericht. De maatregelen uit het (Ontwerp-)Tracébesluit zijn er daarom op gericht om deze ecologische verbinding niet onmogelijk te maken. Daarnaast worden er al enkele inrichtingsmaatregelen getroffen, om verdere invulling van de verbinding te faciliteren. Het behoud van de ruimte voor de ecologische verbindingszone tussen de Zestienhovenweg en Bergweg-Zuid door herbegrenzing van de ecologische verbinding aan de noordzijde van het tracé, is in de Ontwerp-Tracébesluit-fase afgestemd met de Provincie Zuid-Holland.*

*Omdat door middel van herbegrenzing de verbinding niet onmogelijk wordt gemaakt, wordt voldaan aan de verplichting die voortvloeit uit de Beleidsregel compensatie natuur, recreatie en landschap (Provincie Zuid-Holland, 2013).*

*In de Natuurtoets bij het Ontwerp-Tracébesluit wordt niet gesproken over de noodzaak van een ecologische verbinding tussen de Rotte en Kralingse bos. Tussen de Rotte en het Kralingse Bos is ook geen aangewezen (potentiele) ecologische verbinding aanwezig. Vanuit het provinciale beleid volgt hierdoor dus geen wettelijke plicht om op deze plek een ecologische verbinding te realiseren. Ook zijn er in het deel van dit gebied dat binnen de plangrenzen van het Tracébesluit is gelegen geen beschermde soorten aangetroffen, waarvoor de aanleg van een dergelijk verbinding een noodzakelijk maatregel is. Effecten op beschermde soorten zijn in de Flora- en faunawettoets, als onderdeel van de Natuurtoets bij het Ontwerp-Tracébesluit, beoordeeld. Daar waar nodig zijn maatregelen getroffen om effecten te voorkomen of te compenseren. Hiermee wordt ook voldaan aan de wettelijke eisen in het kader van de Flora- en faunawet.*

*Een overzicht van alle ruimtelijk relevante mitigerende en compenserende maatregelen is opgenomen in de artikelen 9 en 10 van Deel I, Besluittekst. Op grond van al deze mitigerende en compenserende maatregelen kan worden geconcludeerd dat de instandhouding van de natuurwaarden en soorten flora en fauna voldoende is geborgd.*

U geeft in het Ontwerp-Tracébesluit aan dat een en ander in overleg met de gemeente Rotterdam nader zal worden ingevuld. Wij verzoeken u dan ook dringend ons vroegtijdig bij dit overleg te betrekken, ter invulling van het resterende Terbregseveld als compensatie voor water en bos, waarbij we de aanleg van recreatieve voorzieningen voor de bewoners van Ommoord ook essentieel achten. Dit om enige compensatie te bieden aan deze bewoners voor de onvermijdelijke verslechtering van hun woonmilieu, die deze plannen tot gevolg hebben.

#### **Reactie**

*Ten aanzien van uw verzoek te worden betrokken bij de compensatie bent u in het kader van de participatie reeds uitgenodigd.*

#### **3.165 Zienswijze nr. 165**

*Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nummer 190. Voor mijn antwoord verwijs ik u derhalve ook naar paragraaf 3.190.*

**3.166 Zienswijze nr. 166**

Naar mening van insprekers zijn de geluidsschermen ter hoogte van de Oude bovendijk te kort waardoor ze meer geluidshinder van de A16 zullen ervaren dan gewenst. Op de bijgevoegde bewerkte tekening kunt u terugvinden hoe insprekers het willen zien, de blauwe lijn langs het raakpunt A16-Oude bovendijk stelt de aangepaste lengte van de geluidsschermen voor.

**Reactie**

*Het geluidsonderzoek en de afweging van maatregelen vindt plaats binnen specifiek omschreven wet- en regelgeving en rekenmethodieken. De geluidsschermen zijn ontworpen op basis van de zogenoemde zichthoek methode, waarbij eerst het dichtst bijgelegen wegvak wordt afgeschermd met een scherm van voldoende hoogte. Indien daarmee aan de eisen van het doelmatigheidscriterium wordt voldaan vindt geen uitbreiding meer plaats in de lengte van het scherm. In afwijking van het Ontwerp-Tracébesluit zijn in het Tracébesluit nu ook de met de regio overeengekomen Saldo Nul maatregelen opgenomen. Dit heeft gevolgen voor het scherm ter plaatse van uw woning, die hoger is geworden.*

*Specifiek met betrekking tot uw woning merk ik op dat de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé circa 550 meter bedraagt. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Hiermee wordt voldaan aan de norm en voldoet het in het Tracébesluit opgenomen (opgehoogde) scherm. Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek en cumulatie verwijs ik u verder naar mijn antwoord in de paragrafen 2.15 en 2.16.*

**3.167 Zienswijze nr. 167, Maatschap Persoon**

*Deze zienswijze is (grotendeels) identiek aan zienswijze nr. 190. Voor mijn antwoorden verwijs ik u derhalve ook naar paragraaf 3.190.*

**3.168 Zienswijze nr. 168**

Gezien de ligging van het bouwterrein vlak langs de woonwijk is een zo noordelijk mogelijke plaatsing van dit terrein een aan te bevelen maatregel om de overlast te beperken. Voor mij van nog veel groter belang is het eventueel gebruiken van de Henriette Bosmanslaan als aan- en afvoerweg voor bouwverkeer. De laan is er totaal ongeschikt voor en voor de huizen ontstaan "Groningse" toestanden.

**Reactie**

*Tijdens de aanlegfase is het niet te voorkomen dat er sprake zal zijn van enige overlast. Wel wordt de aannemer uitgedaagd deze tot een minimum te beperken. Voor wat betreft de ligging van de bouwterreinen is dit binnen de plangrens van het Tracébesluit vrij aan de aannemer. Voor wat betreft het bouwverkeer rijdt dit in beginsel zoveel mogelijk over het hoofdwegennet en de belangrijkste uitvalswegen, van de Henriette Bosmanslaan zal geen gebruik worden gemaakt. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.19.*

### 3.169 **Zienswijze nr. 169**

*Mede namens de Bewonersorganisatie Ommoord (BOO), de Stichting Rotte-Verband, de Belangenvereniging Hillegersberg-Bergse Bos (BVHBB) en de Bewonersorganisatie Rotte (BOR).*

Deze zienswijze op het Ontwerp-Tracébesluit "A16 Rotterdam" betreft in hoofdzaak het voorkomen van nog meer hinder door realisatie van deze nieuwe rijksweg in het gebied direct grenzend aan Ommoord, Terbregge en de Rotte, waar de weg neerdaalt vanaf een 15m boven maaiveld gelegen viaduct over het Terbregseplein, waardoor de uitstraling van de hinder diep doordringt in de omliggende woonwijken, de woonbebouwing aan de Rottekaden en het Lage Bergse Bos en de ervaring opgesloten te worden tussen autosnelwegen extra wordt versterkt.

Daarom moet hier noodzakelijk naast bijdragen van de regio, ook voor rekening van het project (het Rijk) meer aandacht en geld besteed worden aan de inpassing dan alleen het treffen van voorzieningen om te voldoen aan de wettelijke eisen voor geluidhinder, waartoe het Ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn verantwoordelijkheid beperkt acht. Dit te meer gezien het feit dat die wettelijke eisen zodanig geïnterpreteerd worden, dat voor 1540 woningen in Ommoord, Terbregge en langs de Rottekaden de voorkeurswaarde van 50dB niet wordt gehaald, zelfs niet met de door de Regio toegevoegde saldo nul maatregelen.

Daarom zien wij graag de hierna volgende oplossingen alsnog onderzocht en positief beoordeeld. Deze oplossingen zijn grotendeels al eerder in het proces ingebracht maar afgewezen.

#### 1. Afzien van de aanleg van de A16 Rotterdam door betere benutting van de bestaande infrastructuur.

Vanwege afnemende behoefte aan deze verbinding sinds de Startnotitie en de achterhaalde onderbouwing van de noodzaak in de Trajectnota/MER dient deze meest adequate oplossing om extra hinder te voorkomen opnieuw in overweging genomen te worden. Voor nadere argumentatie verwijzen wij naar een door de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland ingediende zienswijzen, waarin deze optie degelijk wordt onderbouwd.

Ingeval deze zienswijze niet leidt tot het afzien van de aanleg, komen de hierna volgende zienswijzen aan de orde die zijn gericht op een betere inpassing.

#### **Reactie**

*Anders dan inspreker suggereert neemt de verkeersdruk in de regio toe. Ik deel derhalve ook niet de stelling van inspreker dat er sprake zou zijn van een afnemende behoefte en een achterhaalde onderbouwing, integendeel. Voor meer informatie verwijs ik naar mijn antwoord in paragraaf 2.1.*

*Ten aanzien van de door inspreker voorgestelde oplossing om meer naar benutting van de bestaande infrastructuur te kijken is dit uitgebreid onderzocht. Zowel in de Variantennota als de TN/MER (deelrapport verkeer, hoofdstuk 8) is ingegaan op de vraag of deze oplossingen voldoende tegemoet komen aan de projectdoelstelling. De conclusie is, dat deze oplossingen geen merkbaar effect hebben op de verkeersintensiteiten en dat de doelen van dit project daarmee niet worden gerealiseerd of (substantieel) dichterbij worden gebracht. Ik verwijs verder naar mijn antwoord in paragraaf 2.4 (alternatieven).*

*Verder verwijs ik u ook naar mijn reactie op de zienswijze van milieufederatie in paragraaf 3.255.*

## 2. Natuurtoets onvolledig

In het OTB wordt in het document Natuurtoets & Mitigatie- en compensatieplan Bijlage G beschreven welke maatregelen en stappen worden ondernomen om de niet te voorkomen schade aan flora en fauna te herstellen en/of te compenseren. Zoals in de door de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland ingediende zienswijzen wordt beschreven, is de natuurtoets en mitigatie- en compensatieplan niet compleet. Zo is er geen onderzoek gedaan naar de locaties Terbregge, Terbregseveld, Ommoord, Rotte(rivier) en Rottekaden. Wij zouden dan ook graag zien dat deze locaties mee worden genomen in de volledige natuurtoets en Mitigatie- en compensatieplan, opdat eventuele schade wordt meegenomen in de risicoanalyse. Hierdoor zal de overlast voor flora en fauna geminimaliseerd moeten worden, zodat huidige micro-, meso- en macro-ecostructuren niet worden aangepast, dan wel zich snel kunnen herstellen.

### **Reactie**

*Voor de inpassing van de A16 Rotterdam geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. Voor het in beeld brengen van de effecten van de A16 Rotterdam op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. Een van die onderzoeken betreft het in 2014 door adviesbureau ECOLogisch uitgevoerd veldonderzoek.*

*In afbeelding 1 van bijlage B van de Natuurtoets wordt het onderzoeksgebied van de door ECOLogisch uitgevoerde veldinventarisatie weergegeven. Hierop is zichtbaar dat het voorkomen van beschermde natuurwaarden rondom het hele tracé binnen het projectgebied is onderzocht, dus ook in Terbregge, Ommoord en Terbregseveld tot aan de Hoofdweg. Het plangebied ten zuiden van de Hoofdweg is niet specifiek geïnventariseerd, omdat de werkzaamheden zich hier tot binnen het huidige wegontwerp beperken. Voor wat betreft de Rotte is er op grond van de nu beschikbare informatie geen indicatie dat er beschermde soorten zijn aangetroffen of dat met de beoogde maatregelen in het Tracébesluit soorten worden aangetast. In het kader van de voorbereiding van de realisatie zal nog wel nader ecologisch veldonderzoek worden uitgevoerd.*

*Waar uit de effectbeoordeling van de Natuurtoets blijkt dat er aantasting en/of verstoring ten aanzien van beschermde soorten of gebieden optreedt, zijn hiervoor in het Tracébesluit diverse mitigerende en/of compenserende maatregelen opgenomen. Hiermee voldoet het project aan de geldende wet- en regelgeving en blijven natuurwaarden zo veel als mogelijk behouden. Daarnaast is er met de inpassing van het ontwerp zo veel als mogelijk rekening gehouden met aanwezige natuurwaarden en wordt ook nieuw habitat gecreëerd. De aanleg van nieuwe wegen biedt namelijk ook kansen om natuur te ontwikkelen. Zo zijn er naast de wettelijk verplichte mitigerende en compenserende maatregelen voor natuur, door het hele plangebied aanvullende maatregelen opgenomen. Dit betreffen:*

- *de aanleg van een faunapassage onder de Bergweg-Zuid als onderdeel van de ecologische verbinding tussen de Bergweg Zuid en de Zestienhovenweg;*
- *het realiseren van nieuw habitat (gedeeltelijk) ter plaatse van de verbindingzone door aanplant van groenstructuren aan de noordzijde van de tunnelmond en de aanleg van een nieuwe watergang met plas-draszones;*
- *aanleg van plas-draszones langs watergangen door het hele plangebied. Deze oeverzones bieden geschikt leefgebied en voortplantingsplaatsen voor vissoorten en foerageergebied voor weidevogels;*
- *de aanleg van duikers geschikt voor passage door fauna. Duikers die openbare wegen kruisen en doorgaande watergangen met elkaar verbinden, worden (bij*



*nieuwe aanleg of vervanging) aangelegd in de vorm van duikers die geschikt voor passage door fauna.*

*Daarnaast worden mogelijkheden gecreëerd om aanvullende voorzieningen te treffen door de regio. Dit gebeurt door:*

- de aanleg van het recreaduct. Dit biedt de kans tot ecologische meerwaarde. De ruimte op het recreaduct biedt de mogelijkheid tot een groene inrichting met een verbindende functie voor verschillende soortgroepen (bijvoorbeeld kleine zoogdieren en vleermuizen);*
- onder de viaducten ter plaatse van de HSL en Randstadrail blijft voldoende ruimte aanwezig om (ontsnipperende) faunavoorzieningen te treffen;*
- waar de Schieveensedijk onder de verbindingsboog tussen de A13 en de A16 Rotterdam komt te liggen, wordt voldoende ruimte onder de doorgang overgehouden voor een faunapassage. Zo is er ruimte voor een groene strook;*
- op plaatsen in het tracé waar kunstwerken worden aangelegd over een watergang, kan het kunstwerk zodanig aangepast worden dat er mogelijkheden voor verblijfplaatsen voor vleermuizen in aangebracht worden.*

### 3. Extra inpassingsmaatregelen van de regio, naast de in het OTB opgenomen maatregelen, waaronder "Saldo Nul" dienen uitgevoerd te worden.

Insprekers gaan er bij deze zienswijze vanuit en stemmen er van harte mee in, dat de extra maatregelen van €30mln van de regio en de bijdrage van € 15mln van de minister van I&M volgens de brieven d.d. 30-09-2015 van B&W Rotterdam aan de Gemeenteraad, d.d. 23-09-2015 van de minister I&M aan de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en d.d. 23-09-2015 van Wethouder Langenberg aan de raadscommissie EHMD worden toegevoegd aan de in het OTB vermelde inpassingsmaatregelen. Mochten deze extra maatregelen niet doorgaan, dan dienen deze geacht te worden bij deze zienswijze opnieuw te zijn ingediend.

### **Reactie**

*De extra inpassingsmaatregelen van de regio, waaronder "Saldo Nul" worden overeenkomstig de getekende Inpassingsovereenkomst A16 uitgevoerd. Zie voor meer informatie mijn antwoord in paragraaf 2.9.*

### 4. Toetswaarden geluidhinder langs het nieuwe tracé zijn verhoogd met GPP's van bestaande A20.

Voor nieuwe wegen geldt bij gevoelige bestemmingen (hier woningen) als toetswaarde de voorkeurswaarde van 50dB. Bij een wijziging van een bestaande weg (hier de A20) mag uitgegaan worden van de vigerende geluidsproductieplafonds (GPP's). Daar is in het OTB A16 Rotterdam ons inziens te creatief mee omgegaan. De GPP's langs de A20 leveren bij honderden woningen geluidsniveaus die ver boven de voorkeurswaarde van 50dB liggen. Dat komt doordat bij de eerste vaststelling van de GPP's in het kader van de toevoeging van hoofdstuk 11 aan de wet Milieubeheer in 2012, de bestaande toestand in 2008 + 1,5dB als GPP werd geaccepteerd, ook waar die waarde ver boven de voorkeurswaarde lag. De geluidhinder van de A20 wordt nu in het kader van dit OTB teruggebracht door het aanbrengen van dubbellaags ZOAB (DZOAB). Dat zou een vooruitgang zijn richting voorkeurswaarde, ware het niet dat in dat zelfde OTB de GPP's van de nieuwe A16 worden gebaseerd op de voor de A20 voor 2008 vastgestelde GPP's in het gebied waar de invloedssferen van oude en nieuwe weg elkaar overlappen. De verbetering langs de A20 wordt daarmee weer direct teniet gedaan door de nieuwe A16.

Het kan toch niet de bedoeling zijn geweest van acceptatie van de bestaande niveaus bij de invoering van hst. 11 van de wet Milieubeheer, dat die niveaus

worden gebruikt om de voorkeurswaarde bij een nieuwe weg te overschrijden. Wij tekenen daartegen bezwaar aan. Het GPP langs de A20 na aanbrengen van DZOAB mag niet weer verhoogd worden met de geluidbelasting van de nieuwe A16.

### **Reactie**

*De geluidproductieplafonds (GPP's) zijn wettelijk vastgestelde geluidsbelastingen langs bestaande tracés. Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat op de A20 tweelaags ZOAB moet worden aangelegd. Daardoor daalt de geluidsemisssie enigszins. Dit is verwerkt in de nieuwe GPP's langs de A20.*

*Ten aanzien van de zienswijze van insprekers is het zo dat de wetgeving zo is ingericht dat voor bestaande en nieuwe wegen verschillende toetswaarden gelden. Voor bestaande wegen de GPP's en voor nieuwe wegen een voorkeursgrenswaarde van 50 dB.*

*De Wet milieubeheer hoofdstuk 11 gaat voor de vaststelling en toetsing niet uit van een rijksweg, maar van een toetsing voor de rijkswegen als totaal. In feite wordt daarbij "stand still" nagestreefd, maar is op basis van een nadere afweging een hogere geluidbelasting mogelijk. Het nastreven van een waarde van 50 dB voor alle geluidgevoelige objecten nabij de aansluiting is uitdrukkelijk niet de strekking van de wet en genoemde uitvoeringsregelingen.*

*Met betrekking tot de normstelling en afweging van doelmatige maatregelen bij een aansluiting van een nieuwe weg op een bestaande weg, verwijs ik u ook naar het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en het Doelmatigheidscriterium. Voor de specifieke situaties dat er sprake is van overlap tussen bestaande en nieuwe snelwegen komt er in het kort op neer dat ook voor deze objecten het stand still-beginsel geldt, en de toekomstige geluidsbelasting dus niet verder verlaagd hoeft te worden dan het Lden,GPP. Dit werkt als volgt:*

*Het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 geeft aan dat de bij objecten langs wegen op de plafondkaart de geluidsbelasting wordt bepaald op de meest geluidbelaste gevel door de weg waar het onderzoek voor plaatsvindt. Dit betekent dat voor het object dat nabij de nieuwe en de bestaande weg ligt de volgende toetsing wordt uitgevoerd:*

- *Voor de nieuwe weg geldt een formele toetswaarde van 50 dB op de gevel die het meest geluidbelast is vanwege de nieuwe weg;*
- *Voor de bestaande weg geldt een toetswaarde van Lden,GPP op de gevel die het meest geluidbelast is vanwege de bestaande weg (met, uiteraard, een minimum van 50 dB).*

*Het doelmatigheidscriterium schrijft vervolgens voor tot welke waarde de geluidbelasting moet worden teruggebracht voor het aanbrengen van financieel doelmatige maatregelen (Bgm, tabel 2). Dit is de hoogste van de volgende twee waarden:*

- *De geluidsbelasting op het geluidgevoelig object bij volledige benutting van de geldende GPP's (Lden,GPP);50dB.*

*Het komt voor dat de woningen met de voorziene maatregelen ruimschoots aan de bestaande GPP's voldoen, maar niet aan de strengere norm van 50 dB. In deze gevallen geldt voor de afweging van de maatregelen de vigerende geluidproductieplafonds. Vanwege dit feit hebben deze woningen aanvullend nog wel recht op een binnenwaarde onderzoek. Hierbij wordt gekeken of de woningen*

*voldoen aan de wettelijke normen binnenshuis. Zo niet, dan biedt Rijkswaterstaat aanvullende maatregelen in bijvoorbeeld de vorm van gevelisolatie aan.*

*Tot slot de feitelijke geluidbelasting zal met de aanleg van het tweelaags ZOAB fijn nog aanmerkelijk lager uitvallen dan de berekeningen behorende bij het Tracébesluit.*

#### 5. Overkappen van de weg vanaf de tunnel onder de Rotte tot zo ver mogelijk in het Terbregseplein.

Om de hinder van de weg zoveel mogelijk te reduceren is overkappen de meest afdoende oplossing. Minstens circa 800m vanaf de tunnel onder de Rotte tot aan de President Rooseveltweg, waar de woonbebouwing de weg het dichtst benadert, maar optimaal nog 400m verder vanwege de geluidhinder van het hoogst gelegen deel met uitstraling ook in de lengterichting van de weg tot over de Rotte in het recreatiegebied Rottemeren.

Een overkapping is eerder in het proces (vanaf 2012) voorgesteld maar door Rijkswaterstaat aan de Gebiedstafel Terbregseveld afgewezen met als belangrijkste twee argumenten:

- 5.1 Overkapping voldoet niet aan de regelgeving t.a.v. tunnelveiligheid vanwege de 10 seconden regel
- 5.2 Overkapping is niet nodig want aan de wet kan worden voldaan met eenvoudiger maatregelen. Beide argumenten zijn eerder in het proces ook weerlegd met tegenargumenten zoals vermeld in de navolgende punten.

#### 5.1 Overkapping voldoet niet aan de wetgeving t.a.v. tunnelveiligheid vanwege de 10 seconden regel.

De invoeging vanaf de A20 op de A16 dient 10 seconden rijtijd vóór de tunnel te zijn voltooid. Daarvoor zijn twee oplossingen aangedragen in de Gebiedstafel Terbregseveld, maar ook al eerder in het proces. Deze oplossingen worden hierna kort toegelicht en er wordt nog een derde oplossing aan toegevoegd. De meerkosten van deze oplossingen bevinden zich in de orde van grootte van € 20 à 30 min, rekening houdend met de in het OTB al aanwezige onderheide open bak over 400m en besparing op de forse geluidschermen, inclusief de toevoegingen van de regio en dubbellaags ZOAB fijn.

##### 5.1.1 Oplossing 1: Een glazen overkapping vorens het concept "De Duurzame Weg" van ingenieursbureau Movares.

Rijkswaterstaat heeft hierop afwijzend gereageerd met argumenten die vervolgens zijn weerlegd in een brief d.d. 10 januari 2015 van de Gebiedstafel Terbregseveld aan de voorzitter van de Bestuurlijke Afstemgroep A13/A16 die als bijlage bij deze zienswijze is gevoegd. Deze brief maakt onderdeel uit van deze zienswijze. Op deze tegenargumenten is nooit een reactie ontvangen. Wij zouden deze oplossing alsnog serieus beoordeeld willen zien.

#### **Reactie**

*De wetgeving ten aanzien van tunnelveiligheid in relatie tot het wegontwerp is door Rijkswaterstaat vertaald in een verkeerskundige afspraak met betrekking tot convergentie en divergentiepunten voor en na tunnels. Het wegontwerp voldoet aan deze verkeerskundige afspraak.*

*De argumenten waarom verlenging van de tunnel toch mogelijk zou zijn, die in de brief van januari 2015 zijn geformuleerd, zijn eerder diverse malen aan de orde geweest aan de gebiedstafels en in ook de directe communicatie tussen*

*Rijkswaterstaat en inspreker. In die contacten is uitleg gegeven waarom een glazen overkapping bij het A16 Rotterdam project niet verder afgewogen wordt. Deze keuze is niet alleen door Rijkswaterstaat, maar in samenspraak met de gemeente Rotterdam tot stand gekomen.*

*Met de regio is in het kader van de Inpassingsovereenkomst A16 overeengekomen de tunnel te verlengen tot circa 100 meter voorbij de 2<sup>e</sup> kwelsloot achter de Rotte. Langer is in verband met de afstand van de tunnel tot aan de in- en uitvoeringen in het knooppunt Terbregseplein niet mogelijk en ook niet nodig. Voor meer informatie verwijst ik u ook naar mijn antwoorden in de paragrafen 2.11 en 2.12.*

#### 5.1.2. Oplossing 2: Direct aanleggen van een derde rijstrook in de tunnel die daar reeds constructief op is voorbereid.

Met drie rijstroken in de tunnel is er geen sprake meer van een invoeging omdat het aantal rijstroken vóór en in de tunnel gelijk blijft. Een toekomstige uitbreiding van de A16 van twee naar drie rijstroken vóór de tunnel blijft mogelijk zonder dat dit tot een invoeging leidt, omdat het vrij gebruikelijk is dat een rijbaan van meer dan twee rijstroken vóór het knooppunt een strook verliest voor de uitvoeging naar de kruisende rijksweg en er na het knooppunt weer een strook bij krijgt van het verkeer dat invoegt vanaf de kruisende rijksweg. Binnen het Terbregseplein kunnen de twee rijstroken van de A16 dan gehandhaafd blijven tussen de uitvoeging naar de A20 vóór het Terbregseplein en de toevoeging vanaf de A20 na het Terbregseplein. Om de verkeersverdeling over de rijstroken beter te laten aansluiten bij de verkeersintensiteit op de verschillende rijstroken kan ook de invoeger vanaf de Hoofdweg niet op de doorgaande A16 rijbaan invoegen maar samenvoegen met de verbindingsboog A20-A16. Die gecombineerde verbindingsboog/invoeger kan zo nodig een apart verschoven tunnelportaal krijgen om daar aan de 10-secondenregel te voldoen.

De verkeersintensiteiten zijn in 2032 volgens het OTB / Rapport Akoestisch onderzoek-Specifiek/ Bijlage E:

- doorgaande 2 rijstroken A16 36.024 mvt/etm = 18.000 mvt/etm per strook
- verbindingsweg A20 A16 9.364 mvt/etm
- invoeger vanaf de Hoofdweg 9.620 mvt/etm+
- samen op 3<sup>e</sup> tunnel rijstrook = 18.884 mvt/etm op 3<sup>e</sup> strook

Dit is dus een gelijkmatige belasting per rijstrook in de tunnel. Op dit voorstel is nooit gereageerd.

#### **Reactie**

*Dit voorstel is door inspreker in kwalitatieve zin (zonder cijfers per rijstrook) al eerder ingebracht, onder andere bij de Startnotitie en de zienswijze TN/MER. Het gebruik van de derde rijstrook maakt geen onderdeel uit van het huidige Tracébesluit. De ruimte voor de derde rijstrook is bedoeld om een eventuele verbreding op langere termijn niet onmogelijk te maken. Op het moment dat de derde rijstrook noodzakelijk blijkt, zal op grond van verkeersprognoses op dat moment en dan vigerende ontwerprichtlijnen het ontwerp buiten de tunnel worden vastgesteld. Ik wil op dit moment niet vooruitlopen op de rijstrookconfiguratie die dan noodzakelijk is. Daarbij wordt tevens opgemerkt dat het gebruik van de 3<sup>e</sup> rijstrook zoals inspreker voorstelt ook meer verkeer genereert als gevolg waarvan de door inspreker gegeven verkeerskundige onderbouwing niet langer kloppend is.*

#### 5.3.3 Oplossing 3: Een "bijna overkapping" met een open sleuf in de as van de weg

Een overkapping met in het midden een opening die zo breed is dat de overkapping niet meer onder de definitie van een tunnel valt volgens de Europese regelgeving.

### **Reactie**

*De huidige oplossing voldoet aan wet- en regelgeving, zodat er geen aanleiding is tot een omvangrijkere voorziening. Ook de regio heeft geen prioriteit gelegd bij een omvangrijkere (geluids)voorziening op deze plaats; in het pakket Saldo Nul is een dergelijke overkapping dus ook niet opgenomen. In het kader van Saldo Nul blijkt een (hoger dan wettelijk) scherm toereikend. De oplossing van inspreker reikt qua effect weliswaar verder (minder geluid), maar kost ook meer en zou ook een groter beslag leggen op de regionale middelen. Omdat uit het regiobudget meer maatregelen moeten worden gefinancierd, zijn er bestuurlijke prioriteiten gesteld. Hierdoor is er geen financiële ruimte voor maatregelen die verder reiken dan Saldo Nul.*

5.2 Overkapping is niet nodig want aan de wet kan worden voldaan met eenvoudiger maatregelen. De minister stelt dat zij zich voor wat betreft de inpassing in de omgeving kan beperken tot het voldoen aan wettelijke eisen. Dat is een te simpele redenering, want voor verantwoorde inpassing in de omgeving bestaan geen wettelijke eisen. Die zijn er voor de woonomgeving alleen voor de aspecten luchtkwaliteit en geluidhinder (naast wettelijke eisen voor natuur als flora en fauna en technische eisen als waterhuishouding). Ruimtelijke kwaliteit is niet in wettelijke regels vastgelegd, maar blijft wel een verantwoordelijkheid voor rekening van het project dat een inbreuk maakt op aanwezige omgevingskwaliteit. Bij Ommoord en Terbregge zouden extra maatregelen op zijn plaats zijn. Hier schieten de wettelijke eisen tekort vanwege cumulatie van verschillende geluidbronnen, terwijl de eisen gelden per veroorzaker (weg, spoorweg, vliegtuig) en geen rekening houden met cumulatie. Niet de wettelijke eisen, maar handhaving van de omgevingskwaliteit tegen verantwoorde kosten zouden de leidraad moeten zijn voor de beoordeling van voorgestelde aanvullende maatregelen. Dat is in dit geval net als bij andere voorstellen van de Gebiedstafels niet gebeurd en zou alsnog moeten gebeuren.

### **Reactie**

*Een goede inpassing van de weg in haar omgeving is ook voor de minister een belangrijk uitgangspunt. De kwaliteit van de inpassing is maatwerk en vindt plaats in overleg met de regio. Het is correct dat hiervoor niet een vergelijkbaar scherp (wettelijk) afwegingskader voor geldt als bijvoorbeeld het geval is met lucht en geluid.*

*Wel is er in het geval van de A16 (op basis van het Rijkskader Ruimtelijke Kwaliteit en Vormgeving 2012) sprake van een ingevoerd kwaliteitsteam bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeente Rotterdam en Lansingerland, provincie en de Rijksadviseur infrastructuur en stad (de Rijksadviseur infrastructuur en stad maakt deel uit van het College van Rijksadviseurs. Dit is een onafhankelijk adviescollege dat adviseert over ruimtelijke kwaliteit. Voor mee informatie over dit adviescollege verwijs ik u naar: <http://www.collegevanrijksadviseurs.nl>.*

*Dit kwaliteitsteam adviseert Rijkswaterstaat en de regio inzake de kwaliteit van de inpassing. De basis voor de inpassing ligt in inpassingsvisie waarbij is gekeken naar de kwaliteit van de omgeving en de wijze waarop de inpassing van de weg hier het beste aan bijdraagt. In het geval van de A16 is sprake van een zo groen mogelijke inpassing. Dit uit zich onder andere in de toepassing van grondwallen . Voor meer*

*informatie over de visie verwijs ik u naar het Landschapsplan, bijlage J van het Tracébesluit en naar mijn reactie in paragraaf 2.9. Ten aanzien van de cumulatie met andere geluidsbronnen verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.16.*

*Ten aanzien van uw oplossing voor een glazen kap verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.12. Daarnaast wil ik u in dit verband wijzen op de maatregelen die door de regio in het kader van de Saldo Nul ambitie zijn voorgesteld en waarvan maatregelen die binnen het plangebied van de A16 liggen in het Tracébesluit zullen worden opgenomen.*

#### 6. Verlichting snelweg

De verlichting van de snelweg kan hinder geven. Langs het gehele traject doorsnijdt de snelweg gebied waar nu niet of nauwelijks verlichting is. De gebruikelijke lichtmasten van circa 8 meter hoog, zoals mondeling is toegelicht op een informatieavond, zullen dit huidige beeld drastisch veranderen. Wij vragen aandacht voor het afschermen van woonbebouwing en van lichthinder. Daarbij dient in overweging te worden genomen of de lichtmasten 8 meter hoog dienen te zijn, maar ook het type verlichting en de lichtintensiteit dienen goed in ogenschouw te worden genomen.

Een reeds bestaande innovatie op dit gebied is ledverlichting, zoals toegepast op de A44 (dimbare/dynamische ledverlichting), of zoals toegepast op de A4 (ledverlichting in geleiderail): Dergelijke innovaties kunnen een grote bijdrage leveren aan de beperking van de lichtvervuiling en kunnen bovendien een bijdrage leveren in het besparen van energie. Daarom zien wij dat dergelijke innovaties op gebied van licht en beperking van lichtvervuiling integraal worden opgenomen in het Tracébesluit voor de A16 Rotterdam.

#### **Reactie**

*In het kader van het Tracébesluit is de verlichting niet in detail uitgewerkt. Er is rekening gehouden met de wettelijke kaders, lichtvervuiling en verstrooiing van licht in relatie tot natuurbescherming en met de hoogte van de lichtmasten in relatie tot luchtvaartveiligheid. Lichthinder kan echter niet worden voorkomen, maar wel zo veel als mogelijk worden beperkt. In het project A16 Rotterdam wordt een goed lichtbeheer toegepast om verstoring door licht zo veel mogelijk te voorkomen. Dit kan door de hoeveelheid licht te beperken tot waar het strikt noodzakelijk is, door:*

- het kunstmatig licht enkel daar te richten waar het ook daadwerkelijk nodig is (doelgericht) en dit zo te doen dat deze weg van het foerageergebied of de migratieroute schijnt;*
- gebruikt te maken van armaturen die het licht door middel van een scherpe bundel één bepaalde kant en weg van het foerageergebied of de migratieroute, op richten;*
- gebruik te maken van aangepaste armaturen die verstrooiing van licht minimaliseren;*
- het aantal lampen, de lichtintensiteit en het gebruik van hoge lichtmasten met veel lichtverstrooiing te beperken;*
- voor en na de werkzaamheden het gebruik van kunstverlichting te beperken tot enkel verlichting ter beveiliging van opslagterreinen. Ook hiervoor gelden de bovenvermelde restricties.*

*Bovenstaande maatregelen worden als contracteisen aan de aannemer opgenomen. Dit laat onverlet dat ik verlichting belangrijk vind en hier in de verdere uitwerking naar de realisatiefase ook een vervolg aan wil geven. Hierbij schuw ik ook geen innovatieve technieken. De verlichting in de A4 Delft-Schiedam is daar een mooi voorbeeld van.*

### 7. Uitvoering geluidsschermen

De glazen uitvoering van de geluidsschermen, zoals beschreven in het OTB, heeft als grote nadelen dat het gevoelig is voor graffiti en vandalisme. Verder staat er beschreven dat de geluidsschermen, en dus de snelweg, worden afgeschermd door populieren. Populieren groeien hoog en dun, waardoor de snelweg wel zichtbaar zal zijn. Bij keuzen voor een andere boomsoort zijn de geluidsschermen misschien wel uit het zicht te onttrekken, maar nog steeds makkelijk bereikbaar voor mensen, waardoor vandalisme en graffiti nog steeds een probleem veroorzaken. Een voorbeeld hiervan is de A20. Op nieuwe geluidsschermen was reeds graffiti aanwezig, terwijl het project nog in aanleg was. De graffiti wordt niet verwijderd, wat het een nogal troosteloze aanblik geeft; zowel vanaf de snelweg, als vanaf de buitenzijde. Een mogelijk oplossing is het gebruik van groene geluidsschermen voor ten minste 4 meter hoogte. Daarna kunnen er eventuele glazen schermen bovenop worden geplaatst. Hierdoor is er wel voldoende zicht, maar ook een goede bestrijding van graffiti en vandalisme. Dergelijke innovaties kunnen een grote bijdrage leveren aan de beperking van de verloedering van het gebied en kunnen bovendien een bijdrage leveren in het beperken van de hoeveelheid fijnstof in de lucht. Daarom zien wij dat dergelijke innovaties op gebied van geluidsschermen integraal worden opgenomen in het Tracébesluit voor de A16 Rotterdam.

#### **Reactie**

*Ik onderken de gevoeligheid van transparante geluidsschermen voor graffiti. In principe worden de geluidsschermen groen uitgevoerd. Dat wil zeggen dat deze aan de bewonerszijde worden voorzien van beplanting. Ter plaatse van het Terbregseveld zullen de schermen aan de omgevingszijde begroeid worden uitgevoerd met wintergroene klimplanten.*

*In een aantal gevallen is echter wel sprake van transparante schermen. Zo worden – overeenkomstig uw suggestie - schermen boven 4 meter transparant uitgevoerd. Dit is om te voorkomen dat de schermen als te massief worden ervaren. Verder is er sprake van transparante schermen op kunstwerken zoals viaducten en de tunnelmonden. Bij de transparante delen zal sprake zijn van een intensief beheerregime.*

*Het type beplanting ter plaatse van het Terbregseveld is aangepast. In het Landschapsplan heb ik een dicht bosperceel aan de westzijde van de tunnelmond aangebracht en beplanting op het talud aan de zuidzijde van het Terbregseveld.*

### 8. Hoogte landtunnel in het Lage Bergse Bos.

In de brief d.d. 23-09-2015 van de minister I&M aan de Metropoolregio Rotterdam Den Haag wordt aangegeven de toegezegde tunnel op maaiveld in het Lage Bergse Bos te verdiepen tot maximaal 4meter. Dat is een aanzienlijke verbetering t.o.v. de eerdere 8m boven maaiveld, maar wij zouden graag zien, dat daar geen beperking bij staat van maximaal 4 meter. Wij stellen voor dat het project in de aanbesteding zodanig wordt beschreven, dat een aannemer die de tunnel voor dezelfde prijs (of minder) nog lager of volledig ondergronds kan aanleggen daartoe wel de kans krijgt en niet verplicht wordt 4 meter boven de grond te komen.

#### **Reactie**

*De inpassing van de A16 is het resultaat van een langdurig proces geweest waarbij medio oktober 2015 overeenstemming is verkregen met de regionale bestuurders. Het uitgangspunt is een verdiepte ligging van maximaal 4 meter ten opzichte van maaiveld. De uitvoering, kosten en eventuele effecten van een nog diepere ligging*

*zijn onzeker waar naar mijn oordeel aannemers ook niet op worden uitgedaagd. Het openhouden van een verdere verdieping zal ik daarom ook niet meenemen in de verdere aanbestedingsprocedure. Ik geef er de voorkeur aan aannemers uit te dagen tot het verkrijgen van het beste plan om overlast tijdens de bouw te beperken. Deze keuze is ook mede gebaseerd op het groot aantal zienswijzen dat ik op dit aspect heb ontvangen.*

#### 9. Inpassing vormgeving tunnelgebouwen

*Tunnelgebouwen aan weerszijde van de landtunnel door het Lage Bergse Bos zoals is aangegeven op bladzijde 35 van de toelichting op het Ontwerp-Tracébesluit (Ontwerp-Tracébesluit A16 Rotterdam Deel III Toelichting\_tcm318-369189) en op bladzijde 23 van de besluittekst van het Ontwerp-Tracébesluit (Ontwerp-Tracébesluit A16 Rotterdam Deel I Besluittekst\_tcm318-369187.pdf).*

Tunnelgebouwen aan weerszijde van de landtunnel door het Lage Bergse Bos worden in het Ontwerp-Tracébesluit alleen qua maximale afmeting omschreven. Mondeling is toegelicht op één van de informatieavonden dat het gebouw deels zal worden onttrokken aan het zicht door groen.

Het exterieur van het gebouw zelf is nog niet vastgelegd, maar wel is er een ontwerprichting. Mondeling is medegedeeld dat het exterieur van het gemaal aan de Vaandragerdreef 1 te Bergschenhoek (gemaal KGM-109 van het Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard) als voorbeeld genomen kan worden voor het ontwerp van het exterieur van de tunnelgebouwen. Het nieuwe gemaal ziet er modern uit en heeft een open uitstraling. Deze uitstraling sluit niet aan op de bebouwing in de omgeving, met name ter hoogte van de Rotte. Het Ontwerp-Tracébesluit (Inpassingsvisie en landschapsplan Bijlage J hoofdstuk 6.3 \_ tcm 318-369461) zelf stelt enkel dat:

"De dienstgebouwen dienen als ondergeschikt element wijze te worden ingepast in het nieuwe ontwerp voor het Lage Bergse Bos." (bladzijde 103)

"Behoud van het historisch Rottelint met kades en kwelsloot" (bladzijde 103)

Verder noemt het 'Ambitiedocument Lage Bergse Bos 1.1' van Recreatieschap Rottemeren

([http://www.heerlijkbuiten.nl/media/recreatie\\_zuidholland/org/documents/projecte\\_n%20en%20ontwikkelingen/rottemeren/20140604\\_ambitiedocument\\_1\\_1\\_lage\\_bergse\\_bos.pdf](http://www.heerlijkbuiten.nl/media/recreatie_zuidholland/org/documents/projecte_n%20en%20ontwikkelingen/rottemeren/20140604_ambitiedocument_1_1_lage_bergse_bos.pdf)) in de concept-toetsingscriteria op bladzijde 37:

2. verbetert de ruimtelijke samenhang met de omgeving van het LBB;
3. verbetert de functionele verbindingen met de omgeving van het LBB;
4. versterkt de landschappelijke/ruimtelijke samenhang in het LBB;
5. versterkt landschappelijke/ruimtelijke verbinding met de Rotte; ("Rotte sfeer" binnen in het LBB);
6. integreert cultuur-historische waarden;

In het Ontwerp-Tracébesluit is de Rotte aangeduid, onder andere in "Inpassingsvisie en landschapsplan Bijlage J hoofdstuk 1 en 2\_ tcm 318-369456" bladzijde 18 en "Inpassingsvisie en landschapsplan Bijlage J hoofdstuk 3\_ tcm 318-369457" bladzijde 25, 27 en 39, als hoge waarde zowel in recreatie als in cultuurhistorische als in archeologische waarde. Het plaatsen van een tunnelgebouw vlak bij de Rotte, zal hier dus niet in passen wanneer deze modern wordt vormgegeven. Vormgeving van het tunnelgebouw zal moeten plaatsvinden in samenhang met het algehele beeld van lintbebouwing langs de Rotte.



## **Reactie**

*In het Landschapsplan wordt de vormgeving van de tunnelgebouwen niet uitgewerkt. Er wordt alleen gesteld dat "De dienstgebouwen van de tunnel zijn zo geïntegreerd dat ze op het laagste punt van de halfverdiepte tunnel liggen, waardoor de hoogte wegvalt in het bos. Ze worden dusdanig ingepast en vormgegeven dat ze esthetisch passen in de omgeving." De vormgeving wordt in overleg met het Recreatieschap verder uitgewerkt. De functionaliteit van tunnelgebouwen vraagt om een ander ontwerp in vergelijking met het ontwerp van het gemaal. Of de tunnelgebouwen dan ook een vergelijkbaar exterieur krijgen als het gemaal is niet met zekerheid te zeggen.*

### 10. Participatietraject inrichting Terbregseveld (regio)

Op de informatieavonden is mondeling toegelicht dat voor de inrichting van het Terbregseveld ook participatie zal plaatsvinden. De vorm waarin was nog niet duidelijk. Het doel voor het Terbregseveld is zoals werd toegelicht, een recreatiegebied te creëren, waarbij de Rotte en het Lage Bergse Bos worden verbonden met het Kralingsebos. Niet alleen met het Kralingsebos, maar ook de verbinding tussen de Bergse Linker Rottekade en Ommoord is van belang. Hierbij zou men voor de keuze van inrichten gebruik kunnen maken van Bomenstructuurvisie. Op pagina's 111-113 van deze visie staat een aantal beschrijvingen met berm en oevers. Een mogelijke inrichting, waarbij gebruik is gemaakt van dit document, zou kunnen zijn:

- Terbregseveld richting Terbregge zal meer ingericht worden als rivieroever landelijk
- Terbregseveld richting Ommoord zal meer ingericht worden als rivieroever stadswijken
- Terbregseveld (langs de A16) richting de President Rooseveltweg zal meer ingericht worden als parkway

Op deze wijze zal het Terbregseveld een mooie verbinding zijn qua natuur, waarbij er volop genoten kan worden door recreanten en bewoners rondom het plangebied. Bij het participatietraject zouden groepen uit het plangebied in een vroeg stadium betrokken moeten worden. Dus nog voor de formele inspraakrondes, opdat de mening van de betrokkenen echt meegenomen kan worden in de plannen voor de inrichting van het Terbregseveld. Wij zouden graag zien dat in dit participatietraject de volgende groepen ten minste worden betrokken: Bewoners rondom plangebied - Ommoord: Varenhof, Varenbuurt en Rozenbuurt  
- Terbregge: Bergse Linker Rottekade v/a nummer 301, Kwekerijstraat, Landstraat, Warmoezierstraat, Rietstapstraat, De Wurft, Terbregseweg en Ommoordseweg  
Bewonersorganisaties (in ieder geval Bewonersorganisatie Ommoord en Bewonersorganisatie Vereniging Terbregge's Belang, Bewonersorganisatie Rotte, Stichting Rotte-Verband ) Gebiedscommissies Hillegersberg-Schiebroek en Prins Alexander

## **Reactie**

*Ten aanzien van de participatie tijdens de bouw verwijs ik naar mijn antwoord in paragraaf 2.22. Voor wat betreft de participatie in het door de gemeente op te stellen Inrichtingsplan kan ik u alleen melden dat deze start na de publicatie van het Tracébesluit.*

### 11. Saneringssituaties rond Terbregseplein nu meenemen

In de omgeving van het Terbregseplein bestaan langs de A20 en de A16 in de huidige situatie reeds overschrijdingen van de geluidsnormen voor wegverkeer. Deze overschrijdingen bestonden grotendeels al bij de invoering van de wet

geluidhinder in de zeventiger jaren, zodat toen al direct een saneringssituatie ontstond. Met later toegevoegde geluidschermen zijn deze overschrijdingen niet tot onder de huidige normen teruggebracht. Ons is niet geheel duidelijk of dit nu nog een saneringssituatie is of een soort gelegaliseerde overschrijding van de huidige voorkeurswaarde. Uit de recente geluidkaarten blijkt dat de overschrijdingen van de voorkeurswaarde van 50dB fors zijn, op veel plaatsen zelfs tot meer dan de maximale waarde van 65dB. Nu er in het kader van de aanleg van de A13/A16 ook op de naar het Terbregseplein toe leidende rijbanen extra rijstroken worden toegevoegd vanaf de A20 oost en vanaf de A16 zuid richting A13/A16, worden daarbij ook geluidmaatregelen getroffen, maar geheel volgens de wettelijke regels alleen om de geluidtoename te weren.

De bestaande overschrijdingen blijven dan in stand, soms één of enkele dB lager. Nu er toch gewerkt gaat worden aan de geluidsvoorzieningen biedt dat echter kansen om werk met werk te maken en daarmee kosten te besparen door in één keer ook de sanering mee te nemen. Dit lijkt ons een voor de hand liggende optie.

Wij verzoeken deze kans te grijpen om aan deze al decennia lang bestaande ernstige geluidhinder eindelijk een eind te maken door in te zetten op een gezamenlijke aanpak met de A16 activiteiten en daarvoor aanvullende financiering te regelen.

### **Reactie**

*De geluidsanering binnen de projectgrenzen wordt meegenomen in het Tracébesluit. De saneringsgrenswaarde bedraagt 65 dB. Deze waarde wordt binnen het afgebakende studiegebied A16 Rotterdam op twee locaties overschreden. Een locatie in de zuidwestelijke oksel van het Terbregseplein (23 woningen) en een locatie bij de aansluiting A16/Hoofdweg (2 woningen). Deze saneringslocaties worden binnen het Tracébesluit A16 Rotterdam afgehandeld.*

*Verder zijn er binnen het afgebakende studiegebied A16 Rotterdam geen niet afgehandelde saneringslocaties.*

*De sanering buiten de projectgrenzen wordt meegenomen in het Meer Jaren Programma Geluidsanering (MJPG). De geluidsanering langs de A13 richting Delft en langs de A20 ten westen van het knooppunt Terbregseplein zijn reeds afgehandeld in eerdere projecten. Dit staat ook in het akoestisch onderzoek beschreven. De trajecten die expliciet zijn uitgesloten van saneringsonderzoeken zijn ook opgenomen in bijlage 2 van het Besluit geluid milieubeheer.*

### **3.170 Zienswijze nr. 170, TLN (organisatie voor Logistiek en Transport)**

TLN is een vereniging met circa 5.500 leden die zich bezighouden met beroepsgoederenvervoer en logistieke dienstverlening. Veel leden van TLN maken dagelijks gebruik van het wegennet rond Rotterdam en zij hebben derhalve een groot belang bij de komst van de nieuwe verbinding tussen Rotterdam The Hague Airport en het knooppunt Terbregseplein.

#### *Positief over daadkrachtige besluitvorming*

TLN is zeer te spreken over de manier waarop de afgelopen periode de besluitvorming over de aanleg van de A16 Rotterdam is vormgegeven. Ondanks de vele negatieve signalen vanuit de regio en de betrokken gemeenten Lansingerland en Rotterdam is er nu duidelijkheid over de plannen van de minister. TLN schaart zich vierkant achter die plannen en hecht er veel waarde aan te benadrukken dat er

behalve de tegenstanders van de komst van de weg, ook veel mensen zijn die er baat bij hebben. Naast omwonenden van de huidige A13 en A20 die kunnen genieten van een betere luchtkwaliteit en minder geluidsoverlast, zijn dat ondernemers die voor hun bedrijfsvoering afhankelijk zijn van betrouwbare reistijden en een verkeersveilig wegennet.

### **Reactie**

*Ik ben u zeer erkentelijk dat u mijn standpunt dat er met de komst van de A16 een goede oplossing wordt geboden voor zowel het verbeteren van de bereikbaarheid als leefbaarheid deelt.*

#### *Economische belangen zijn groot*

Dat de vele files op de A13 en de A20 voor veel economische schade zorgen, is door TNO aangetoond. TNO maakt voor TLN en verladingsorganisatie EVO jaarlijks met de zogenaamde Economische Wegwijzer een inschatting van de economische schade die het vervoerend en verladend bedrijfsleven lijdt op het Nederlandse snelwegennet. De A13 tussen de knooppunten Ypenburg en Kleinpolderplein en de A20 tussen de knooppunten Kleinpolderplein en Terbregseplein staan structureel hoog in de top 20 van duurste trajecten. In de uitgaven van de Economische Wegwijzer in het jaar 2014 is de schade op genoemde trajecten 12,8 miljoen euro. Een bedrag dat in een markt met zeer kleine winstmarges, alles behalve welkom is. Uit de verkeerskundige onderbouwing van het OTB blijkt duidelijk dat de intensiteiten op de A13 en de A20 én het aangrenzende onderliggend wegennet zullen afnemen. Wat TLN betreft wordt de A16 Rotterdam daarom zo snel mogelijk gerealiseerd met zo min mogelijk overlast voor de weggebruikers.

### **Reactie**

*Ik deel uw analyse dat de files economische schade berokkenen, ten aanzien van het beperken van de hinder wordt de markt uitgedaagd om met plannen te komen om de hinder tot een minimum te beperken. Voor meer informatie hierover verwijst ik u naar paragraaf 2.19.*

#### *Aandacht voor naastgelegen A20 en A16 noodzakelijk*

Uit het OTB blijkt ook dat de verkeersdruk op de A20 naar het oosten (richting Gouda) toe zal nemen. Dat baart zorgen, aangezien uit de eerder genoemde Economische Wegwijzer 2014 eveneens blijkt dat op het traject A20 Terbregseplein – Gouwe 6 miljoen euro schade werd geleden. Dit lijkt niet overeen te komen met de reistijdfactoren voor het jaar 2030 die in het OTB staan beschreven bij een hoge economische groei.

Omdat de A20 door het vrachtverkeer zeer druk wordt bereden, is een aanvullend onderzoek naar de (toekomstige) doorstroming op dit traject absoluut noodzakelijk. Dat geldt ook voor de A16 naar Ridderkerk, waar in hetzelfde economische scenario in het jaar 2030 een zeer hoge reistijdfactor van maar liefst 2,2 wordt verwacht.

### **Reactie**

*In het kader van de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit, waarbij de A16 als autonome ontwikkeling is meegenomen, zijn deze knelpunten ook erkend en is opdracht gegeven 5 projecten nader uit te werken:*

- *meer en beter openbaar vervoer tussen Rotterdam-Zuid en de rest van de regio;*
- *beter benutten van het stedelijk en regionaal wegennet;*
- *aanleg van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding;*
- *verbeteren van de doorstroming op de Brienenoord- en Algeracorridor;*
- *wegverbreding op de A20-oost tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda.*

*De uitwerking van deze projecten is vastgelegd in de Rijksstructuurvisie 'Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding'. De Nieuwe Westelijke Oeververbinding is het eerste project dat verder wordt uitgewerkt. Over de andere prioritaire projecten hebben bestuurders eveneens nadere afspraken gemaakt. Voor deze afspraken verwijs ik u naar de Rijksstructuurvisie: <http://www.blankenburgerverbinding.nl/Bibliotheek/Documenten/Documenten+Rijksstructuurvisie/default.aspx>.*

#### Opmerkingen bij het wegontwerp

1. De doelgroepstroken voor het vrachtverkeer rond het knooppunt Terbregseplein komen te vervallen. TLN is hier geen voorstander van maar de totale effecten van de betere doorstroming van de komst van de A16 Rotterdam is ook van groot belang voor het vrachtverkeer. Daarom kan TLN zich vinden in het opheffen van de doelgroepstroken.
2. TLN is bezorgd over de vormgeving van de oprit Hoofdweg — A16 bij het knooppunt Terbregseplein-: deze lijkt in de plannen erg steil op te lopen. Voor het vrachtverkeer wordt het daardoor lastig om op snelheid in te voegen op de A16 Rotterdam. Wellicht kan worden overwogen om de invoegstrook over te laten lopen in de rechterrijstrook van de A16 Rotterdam en de linker rijstrook daarna te laten vervallen.
3. Gelieve de bewegwijzering naar de A16 Rotterdam vanuit de richting Den Haag vroegtijdig te plaatsen zodat het vrachtverkeer ruimschoots de gelegenheid krijgt om een rijstrook naar links op te schuiven.
4. Wat de aansluitingen op het onderliggend wegennet betreft is expliciet aandacht nodig voor de N209 richting Bergschenhoek en de N471 richting Berkel en Rodenrijs. Met name de N209 wordt in de projectsituatie zeer druk bereden door het vrachtverkeer: tot 8.000 va's/etmaal. In het OTB staat beschreven dat met de provincie Zuid-Holland momenteel wordt verkend in welke mate deze toenames leiden tot knelpunten en welke passende maatregelen hiervoor kunnen worden overwogen. TLN wordt graag betrokken bij deze verkenning.
5. De tunnel in de Terbregseweg onder het spoorviaduct is voorzien van een geslotenverklaring voor voertuigen hoger dan 3,90 meter. De verwachting is dat door de komst van de A16 Rotterdam meer vrachtverkeer over de Terbregseweg zal gaan rijden. De tunnel is dan echt te laag en met name chauffeurs die lokaal niet bekend zijn zullen hierdoor in de problemen komen. TLN zou graag zien dat hier in overleg met de gemeente Rotterdam een oplossing voor wordt gevonden. Naast het vergroten van de doorrijhoogte kan daarbij wat TLN betreft worden gedacht aan het plaatsen van bewegwijzering langs de A16 Rotterdam komende vanaf de A13, zodat de betreffende bedrijventerreinen kunnen worden bereikt via een verderop gelegen afrit van de A20 of de A16.

#### Reactie

1. *Met de doortrekking van de A16, is het fysiek niet mogelijk de doelgroepenstrook te handhaven;*
2. *De toerit vanaf de Hoofdweg naar de A16 voldoet aan de ontwerprichtlijnen voor autosnelwegen (NOA). Het ontwerp is een oplopende toerit, met geen uitzonderlijk grote helling.  
De door u voorgestelde oplossing om de invoegstrook over te laten lopen in de rechterrijstrook van de A16 Rotterdam en de linker rijstrook daarna te laten vervallen is niet conform de richtlijnen en zou verwarrend zijn, ik leg deze suggestie derhalve terzijde.*
3. *De bewegwijzering zal met zorg worden ontworpen door de Nationale Bewegwijzeringdienst. Het tijdig informeren van weggebruikers over routekeuze is hier het uitgangspunt.*

4. *Met de betrokken wegbeheerder zijn afspraken gemaakt over de monitoring van het verkeer op deze wegen na openstelling van de A16. Een verkenning naar mogelijke maatregelen is echter niet eerder aan de orde dan wanneer er op grond van de monitoring sprake blijkt te zijn van daadwerkelijk optredende knelpunten. Indien deze situatie zich voordoet dan wordt inbreng en advies van TLN zeer gewaardeerd en zal ik dit ook onder de aandacht brengen van de betrokken wegbeheerders.*
5. *De doorrijhoogte van de tunnel onder het spoorwegviaduct is een bekend knelpunt. Van de kant van de gemeente zijn er vooralsnog geen plannen bekend dat dit in de toekomst wordt opgelost. Het ontwerp raakt het viaduct niet en er bestaat geen aanleiding om dit viaduct aan te pakken in het kader van de A16 Rotterdam. Ten aanzien van uw suggestie van de bewegwijzering, zal in samenspraak met de gemeenten (door NBD) worden gekeken of en op welke wijze bewegwijzering hier iets in kan betekenen.*

TLN blijft graag betrokken bij de nadere uitwerking van de plannen voor de A16 Rotterdam en stelt de wijze waarop zij tot op heden door de uitvoeringsorganisatie van Rijkswaterstaat is geïnformeerd over de plannen zeer op prijs. TLN zet die prettige samenwerking graag voort.

#### **Reactie**

*Ook ik ben u zeer erkentelijk voor de wijze waarop de samenwerking plaatsvindt. Uiteraard wil ik hier vervolg aan geven.*

### **3.171      Zienswijze nr. 171**

Insprekers zijn woonachtig direct aan het begin van het tracé en zijn vallen onder het deelgebied Terbregseveld. Het is echter niet geheel duidelijk waar het tracé precies begint. De onderliggende tekeningen zijn onduidelijk. Er is één tekening/kaart: kaartblad 19 van 23 waaruit is af te leiden dat er wellicht een deel van de voortuin van cliënten vereist is om een uitrit voor het nieuwe tracé te creëren. Insprekers zijn daar al woonachtig vanaf 1984 en zijn willen niet dat een deel van hun voortuin wordt ingenomen. Er staan drie monumentale bomen in hun tuin en die willen insprekers ook behouden. Als insprekers hun voortuin moet inleveren dan blijft er eigenlijk niets meer over van deze tuin en komt de weg pal voor de woning te liggen. Verder ligt er in de parallelweg voor woning van insprekers een grote gasleidingbuis waar wel degelijk rekening mee moet worden gehouden. Cliënten hebben een inloopavond bezocht maar daar kregen zij ook geen duidelijkheid.

#### **Reactie**

*In het Tracébesluit is de toerit naar de A16 verlegd ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit. Het nieuwe ontwerp is dusdanig dat er geen gronden van inspreker of van andere stakeholders langs de Hoofdweg aangekocht hoeven te worden. De gemeente gaat samen met de betrokken stakeholders langs de Hoofdweg invulling geven aan de herinrichting van het gebied tussen de Hoofdweg en de woningen en bedrijven die zich daar langs bevinden (noordzijde).*

Insprekers ondervinden thans al geluidsoverlast van de A16 en met dit tracé komt de snelweg c.q. de uitrit dichterbij hun woning te liggen. Er zijn dan ook geluidwerende voorzieningen nodig. Onduidelijk is of de situatie wel bij cliënten zorgvuldig onderzocht is.

### **Reactie**

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Ten behoeve van uw woonomgeving zijn verschillende geluidbeperkende maatregelen genomen zoals het toepassen van stil asfalt op de A16. Verhoging van de geluidafscherming direct langs de A16 en langs de toe- en afrit is niet doelmatig idem een nieuw scherm langs de toe- en afrit. Fysiek leent de situatie zich niet voor schermplaatsing en daarnaast is er ook sprake van een relevante bijdrage vanuit de Hoofdweg.*

*In het kader van de eerder genoemde herinrichting van de Hoofdweg door de gemeente zal zij voorzover er sprake is van een overschrijding ook maatregelen dienen af te wegen.*

*De geluidbelasting van de woning neemt als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het besluit opgenomen maatregelen af van 68 dB naar 67 dB. Aangezien dit nog steeds meer bedraagt dan de grenswaarde van 60 dB voor saneringsobjecten, heeft u recht op een zogenaamd binnenwaarde onderzoek. Op basis van dit onderzoek wordt bepaald of de geluidsniveaus binnenshuis voldoen aan de wettelijke binnenwaarden, indien niet het geval biedt Rijkswaterstaat gevelisolatie aan. Uiteraard wordt u hiervan tijdig op de hoogte gesteld. Voor meer informatie omtrent deze procedure verwijs ik u naar de site <https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/gevelisolatie/index.aspx>*

Insprekers menen dat het tracébesluit vooralsnog niet zorgvuldig is voorbereid en de gevolgen van dit besluit voor cliënten zijn niet goed in beeld gebracht met alle nadelige gevolgen van dien voor cliënten.

Cliënten verzoeken u dan ook met klem het Tracébesluit aan te passen c.q. de benodigde duidelijkheid te verschaffen.

### **Reactie**

*Eind 2015 zijn Rijkswaterstaat en de gemeente Rotterdam bij inspreker langs geweest om het nieuwe wegontwerp van de Hoofdweg, met oprit naar de A16 Rotterdam, toe te lichten. Het nieuwe ontwerp is dusdanig aangepast dat er geen gronden van inspreker of van andere stakeholders langs de Hoofdweg aangekocht hoeven te worden.*

### **3.172 Zienswijze nr. 172**

Inspreker dient deze zienswijze namens een 3-tal huishoudens aan de Rottekade. Het gaat hier om huishoudens, die al jaren in grote onzekerheid leven en waarbij door Rijkswaterstaat onvoldoende aandacht is gegeven en begrip is getoond voor de specifieke en risicovolle situatie waarin zij nu terecht zijn gekomen en waar in de besluitvorming onvoldoende rekening mee is gehouden.

Met deze zienswijze beogen de insprekers nu wel de aandacht en maatregelen te verkrijgen die deze specifieke situatie verdient.

Insprekers verwijzen allereerst naar de eerder door deze eigenaren ingediende inspraakreactie van 4 oktober 2009, op de Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 Rotterdam, en verzoeken wij u deze inspraakreactie als herhaald en ingelast te beschouwen, omdat volgens de eigenaren bij behandeling van deze zienswijze onvoldoende is ingegaan om de specifieke situatie rondom de woningen en er ondanks het verzoek van de bewoners tot op de dag van vandaag geen nauwkeurig bouwkundig onderzoek is gedaan naar de risico's ten aanzien van de handhaving van deze woningen.

### **Reactie**

*Alhoewel ik me de onzekerheid kan voorstellen, gaat de besluitvorming omtrent dergelijke complexe projecten niet over 1 nacht ijs en kan dit enige tijd in beslag nemen. Ook met dit project is dat het geval. In de TN/MER, die in 2009 voor inspraak ter visie is gelegd zijn diverse inpassings- en tracé varianten onderzocht, waaronder zelfs ook een tracé om het Lage Bergse Bos heen, een variant ver buiten de invloedssfeer van insprekers.*

*Het doel van de Trajectnota/MER (TN/MER) is om te komen tot een keuze voor het juiste alternatief en de voorkeursvariant, een keuze die pas met mijn standpunt in mei 2013 duidelijk is geworden. De uitwerking van deze voorkeursvariant heeft plaats gehad in de periode mei 2013 tot en met 2015. Op uw zorg inzake uw woningen ga ik hieronder nader in.*

*Voor mijn reactie op uw zienswijzen op de TN/MER verwijs ik u verder naar de Nota van Antwoord, bijlage C.*

### De huidige stand van zaken

Inspreker geeft aan dat er inmiddels (na de ter visielegging van het OTB) een bouwkundig onderzoek is overlegd welke dateert van 25 september 2015 en derhalve ruim na de ter visielegging van het OTB na herhaaldelijk verzoek namens de bewoners is opgestuurd. Het betreft hier slechts een verkennend onderzoek op basis van een inspectie vanaf de buitenzijde en waarbij niet de instructie aan de bouwkundige adviseur is meegegeven om de woningen inwendig te inspecteren dan wel informatieve gesprekken te voeren met de bewoners om nadere informatie te verkrijgen over de constructief uiterst risicovolle woningen in relatie tot de uit te voeren werken. Immers is op basis van het verkennend onderzoek al vastgesteld dat serieuze trilling- en zettingsrisico's verbonden zijn bij behoud van de woningen. Ter verduidelijking voegt inspreker een van de bouwkundige rapporten bij (de andere twee zijn behoudens adres gelijklopend).

Inmiddels hebben vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat erkent dat dit geen goede en nauwkeurige gang van zaken is geweest.

Inspreker komt derhalve namens de eigenaar-bewoners tot de conclusie dat er geen Ontwerptracébesluit gepubliceerd had mogen worden waarin de woningen zonder meer als 'te handhaven' zijn opgenomen.

Primair verzoekt inspreker uitdrukkelijk om op basis van deze ernstige omissie NIET op deze wijze in te stemmen met het OTB en subsidiair, gegeven de huidige risico's, de eigenaars in de gelegenheid te stellen dan wel deze risico's te aanvaarden dan wel de woning op volledige onteigeningsbasis aan Rijkswaterstaat te koop aan te kunnen bieden.

Als voorbeeld haalt inspreker ook de aanleg van de 380kV-leiding (opdrachtgever Tennet) aan waarbij een minimaal risico is vastgesteld ten aanzien van de effecten van een magnetisch veld op naburige woningen onder de toekomstige 380kV-leiding, waardoor deze bewoners in de gelegenheid zijn gesteld dan wel in de woning te blijven wonen dan wel de woning te koop aan te bieden op basis van vergoeding overeenkomstig onteigeningsmethodiek. Want het kan toch niet zo zijn dat deze bewoners verplicht worden deze aangetoonde risico's te aanvaarden.

### **Reactie**

*De zorg voor de woningen is ook mijn zorg, vandaar dat we in het contract met de aannemer bijzondere aandacht besteden aan het voorkomen van hinder en schade. Vooral nog is sloop en herbouw niet aan de orde.*

*Er heeft al wel een verkennend vooronderzoek plaatsgevonden naar mogelijke bouwschade. Dit onderzoek is ondermeer verricht op basis van een globale schouw van de opstallen. Het verkennend vooronderzoek heeft 'n indicatief karakter. Omdat dit verkennend onderzoek te globaal is om richting aannemer te bepalen welke maatregelen voorgeschreven dienen te worden om risico's van bouwschade te beperken, zal een vervolgonderzoek worden uitgevoerd. Ook hierover zijn omwonenden geïnformeerd. Dit onderzoek heeft als doel om de ontbrekende informatie inzake fundering van opstallen en de doorwerking van trillingen als gevolg van de aanleg van de A16 Rotterdam in beeld te brengen. Deze bevindingen worden gehanteerd bij het opstellen van voorschriften richting aannemer om het risico op schade zo goed mogelijk te beperken en ook bij het bepalen van keuzen omtrent het al dan niet minnelijk verwerven van opstallen. De omwonenden worden persoonlijk door Rijkswaterstaat geïnformeerd over de onderzoeksbevindingen.*

*Het bouwen van een nieuwe weg gaat helaas niet zonder hinder, om die reden krijgt hinder zoals dat van bouwverkeer binnen het project bijzondere aandacht. Ik verwijs u hiervoor ook naar mijn antwoorden in de paragrafen 2.19 en 2.23. In beginsel rijdt bouwverkeer zoveel mogelijk naar het plangebied over het hoofdwegennet en de belangrijkste uitvalswegen. Rijkswaterstaat zal verder voor aanvang van de bouw ook nul-metingen uitvoeren aan uw woningen, zodat tijdens de bouw ook gemonitord kan worden of en welke schade aan uw woningen ontstaat. Deze schade wordt uiteraard vergoed.*

Tenslotte wil ik namens de bewoners nog de volgende argumenten opsommen die zij vanaf 2009 voortdurend bij Rijkswaterstaat onder de aandacht hebben gebracht:

1. Werkzaamheden veroorzaken fluctuerend peil van grondwater en zorgen voor instabiliteit van de woningen; deze zijn gelegen in de kernzone van de waterkering;
2. Veel risico's bij bemaling tijdens de aanlegfase;
3. Ernstige overlast van bouwverkeer tijdens de aanlegfase, terwijl vrachtverkeer sinds 15 jaar al verboden is op de Rottekade;
4. Luchtverontreiniging door lucht/ventilatieafvoer uit de tunnel;
5. Naast de bouw van de tunnel zal er overlast zijn als gevolg van de aanleg van toe- en afritten t.b.v. bouwverkeer en de realisatie van bouwketenpark en grond-depot;
6. Niet is aangetoond dat de doelstelling nul-saldo ten aanzien van geluid in dit gedeelte zal worden gehaald; geluidsoverlast zal verder toenemen;
7. Vrij uitzicht geëlimineerd door aanleg weg voor de woonhuizen;
8. Woningen in ieder geval de eerste 5 jaren onverkoopbaar, bewoners gegijzeld in eigen woning.

## **Reactie**

1. *Voor de bouw van de tunnel onder de Rotte, Vaart Polder Bleiswijk en door het Lage Bergse Bos heeft geohydrologisch onderzoek plaatsgevonden. Daarbij is op basis van het geohydrologisch onderzoek gekozen dat de tunnel waterdicht dient te zijn, waarbij er door de aannemer tijdens de aanleg geen spanningsbemalingen toegestaan mogen worden. Met deze maatregel worden grote risico's op wisselende grondwaterstanden beperkt. Bij de voorbereiding van de werkzaamheden en uitvoering van de werkzaamheden dient nauwlettend gelet te worden op de lokale maatregelen die nodig zijn om wisselende grondwaterstanden te voorkomen. Het hoogheemraadschap zal hierop toezien via de watervergunning en handhaving.*
2. *Zie hiervoor ook mijn antwoord bij punt 1*
3. *Bouwverkeer op de Rottekade is de tijdens de aanleg van de weg niet*



- toegestaan. Dit wordt ook als eis aan de aannemer meegegeven;*
4. *Op alle door mensen toegankelijke locaties wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden;*
  5. *Zie hiervoor mijn antwoord op het onderdeel 'De huidige stand van zaken' en mijn antwoord in paragraaf 2.19;*
  6. *De ligging van de tunnelmond aan de zuidzijde is in het Tracébesluit aangepast ten opzichte van het OTB. De tunnelmond is nu op circa 100 meter voorbij de tweede kwelsloot gelegen. Met het aanpassen van de ligging van de tunnelmond en de opname van bovenwettelijke maatregelen in het kader van Saldo Nul is opnieuw onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting op de woningen van insprekers.*

*De afstand van uw woningen tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt gemiddeld circa 50 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen ligt voor uw woningen net onder, dan wel komt overeen, met de toegestane toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek en cumulatie verwijs ik u verder naar mijn antwoord in paragraaf 2.15 en 2.16.*

*Het halen van Saldo Nul is een regionale opgave. Ik verwijs u door naar mijn reactie in paragraaf 2.9.*

7. *Zoals aangegeven is de ligging van de tunnelmond aan de zuidzijde verschoven tot circa 100 meter voor de 2<sup>e</sup> kwelsloot. De inpassing van de tunnelmond heeft ook meer aandacht gekregen waardoor deze ook minder zichtbaar wordt vanuit de omgeving. De tunnel zakt geleidelijk onder het maaiveld, met op de kop transparante schermen. Een betonconstructie zal niet zichtbaar zijn: de keerwanden van de tunneltoerit worden aan de omgevingszijde ingepast als grastaluds. Verder heb ik een dicht bosperceel aan de westzijde van de tunnelmond aangebracht, een beplanting op het talud aan de zuidzijde van het Terbregseveld. De schermen aan weerszijden van de A16 zullen aan de omgevingszijde begroeid worden uitgevoerd, met boven de 4 meter een transparante top. Het scherm op de tunnelmond wordt ook transparant uitgevoerd.*
8. *Voor eventuele planschade / nadeelcompensatie verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.23.*

### **3.173      Zienswijze nr. 173**

Binnen het Lage Bergse Bos ligt een ruiterspadcircuit van ca 5 km, waarvan er bijna 2,5 km onbruikbaar wordt tijdens de aanleg van de A13/A16, omdat deze binnen de aankoopgrens, respectievelijk het bouwterrein komen te liggen. Hiermee worden ruiters ernstig in hun belangen geschaad, omdat de mogelijkheid vervalt om een circuit (een rondje) van circa 1 uur te rijden. In het Ontwerp Tracébesluit, met name bijlage J, Inpassingsvisie & Landschapsplan, zijn geen voorzieningen opgenomen ter compensatie van dit verlies. Ook voor de definitieve situatie, waarbij het tracé A13/A16 het ruiterspadcircuit tweemaal doorsnijdt, zijn in het Ontwerp-Tracébesluit geen oplossingen vastgelegd. Zelfs wordt in het OTB Bijlage J pag 102 het grootste deel van het ruiterspad ingekleurd als Nieuwe fietsverbinding. Ofwel dit stuk ruiterspad zou geheel komen te vervallen en dit mag absoluut niet gebeuren. Het Recreatieschap Rottemeren heeft in zijn Ambitiedocument Lage Bergse Bos 1.1 (4 juni 2014) geen aandacht besteed aan deze problematiek. Slechts verplaatsing van Stichting Manege Hillegersberg komt hierin aan de orde. Ook in het Schetsontwerp Lage Bergse Bos Inpassing A13A16 wordt er nauwelijks aandacht besteed aan de paardensport. Slechts op pag 39 wordt er, bijna terloops, melding van gemaakt. Dit is echter op kaarten niet concreet gemaakt, waar dat voor andere

vormen van recreatie wel expliciet is gebeurd. Met klem verzoek ik u om voorzieningen te treffen, opdat tijdens de jarenlange bouwperiode ruiters uit de naaste omgeving hun buitensport, rep. sportieve recreatie kunnen blijven beoefenen.

Tevens verzoekt inspreker dringend om in de definitieve situatie de voorzieningen voor ruiters terug te brengen tot minimaal het huidige niveau. Belanghebbenden zijn honderden eigenaren en ruiters uit de naaste omgeving, die hun paard in een privé- of pensionstal hebben en aangewezen zijn op het Lage Bergse Bos. Daarenboven hebben de Stichting Manege Hillegersberg en Manege Lansbergen er belang bij om met lesgroepen buitenritten te kunnen maken. Ook hun pensionklanten (eigenaren en rijders) zijn frequente gebruikers van de ruiterspaden in het Lage Bergse Bos. Het eerder genoemde circuit van 1 uur is een van de meest gebruikte ruiterspaden in het Lage Bergse Bos. Met het (tijdelijke) verlies daarvan worden ruiters ernstig gedupeerd. Zowel tijdens als na de bouw zijn bruikbaarheid en aantrekkelijkheid, maar bovenal veiligheid uiterst belangrijke factoren. Vooral bij de aanleg van noodvoorzieningen tijdens de bouw, zoals bruggen, moet hieraan veel aandacht worden gegeven en omdat kennis omtrent de paardensport veelal ontbreekt bij beleidsmakers en ontwerpers, is overleg omtrent mogelijke oplossingen met betrokken ruiters zelf, cruciaal. Ondergetekende zal het zeer op prijs stellen om een en ander mondeling te kunnen toelichten. Ook is inspreker graag bereid om een inhoudelijke bijdrage te leveren, of op enigerlei andere wijze behulpzaam te zijn.

### **Reactie**

*In het Tracébesluit wordt de inrichting van het Lage Bergse Bos uitgevoerd in overeenstemming met het Schetsontwerp van het Recreatieschap Rottemeren voor de inrichting Lage Bergse Bos, vastgesteld op 1 juni 2015 door het dagelijks bestuur van het Recreatieschap Rottemeren en begin 2016 aangepast op de half verdiept ligging. Dit betreft het handhaven van het netwerk van ruiterspaden. Tijdens de aanlegfase worden bestaande ruiterspaden zoveel mogelijk gehandhaafd, maar kan niet worden uitgesloten dat paden tijdelijk moeten worden afgesloten en/of omgeleid. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.19 en het schetsontwerp van het Recreatieschap Rottemeren (<http://www.heerlijkbuiten.nl/natuur-en-recreatieschappen/rottemeren/herinrichting-lage-bergse-bos>).*

*Ten aanzien van uw wens om betrokken te worden bij de verdere uitvoering en kennis in te brengen, verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.22.*

### **3.174 Zienswijze nr. 174, Vouwwagenstalling De Veld**

Insprekers stellen een noordelijke ontsluitingsverbinding voor tussen bedrijventerrein Schiebroek en Wildersekade. Deze noordelijke ontsluitingsweg kan worden aangesloten op of rondom de AVO-knoop/N209. Door slimme verkeerskundige oplossingen en eventueel slimme verkeersregelingen kan de aansluiting geoptimaliseerd worden.

### **Reactie**

*Voor het antwoord op deze zienswijze verwijs ik u paragraaf 2.24*

### **3.175 Zienswijze nr. 175**

Het voorgestelde tracé kent een aantal nadelen. Belangrijkste nadeel is dat het gebied rond het vliegveld reeds zeer vervuild is (luchtvervuiling). Ook is hier reeds

veel lawaai. Een snelweg maakt dit alleen maar erger. Een goedkoper alternatief is de A20 verbreden. Er is ruimte voor indien het Rozenviaduct wordt vervangen door een viaduct met grotere overspanning. Het nut van het geheel is twijfelachtig zolang de A13 niet wordt verbreed. Eenvoudig gezegd: dan staan we verderop alsnog in de file. Ondanks dat er altijd wegverkeer zal zijn, moeten we ons realiseren dat er veel ritten op de weg worden gemaakt die met andere vervoermiddelen kunnen worden gemaakt: korte ritten waarbij men geen grote bagage heeft.

Het openbaar vervoer loopt nog steeds vaak van het centrum naar elders. 'Ringen' rond Rotterdam met openbaar vervoer kunnen helpen de druk op het wegverkeer te verminderen. Conclusie: vanwege twijfelachtig nut en toename van luchtvervuiling en lawaai is de A13/A16 geen goed idee.

### **Reactie**

*Het project A16 Rotterdam is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hiermee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. In het NSL wordt ook rekening gehouden met Rotterdam The Hague Airport.*

*Het verbreden van de A13 en A20 is in het kader van de variantennota reeds onderzocht en afgefallen. Het grootste bezwaar van deze oplossingsrichting is dat hiervoor aanzienlijke aantallen woningen moeten worden gesloopt en dat de kosten van deze maatregelen zeer hoog zijn.*

*Voor wat betreft de nut en noodzaak van het tracé verwijs ik u door naar mijn antwoord in paragraaf 2.1.*

*Ten aanzien van uw opmerking inzake het openbaar vervoer heeft de gemeente Rotterdam een Stedelijk Verkeersplan Rotterdam voor consultatie gepubliceerd. Daarin is ook ruim aandacht voor de ontwikkeling van openbaar vervoer. In het algemeen kan gesteld worden dat voor de gevraagde 'tangenten' alleen voldoende vervoerswaarde bestaat als er veel economische centra met elkaar en met woongebieden met een wat hogere dichtheid worden verbonden. Woonwijken met een lage dichtheid (groot aandeel eengezinswoningen) met elkaar verbinden via de gevraagde 'ringen' (=tangenten) levert onvoldoende grote stromen passagiers op om een OV-exploitatie op te voeren.*

*Er is ten behoeve van de woonomgeving (Schiebroek Noord) een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Specifiek inzake uw woning geldt dat deze is gelegen op circa 1.050 meter van de nieuwe weg. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit (TB) opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt ter plaatse van uw adres minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht deze geluidbelasting aanvaardbaar. Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek verwijs ik u graag naar paragraaf 2.15.*

### **3.176 Zienswijze nr. 176**

Als grootste politieke partij van Lansingerland dient het bestuur van Leefbaar 3B onderstaande zienswijze in omtrent het OTB A13-A16:

Het bestuur van leefbaar 3B is niet tegen de aanleg van deze nieuwe rijksweg die voor een groot deel op het gebied van de gemeente Lansingerland komt te liggen. Leefbaar 3B ondersteunt de gezamenlijke inzet van de Raad van Lansingerland voor een zo optimaal en duurzaam mogelijke inpassing van de nieuwe rijksweg.

Er zijn twee onderwerpen die insprekers met deze zienswijze onder uw aandacht brengen.

1. Het betreft het door burgers ingediende plan van een verlaagde aanleg van de N471 waardoor de nieuwe rijksweg na de passage van de HSL, die verhoogd zal plaatsvinden, teruggebracht kan worden naar maaiveld niveau. Volgens de signalen die ons bereikt hebben, heeft dit goed uitgewerkte plan geen of onvoldoende aandacht gekregen van RWS. De voordelen zijn, volgens de informatie die ons bereikt heeft, niet of onvoldoende meegenomen in de uitwerking van het OTB. Het onvoldoende meenemen van een goed burgerinitiatief past naar onze mening niet bij het beleid van de Participatie maatschappij. Het bestuur van Leefbaar 3B verzoekt u deze ommissie te herstellen.
2. Het bestuur van Leefbaar 3B is tegen het verleggen van het bestaande buizen- en leidingentracé in westelijke richting. Het OTB had naar onze mening rekening dienen te houden met deze bestaande leidingen, hetgeen volgens ons goed mogelijk is. Het verleggen geeft naast de risico's en kosten een grote aantasting van het onlangs bestemde en ingerichte natuur- en recreatiegebied de Vlinderstrik.

Insprekers verzoeken u daar waar andere oplossingen aanwezig zijn geen aantasting van het spaarzame groen in dit kwetsbare gebied te veroorzaken.

### **Reactie**

*Met betrekking tot uw eerste punt. Inspreker doelt hier op het ingediende plan van bewonersgroep Rodenrijs-west. Het plan ziet op het verdiept aanleggen van de N471, zodat A16 op lager (maaiveld) kan worden aangelegd, in plaats van de fly-over die is voorzien. Volgens inspreker is dit plan onvoldoende meegenomen in het besluitvormingsproces van de minister. Dit is onjuist. De minister is op zoek naar de meest doelmatige oplossing voor de problematiek. Hiervoor zijn verschillende alternatieven en varianten onderzocht in de variantennota en de trajectnota/MER. Op basis hiervan is een keuze gemaakt voor de A16. Ik verwijs u hiervoor ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.13.*

*Ook initiatieven vanuit burgergroepen zijn serieus betrokken in dit besluitvormingsproces. Zo heeft de minister aanvullend onderzoek laten uitvoeren naar de ingediende Portway-variant alsook het plan van bewonersgroep Rodenrijs-west. Op basis van dit onderzoek is geconcludeerd dat het plan van Rodenrijs-west geen kosteneffectieve maatregel is. Deze variant is ten minste 36 miljoen duurder dan de gekozen oplossing. Ook kan worden voldaan aan het Saldo Nul scenario door gebruik te maken van de inmiddels met de regio overeengekomen bovenwettelijke maatregelen. Daarnaast heeft de variant van Rodenrijs-west meer ruimtebeslag in vergelijking met het gekozen tracé. Het gekozen tracé is echter wel geoptimaliseerd in het Tracébesluit ten opzichte van het tracé dat is opgenomen in het Ontwerp-Tracébesluit waardoor de weg ter plaatse van de passage met de HSL en Randstadrail met circa 1,5 meter is verlaagd. In tegenstelling tot wat uw zienswijze suggereert hebben burgerinitiatieven dus wel degelijk een serieuze plaats gekregen in het besluitvormingsproces.*

*Met betrekking tot uw tweede punt is in de 'Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035' een ruimtelijke reservering opgenomen voor (een) eventuele toekomstige buisleidingen(strook) in het gebied ten noorden van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport. Deze ruimtelijke reservering is tevens opgenomen in de Regeling*

*algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) onder het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De gemeente kan het voorkeustracé binnen het in de Rarro aangegeven zoekgebied verplaatsen (dit zoekgebied heeft een breedte van 250 meter aan beide zijden van het voorkeustracé).*

*De A16 Rotterdam overlapt ten dele deze gemaakte ruimtelijke reservering. Dit is helaas onoverkomelijk gebleken. Een afweging van diverse belangen heeft hieraan ten grondslag gelegen. Aspecten als een verkeersveilig wegontwerp, de wettelijke milieueisen, zorgvuldig ruimtegebruik en projectkosten hebben hierbij een rol gespeeld. Vanwege deze overlap zijn diverse betrokken partijen, zoals de gemeenten Rotterdam en Lansingerland en diverse diensten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, momenteel met elkaar in overleg. Omdat de kruising van een eventueel aan te leggen buisleiding met de sporen van de HSL-Zuid en RandstadRail de meest complexe ontwerpogave is wordt nu hierop gestudeerd. De resultaten van deze studie zullen medebepalend zijn voor de mogelijkheden voor een verlegd buisleidingstracé.*

*Het is de bedoeling dat dit overleg gaat uitmonden in een gewijzigde ruimtelijke reservering voor een buisleidingstrook in de Rarro.*

*Voor wat betreft uw opmerking over de vlinderstrik verwijs ik u door naar mijn antwoord in paragraaf 2.25.*

### **3.177 Zienswijze nr. 177**

Inspreker heeft bezwaar tegen (de inhoud van) het ontwerpbesluit A13/A16 en tegen de voortzetting van het project wegens:

- strijd van het project en de voorgenomen besluitvorming met de wet, waaronder de Tracéwet zoals deze luidde voor 1 januari 2012 en de Tracéwet;
- ten onrechte / onjuist toepassen van het overgangsrecht van de Tracéwet (Besluit van 13 december 2012, nr. IENM/BSK-2012/242707) en strijd met de Awb;
- strijd met de Wet milieubeheer;
- handelen in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel;
- onduidelijke en onvoldoende belangenafweging;
- misbruik van bevoegdheid.

Voorts heeft inspreker de volgende beleidsinhoudelijke bezwaren:

- te lange tijd verstreken sinds begin project;
- onvoldoende toekomstbestendige besluitvorming;
- onvoldoende onderzoek naar oorzaken;
- strijdigheid/onvoldoende aansluiting met andere beleidstrajecten van het ministerie;
- onvoldoende rekening gehouden met gezondheidsaspecten en nieuwste inzichten;
- onvoldoende onderzoek naar de oorzaken van files;
- verkeerde oplossing voor het beschreven probleem;
- waardevermindering woning/gebouw.

De zienswijze wordt door inspreker als volgt gemotiveerd:

#### 1. Strijd met de Tracéwet zoals deze luidde voor 1 januari 2012 (hierna : oude Tracéwet).

Blijkens de informatie van de minister van I&M (hierna: de minister), o.a. op de website van Rijkswaterstaat [www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl), en van de directie participatie, [www.publieksparticipatie.nl](http://www.publieksparticipatie.nl), is de tracéwet procedure voor het project A13/A16 in

2005 gestart met de startnotitie van november 2005. Met deze start van de planstudiefase is de beslissing bedoeld in artikel 2, tweede lid, van de oude Tracéwet genomen. Vervolgens is, opnieuw volgens de informatie van de minister, een trajectnota, tevens milieueffectrapport, opgesteld, welke nota m.i.v. 25-8-2009 ter inzage is gelegd. Twee artikelen van de oude Tracéwet zijn vervolgens van belang:

Artikel 8, eerste lid, welk artikel de minister voorschrijft een termijn te bepalen van ten hoogste 4 maanden waarbinnen betrokken bestuursorganen advies uitbrengen, en Artikel 9, eerste lid, welk artikel de minister voorschrijft binnen 8 weken na het verstrijken van de ingevolge artikel 8, eerste lid, bepaalde termijn, een standpunt te bepalen met betrekking tot de aanleg van de hoofdweg. Of de minister een termijn heeft gesteld, blijkt niet uit de informatie van de minister evenmin overigens of de bestuursorganen advies hebben uitgebracht. Inspreker gaat voor het vervolg derhalve uit van de maximale termijn van 4 maanden (d.w.z. 25-12-2009). Op grond van het aangehaalde artikel 9 had de minister uiterlijk 19-2-2010 een standpunt moeten innemen over het project. Uit de door de minister verstrekte informatie blijkt niet van een standpunt voor die datum; evenmin dat zou zijn voldaan aan de verplichting van het vierde lid, van artikel 9, te weten dat het standpunt ter inzage zou zijn gelegd. Inspreker moet er derhalve van uitgaan dat een zodanig standpunt niet is ingenomen, noch ter inzage is gelegd. Mijn conclusie dat de minister geen standpunt heeft ingenomen binnen de gestelde termijn wordt bevestigd door 1. de op 14 juni 2011 aan de Tweede Kamer aangeboden Nationale Mobiliteits- en Capaciteitsanalyse (NMCA), waarin op pag. 21 is opgenomen: " (...) betreft ook projecten waarover nog geen standpunt is ingenomen, zoals (.....) de A13/A16/A20 Rotterdam (.....) " en 2. de brief van 24 mei 2013 waarin de minister haar formele standpunt bekend maakt aan de Tweede Kamer. De oude Tracéwet bevat geen bepalingen op grond waarvan de minister bevoegd is (geweest) het project A13/A16 te vervolgen ondanks de overschrijding van de wettelijke termijnen. Het project had derhalve na het verstrijken van de termijnen moeten worden gestopt. De op grond van de oude Tracéwet opgestelde documenten hebben hun geldigheid voor het project A13/A16 van rechtswege verloren.

## **Reactie**

*Met de inwerkingtreding van de gewijzigde bepalingen van de Tracéwet per 1 januari 2012 zijn de door de inspreker aangehaalde bepalingen komen te vervallen (zie de Wijzigingswet Tracéwet met het oog op versnelling en verbetering besluitvorming infrastructurele projecten beschikbaar via [www.wetten.overheid.nl](http://www.wetten.overheid.nl)). Op basis van het overgangsrecht bij de Wijzigingswet is bovendien de termijnstelling als genoemd in het huidige artikel 9, eerste lid, van de Tracéwet niet van toepassing. Het project A16 Rotterdam is namelijk opgenomen op de overgangslijst als bedoeld in artikel III, tweede lid, van die Wijzigingswet. Deze overgangslijst is gepubliceerd in de Staatscourant: nr. 25926, 17 december 2012.*

## 2. Strijd met (hoofdstuk II van) de Tracéwet.

Op het project A13/A16 is de Tracéwet van toepassing. Ingevolge de Tracéwet moet een tracéwetprocedure starten met een startbeslissing en een verkenning. In de startbeslissing moet o.a. worden beschreven de aard van het te verkennen probleem en de wijze waarop o.a. burgers worden betrokken bij de verkenning. Bij de verkenning worden kennis en inzicht omtrent de aard van het probleem, de relevante ruimtelijke ontwikkelingen en mogelijke oplossingen voor het probleem vergaard. In de door de minister opgestelde en ter inzage gelegde startnotitie blijkt dat aan deze vereisten niet wordt voldaan. De startnotitie vermeldt bijvoorbeeld : "In het project Rijksweg 13/16 Rotterdam wordt één oplossingsrichting onderzocht:

*de aanleg van een nieuwe wegverbinding Rijksweg 13/16 die de A13 (vanaf de aansluiting Rotterdam Airport) gaat verbinden met de A16 (het Terbregseplein)."* In strijd met artikel 2 van de Tracéwet zijn aan burgers, en dus aan inspreker, belangrijke participatiemogelijkheden ontnomen (zie hieromtrent mede het vervolg van de zienswijze), mogelijkheden die zij wel hadden kunnen / ik wel had kunnen en willen benutten als de Tracéwet op de juiste wijze was toegepast. Het is ook in strijd met de bedoeling van de wetgever. Ik wijs in dit verband op de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel (Tweede Kamer 2009-2010, 32 377, nr. 3):

#### " 2.4 Brede verkenning

*Het wetsvoorstel is gericht op verkenningen naar problemen op de hoofdinfrastructuur of het ontbreken daarvan: het blijft immers een wijziging van de Tracéwet die in oorsprong sectoraal van aard is. Maar ondanks die bepaling tot de hoofdinfrastructuur moet gegarandeerd worden dat bij die verkenning wel ruim aandacht wordt besteed aan alle relevante aspecten van het gebied en niet alleen aan de ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder ook verkeers- en milieuontwikkelingen, in het gebied, maar ook aan ruimtelijk beleid dat gericht is op het behoud van status en dus gericht op het tegengaan van ruimtelijke ontwikkelingen. Het is om die reden dan ook dat in het wetsvoorstel – zie met name artikel 2, derde lid, onderdeel b, artikel 3, artikel 4, tweede lid en artikel 5, eerste lid, met name aandacht wordt gevraagd voor het betrekken van ruimtelijke ontwikkelingen. Met het breed verkennen en het niet al te vroeg inzoomen op oplossingen wordt voorkomen dat in een te vroeg stadium een «oplossing» wordt gepresenteerd. Het proces kan het best worden gezien als dat van trechtering. Eerst na een gedegen verkenning in een niet te beperkt studiegebied, met een vroegtijdige participatie van de omgeving en een zelfde betrokkenheid van de decentrale overheden, de gebiedsexperts bij uitstek, kan dan de uiteindelijke oplossing voor het geschetste probleem vanzelf naar voren komen. Ongeacht de vorm van die oplossing en aard van de te treffen maatregelen."*

Voorts had o.g.v. artikel 2, vierde lid, voorafgaand aan het Ontwerp-Tracébesluit een structuurvisie voor het project A13/A16 moeten worden opgesteld en op de ontwerp structuurvisie zou de Awb 'zienswijze procedure' overeenkomstig moeten worden toegepast. Ten slotte had de minister de aan het ontwerpbesluit voorafgaande structuurvisie (onder meer) moeten toezenden aan de Tweede Kamer. Het is inspreker niet duidelijk op grond van welk artikel in de oude of in de huidige Tracéwet de minister haar standpunt (of is het een voorkeur voor een oplossing?) heeft bepaald, noch op grond van welk artikel het standpunt naar de Tweede Kamer is gestuurd en niet (tevens) op andere wijze bekend is gemaakt (m.a.w. wanneer is welk artikel van welke wet toegepast?). Inspreker verzoekt de minister hieromtrent duidelijkheid te verschaffen in de Nota van Antwoord.

#### **Reactie**

*Het project A16 Rotterdam is opgenomen op de overgangslijst als bedoeld in artikel III, tweede lid, van de Wijzigingswet Tracéwet met het oog op versnelling en verbetering besluitvorming infrastructurele projecten beschikbaar via [wetten.overheid.nl](http://wetten.overheid.nl). Op basis van artikel III, eerste lid, van die wijzigingswet is het hoofdstuk over de verkenning niet op het onderhavige project van toepassing. Dit betekent onder andere dat er geen structuurvisie hoeft te worden vastgesteld.*

3. Ten onrechte / onjuist toepassen van het overgangsrecht van de Tracéwet ( Besluit van 13 december 2012, nr. IENM/BSK-2012/242707) en strijd met de Awb.

Het overgangsrecht van de wet van 1 december 2011 tot wijziging van de Tracéwet met het oog op de versnelling en verbetering van besluitvorming over infrastructurele projecten en de memorie van toelichting op het wetsvoorstel (de tekst van de wet is op dit onderdeel o.v. het voorstel niet gewijzigd) luiden als volgt:

### *ARTIKEL III*

*1. Indien door Onze Minister een beslissing is genomen op grond van artikel 2, tweede lid, van de Tracéwet, zoals dat artikel luidde voor de inwerkingtreding van deze wet, zijn hoofdstuk II, artikel 9, eerste lid, voor zover het de termijntelling betreft, en artikel 10, vierde lid, van de Tracéwet, zoals die luiden na de inwerkingtreding van deze wet, niet van toepassing op het desbetreffende project.*

*2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op door Onze Minister binnen een jaar na inwerkingtreding van deze wet aan te wijzen projecten waarvoor de in het eerste lid bedoelde beslissing nog niet is genomen maar waarvan de verkenning zich reeds in gevorderd stadium bevindt.*

### *(Mvt) Artikel III*

*Het voorgestelde hoofdstuk 2 stelt eisen aan de verkenningsfase. De huidige Tracéwet kent geen wettelijke regeling van die fase. Op basis van de huidige tracéwetprocedure is de aanvangsbeslissing het eerste moment. Deze aanvangsbeslissing valt gelijk met de in het MIRT-spelregelkader opgenomen MIRT-2 moment, dat staat voor de afronding van de verkenningsfase en de start van de planstudiefase. Het overgangsrecht komt er op neer dat voorkomen moet worden dat als voor een project al een planuitwerkingsfase is gestart alsnog een verkenningsfase moet worden doorlopen. Het tweede lid maakt mogelijk, zoals ook het huidige artikel 26, tweede lid, dat bepaalde, dat projecten die al (enige tijd) in de verkenningsfase zitten maar waarvoor nog geen aanvangsbeslissing is genomen, niet de procedure van het nieuwe hoofdstuk 2 behoeven te doorlopen.*

Uit de volgende passage uit de Trajectnota blijkt dat voor het project A13/A16 in november 2005 de beslissing op grond van artikel 2, tweede lid, van de oude Tracéwet genomen.

### *De planstudie*

*Een planstudie kent een aantal stappen, die hierna zijn uitgewerkt. Die studie begint met een Startnotitie, doorloopt dan een procedure waar de Trajectnota/MER deel van uitmaakt en waarin allerlei inspraakmomenten zijn opgenomen en eindigt uiteindelijk met een 'Tracébesluit' (TB) waartegen nog beroep mogelijk is. De planstudie voor de Rijksweg 13/16 (verder aan te duiden als 'planstudie A13/A16/A20') is al een eind gevorderd."*

De Trajectnota is vervolgens m.i.v. 25-8-2009 overeenkomstig artikel 7 (ten behoeve van de zienswijze procedure) ter inzage gelegd. Daarmee is de besluitvorming overeenkomstig hoofdstuk II van de oude Tracéwet gevolgd tot aan de vereiste standpuntbepaling die (zie hiervoor) uiterlijk begin 2010 had moeten plaatsvinden. Niettemin heeft de minister bij besluit van 13 december 2012, nr. IENM/BSK-2012/242707, houdende aanwijzing van projecten als bedoeld in artikel III, tweede lid, van de wet van 1 december 2011 tot wijziging van de Tracéwet met het oog op de versnelling en verbetering van besluitvorming over infrastructurele projecten (Stcrt. 2012, nr. 25926) als volgt besloten:



*"Enig artikel*

*1. De navolgende categorie van projecten aan te wijzen:*

*Projecten, waarvoor geen beslissing is genomen op grond van artikel 2, tweede lid, van de*

*Tracéwet, zoals dat artikel luidde voor 1 januari 2012, maar waarvoor voor die datum wel een*

*Ontwerp-Tracébesluit is vastgesteld.*

*2. De navolgende projecten aan te wijzen:*

*a. hoofdwegen*

*( .....)*

- *A13/A16/A20"*

Met dit besluit heeft de minister toepassing gegeven aan de bevoegdheid van artikel III , tweede lid, van bovenvermeld overgangsrecht. Voor het onderhavige project echter ten onrechte c.q. onjuist. Deze bevoegdheid geldt immers slechts voor *"projecten waarvoor de in het eerste lid ( - van artikel III -) bedoelde beslissing nog niet is genomen maar waarvan de verkenning zich reeds in gevorderd stadium bevindt."*

Voorts heeft de minister verzuimd de zgn. bezwaarclausule bij de bekendmaking van het besluit te vermelden. Daarmee heeft de minister gehandeld in strijd artikel 3:45 Awb.

Ook rechtstreekse toepassing van het overgangsrecht is niet aan de orde. Zoals uit de bovenaangehaalde m.v.t. bij het wetsvoorstel blijkt, heeft de wetgever met het eerste lid van Artikel III bedoeld te voorkomen *"dat als voor een project al een planuitwerkingsfase is gestart alsnog een verkenningsfase moet worden doorlopen."* In het onderhavige geval is de planuitwerkingsfase niet alleen gestart; hij was "al een eind gevorderd". Dat daarmee uitsluitend wordt bedoeld, gestart met de startbeslissing en niet dat de planstudie al verder is doorlopen, blijkt uit het feit dat slechts artikel 2, tweede lid, van de oude Tracéwet is vermeld. De wetgever heeft met het overgangsrecht in elk geval niet bedoeld om de besluitvorming en documenten die op grond van de oude Tracéwet hun geldigheid hebben verloren, nieuw leven in te blazen. Dit blijkt te meer uit het feit dat met het overgangsrecht de artikelen 8, 9 en 10 van de oude Tracéwet niet buiten toepassing zijn verklaard.

### **Reactie**

*Artikel III van het overgangsrecht voor de in 2012 gewijzigde tracéwet regelt:*

- 1. Indien door Onze Minister een beslissing is genomen op grond van artikel 2, tweede lid, van de Tracéwet, zoals dat artikel luidde voor de inwerkingtreding van deze wet, zijn hoofdstuk II, artikel 9, eerste lid, voor zover het de termijnstelling betreft, en artikel 10, vierde lid, van de Tracéwet, zoals die luiden na de inwerkingtreding van deze wet, niet van toepassing op het desbetreffende project.*
- 2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op door Onze Minister binnen een jaar na inwerkingtreding van deze wet aan te wijzen projecten waarvoor de in het eerste lid bedoelde beslissing nog niet is genomen maar waarvan de verkenning zich reeds in gevorderd stadium bevindt.*

*Anders dan inspreker stelt, betekent dit dat juist voor aangewezen projecten die nog in de verkenningsfase zitten maar al wel vergevorderd zijn niet de nieuwe Tracéwet*

*met uitgebreide verkenningenfase hoeft te worden toegepast (zie het tweede lid, van het hierboven aangehaalde Artikel III). Die aangewezen projecten zijn te vinden in de wijzigingswet Tracéwet (Wijzigingswet Tracéwet met het oog op versnelling en verbetering besluitvorming infrastructurele projecten beschikbaar via [ww.wetten.overheid.nl](http://ww.wetten.overheid.nl)), De A13/A16/A20 Rotterdam is één van die projecten. De zogenaamde overgangslijst is gepubliceerd in Staatscourant, nr. 25926, 17 december 2012. De overgangslijst is een ministeriële regeling die het overgangsrecht uit de Wijzigingswet verder uit werkt. De overgangslijst is hierdoor aan te merken als een algemeen verbindend voorschrift waartegen geen bezwaar en beroep open staat (artikel 8:3 Awb).*

*De artikelen 8, 9 en 10 van de oude Tracéwet zijn vervallen en hebben daarmee alle rechtskracht verloren.*

#### 4. Strijd met de Wet milieubeheer.

In de toelichting bij het Ontwerp-Tracébesluit is de volgende passage opgenomen:

*"Op grond van de Tracéwet zoals deze gold ten tijde van de start van het project (2006), diende voorafgaand aan het Standpunt en het Tracébesluit, een Trajectnota opgesteld te worden. Tegelijk met het opstellen van de Trajectnota diende ook een Milieu-Effectrapport (MER) opgesteld te worden. Omdat al een MER is opgesteld voor dit project, is in het kader van dit Tracébesluit niet opnieuw een MER opgesteld."*

Mede gezien het hiervoor onder 1., 2. en 3. gestelde, leveren deze beslissing en het milieueffectrapport dat is opgesteld en ter inzage gelegd tezamen met de Trajectnota strijd op met het gestelde in (hoofdstuk 7 van) de Wet milieubeheer jo. het Besluit milieueffectrapportage, zowel qua inhoud als qua procedure. Artikel 7.36a, onder b, Wet milieubeheer luidt: *"Het bevoegd gezag neemt een besluit niet:*

*(... ) b. indien de gegevens die in het milieueffectrapport zijn opgenomen redelijkerwijs niet meer aan het besluit ten grondslag kunnen worden gelegd."*

Inspreker verzoekt de minister in de Nota van Antwoord te verduidelijken op grond van welke wettelijke bepaling de minister bij dit project kan volstaan met het valideren van niet meer geldige en/of oude gegevens (zoals blijktens de toelichting bij het Ontwerp-Tracébesluit is gebeurd).

#### **Reactie**

*In de Notitie validatie van de TN/MER is geconcludeerd dat het ontwerp in het Tracébesluit voor de realisatie van de A16 Rotterdam geen aanmerkelijke wijzigingen bevat ten opzichte van het MER. Voor meer informatie verwijs ik u door naar de notitie validatie van de TN/MER*

5. Voorzetting van het project is onrechtmatig, wegens strijd met de wet, wegens onjuiste toepassing van wettelijke bepalingen, wegens strijd met de rechtszekerheid, wegens onzorgvuldig feiten- en kennisonderzoek en wegens misbruik van bevoegdheid, omdat:

1. het project A13/A16, ondanks strijdigheid met wettelijke bepalingen en wettelijke termijnen, is en wordt voortgezet;
2. de verstrekte informatie onjuist en/of onvolledig is;
3. het overgangsrecht ten onrechte en/of op onjuiste wijze is toegepast;
4. burgers/inspreker de mogelijkheid is ontnomen gebruik te maken van het

recht te participeren in de verkenningsfase en mede daardoor het belang van de burgers/ mij is geschaad en/of niet of onvoldoende heeft meegewogen;

5. onvoldoende en/of onduidelijke belangenafweging in de besluitvorming (zie verderop in de zienswijze);
6. aan 'cherry picking' is gedaan door op verschillende momenten artikelen van verschillende al dan niet nog geldende wetten toe te passen die de minister op dat moment het beste uitkwamen.

## **Reactie**

*Ten aanzien van de nummers 1-3 verwijs ik naar mijn voorgaande antwoorden. Ten aanzien van punt 4; belanghebbenden en bewoners zijn vanaf de start van de A16 Rotterdam (2005) betrokken geweest bij de planvorming. Zo hebben bewonersorganisaties in 2007 deelgenomen aan consultatiebijeenkomsten voor de ontwikkeling van diverse varianten voor het tracé, inpassing en aansluiting van de snelweg op het regionale en lokale wegennet. Hierover is in 2008 ook een Burgeradvieskring georganiseerd. Rijkswaterstaat heeft de varianten uitgewerkt in de Trajectnota/MER, die in 2009 voor inspraak ter visie is gelegd. Na het Standpunt van de Minister (mei 2013) is de planuitwerkingsfase gestart en zijn bewoners en andere belanghebbenden gevraagd naar ideeën en wensen met betrekking de inpassing van de rijksweg. Dit is gebeurd in zogeheten gebiedstafels, die gezamenlijk door Rijkswaterstaat en de gemeenten zijn georganiseerd en door e-participatie (zie hiervoor de website [www.A16rotterdam.nl](http://www.A16rotterdam.nl)). De participatie heeft veel nuttige, bruikbare suggesties opgeleverd die waar mogelijk zijn verwerkt in de inpassingsplannen en de uitwerking van geluidsmaatregelen. Ik deel derhalve niet uw mening dat burgers de mogelijkheid is ontnomen gebruik te maken van het recht te participeren. Voor meer informatie verwijs ik u ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.8. Punt 5 komt later in onze reactie aan bod.*

*Dat er naar uw oordeel sprake is van cherry picking (punt 6), deze stelling kan ik niet volgen aangezien er te allen tijde sprake is geweest van het volgen van en voldoen aan de geldende wet- en beleidskaders. De besluitvorming rondom de A16 Rotterdam is open en transparant geweest en nog steeds, zowel richting insprekers, stakeholders, regionale overheden als ook de Kamer.*

### 6. Te lange tijd verstreken sinds het begin van het project.

Uit de korte historie, opgenomen in de startnotitie van 2005, blijkt dat het project een lange geschiedenis kent.

#### *"3.1 Korte historie*

*In de periode 1997-1999 is een planstudie uitgevoerd onder de titel 'Rijksweg 16/13, Terbregseplein-Kleinpolderplein'. Deze studie is stopgezet bij de herprioritering in het Meerjarenplan voor Infrastructuur en Transport (MIT) 1998/1999. Sinds het vaststellen van de Startnotitie aan het begin van de eerdere planstudie (december 1996), is er veel veranderd. Zo is er een nieuwe visie op het ruimtelijke beleid (Nota Ruimte) en het verkeers- en vervoersbeleid (Nota Mobiliteit). De probleemstelling is in grote lijnen hetzelfde gebleven. Enkele oplossingen die destijds wel onderzocht zijn, worden nu niet nader onderzocht (zie 3.3). Ook hebben in het plangebied diverse ontwikkelingen plaatsgevonden, die extra randvoorwaarden opleveren voor de oplossingen: denk aan de Hoge Snelheidslijn, Randstadrail en diverse woningbouw- en bedrijvenlocaties."*

Waar destijds echter - terecht- werd geconstateerd dat er sindsdien veel was veranderd (en dit dus reden was om opnieuw te starten), wordt daar nu geheel aan voorbij gegaan. Dit verschil in benadering wordt in het geheel niet duidelijk gemaakt. Graag verneem ik in de nota van antwoord de motivering daartoe.

### **Reactie**

*De MER procedure is in 2005 gestart. Sindsdien is ook met alle relevante en meest actuele data en inzichten gewerkt. In de Trajectnota/MER uit 2009 zijn diverse varianten en alternatieven onderzocht. De Trajectnota/MER werkte de Variantennota (2008) verder uit, gaat nader in op de gesignaleerde problematiek, op de mogelijke oplossingen en op de effecten daarvan. Ten behoeve van het Tracébesluit heeft er nog een validatie van het TN/MER plaatsgevonden om zekerheid te verkrijgen dat de uitkomsten uit het TN/MER nog steeds actueel zijn.*

*Aangezien in de Variantennota is vastgesteld, dat er geen reële alternatieven zijn voor de aanleg van de Rijksweg 13/16 kende de Trajectnota/MER slechts het alternatief: aanleg Rijksweg 13/16 en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Het alternatief Rijksweg 13/16 kent varianten in twee hoedanigheden: tracévarianten en tolvarianten. De autonome situatie geldt als referentie voor de beoordeling van de effecten van beide alternatieven.*

*Voor het Ontwerp-Tracébesluit zijn verkeersberekeningen gedaan op basis van up to date verkeersmodellen. In die modellen zijn alle recente ontwikkelingen, zoals de aanleg van bedrijventerreinen, nieuwe woonlocaties en nieuwe infrastructuur verwerkt. Uit de verkeersberekeningen blijkt dat de A16 Rotterdam nog steeds voldoet aan de doelstelling: Het creëren van een oplossing die de gesignaleerde problemen op het gebied van de verkeersafwikkeling en de leefbaarheid op de A13 bij Overschie en de A20 tussen het Kleinpolderplein en het Terbregseplein, alsmede op het onderliggend wegennet, wegneemt/verkleint. Voor meer informatie verwijst ik graag naar paragraaf 2.1.*

### 7. Onvoldoende toekomstbestendige besluitvorming.

Dat het telkens aanleggen van nieuwe wegen geen oplossing is voor door de minister gestelde problemen, blijkt o.a. uit een passage uit het eerder aangehaalde NMCIRCA AI in 2011 werd het volgende gesteld:

*" Knelpunten in het lage groeiscenario (RC):*

*B. In 2020 is op de weg (op de dan aangelegd veronderstelde A13/A16) ten noorden van Rotterdam een knelpunt te verwachten."*

Er wordt met de A13/A16 dus geen oplossing geboden, maar een nieuw knelpunt gecreëerd, zo blijkt uit deze nota van de minister.

### **Reactie**

*Het NMCA is een tool om eventuele toekomstige knelpunten te inventariseren. Het geeft geen absolute waarde aan de aard en omvang van knelpunten. De nut en noodzaak van het project volgt overigens niet eens zozeer uit de prognoses, maar volgt al uit de bestaande situatie. Op grote delen van het netwerk is nu reeds sprake van verkeersknelpunten en staat de leefbaarheid onder druk, dit wordt naar de toekomst toe alleen maar erger. Het in beeld brengen van de toekomstige situatie dient met name de robuustheid van de oplossing. Op basis van de NRM-berekeningen blijkt ook dat de A13 in 2032 zeer goed wordt benut, wat laat zien dat de beoogde projectdoelstellingen worden behaald. Tot slot, wordt bij de uitvoering ook de mogelijkheid opengehouden de weg uit te breiden. Ik verwijst u verder ook naar het rapport verkeer en vervoer.*

8. Onvoldoende en/of onduidelijke belangenafweging in de besluitvorming en onvoldoende rekening houden met gezondheidsaspecten en nieuwste inzichten.

In de Startnotitie is volgende doelstelling voor het project opgenomen:

*"De doelstelling van het project Rijksweg 13/16 Rotterdam is een oplossing creëren die de gesignaleerde verkeersknelpunten wegneemt/verkleint en de kwaliteit van de leefomgeving verbetert."*

In de Trajectnota is de probleemstelling als volgt beschreven:

- *'Tussen de aansluiting A13 Berkel en Rodenrijs en het Terbregseplein (samenkomen van de A16 en A20) voldoet de hoofdwegennetverbinding niet aan de streefwaarden inzake betrouwbare en acceptabele reistijden'.*
  - *het centrum van Rotterdam en het noordelijke deel van de Rotterdamse regio zijn niet goed bereikbaar; dit manifesteert zich onder meer bij de aansluitingen op het hoofdwegennet: Kleinpolderplein en Schieplein.*
  - *de kwaliteit van de leefomgeving rond de A13 tussen aansluiting Berkel en Rodenrijs en het Kleinpolderplein en rond de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein voldoet niet aan de geldende kwaliteitseisen van luchtkwaliteit en geluidhinder.*
  - *'De verkeersdruk op regionale en lokale wegen in het noordelijk deel van de Rotterdamse regio is groot'.*
- In de eerste plaats betreffen betrouwbare en acceptabele reistijden geen wettelijke norm, maar zijn het (inderdaad) niet meer dan streefwaarden van de minister; streefwaarden die elke moment kunnen worden veranderd. Daar komt bij dat uit meergenoemde NMCA blijkt dat, zelfs in het lage groeiscenario, de oplossing A13/A16 een nieuw knelpunt zal opleveren. De minister zal derhalve met dit project niet aan haar eerste doelstelling voldoen;
- hoewel met de A13/A16 de genoemde delen van Rotterdam worden omzeild en de oplossing reeds daarom niet voldoet aan de verlangde bereikbaarheid, zal ook in dit geval de A13/A16 geen oplossing bieden, maar een extra probleem, want een extra knelpunt;
- de doelstelling van de kwaliteit van de leefomgeving op genoemde locaties is ongeloofwaardig. In 2012 heeft de minister op het traject A13/A20 de maximum snelheid verhoogd van 80 km/u naar 100 km/u. N.a.v. een rechterlijke procedure heeft de minister deze beslissing teruggedraaid met daarbij de mededeling dat zij de snelheid weer zal verhogen zodra dat kan, bijv. na de ingebruikname van de nieuwe A4 door Midden-Delfland. Uit onderzoek verricht door de Milieudienst Rijnmond is gebleken dat door de snelheidsverhoging de levensverwachting en de kwaliteit van leven dalen.
- het verkeer laat zich tegenwoordig leiden door routeplanners en navigatiesystemen. Dit betekent dat niet met zekerheid kan worden voorspeld dat een nieuwe weg automatisch de (nieuwe) route voor het verkeer zal zijn. Dit geldt te meer op het moment dat de nieuwe weg een nieuw knelpunt vormt.

Graag verneemt inspreker in de Nota van Antwoord toelichting op de bovengenoemde punten.

Niet in de doelstellingen is opgenomen het behoud van de kwaliteit van de leefomgeving van het traject van de A13/A16. Hoewel gesteld wordt dat de normen voor lucht en geluid niet worden overschreden en dat zelfs extra maatregelen worden getroffen, is het zeker dat deze kwaliteit verslechtert ten opzichte van de huidige situatie. Immers, zoals ook uit de NMCA blijkt, een nieuwe weg trekt nieuw en extra verkeer aan. In een omgeving die al te zwaar belast is door de aanwezige luchthaven Rotterdam /The Hague airport, de HSL en de Randstadrail/metro moet elke extra belastende beslissing aan zeer grote belangen voldoen, wil deze zijn te

rechtvaardigen. De nu gehanteerde doelstelling van betrouwbare en acceptabele reistijden behoort daar niet toe.

Besluitvorming dient zorgvuldig te worden voorbereid. Onderdeel daarvan vormt het onderzoeken en wegen van de betrokken belangen. Het belang van de gebruiker van de wegen is in kaart gebracht en kennelijk als zwaar geacht. Heel laat in de tracéwetprocedure heeft de minister besloten af te zien van tol op de A13/A16. In de nota van antwoord op de ingediende zienswijzen op de Trajectnota/MER is daarover gemeld:

*"In november 2013 heeft de Minister besloten af te zien van tol op de A13/A16. Uit de verdere uitwerking blijkt dat tol op A13/16 een hogere vraaguitval veroorzaakt dan eerder verondersteld. Dit zou betekenen dat grote aantallen auto's over het onderliggend wegennet en de A20 zouden gaan. Door de tol op de A13/16 wordt deze nieuwe schakel niet optimaal benut. Door af te zien van tol wordt de A13/16 maximaal benut. Hiermee worden de doelstellingen van het project maximaal bereikt."*

Hoewel hieruit kan worden afgeleid dat gebruikers van de betrokken wegen kennelijk minder belang hechten aan betrouwbare en acceptabele reistijd als daarvoor moet worden betaald, heeft dit kennelijk voor de minister niet geleid tot de conclusie dat de A13/A16 toch geen oplossing biedt voor het geformuleerde probleem. Nee, de zaak is nu omgedraaid door de minister en de oplossing voor het "probleem van onbetrouwbare en onacceptabele reistijd" is het nieuwe probleem geworden: hoe wordt de tolweg A13/A16 optimaal benut? Oplossing: door de tol af te schaffen! Een bijzondere cirkelredenering, die inspreker graag verklaard ziet.

Op welke wijze het belang van de omwonenden in het gekozen traject, m.n. wat betreft gezondheidsaspecten die verband houden met geluid, luchtverontreiniging, is betrokken en gewogen is in het geheel niet duidelijk gemaakt. Wat steeds is gemeld, is het feit dat aan de normen wordt voldaan. Helaas gelden voor zeer fijn stof (nog) geen normen. Recent is echter door het RIVM het volgende gemeld op het gebied van zeer fijn/ultrafijn stof:

*"Studies hebben aangetoond dat ultrafijne deeltjes vaak werken via vergelijkbare biologische mechanismen als PM<sub>2,5</sub> of PM<sub>10</sub>. Daarnaast kan ultrafijn stof ook nog andere effecten hebben, bijvoorbeeld effecten op de hersenen. Dit suggereert dat er redenen zijn om ultrafijn stof als een aparte entiteit binnen fijn stof te behandelen. Gerenommeerde instanties als de Wereldgezondheidsorganisatie en het Health Effects Institute vinden dat er nog onvoldoende wetenschappelijke kennis is om een advies over veilige concentraties in de buitenlucht te kunnen geven. Uit voorzorg wordt aangeraden om blootstelling aan ultrafijn stof zo veel mogelijk te beperken. Hier zijn technologische maatregelen voor beschikbaar, zoals roetfilters op uitlaten, interieurfilters in auto's of filters in het ventilatiesysteem van gebouwen. In welke mate dit zal bijdragen aan de afname in blootstelling is nog niet goed te zeggen vanwege gebrek aan goede gegevens. Daarnaast is het raadzaam om afstand te houden tot de bron die ultrafijn stof uitstoot of de verblijftijd te beperken op een locatie met veel ultrafijne deeltjes."*

De luchthaven Rotterdam /The Hague airport is een bron van zeer fijn stof, ook autoverkeer is zo'n bron. Het kan niet zo zijn dat door het enkele ontbreken van normen voor zeer fijnstof, de gevaarzetting hiervan voor de omwonenden niet in de besluitvorming wordt meegenomen. Graag verneem ik in de nota van antwoord toelichting op dit punt.

Ten slotte wilt inspreker wijzen op de nieuwste inzichten m.b.t. de normen voor lucht en geluid. De WHO is van mening dat de huidige normen onvoldoende zijn en dat ze naar beneden moeten worden bijgesteld.

Het voorgaande brengt inspreker tot de conclusie dat de minister in het project de belangen van omwonenden onvoldoende in kaart heeft gebracht, een onjuiste weging van de belangen heeft gedaan of in elk geval onvoldoende rekening heeft gehouden met deze belangen. Inspreker verzoekt de minister derhalve deze belangenafweging alsnog te maken, inzichtelijk te maken welke belangen op welke wijze zijn gewogen, wat de uitkomst van de weging is en de motivering daarbij

### **Reactie**

- *Ten aanzien van het NMCA en de toekomstbestendigheid verwijs ik u naar mijn antwoord onder 7.*
- *Met de aanleg van de A16 wordt duidelijk aangetoond dat er sprake is van een verbeterde bereikbaarheid. De A16 voorziet gezien het geprognostiseerde gebruik in een duidelijke behoefte en draagt op al de meeste wegvakken waar het project op van toepassing is bij aan een significante afname van de intensiteiten. Ook krijgen de trajecten die over de A20 en/of de A13 lopen een lagere reistijdfactor. In vergelijking met de referentiesituatie gaat er weliswaar meer verkeer in het studiegebied rijden, maar minder over het onderliggend wegennet. Dit leidt er toe dat de verkeersdruk op het onderliggend wegennet afneemt. Opnieuw een doelstelling van het project. Deze afname is redelijk gelijk verdeeld over de gebieden, waarbij de daling in Lansingerland en Rotterdam-Noord en Prins Alexander het grootst is. Door de gewijzigde routekeuze en de verkeersaantrekkende werking ten gevolg van de aanleg van de A16 Rotterdam nemen de reistijdfactoren op een aantal trajecten buiten deze driehoek wel iets toe. Dit is met name het gevolg van gewijzigde routekeuze en verkeersaantrekkende werking van de A16 waardoor er een toename optreedt bij reeds bestaande knelpunten op de A16 richting de Brienoordbrug en de A20 oost richting Gouda waar de nieuwe weg relatief gezien maar een kleine bijdrage aan levert. In het kader van de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit, waarbij de A16 Rotterdam als autonome ontwikkeling is meegenomen, zijn deze knelpunten ook erkend en is opdracht gegeven 5 projecten nader uit te werken:*
  - o *meer en beter openbaar vervoer tussen Rotterdam-Zuid en de rest van de regio;*
  - o *beter benutten van het stedelijk en regionaal wegennet;*
  - o *aanleg van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding;*
  - o *verbeteren van de doorstroming op de Brienoord- en Algeracorridor;*
  - o *wegverbreding op de A20-oost tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda.*

*De uitwerking van deze projecten is vastgelegd in de Rijksstructuurvisie 'Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding'. De Nieuwe Westelijke Oeververbinding is het eerste project dat verder wordt uitgewerkt. Over de andere prioritaire projecten hebben bestuurders eveneens nadere afspraken gemaakt. Voor deze afspraken verwijs ik u naar Rijksstructuurvisie:*

*<http://www.blankenburgverbinding.nl/Bibliotheek/Documenten/Documenten+Rijksstructuurvisie/default.aspx>*

- *Voor wat betreft uw opmerking dat de doelstelling van de kwaliteit van de leefomgeving op genoemde locaties ongeloofwaardig is, het volgende; zowel de aanleg van de A4 Delft-Schiedam als ook de A16 zijn maatregelen die*



*zowel tegemoet komen aan het oplossen van verkeersknelpunten als de ook hiermee gepaard gaande milieuproblemen (overlast als gevolg van stilstaand verkeer). Jaarlijks worden luchtkwaliteit en geluidbelasting gemonitord in het kader van het NSL en SWUNG.*

- Ten aanzien van de opmerking van inspreker inzake het gebruik van routeplanners en navigatiesystemen, de A16 zal worden opgenomen in het kaartenbestand van deze routeplanners. Routeplanners volgen de kortste, dan wel de snelste route naar de bestemming. In deze gevallen zullen routeplanners ook de A16 meenemen bij het adviseren over de snelste routen. In uw redenering gaat u er echter vanuit dat de nieuwe A16 een knelpunt vormt, dit is op grond van de verkeersonderzoeken niet het geval.*

*Het klopt dat de verbetering van de leefomgeving langs het traject A16 Rotterdam niet opgenomen is als doelstelling. Wel wordt voldaan aan alle geldende milieunormen. Verder zijn in het Tracébesluit ook bovenwettelijke maatregelen opgenomen om de milieueffecten te mitigeren en neemt de regio in het kader van Saldo Nul tevens aanvullende bovenwettelijke maatregelen.*

*In reactie op uw opmerking dat er onvoldoende rekening zou zijn gehouden met gezondheidsaspecten, het volgende; ten tijde van de TN/MER is er onderzoek gedaan naar de voorkomens van mogelijke gezondheidspunten. Deze bevinden zich voornamelijk langs de A20, A13 en langs een enkele lokale weg. Met de aanleg van de A13/16 neemt het aantal mensen dat blootgesteld is aan deze onvoldoende milieukwaliteit af. Voor meer informatie verwijs ik u ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.18 (gezondheid).*

*Ten aanzien van mijn besluit om tol af te schaffen is dit ingegeven op grond van het feit dat in de situatie met tol niet zou worden voldaan aan de projectdoelstellingen. Er zou onvoldoende verkeer van de A13, A20 en het onderliggend wegennet worden weggenomen waardoor hier niet zou worden geprofiteerd van een verbeterde bereikbaarheid c.q. leefbaarheid.*

*Ten aanzien van uw opmerkingen inzake het ontbreken van normen voor zeer fijn stof (PM<2,5), het volgende: het RIVM heeft in september 2015 (Nader verkennend onderzoek ultrafijnstof rond Schiphol 23-9-2015) aangegeven:*

*"De wetenschappelijke kennis over ultrafijnstof is nog beperkt. Ultrafijnstof is het allerkleinste bestanddeel van fijnstof, de stofdeeltjes zijn kleiner dan 0,1 micrometer. In het algemeen wordt aangenomen dat ultrafijnstof schadelijk is. Of, en zo ja in welke mate, in de omgeving van Schiphol sprake is van extra gezondheidseffecten als gevolg van de blootstelling aan ultrafijnstof kan op basis van de huidige inzichten niet worden bepaald."*

*Het is ook daarom dat er ten aanzien van zeer fijn stof nog geen concrete en valide uitspraken kunnen worden gedaan. Daarnaast geldt ook het kabinetsbeleid dat er getoetst en voldaan moet worden aan de geldende wettelijke normen, en die zijn er voor NO2, PM10 en sinds 2015 voor PM2,5. Voor ultrafijnstof zijn nog geen grens- of streefwaarden vastgesteld, derhalve kan hier ook nog niet aan worden getoetst. Verder is het project opgenomen in Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierdoor is ook geborgd dat wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit.*

#### 9. Onvoldoende onderzoek naar oorzaken.

De afgelopen maanden heeft inspreker de filemeldingen op de radio gevolgd. Steeds wordt als oorzaak voor gemelde files een ongeval genoemd en voor de tegengestelde richting, kijkers naar de file. Niet uit de verstrekte informatie blijkt of onderzoek naar de oorzaken van de gemelde problemen is verricht. Inspreker verzoekt de minister dit onderzoek alsnog te verrichten en de uitkomst openbaar te maken.

## **Reactie**

*Door de toegenomen drukte op de weg stijgt ook het aantal ongevallen met ook weer files tot gevolg. Om het aantal ongevallen ook te laten afnemen is het daarom ook zaak de wegcapaciteit voldoende op orde te hebben. Aanvullend onderzoek naar dit bekende fenomeen is naar mijn oordeel ook niet nodig, een dergelijk onderzoek leidt niet tot nieuwe inzichten en lost de problematiek ook niet op.*

### 10. Strijdigheid / onvoldoende aansluiting met andere beleidstrajecten van het ministerie en verkeerde oplossing voor het beschreven probleem.

De minister en/of de staatssecretaris is op een aantal andere terreinen bezig met nieuwe technologische ontwikkelingen. Op de site van de rijksoverheid is bijvoorbeeld het volgende gemeld:

*"Zelfrijdende auto's kunnen belangrijke voordelen hebben voor de maatschappij:*

- *Verkeer stroomt beter door*

*Als auto's met elkaar communiceren, kunnen ze remmen en optrekken beter op elkaar afstemmen. Zelfrijdende auto's reageren eerder wanneer voorgangers remmen. Zij houden ook automatisch een bepaalde afstand tot de auto ervoor aan. Hierdoor kan bijvoorbeeld minder snel een file ontstaan.*

- *Minder ongelukken*

*Menselijke fouten zijn meestal de oorzaak van verkeersongelukken (in 90% van de gevallen). Met zelfrijdende auto's is er daarom naar verwachting minder kans op verkeersongelukken. Dat is beter voor de verkeersveiligheid.*

- *Minder brandstof nodig*

*Zelfrijdende auto's rijden vaak zuiniger. Vrachtauto's kunnen bijvoorbeeld dichter op elkaar rijden. Hierdoor hebben ze minder last van luchtweerstand. Auto's die met elkaar communiceren hoeven minder hard en minder vaak te remmen en op te trekken."*

Op geen enkele wijze is in de besluitvorming rekening gehouden met deze ontwikkeling en met het eigen beleid op dit punt. Inspreker verzoekt de minister in de nota van antwoord de relatie met andere gerelateerde beleidsvoornemens te verduidelijken alsmede de reden aan te geven waarom daarmee in casu geen rekening is/wordt gehouden.

## **Reactie**

*Inspreker geeft aan dat op geen enkele wijze in de besluitvorming rekening is gehouden met de ontwikkeling van zelfrijdende auto's. Ik zie in deze ontwikkeling zeker positieve effecten op de files en ongevallen. Ik ijver daarom ook sterk voor deze ontwikkeling en wil Nederland internationaal tot de koplopers laten horen. Zie voor meer informatie ook: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/mobiliteit-nu-en-in-de-toekomst/inhoud/zelfrijdende-autos>.*

*Deze ontwikkelingen zijn echter ook nog omgeven met diverse onzekerheden zodat hier niet op kan worden voorgesorteerd. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met het feit dat deze ontwikkelingen weliswaar een positieve invloed hebben op de files, maar dat op voorhand niet duidelijk is of deze ontwikkelingen de files ook daadwerkelijk oplossen dan wel de groei van het verkeer teniet doet. Met het voortschrijden van deze techniek komt de auto mogelijk ook weer in beeld*

*bij groepen verkeersdeelnemers die de auto nu nog mijden omwille van gevoelens van onveiligheid en onzekerheid, maar dan wel gebruik durven te maken van de auto. M.a.w. met deze ontwikkelingen kan het ook gebeuren dat het autogebruik weer toeneemt, en ook zelfrijdende auto's hebben wegen nodig.*

#### 11. Waardevermindering woning/gebouw en moeilijker verkoopbaarheid woning.

Woningen die dicht bij een rijksweg zijn gebouwd (hoewel in dit geval dus andersom) vertegenwoordigen een lagere waarde dan woningen waarvoor dat niet geldt. Inspreker heeft mede daarom bezwaar tegen de aanleg van de A13/A16 zo dicht langs het huis van inspreker. Het zal het woongenot verminderen, de verkoopbaarheid en de prijs zwaar onder druk zetten en als gevolg daarvan zal inspreker materiële en immateriële schade leiden.

#### **Reactie**

*Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen. Kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Ik zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

### **3.178 Zienswijze nr. 178**

De zienswijze omvat zes punten:

- 1) In aanvulling op het OTB wordt gesproken over een verdiepte tunnel van maximaal vier meter diep. Insprekers pleiten sterk voor een omschrijving van minimaal 4 meter. Omdat er bij aanbesteding wellicht sprake kan zijn van meer verdieping.
- 2) In aansluiting op punt 1 stellen insprekers dat het talud bovengronds derhalve maximaal 4 meter hoog wordt.
- 3) Insprekers willen alsnog een pleidooi houden voor de mogelijkheid het talud zo ver mogelijk naar achter in casu zo ver mogelijk van de bebouwde kom op te schuiven.
- 4) Met de aanleg van de A13-A16 is een optie genomen op verbetering van het landelijke wegennet. De garanties voor het lokale en provinciale wegennet zijn niet voldoende aangegeven in casu onderbouwd met (wellicht inmiddels verouderde) gegevens. Insprekers zien in het ontwerp van het huidige Ontwerp-Tracébesluit nog steeds geen garanties en onderbouwde berekeningen van de statistische gegevens over de afname van de immense verkeersdruk op de Molenlaan.
- 5) Insprekers zijn van mening dat de betekenis van het Lage Bergse Bos binnen de infrastructuur van Hillegersberg met de aanleg van de A13-A16 enorm in diskrediet wordt gebracht. Dit betreft onder meer de bereikbaarheid van het Lage Bergse Bos, de aantasting van de landschappelijke waarde, de educatieve en recreatieve betekenis.

6) Als laatste punt brengen insprekers naar voren dat we ernstig ongerust zijn over de gevolgen van de aanleg van de "overigens zeer gewenste tunnel (zie aandachtspunt 1)" voor de grondwaterstand in Hilleegersberg. Deze grondwaterstand is bij voortdurende een groot punt van zorg. De aanleg van de A13-A16 vormt door mogelijke bemaling in de aanlegfase een extra bedreiging hierop. Overigens verwijzen wij u hiervoor naar de gesprekken die onze vertegenwoordigers (Mevrouw van Oosten en de heer de Jong) dienaangaande voeren met Rijkswaterstaat.

### **Reactie**

*Met betrekking tot uw eerste drie aandachtspunten het volgende: De inpassing van de A16 is het resultaat van een langdurig proces geweest waarbij medio oktober 2015 overeenstemming is verkregen met de regionale bestuurders om de weg ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit 4 meter lager uit te voeren, dit komt overeen met gemiddeld 4 meter ten opzichte van maaiveld. De uitvoering, kosten en eventuele effecten van een nog diepere ligging zijn onzeker waar naar mijn oordeel aannemers ook niet op worden uitgedaagd. Het openhouden van een verdere verdieping zal ik daarom ook niet meenemen in de verdere aanbestedingsprocedure. Ik geef er de voorkeur aan aannemers uit te dagen tot het verkrijgen van het beste plan om overlast tijdens de bouw te beperken. Deze keuze is ook mede gebaseerd op het groot aantal zienswijzen dat ik op dit aspect heb ontvangen.*

*Met betrekking tot uw vierde punt verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.7.*

Met betrekking tot punt vijf wil ik opmerken dat het Lage Bergse Bos heeft wel degelijk mijn aandacht heeft. Hierbij zijn boscompensatie, behoud van monumenten en behoud en herstel van recreatieve verbindingen vanzelfsprekend uitgangspunten. Rijkswaterstaat en Recreatieschap Rottemeren hebben samen uitwerking gegeven aan de inrichting van het gebied. Het gaat dan om de recreatieve functie, maar ook de wenselijke groene uitstraling, met nieuwe bomen en struiken die recht doen aan de ecologische waarde van het gebied. Dit plan vormt de basis voor de inpassing van de tunnel zoals ook beschreven in het Landschapsplan. Voor meer informatie over de inrichting van het Lage Bergse Bos verwijs ik u ook naar het schetsontwerp van het Recreatieschap Rottemeren (<http://www.heerlijkbuiten.nl/natuur-en-recreatieschappen/rottemeren/herinrichting-lage-bergse-bos>). Hierin is ook te zien dat er serieus en met zorg omgegaan wordt met de inrichting van het gebied. Ten slotte inzake uw zesde punt, bij zowel de aanleg- als in de gebruiksfase is het van groot belang om overlast en schade door verandering van grondwaterstanden te voorkomen. Ten behoeve van de bouw van de tunnel heeft daarom geohydrologisch onderzoek plaatsgevonden. Daarbij is op basis van het geohydrologisch onderzoek gekozen dat de tunnel waterdicht dient te zijn, waarbij er door de aannemer tijdens de aanleg geen spanningsbemalingen toegestaan mogen worden. Met deze maatregel worden grote risico's op wisselende grondwaterstanden beperkt. Bij de voorbereiding van de werkzaamheden en uitvoering van de werkzaamheden dient nauwlettend gelet te worden op de lokale maatregelen die nodig zijn om wisselende grondwaterstanden te voorkomen. Het hoogheemraadschap zal hierop toezien via de watervergunning en handhaving.

### **3.179 Zienswijze nr. 179**

Inspreker vindt het belangrijk:

(a) dat bewoners van het gebied waar een infrastructureel project door 'de overheid' wordt gerealiseerd, zo min mogelijk (directe en indirecte) hinder ondervinden van zo'n project (zoals in dit geval de aansluiting A13A16) en

(b) dat 'de overheid' de bewoners serieus inhoudelijk bij die plannen betreft, zodat ze bij (het ontwerp van) de inpassing rekening kan houden met de werkelijke zorgen betreffende de verlaging van de kwaliteit van hun huidige leefomgeving, en (c) dat het ambitie niveau van de kwaliteit van de inpassing hoog moet zijn als het gaat om behoud van een goede leefomgeving, en dat moet blijken uit consensus tussen betrokken bewoners en de overheid die de maatregelen via plannen voorlegt.

Het huidige ontwerp is onvoldoende als het gaat om ambitie-niveau (c), participatie bewoners (b) en tegemoetkomingen aan of inhoudelijke reacties op wensen die bewoners rechtstreeks of via de lokale afdelingen van 'de overheid' kenbaar hebben gemaakt. Het is vooral een budget gedreven ontwerp dat procedureel keurig alle juridische stappen van zo'n besluitproces heeft doorlopen, waarin voor de vorm inspraak momenten zijn geagendeerd en genotuleerd maar waarin weinig inhoudelijk is ingegaan op zorgen, commentaar en suggesties van de bewoners en gebiedstafels. Bewoners die straks opgezadeld zitten met een enorme toename aan drukte, welke zich uit in zowel het directe en meer intensieve gebruik van de nieuwe weg, als ook de indirecte gevolgen, waaronder de aanzuigende werking van deze nieuwe weg. Waar de omgeving nu nog tot rust komt, mede omdat er 's nachts geen vliegverkeer is, zal dat met een rijksweg die 24 uur per dag open is, zeker veranderen.

Sinds begin 2015 heeft inspreker zich verdiept in dit project, doordat een bewonersgroep aandacht van inspreker wel op deze toekomstige verandering wist te vestigen. Iets waar de overheid relatief slecht in slaagt, mede omdat er een enorme lange periode mee gemoeid is vanaf de planning, en omdat 'de overheid' weliswaar formeel keurig oproept om je zorgen te uiten, en daar nota van neemt, maar eigenlijk het liefst de plannen uitvoert, zoals ze door de eigen organisatie volgens opdracht van het ministerie zijn bedacht.

Er is een enorme afstand tussen 'de wereld van de overheid' en die 'van de burger', de overheid zou best een krachtiger beleid mogen voeren om de burger te verleiden tot participatie. Het is nu een heel vrijblijvend recht en door wat in het nieuws komt, komen de goede projecten minder onder de aandacht dan, die waar veel weerstand tegen is. Een charme offensief en de burger echt serieus nemen zou dit beeld op termijn kunnen veranderen. Gelukkig, zo heeft inspreker gemerkt, zijn er onder de bewoners ook veel kundige mensen, waaronder juristen en ingenieurs (wegenbouw), die zich al veel langer inzetten voor een betere inpassing, via de zogenaamde gebiedstafels. Achteraf een prima excuus om procedureel te kunnen melden dat er geparticipeerd is. Die bewoners tonen een enorme inzet als het gaat om strijd lust en het opofferen van vrije tijd, maar treffen over het algemeen een niet echt luisterende overheid, of in het beste geval politici (lokaal en landelijk) die moties indienen die door meerderheden (want budget gedreven) worden weggestemd. De meerderheid woont immers nooit naast een OTB.

De lokale, regionale en landelijke politici vangen ons in een fuik van goedbedoelde procedurele democratie en ze verschuilen zich achter beslissingen van 'een andere overheid'. Geen verslechtering van geluidniveau, luchtkwaliteit en geen horizonvervuiling, ook bekend als 'Saldo Nul' (niet horen, niet zien, niet ruiken), dat zou het ambitie niveau zijn van 'de overheid', waar wij als bewoners mee te maken hebben, de gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland. Dat die eigenlijk weinig tot niets te vertellen hebben, daar kom je gedurende het proces achter. Als burger had je beter al je energie op het ministerie kunnen richten, dan had de zorg voor je leefomgeving de minister wellicht wel 'geraakt'. Voor zover ik kon nagaan begint het geheel met een opdracht aan rijkswaterstaat (een technisch kundige afdeling van het ministerie waar infrastructuur onder valt) om in heel algemene zin

opties voor dit tracé te bedenken inclusief een kostenraming. Omdat het goedkoop moet, worden een aantal tracé uitwerkingen direct en volledig ter zijde geschoven en worden er uiteindelijk (toevallig?) de goedkoopste verder uitgewerkt. Het bedrag wat die weg gaat kosten lijkt nu vast te liggen, ongeacht de kwaliteit voor de leefomgeving. De automobilist en de economie gaan onze leefomgeving dus de komende generaties verslechteren, omdat 'de overheid' een laag ambitie-niveau heeft, en of ze momenteel krap bij kas is. Uit ramingen lijkt het mogelijk om met een budget dat tussen de 10 en 20% hoger ligt, een kwalitatief voor de leefomgeving veel beter plan te realiseren is. Waarom zou je dat als 'de overheid' dan niet doen, met o.a. het belastinggeld van ook deze betrokken bewoners? Die weg ligt er de rest van ons leven en langer. Die verplaats je niet zomaar, ook niet omhoog of omlaag. Vooraf is het enig juiste moment om de juiste lange termijn keuze te maken. Doe meer dan nodig lijkt, want van minder krijg je later spijt.

### **Reactie**

*Ik betreur het dat inspreker een grote afstand ervaart, toch wordt er sinds 2005 al intensief met de omgeving geparticipeerd. Zie hiervoor ook mijn antwoord in paragraaf 2.8. Dit heeft er toe geleid dat samen met de regionale overheden er een omvangrijk pakket aan maatregelen is opgesteld die hebben geleid tot de huidige inpassing van de weg waarbij ook zo weinig mogelijk hinder wordt ervaren. Zie voor de inpassing ook paragraaf 2.9.*

*De aanleg en inpassing van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. Dit is ook niet verwonderlijk gezien de impact van deze plannen op de omgeving. De keuze voor de A16 is echter het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken en betreft niet alleen maar een financiële afweging. Als minister weeg ik maatregelen af binnen bestaande wettelijk kaders alsook binnen het beschikbaar budget. Hierin maak ik landelijk ook geen onderscheid, zodat de ene regio ook niet wordt voorgetrokken of wordt benadeeld op de andere regio. Voor het gehele tracé wordt voldaan aan alle wettelijke normen en eisen. Als regionale overheden voorstander zijn van verdergaande inpassing en hiervoor ook de financiële middelen aan bijdragen, dan ben ik altijd bereid deze in te passen. In het geval van de A16 is dit ook het geval. Met de regio wordt fors geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Ik zie dit project dan ook als een goed voorbeeld waarbij zowel het Rijk als de regionale overheden hun verantwoordelijkheden oppakken.*

In Documentnummer HB 598842 van juni 2008 (definitief) wordt gesteld: 'Omdat er verkeersafwikkelingsproblemen zijn op de A13 en A20 wordt de ontsluiting via een nieuwe weg A13/A16 voorgesteld en onderzocht'. Twee van vier punten uit de probleembeschrijving van de variantennota: 'De kwaliteit van de leefomgeving rond de A13 tussen aansluiting Berkel en Rodenrijs en het Kleinpolderplein en rond de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein voldoet niet aan de eisen; De verkeersdruk op regionale en lokale wegen in het noordelijk deel van de Rotterdamse regio is groot; ook dit leidt lokaal tot leefbaarheidsproblemen'. In een bepaalde regio kwaliteit van de leefomgeving verbeteren en vastgestelde leefbaarheidsproblemen oplossen is natuurlijk een goede ambitie, maar het kan nauwelijks een oplossing zijn, als er door de oplossing nodeloos nieuwe leefbaarheidsproblemen ontstaan. Een landelijke kwaliteitsambitie die nagestreeft zou moeten worden bij de realisatie van (rijks-)wegen, ongeacht de locatie, zou geen overbodige luxe zijn. Het is toch raar dat op een locatie waar grond relatief goedkoop is en de omstandigheden gunstig de aanleg van een weg beter

(verborgen) wordt aangelegd, omdat zoiets binnen een budget past, en wanneer de kosten van onteigening (ruimte) en omstandigheden ongunstig zijn (veengrond; knooppunt van veel infrastructuur), dat de aanleg dan van mindere kwaliteit voor de leefomgeving wordt uitgevoerd, omdat het anders niet in een budget past. Als de samenleving die de rijksweg gebruikt, de kosten die een aanleg volgens hoge leefbaarheidsnormen niet wil dragen, dan moet het plan maar niet uitgevoerd worden.

### **Reactie**

*Dat er sprake zou zijn van het creëren van nieuwe leefbaarheidsproblemen kan uiteraard nooit de bedoeling zijn. Met de investeringen in de diverse milieumaatregelen inclusief die van de regio in het kader van Saldo Nul, in dit verband noem ik ondermeer de tunnel, (extra) geluidschermen, stil asfalt etc. is daar ook geen sprake van.*

*Specifiek met betrekking tot u woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 600 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht de akoestisch situatie daarmee aanvaardbaar. Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek verwijs ik u graag naar paragraaf 2.15.*

*Met betrekking tot een verbetering van de leefbaarheid verwijs ik u door naar paragraaf 2.3.*

Recent heeft inspreker rijkswegen in Drenthe bij het Dwingelerveld gezien en de verdiepte ligging van de A4 in Midden Delfland en deze rijkswegen zijn relatief mooi 'verborgen'. Het plan voor de A13/A16 voldoet niet aan dat niveau, terwijl er vermoedelijk meer bewoners door getroffen worden. Die bewoners verdienen een beter plan, welke er simpel weg op neer komt deze weg zo diep mogelijk aan te leggen, of in ieder geval tussen natuurlijke wallen, en met zo min mogelijk horizonvervuiling (zoals geluidsschermen).

Ik zou graag van de overheid willen vernemen:

1. Is er een landelijk ambitie-niveau voor de aanleg van rijkswegen? Zo ja, hoe luid die.
2. Welke substantiele aanpassingen zijn gedaan tussen keuze ontwerp 2008 (variantennota) en OTB tracé (mei 2015);
3. Welke aanpassingen gaat de overheid alsnog doen (of in serieuze overweging nemen), n.a.v. deze en de andere zienswijzen?;
4. Waarom vind zij de verslechtering van het leefklimaat voor de bewoners binnen acceptabele normen? Welke normen zijn dat? In welk jaar zijn die normen vastgesteld?;
5. Vindt de overheid dat ze 'haar best' moet doen voor haar burgers (haar klanten) en dat dat meer is dan wat wettelijk is voorgeschreven?;
6. De overheid wil een rijksweg. Ze beperkt zich echter tot een model wat aan wettelijke normen voldoet. Een model dat per definitie op elke locatie veel weerstand zou oproepen. Vervolgens moet de regionale overheid financieel bijspringen om er nog iets van te maken. De kinderen moeten bijbetalen om in de vakantie iets anders te doen dan voor de tent te zitten. Het ministerie schuift de goede leefbaarheid af op de regio, terwijl de landelijke politiek beslist, moeten de extra kosten van een betere variant door de regio betaald worden. Kan het ministerie uitleggen waarom ze vind dat dit een correcte verdeling van kosten en verantwoordelijkheden is?
7. De Chw: De Crisis- en herstelwet (Chw) haalt geplande bouwprojecten naar

- voren, bijvoorbeeld door kortere procedures. Op deze manier zorgt de overheid dat bouwbedrijven tijdens de crisis voldoende werk houden. Dat is de doelstelling, en om dat doel te bereiken biedt die wet de mogelijkheid om democratische inspraak in te perken. De nationale overheid / de minister vindt het nodig om dat te doen, wat ze benoemd in haar OTB besluit. Artikel 17, pagina 26 van 40 stelt: Artikel 17 Toepasselijkheid Crisis- en herstelwet Op dit Tracébesluit is hoofdstuk 1, afdeling 2 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Hierdoor beperkt ze onder andere het beroepsrecht. Graag verneem ik wat de relevante overweging is om in 2015 op basis van deze wet, het doel van de Chw groter te achten dan een goede democratische rechtsgang, bij de aanleg van een rijksweg in en door een stedelijke omgeving?
8. Als de overheid zowel waarde hecht aan de Chw, waarom is zij dan niet bereid om de (beperkte) hogere kosten (36 miljoen) die eventueel gepaard gaan bij een verdiepte ligging van de N471, bij de kruising met de A16 voor haar rekening te nemen?
  9. Bij het ontwerp van het OTB is de betrokkenheid van Arcadis en Witteveen+Bos groot. Het alternatief van BGRW voor de kruising met de N471 is door Arcadis uitgevoerd. De objectiviteit van deze beoordeling is daarmee op voorhand twijfelachtig. Ik verzoek dat RWS het OTB in zijn geheel laat toetsen door een partij die onafhankelijk is van RWS en het ministerie, zodat het belang van de bewonersgroepen vakkundig wordt gediend. Bestaan er in Nederland marktpartijen die in hun oordeel over een OTB van RWS onafhankelijk kunnen oordelen, of is elke partij in enige mate 'chantabel' vanwege de afhankelijkheid van opdrachten door RWS? Neemt de overheid dit verzoek in overweging?
  10. Tot slot: Uit deze variantennota: De doelstelling van het project Rijksweg 13/16 Rotterdam is een oplossing te creëren die de gesignaleerde verkeersknelpunten op de A13 bij Overschie en de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein, alsmede die op het onderliggend wegennet, wegneemt/verkleint en de kwaliteit van de leefomgeving rond de genoemde wegvakken verbetert. De oplossing dient een bijdrage te leveren aan de verbetering van bereikbaarheid van Rotterdam (centrum en noordelijke regio) en aan de vermindering van de verkeersdruk op lokale/regionale wegen. De bereikbaarheid van Rotterdam verbetert door het doorgaande verkeer een alternatieve route te bieden. Op basis van het OTB kan ik niet anders dan concluderen, dat de doelstelling voor de huidige knelpunten bereikt wordt, ten koste van verplaatsing daarvan naar de route langs het OTB tracé. De overheid zou alleen om die reden, in dit stedelijke gebied, meer budget beschikbaar moeten stellen om de verslechtering van het leefklimaat maximaal te beperken. Waarom verzet de overheid zich hier halsstarrig tegen?

## Reactie

1. *De kwaliteit van de inpassing is maatwerk en vindt plaats in overleg met de regio. Wel is het zo dat het Rijk gevraagd en ongevraagd wordt geadviseerd door het College van Rijksadviseurs. Dit is een onafhankelijk adviescollege dat adviseert over ruimtelijke kwaliteit. Voor meer informatie over dit adviescollege verwijst ik u naar: <http://www.collegevanrijksadviseurs.nl>. In het geval van de A16 is sprake van een kwaliteitsteam bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeente Rotterdam en Lansingerland, provincie en de Rijksadviseur infrastructuur en stad. Zij adviseren inzake Rijkswaterstaat en de regio inzake de kwaliteit van de inpassing. De basis voor de inpassing ligt in een samen met de regio opgestelde inpassingsvisie waarbij is gekeken naar de kwaliteit van de omgeving en de wijze waarop de inpassing van de weg hier het beste aan bijdraagt. In het geval van de A16 is sprake van een zo groen mogelijke inpassing. Een inpassing die past bij de kenmerken van de omgeving. Dit uit zich onder andere in de toepassing van wallen (akoestische landschap) en groene geluidsschermen. Voor meer*



- informatie over de visie verwijs ik u naar het Landschapsplan, bijlage J van het Tracébesluit.*
2. *In 2011 hebben Rijk en regio een bestuurlijke principe afspraak gesloten. In deze hebben Rijk en regio afspraken gemaakt ten aanzien van de inpassing van de A13. Hieronder valt onder meer de landtunnel en het recreaduct. Ik verwijs u ook graag door naar de Notitie validatie van het MER waarin de belangrijkste wijzigingen worden beschreven en zijn getoetst aan de eerder uitgevoerde TN/MER.*
  3. *Voor de wijzigingen tussen het Ontwerp-Tracébesluit en het Tracébesluit verwijs ik naar het document "Nota van Wijzigingen OTB - TB". Tot de wijzigingen horen in ieder geval een half verdiepte ligging van de landtunnel, verlenging van de zuidelijke tunnelmond en verlaging van de passage met de HSL.*
  4. *Acceptabel is voor mij minimaal datgeen wat de wet voorschrijft. Hierin maakt ik landelijk ook geen onderscheid. In de afweging kijk ik verder ook naar het halen van milieuwinst, deze is met dit project substantieel voor bijvoorbeeld de mensen die langs de A13 Overschie en de A20 wonen, alsook omwonenden in Rotterdam Noord die veel last hebben van sluipverkeer. Als regionale overheden voorstander zijn van verdergaande inpassing en hiervoor ook de financiële verantwoordelijkheid voor wil dragen, dan ben ik altijd bereid deze in te passen. In het geval van de A16 is dit nu ook het geval. Voor de normen wordt verwezen naar de beschrijving van het wettelijk kader zoals opgenomen in ieder onderzoeksrapport.*
  5. *Zie mijn antwoord onder uw punt 4.*
  6. *Zie mijn antwoord onder uw punt 4.*
  7. *De Crisis- en herstel wet beoogt een economische impuls te geven aan de bouwsector. De Crisis- en herstelwet versnelt de bestuursrechtelijke procedures voor grote infrastructurele projecten. Daarnaast handhaaft de wet de waarborgen voor zorgvuldige besluitvorming. De in de Algemene wet bestuursrecht opgenomen bepalingen over zorgvuldig handelen van een bestuursorgaan en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur zijn onverminderd van kracht en zijn bij het opstellen van dit Tracébesluit in acht genomen.*
  8. *Voor mijn antwoord op deze zienswijze verwijs ik u naar paragraaf 2.13.*
  9. *Voor wat betreft de opmerking van inspreker dat de objectiviteit van het ingenieursbureau in twijfel wordt getrokken geldt dat ik deze mening niet deel. Idem de opmerking dat er mogelijk sprake zou zijn van enige mate van 'chantabel' zijn. Integendeel, Rijkswaterstaat, de Nederlandse ingenieursbureaus en de aannemerij zijn gebaat bij objectieve onderzoeken en/of advisering. Enige mate van sturing in dit proces benadeelt niet alleen de positie van Rijkswaterstaat zelf maar ook dat van de uitvoerende partijen en is zeer ongewenst. Het (Ontwerp) Tracébesluit is geheel objectief en zorgvuldig tot stand gekomen en ik zie geen aanleiding om nog een partij te betrekken om dit te toetsen.*
  10. *Anders dan inspreker stelt is er geen sprake van het verplaatsen van knelpunten op het gebied van de leefbaarheid, met het Tracébesluit alleen al wordt minimaal voldaan aan de vigerende wet- en regelgeving, met de maatregelen in het kader van Saldo Nul wordt zelfs bereikt dat de kwaliteit van het leefklimaat van 2012 wordt gehaald (bedacht moet worden dat op de locatie van het tracé van de A16 nu reeds sprake is van een druk bereden provinciale weg, de N209).*

### **3.180      Zienswijze nr. 180, Community In Hillegersberg**

Hoewel nut en noodzaak van de aanleg van de A13-A16 door verschillende partijen verschillend worden beoordeeld, zijn insprekers van mening dat de verbetering van de infrastructuur op verkeerstechnisch niveau nog steeds niet is aangetoond. Omdat gevraagd wordt te reageren op het Ontwerp-Tracébesluit gaan insprekers uit van de

eventuele aanleg van de weg. Ervan uitgaande dat we voor het gehele tracé achter de mening van de Gemeente Rotterdam 'Niet horen, niet zien, niet ruiken', staan, beperken we ons in onze zienswijze tot het gedeelte Lage Bergse Bos, omdat dat gedeelte behoort tot onze wijk Molenlaankwartier.

### **Reactie**

*Voor mijn reactie inzake de nut en noodzaak verwijs ik u graag naar antwoord in paragraaf 2.1. Voor het antwoord uw andere punten uit de zienswijze verwijs ik u door naar paragraaf 3.178.*

*De rest van deze zienswijze is inhoudelijk identiek aan zienswijze nr. 178 zodat ik u doorverwijs naar mijn antwoord op zienswijze nr. 178.*

### **3.181 Zienswijze nr. 181**

Als inwoner van Ommoord vindt inspreker het onacceptabel dat de weg wordt aangelegd conform de gepresenteerde plannen en wel om de volgende redenen:

- Inspreker ondervindt al de nodige geluids- en fijnstof overlast van de ten zuiden gelegen A20;
- mede als gevolg van de sluiting van vliegveld Valkenburg, is de intensiteit van het vliegverkeer van en naar Rotterdam Airport, fors toegenomen. Dit veroorzaakt aanzienlijk meer geluids- en milieuoverlast door zeer laag overgaande en veel lawaai veroorzakende vliegtuigen. Met name 's morgens vroeg, 's avonds laat en in het weekend wordt hierdoor de nachtrust regelmatig verstoord.
- Het Lage Bergse Bos is een prachtig stukje natuur dat in een verstedelijkt gebied als de Randstad in zijn huidige vorm dient te worden gehandhaafd;
- Het plan van ingenieur Bos voor een alternatief, dat voor omwonenden veel gunstiger is, is onvoldoende bestudeerd.
- De nu geplande A 13/A16 gaat vooral voor Ommoord erg veel overlast geven: immers: de weg komt ten zuidwesten van Ommoord en de wind is vrijwel altijd zuidwest! Dat betekent dus, naast de overlast van de A20 en de laag overkomende vliegtuigen, nog meer herrie en luchtverontreiniging.

Dringend verzoek is mede namens veel andere Ommoorders, om de plannen zodanig aan te passen, dat in ieder geval minimaal de tunnel wordt verlengd, zodat Ommoord een prettig woonoord kan blijven!

### **Reactie**

*Inspreker uit zijn zorg omtrent een sterke vermindering van de leefkwaliteit in Ommoord. Deze zorgpunten zijn voor zowel het Rijk als de regio een belangrijk gegeven geweest bij de inpassing van de A16 en het treffen van diverse (geluids)maatregelen zoals schermen en stil asfalt (dit laatste ook op de A20 tussen het knooppunt Terbregseplein en de aansluiting Rotterdam Alexander). Als gevolg van deze maatregelen treedt in Ommoord voor het merendeel van de woningen ook een verbetering van de geluidsbelasting op. Naast de wettelijke maatregelen heeft de regio verder extra geld uitgetrokken voor Saldo Nul. Met deze maatregelen blijft het geluid op het niveau van 2012. Hiermee wordt het effect op uw woonomgeving ook tot een minimum beperkt. Tot slot, met de regio is overeengekomen dat op de A16 Rotterdam en op delen van de A20 bij het Terbregseplein en de afslag Prins Alexander het zeer stille asfalt tweelaags ZOAB fijn wordt toegepast. Het toepassen van het extra stil asfalt tweelaags ZOAB fijn is niet opgenomen in het akoestisch onderzoek. Het akoestische effect hiervan komt dus nog bovenop de akoestische effecten van de maatregelen die in het kader van het Tracébesluit worden getroffen.*

*Voor wat betreft de geluidsbelasting op woning, de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé bedraagt circa 1550 meter. En de afstand tot de bestaande A20 bedraagt circa 1500 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg.*

*Ten aanzien van de cumulatie met andere geluidbronnen, waaronder het door inspreker genoemde vliegveld RTHA verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.16.*

*Met betrekking tot de luchtkwaliteit (o.a. fijn stof) geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL houdt niet alleen rekening met bestaande bronnen zoals het havengebied en het vliegveld RTHA maar ook met andere voorgenomen grote projecten en maatregelen (inclusief bronmaatregelen) om de luchtkwaliteit te verbeteren. Daarmee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ik verwijs u verder ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

*Ik realiseer me dat met de aanleg van nieuwe wegen er sprake is van aantasting van natuurwaarden. Dit wordt zoveel mogelijk voorkomen met een goede inpassing. Waar in het Lage Bergse Bos in het Ontwerp-Tracébesluit nog sprake was van een landtunnel op maaiveld is dat in het Tracébesluit gewijzigd in een half verdiepte tunnel, met een groen ingepast dak. Minder ruimtebeslag en dus ook minder aantasting van natuurwaarden. Voor zover er dan nog sprake is van aantasting wordt dit, conform vigerende wet- en regelgeving, zo veel als mogelijk gemitigeerd of gecompenseerd. Zo worden als onderdeel van de bomencompensatie een zo groot mogelijk areaal aan in het Lage Bergse Bos gekapte bomen weer op het tunneldak terug geplant. Op deze manier blijft de functionaliteit van het bos zo veel als mogelijk te behouden. Zie verder ook paragraaf 2.14. Voor mijn antwoord op het plan van ingenieur Bos (de Portway variant) verwijs ik u graag naar paragraaf 2.4.*

*Tot slot, ik onderken dat de geluidbelasting van een bepaald gebied afhankelijk is van de windrichting (en andere meteorologische omstandigheden). Geluidbelastingen worden echter bepaald op basis van modelberekeningen voor een jaargemiddelde situatie, conform de daarvoor het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg2012). In dit Reken- en meetvoorschrift is voorgescreven dat met de landelijk gemiddelde weerssituatie rekening moet worden gehouden en niet met de meest voorkomende windrichting op een bepaalde locatie. De berekening van het geluidniveau gaat hierbij uit van een situatie onder meewindcondities. Dat wil zeggen dat het geluid de wind mee heeft en dus verder draagt. In de luchtberekeningen worden de meteorologische gegevens van het voorafgaande kalenderjaar en de vijfjarige gemiddelde meteorologische gegevens toegepast.*

### **3.182      Zienswijze nr. 182**

Tot genoegen van inspreker is door de plannenmakers kennelijk ingezien, dat een 'tunnel op maaiveld', door de hoogte ervan, binnen het beperkte tracéterrein dwars door het LBB niet aan te stellen inrichtingseisen kan voldoen. Onverwacht zijn extra middelen toegekend om het circa 4 meter verdiept aanleggen ervan mogelijk te maken. Dat het verdiept aanleggen van de weg ook tot een betere grondbalans en dus een kostenbesparing kan leiden zal hierbij verdisconteerd zijn. In de ter inzage gelegde stukken en tijdens de informatieavonden was over deze publiekelijk

vastgelegde planwijziging echter geen informatie beschikbaar. Dat gold en geldt ook m.b.t. de consequenties voor de grondwaterstand voorafgaand aan, tijdens en na de aanleg van de weg/tunnel, over de invloed van het heiwerk op de omliggende bebouwing en over andere plan-, milieu- en uitvoeringsaspecten. De woonbebouwing staat deels op houten palen, in een trillingsgevoelig gebied. Ook kon nog geen inzicht worden gegeven/verkregen over het beleid dat ter zake van de schade-expertise wordt gevoerd, hoe, wanneer en door wie opnamen zullen worden gemaakt, wie berekeningen maakt en adviezen opstelt en wie controle over het meetwerk opdraagt resp. uitvoert, hoe bewoners/eigenaren over de resultaten kunnen beschikken en hoe en op wie zij hun schade kunnen verhalen. Kennelijk is onvoldoende geanticipeerd op deze op zichzelf juiste planaanpassing. Mede daarom stel ik u reeds nu voor alsdan aansprakelijk voor alle schade die aan mijn eigendommen wordt toegebracht en de kosten die ik ter afwending en herstel ervan zal moeten maken, zowel voor korte als lange termijn.

Tenslotte wijst inspreker op uw informatie en de toelichting van uw medewerkers, dat bouwverkeer naar het LBB niet via de Componistenwijk zal gaan, maar zich vanaf de N209 in het noordwesten en de rijkswegen in het zuidoosten zal afspelen, en dat de verkeersfunctie van de N209 niet wordt geschaad. Hoogachtend, bewoner Molenlaankwartier

Inspreker heeft de zienswijze aangevuld met onderstaande:

Uit de brief van 23/9 van de Minister aan de Metropoolregio blijkt het verdiepen van de LBB 'landtunnel' wordt beperkt tot maximaal 4m. Dit stemt niet overeen met de door officiële toelichters verstrekte info dat de 8m boven mv verlaagd wordt tot 4m. Verlagen tot MAXIMAAL 4m betekent dat de uitvoerder elke willekeurige verlaging tussen 4m en nihil kan kiezen. Het besluit moet dus ten minste luiden dat de verdieping 4m bedraagt. Echter: de 'landtunnel' verbindt twee echte tunnels. Het kan voor de herinrichting van het LBB en dus de bewoners, de waterhuishouding, de bouwkosten, de perceptie van dit traject door automobilisten en de verkeersveiligheid veel beter zijn de tunnel dieper dan 4m, wellicht zelfs op de zandlaag rond 8m diep te leggen. Om aan de toezegging van 4m te voldoen en deze mogelijke verbetering niet uit te sluiten zou het Tracébesluit moeten spreken van een verdieping van MINIMAAL 4m.

### **Reactie**

*In het Tracébesluit is nu de (half) verdiepte ligging van de landtunnel opgenomen. Het (half) verdiept aanleggen van de tunnel is aanleiding geweest tot een aanvullend grondwateronderzoek. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het Waterhuishoudingsplan, bijlage K van het Tracébesluit. Op basis van dit onderzoek is besloten de tunnel te voorzien van een waterdichte constructie en geen spanningsbemaling toe te staan in het 1<sup>e</sup> watervoerend pakket bij de aanleg van de tunnel.*

*Rijkswaterstaat neemt in haar aanbesteding verder criteria op die de aannemer moet stimuleren hinder en schade tot een minimum te beperken (alhoewel enig overlast natuurlijk niet kan worden uitgesloten). In het contract wordt ook voorgeschreven dat de aannemer bij het uitvoeren van de werkzaamheden verantwoordelijk is voor het herstel van door zijn toedoen ontstane schade. Ik ben van mening dat hier ook een preventieve werking van uitgaat en de aannemer zelf op zoek gaat naar de maatregelen die dit het beste kunnen bewerkstelligen. Rijkswaterstaat laat voor aanvang van de werkzaamheden nul-metingen uitvoeren naar de (bouwkundige) staat van woningen. De omvang van dit onderzoek wordt mede bepaald op basis van een door de aannemer op te stellen risicoanalyse en is*

*onder andere afhankelijk van bijvoorbeeld het type woningen (oud of nieuw), de grondgesteldheid (veenweide of zand) en de werkwijze van de aannemer. Om te voorkomen dat er sprake zal zijn van een onderschatting wordt bij deze risicoanalyse wel uitgegaan van worst-case aannames. Omdat de werkwijze van de aannemer bij het opstellen van het Tracébesluit nog niet bekend is, is op voorhand nog niet in te schatten hoe groot dit gebied exact is. In het contract zal Rijkswaterstaat de aannemer wel een minimale risicocontour meegeven die de aannemer op basis van zijn bouwmethode definitief dient vast te leggen. Voor een aantal woningen waarbij op voorhand als sprake is van een verhoogd risico heeft Rijkswaterstaat reeds een bouwkundige inspectie uitgevoerd. De betrokken zijn hierover geïnformeerd.*

*Voor wat betreft het bouwverkeer, geldt in beginsel dat bouwverkeer zoveel mogelijk naar het plangebied rijdt via het hoofdwegennet en de belangrijkste uitvalswegen. Ik verwijs u verder door naar paragraaf 2.19.*

*Ten aanzien van uw aanvulling het volgende: Als gevolg van de wijziging met betrekking tot diepteligging van de tunnel, is de beschrijving in de besluittekst van het Ontwerp-Tracébesluit aangepast. De beschrijving is dusdanig geformuleerd dat de strekking van het Tracébesluit recht doet aan de afspraken die ik gemaakt heb met de regio. Van een verdere verdieping dan overeengekomen zal ook op grond van uw argumenten geen sprake zijn.*

**3.183      Zienswijze nr. 183, HortensiaKwekerij Leo van Haastert**

*Deze zienswijze is inhoudelijk identiek aan zienswijze nr. 190. Voor mijn antwoorden verwijs ik u derhalve ook naar paragraaf 3.190.*

**3.184      Zienswijze nr. 184**

Insprekers verzoeken dringend dat de Wildersekade een goede ontsluiting krijgt in het Ontwerp-Tracébesluit. Rotterdamse bewoners en de bedrijven een grondgebied van meer dan 100HA zijn slecht ontsloten via Lansingerland over een ongeschikte smalle Schiebroekseweg. Wij pleiten voor een noordelijke parallelweg langs de A16/N209 voor de noodzakelijke bereikbaarheid van de bewoners en de bedrijventerrein Schiebroek en Wildersekade met aansluiting rondom de AVO-knoop/209.

**Reactie**

*Het verbeteren van de ontsluiting van de Wilderskade is niet één van de doelstellingen van het project A16. Bestaande en door de A16 doorsneden of geraakte verbindingen worden middels het Tracébesluit hersteld, de ontsluiting van woningen en bedrijven via het lokale wegennet is echter een regionale aangelegenheid, waarbij wordt opgemerkt dat er in de huidige situatie ook geen directe verbinding is tussen de Wildersekade en de N209. De gemeente heeft onderzoek gedaan naar het verbeteren van de bereikbaarheid van de Wildersekade. Uit dit onderzoek is gebleken dat het verbeteren van de passeerbaarheid van de Schiebroekseweg middels halfverharding of meer passeerhavens de voorkeur heeft. Bij het (deels) verleggen van de Wildersekade en de Schiebroekseweg t.b.v. de aanleg van de AVO-knoop wordt deze dan nieuw gerealiseerde vormgeving en inrichting overgenomen.*

*Voor wat betreft de ligging van de Bergschenhoekseweg is gekozen voor een ligging aan de zuidzijde. De voorgestelde aansluiting op de Wildersekade kan hierdoor niet worden uitgevoerd. Zie verder ook mijn reactie in paragraaf 2.24.*

**3.185 Zienswijze nr. 185**

*Deze zienswijze is grotendeels identiek aan zienswijze nr. 216. Voor mijn antwoorden verwijs ik u derhalve ook naar paragraaf 3.216. Voor het onderdeel externe veiligheid verwijs ik u graag naar mijn reactie op dat onderwerp in paragraaf 3.190.*

**3.186 Zienswijze nr. 186**

Stilte, schone lucht en schoon water zijn DE rijkdommen van nu en de ( nabije) toekomst. Hier zijn veel mensen zich te weinig of niet van bewust. Verder zorgen asfaltverslinders (lees: automobilisten) bij het slijten van hun autobanden voor zeer ongezonde stofdeeltjes die in het milieu - o.a.lucht - terecht komen. Dit geldt ook voor remmen en wie weet wat nog weer. Volgens mij wil de automobilist heel Nederland geasfalteerd hebben. Het is eigenlijk een bodemloze put: Rupsjesnootgenoeg. Overheid, kijk verder dan uw neus lang is! Koester de rijkdom die we nu nog hebben en zorg voor rust, schone lucht en schoon water! Accepteer dat het een bodemloze put is om wegen te blijven aanleggen voor de rupsjesnootgenoeg. De mens kan zich goed aanpassen aan situaties, dus ook aan het feit dat de auto voor sommige ritjes beter ingeruild kan worden voor een andere manier van vervoer. Dus: stop nu energie en beleidsmakend denken in de nieuwe rijkdom: rust, schoon water en schone lucht!

**Reactie**

*Ook mobiliteit is een wezenlijk onderdeel van onze maatschappij. Met mijn beleid streef ik wel naar zo milieuvriendelijk mogelijke vormen van vervoer. Denk hierbij aan de investeringen in het OV, maar ook in het stimuleren van milieuvriendelijkere auto's. Ondanks het feit dat dit haar vruchten afwerpt (groei van het aantal milieuvriendelijke auto's en groei van het OV gebruik) blijven files tot de dagelijkse praktijk behoren. Deze files leiden tot diverse ongewenste economische en milieueffecten. Voor deze effecten dienen ook passende oplossingen gevonden te worden, de A16 is hier een voorbeeld van. Ik ben me bewust van het feit dat nieuwe infrastructuur ook tot ongewenste effecten op rust, natuur, water en lucht kan leiden. Deze zijn echter met een goede inpassing en maatregelen tot een minimum te beperken. In dit geval is dit ook mogelijk met een extra bijdrage van de regio (Saldo Nul).*

*Autoverkeer heeft voor een aantal stoffen emissies van verontreinigingen, waaronder door slijtage van banden, die via de lucht of het afstromend water in het grond- of oppervlaktewater terecht kunnen komen. Door het toepassen van ZOAB in combinatie met infiltratie in de wegberm zal verontreiniging van grond- en oppervlaktewater voorkomen worden. Hiermee wordt aangesloten bij wet- en regelgeving (Besluit lozen buiten inrichtingen).*

*Met betrekking tot de luchtkwaliteit (o.a. fijnstof). Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hiermee is geborgd dat in de omgeving wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor wat betreft luchtkwaliteit. In samenhang met de TN/MER is tevens een gezondheidsonderzoek (GES) uitgevoerd. Hieruit kwam luchtkwaliteit niet als knelpunt naar voren. Ik verwijs u graag door naar paragraaf 2.18.*

*Ten aanzien van de door inspreker aangehaalde rust, geldt dat in uw woonomgeving (Schiebroek) een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Daarmede neemt de totale geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen in het centrum van Schiebroek niet toe, maar licht af. De afstand van uw woning tot het nieuwe tracé bedraagt circa 1.150 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg en voldoet hiermee aan de normen.*

### **3.187 Zienswijze nr. 187, Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik**

Op 1 oktober 2009 hebben insprekers een inspraakreactie ingediend op de TN/MER Rijksweg A13/A16 Rotterdam en op 12 december 2005 op de Startnotitie Rijksweg 13/16 Rotterdam. Om niet in herhaling te hoeven vervallen over hun motieven hebben insprekers deze inspraakreacties meegestuurd en verzoekt zij de inhoud hier als ingelast en herhaald te beschouwen. Insprekers willen hierbij met nadruk verwijzen naar de Zienswijze van "Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland". Zij ondersteunen deze zienswijze volledig en hebben deze mede ondertekend. De Zienswijze van insprekers richt zich op hun lokale belangen in het gebied tussen de Oude Bovendijk en de Anki Verbeek-Ohrlaan dat de Vlinderstrik bestrijkt.

#### **Reactie**

*Voor mijn reactie op uw zienswijzen op de TN/MER verwijs ik u naar de Nota van Antwoord op de TN/MER, bijlage C en naar mijn reactie op zienswijze in paragraaf 3.255.*

#### **PROJECT IS ONUITVOERBAAR TUSSEN OUDE BOVENDIJK EN ANKI VERBEEK-OHRLAAN.**

In dit gedeelte wordt de vierbaans Provinciale weg Doenkade omgezet naar een vierbaans - op termijn zesbaans - Rijksweg die vanaf de Oude Bovendijk wordt doorgetrokken tot aan de Ankie Verbeek-Ohrlaan.

In dit traject krijgt alle verkeer op de A13/16 voorrang waardoor de ontsluiting van Schiebroek via de Ankie Verbeek-Ohrlaan alsmede de ontsluiting van Lansingerland via de N209 in de knel komen.

Immers de huidige probleemloze ontsluitingen via de Doenkade door middel van verkeerslichten moeten dan plaats maken voor torenhoge fly-overs waardoor een uiterst ingewikkelde knoop ontstaat waar Ankie Verbeek-Ohrlaan en N209 samen komen. Talrijke toe- en afritten en weefvakken genereren niet alleen een enorme hoeveelheid asfalt maar belemmeren tevens in hoge mate een goede doorstroming van het onderliggende verkeer. Je hoeft geen verkeersdeskundige te zijn om te beseffen dat de minste hapering in de verkeersstromen ellenlange files in het onderliggende verkeersnetwerk tot gevolg zal hebben. Lansingerland en vooral Schiebroek raken ten gevolge van de A13/A16 geïsoleerd. Deze isolatie is definitief en onherstelbaar; tenzij de A13/A16 in dit traject gescheiden van de Doenkade wordt aangelegd. Het OTB voorziet niet in die mogelijkheid, dus moet het project hier technisch en financieel onuitvoerbaar geacht worden.

#### **Reactie**

*Ten behoeve van dit project zijn uitgebreide verkeersanalyses uitgevoerd (zie ook bijlage E, Verkeersrapport). Uit deze analyses blijkt nergens het doembeeld dat inspreker oproept zodat van een isolatie van Schiebroek en Lansingerland ook geen sprake is. Op die delen van het onderliggend wegennet waar sprake is van een toename van het verkeer (N209 en N471) zijn met de betreffende wegbeheerders afspraken gemaakt de verkeerseffecten te monitoren en indien daadwerkelijk*

*knelpunten optreden wordt in overleg met de wegbeheerders bekeken welke maatregelen hier dan te realiseren zijn.*

#### HET OTB IS STRIJDIG MET DE DOELSTELLINGEN VASTGELEGD IN DE STARTNOTITIE.

De Startnotitie noemt twee probleemstellingen die door een nieuwe Rijksweg A13/16 dienen te worden opgelost; te weten de verkeers- en milieuproblemen op de A13 en de A20.

Verder signaleert de Startnotitie ten gevolge van Vinex-opgaven in de drie B-hoek en in de noordrand van Rotterdam een bovenmatige en almaar toenemende verkeersdruk op de Doenkade-N209 en op de aansluiting N209/A13, alsmede sluisverkeer en opstoppingen op met name de Molenlaan en de Terbregseweg. Randstadrail biedt weliswaar enige uitkomst, maar lost de knelpunten niet op, zo stelt de Startnotitie.

De doelstelling van het project Rijksweg 13/16 Rotterdam is een oplossing creëren die de gesignaleerde verkeersknelpunten wegneemt/verkleint en de kwaliteit van de leefomgeving verbetert.

Geconstateerd moet worden dat de verkeersdruk op de Doenkade-N209 juist t.g.v. de A13/A16 aanzienlijk zal toenemen en dat in dit gebied de kwaliteit van de leefomgeving allerminst verbetert maar juist aanzienlijk zal verslechteren.

Nu de Bergschenhoekseweg eveneens zal vervallen als ontsluitingsweg moet de ontsluiting van het Bedrijventerrein Schiebroek - volgens het OTB - plaatsvinden pal langs het Schiebroeksepark. Dit zal gevaarlijke situaties opleveren met name voor recreanten en spelende/sportende kinderen.

Dit betekent een enorme verarming van de Leefomgevingskwaliteit.

Saldo Nul voor luchtvervuiling en geluid zal in dit traject een farce blijken te zijn.

#### **Reactie**

*Ten behoeve van dit project zijn uitgebreide verkeersanalyses uitgevoerd (zie ook bijlage E, Verkeersrapport). Uit deze analyses blijkt nergens de toenemende verkeersdruk op de Doenkade-N209 zoals inspreker deze suggereert. Het wegverkeer concentreert zich op de nieuwe snelweg en de verkeersdruk op het onderliggende wegennet in de driehoek neemt af. Uitzonderingen hierop zijn de eerder door mij genoemde N209 en N471. Hier heb ik echter afspraken over gemaakt met de regio.*

*Ten aanzien van de Bergschenhoekseweg geldt dat bij de inpassing ervan rekening is gehouden met recreanten en spelende/sportende kinderen. Fietsverkeer is gescheiden van de Bergschenhoekse weg en de weg wordt fysiek van het park gescheiden middels water en groen.*

*Dat Saldo Nul een farce zal blijken, maak ik niet op uit de aard en omvang van de maatregelen. Met de maatregelen van de regio wordt het geluidsniveau, verder dan wettelijk noodzakelijk, teruggebracht tot op het niveau 2012. De geluidsmaatregelen in het kader van Saldo Nul komen bovenop de wettelijke maatregelen die al genomen worden in het Ontwerp-Tracébesluit. Ze zijn gericht op het voorkomen van een toename van geluid voor omwonenden. Zo komen er op verschillende locaties langs het tracé extra of hogere geluidsschermen dan wettelijk verplicht. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.9 (inpassing). Omdat deze geluidsmaatregelen onderdeel uitmaken van het Tracébesluit wordt na aanleg ook*



*gemonitord op de vastgestelde geluidproductieplafonds en de luchtkwaliteit. Zie verder ook mijn antwoorden in de paragrafen 2.15 en 2.17.*

*Tot slot, met de regio is overeengekomen dat op de A16 Rotterdam en op delen van de A20 bij het Terbregseplein en de afslag Prins Alexander het zeer stille asfalt tweelaags ZOAB fijn wordt toegepast. Het toepassen van het extra stil asfalt tweelaags ZOAB fijn is niet opgenomen in het akoestisch onderzoek. Het akoestische effect hiervan komt dus nog bovenop de akoestische effecten van de maatregelen die in het kader van het Tracébesluit worden getroffen.*

Het OTB is strijdig met de PKB PMR 140 ha natuur- en recreatiegebied.

De Raad van State heeft in de einduitspraak op het bestemmingsplan Vlinderstrik d.d. 30 oktober 2013 (zaaknummer 2011066650/1/R4) onder punt 9.1 oa. als volgt geoordeeld:

"In overweging 9.2 van de tussenuitspraak heeft de Afdeling geoordeeld dat de raad zich

niet ten onrechte op het standpunt heeft gesteld dat de oppervlakte waarbinnen een openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied binnen het plan mogelijk wordt gemaakt voldoet aan de uitgangspunten die zijn geformuleerd in de BWB 23 en 25 van de PKB-PMR.

In punt 9.2 van de Tussenuitspraak d.d. 27 december 2012 oordeelt de Afdeling als volgt: De oppervlakte van het plangebied in de gemeenten Rotterdam en Lansingerland bedraagt 200 hectare, waarvan 40 hectare is gereserveerd voor de A13/A16. De oppervlakte binnen het plangebied waarbinnen het natuur- en recreatiegebied wordt gerealiseerd is derhalve 160 hectare, waarvan 20 hectare is bestemd voor infrastructuur en bestaande bebouwing. Het onbebouwde gedeelte van het plangebied heeft zodoende een oppervlakte van 140 hectare. Uit de stukken blijkt dat in eerdere fasen van de planvorming sprake was van ruimtebehoefte voor sportvelden en volkstuinen op 40 van de 140 hectare, maar dat deze behoefte bij de vaststelling van het plan niet meer bestond. Gelet op hetgeen de verbeelding en de planregels mogelijk maken, kan ook de desbetreffende 40 hectare grond als natuur- en recreatiegebied worden ingericht, zodat in totaal 140 hectare natuur- en recreatiegebied kan worden gerealiseerd.

Gelet hierop heeft de raad zich niet ten onrechte op het standpunt gesteld dat de oppervlakte waarbinnen een openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied binnen het plan mogelijk wordt gemaakt voldoet aan de uitgangspunten die zijn geformuleerd in de BWB 23 en 25 van de PKB-PMR".

Insprekers Conclusie:

De plangrenzen van het 140 ha grote Natuur- en recreatiegebied dienen overeenkomstig het PKB/PMR gerespecteerd te worden.

Reserveringszone voor A13/A16

De Afdeling oordeelt onder punt 12.3 van de Tussenuitspraak over de reserveringszone als volgt:

"In de PKB/PMR is rekening gehouden met de A13/A16 door middel van een reserveringszone tussen de zuidzijde van het plangebied en de Doenkade. De reserveringszone voor de A13/A16 maakt geen deel uit van het zoekgebied dat in de PKB-PMR is aangewezen voor natuur- en recreatie. De gronden hebben, in afwachting van definitieve plannen voor de A13/A16, in het plan de bestemming "Groen" gekregen. Hoewel de precieze ligging van de voorziene rijksweg nog niet duidelijk is, is het uitgangspunt dat de rijksweg binnen de reserveringszone wordt aangelegd.

Indien blijkt dat het tracé niet de volledige ruimtereservering nodig heeft, kan de zuidelijke natuurzone worden uitgebreid in zuidelijke richting.

Nu hierover nog afzonderlijke besluitvorming moet plaatsvinden heeft de raad de

ontwikkeling van de A13/A16 terecht niet in de planvorming meegenomen. Bezwaren tegen de voornoemde ontwikkeling kunnen dan ook niet in deze procedure aan de orde komen, maar in een afzonderlijke procedure tegen een hieromtrent te nemen besluit. Gelet hierop ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat de raad in zoverre niet in redelijkheid de bestemming "Groen" aan de gronden heeft kunnen toekennen".

Insprekers Conclusie:

Ontsluitingsweg Oude Bovendijk strijdig met PKB/PMR.

Het OTB is ook met betrekking tot de reserveringszone strijdig met de PKB/PMR. In navolging van de PKB/PMR bevestigt de Afdeling dat deze reserveringszone uitsluitend bedoeld is voor de aanleg van de A13/A16 en stelt bovendien dat de zuidelijke natuurzone kan worden uitgebreid in zuidelijke richting indien de A13/A16 niet de volledige ruimtereservering nodig heeft. In het westelijk deel van de Vlinderstrik - tussen Oude Bovendijk en de N471 - heeft de A13/A16 inderdaad de reserveringszone grotendeels niet nodig en zou deze zone dus als natuurgebied ingericht kunnen en moeten worden. Het OTB benut deze reserveringszone echter voor de ontsluiting van de Oude Bovendijk en handelt hiermede derhalve in strijd met de PKB/PMR.

In het Participatieproces zijn diverse goede alternatieven besproken. Deze zijn dus bij RWS bekend en insprekers gaan in dit stadium hier niet verder op in. In ieder geval dient deze ontsluitingsweg rechtshalve uit het OTB te worden verwijderd om plaats te maken voor natuurgebied.

**Reactie**

*Ten aanzien van de Vlinderstrik verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.25.*

*Ten aanzien van de Oude Bovendijk geldt dat deze een onlosmakelijk onderdeel is van het project A16 en het Tracébesluit. Als minister ben ik bij doorsnijding van bestaande wegen ook verantwoordelijk voor het herstel ervan dan wel dien ik de bereikbaarheid van aanwonenden aan de Oude Bovendijk te garanderen. Dat heb ik met deze oplossing die ook nog eens ruimschoots binnen de reservering valt vormgegeven. De huidige oplossing voldoet ten eerste aan alle eisen, verder is deze kostenbesparend door het combineren van twee fietsverbindingen en deze oplossing is ook nog sociaal veilig. Andere oplossingen zijn overwogen, maar niet haalbaar of beter gebleken.*

VERNIETIGING WAARDEVOL WEIDEGEBIED.

De aanleg van de A13/A16 zorgt ervoor dat dit gebied de in de PKB bedoelde functies in mindere mate kan vervullen. Ook de dertiende voortgangsrapportage PMR/750 ha (2014) onderkent dit risico:

"Naast het kwantitatieve risico is er sprake van kwalitatief risico door de aanleg van de A13/16".

Vast staat dat in het oostelijke deel van de Vlinderstrik, in de Schiebroekse Polder, de reserveringszone grotendeels wordt ingenomen door de A13/A16. In de oostelijke punt van deze reserveringszone is zelfs sprake van overschrijding van de plangrenzen van het natuur- en recreatiegebied. Juist dit stuk van de reserveringszone behoort in potentie tot een waardevol gebied voor weidevogels.

Dit gebied zal echter onherstelbaar vernietigd worden door een grote asfaltvlakte. Het voorbijrazende verkeer zal bovendien een versturende uitwerking hebben op het aangrenzende natuur- en recreatiegebied.

### **Reactie**

*Voor het in beeld brengen van de effecten van de A16 Rotterdam op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. Onderdeel hiervan is een beoordeling van de aantasting van de EHS, in Polder Schieveen. Deze gebieden zijn in erfpacht bij Natuurmonumenten. Weidevogeltellingen in opdracht van Natuurmonumenten laten zien dat het 'Belangrijke weidevogelgebied' en de EHS in Polder Schieveen ook kwalificeren als zodanig. Dit betekent dat er gemiddeld een minimum aan broedende weidevogels per hectare voorkomt. Fysieke aantasting van deze gebieden, maar ook verstoring door bijvoorbeeld geluid, waardoor de kwaliteit voor broedende weidevogels afneemt, moeten dan gecompenseerd worden.*

*Compensatie van areaalverlies vindt plaats door het creëren van een vervangend areaal buiten de begrenzing van bestaande EHS of Recreatie om de Stad (RodS) gebieden. Compensatie door kwaliteitsverbetering is in beginsel alleen toegestaan in het geval een kwalitatieve aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, dus voor het areaal dat verstoord wordt (in dit geval door geluid).*

*De Beleidsregel compensatie (Provincie Zuid-Holland, 2013) schrijft voor dat compensatie dient te worden uitgevoerd in een gebied dat qua openheid, schaal, rust en grondwaterstanden voor weidevogels geschikt is, of kan worden gemaakt en dat bij voorkeur aansluit bij of in de omgeving ligt van andere goede weidevogelgebieden of natuurgebieden met een weidevogel doelstelling.*

*In het Tracébesluit zijn de oppervlakten te compenseren Belangrijk Weidevogelgebied EHS met een weidevogel doelstelling opgenomen. Omdat natuur ontwikkeltijd nodig heeft om volgroeid te raken, komt er bovenop de bovengenoemde compensatieopgave een zogeheten kwaliteitstoelage, zodat er per saldo meer hectaren nieuwe natuur worden aangelegd. Ook deze compensatieopgave staat in het Tracébesluit vermeld en vindt deels plaats in de Polder Oudeland van Strijen en deels in polder Schieveen. Hiermee wordt aan de gehele berekende compensatieopgave (als gevolg van vernietiging en verstoring van het bestaande weidevogelgebied) voldaan.*

### **HET OTB OVERSCHRIJDT DE PLANGRENZEN VAN HET NATUUR- EN RECREATIEGEBIED.**

Insprekers moeten helaas constateren dat de Plangrenzen van het OTB in het gebied tussen de Oude Bovendijk en de Ankie Verbeek-Ohrlaan niet duidelijk aangeven of - en zo ja in hoeverre - het OTB de Plangrenzen van het Natuur- en Recreatiegebied Vlinderstrik overschrijdt. Tijdens het Participatieproces hebben insprekers dit bij RWS aangegeven. Vervolgens heeft Rijkswaterstaat beloofd de Plankaart van het OTB met daarop afgezet de Plankaart van de Vlinderstrik op te sturen. Zodat insprekers precies kunnen zien hoe de Plangrenzen van het OTB zich verhouden tot de Plangrenzen van het Natuur- en Recreatiegebied van de Vlinderstrik.

Aangezien insprekers bij het verzenden van deze Zienswijze het gevraagde document nog niet ontvangen hebben verzoeken zij u hierbij met nadruk dit document zo spoedig mogelijk te doen toekomen.

### **Reactie**

*Dit document is u inmiddels verstrekt. Zie verder ook de afbeelding in paragraaf 2.25.*

### 3.188 **Zienswijze nr. 188**

Het ontwerp A13/16 accepteert inspreker niet vanwege de volgende bezwaren:

- de luchtkwaliteit, die in Rijnmond reeds bijzonder slecht is en in Schiebroek nog slechter is als gevolg van de ligging ten opzichte van Rotterdam The Hague Airport. Als het ontwerp A13/16 gerealiseerd wordt, komt Schiebroek ook nog eens aan alle kanten tussen snelwegen te liggen. Dit zal de volksgezondheid verder schaden. de geluidsoverlast, waarvoor hetzelfde geldt.
- Bovendien zal de aanleg van extra ringwegen de files niet doen verdwijnen. Uit onderzoek is altijd gebleken dat dit niet helpt, omdat:
  - de file zich verplaatst naar de aansluitingen verderop.
  - de hoeveelheid verkeer zich aanpast. Meer mensen zullen weer de auto nemen en bij voorkeur ook in spitsuren.

Alternatieven voor het file-probleem, die m.i. nooit voldoende zijn onderzocht, zijn bijvoorbeeld:

- Goedkoper en intensiever openbaar vervoer, vooral ook van en naar stations van Randstadrail.
- O.V. fietsdepots ook bij stations van Randstadrail plaatsen.

#### **Reactie**

*Met betrekking tot de luchtkwaliteit (o.a. fijn stof) geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarmee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Verder is in het kader van de TN/MER ook een gezondheidsonderzoek (GES) uitgevoerd. Uit dit onderzoek kwam luchtkwaliteit niet als een knelpunt naar voren. Ik verwijs u ook door naar mijn antwoord in paragrafen 2.17 en 2.18.*

*Er is ten behoeve van uw woonomgeving (Schiebroek Noord) een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Ook afscherpende maatregelen die zijn opgenomen in de Inpassingsovereenkomst A16 A13/16 (Saldo Nul) maken deel uit van het Tracébesluit.*

*De afstand van uw woning tot het nieuwe tracé bedraagt circa 1.250 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit (TB) opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt ter plaatse van uw adres minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht deze geluidbelasting aanvaardbaar. Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek verwijs ik u graag naar paragraaf 2.15.*

*U merkt verder op dat het aanleggen van de A16 geen oplossing biedt. De Ruit Rotterdam waar ook de A20 van deel uit maakt kent van oudsher een relatief hoog aandeel verkeer met een herkomst en bestemming in de regio Rotterdam. Voor het lange afstandsverkeer bestaat er geen alternatief om de zwaar belaste A13 en A20 te omzeilen. Met het doortrekken van de A16 tussen het knooppunt Terbregseplein en de A13 bij de Doenkade ontstaat een nieuwe (parallele) verbinding aan de A13 en A20 en neemt deze voor een deel ook de rol over van de A13 en A20 voor het lange afstandsverkeer in noord-zuid richting. De doortrekking van de A16 leidt, na aanleg en in de toekomst, op de A13 Overschie en de A20 tot aanzienlijke afnames van de verkeersintensiteiten. Voor meer informatie omtrent de nut en noodzaak verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.1.*

*Inspreker stelt verder voor om als alternatieve oplossing voor de A16 het openbaar vervoer te intensiveren. In het besluitvormingsproces heb ik ook gekeken naar verschillende alternatieven. Eén van deze alternatieven was het investeren in het openbare vervoer. Uit onderzoek is gebleken dat intensiever gebruik van het openbaar vervoer niet voldoende de gestelde doelstellingen oplost. Voor meer informatie verwijs ik u ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.4 (alternatieven).*

**3.189 Zienswijze nr. 189**

*Deze zienswijze is geheel identiek aan zienswijze nr. 177. Voor mijn antwoorden verwijs ik u derhalve ook naar zienswijze nr. 177.*

**3.190 Zienswijze nr. 190, Quelerij Anesthesia BV**

Deze zienswijze op het Ontwerp-Tracébesluit "A16 Rotterdam" betreft in hoofdzaak het robuust en volwaardig ontsluiten van bewoners en bedrijven met de geplande realisatie van deze nieuwe rijksweg A13/A16 en onderliggend wegennet. De Wildersekade is eeuwenoude kade gelegen in de Schiebroekse Polder in de gemeente Rotterdam Hillegersberg – Schiebroek. De Wildersekade vormt tevens de grens van naastliggende gemeente Lansingerland. Het standpunt dat het OTB alleen aan wettelijke normen moet voldoen en de Wildersekade buiten de projectscoop valt is te kort door de bocht. Daar waar een rijksweg een vele kilometers lange fysieke barrière vormt tussen de Wildersekade te Rotterdam en Hillegersberg- Schiebroek dient ook een volwaardig en robuuste ontsluitingsoplossing voor de Wildersekade te worden gerealiseerd! Ook maatregelen die samenhangen met de externe veiligheid in het gebied moeten een hoge prioriteit krijgen en niet worden afgedaan.

Deze zienswijze bestaat uit de volgende punten:

Ontsluitingsweg Wildersekade

De nu voorgestelde zuidelijke ligging ontsluitingsweg bedrijventerrein Schiebroek / Bergschenhoekseweg heeft tal van nadelen voor omwonenden, sporters, fietsers en recreanten

- A13-16 is maximaal noordelijk in het plangebied gesitueerd, waardoor de passage over de HSL fors hoger is dan de eerdere variant (>3 meter):
- Daardoor wordt de weg van HSL tot Bergweg-zuid veel hoger
- Daardoor wordt de AVO-knoop veel hoger
- Daardoor wordt het leefklimaat voor de bewoners 110-Morgen, Schiebroek en Rodenrijs slechter
- Daardoor wordt het akoestisch landschap veel hoger
- Daardoor moeten Volkstuinen ATV Terbregge verplaatst worden
- Daardoor wordt het Schiebroeksepark enorm aangetast
- Daardoor ontstaat forse overlast op sport en recreatie in en om het Schiebroekse park
- Daardoor worden gevaarlijke verkeerskruisingen gecreëerd tussen recreanten, fietsers en (vracht-)autoverkeer in het Schiebroekse Park.
- Daardoor wordt de Wildersekade te Rotterdam niet ontsloten richting Rotterdam
- Daardoor wordt de externe veiligheid en calamiteitenroutes aan noordzijde tracé onacceptabel verslechterd
- Daardoor is er geen oplossing voor langzaam/landbouw verkeersverbinding tussen de Wildersekade, Schiebroekse Polder en Rotterdam.
- Daardoor wordt de A13/A16 nog meer een fysieke barrière tussen noord en zuid
- Daardoor wordt de aanleg en onderhoud fors duurder

Inspreker stellen daarom een noordelijke ontsluitingsverbinding voor tussen bedrijventerrein Schiebroek en Wildersekade. Deze noordelijke ontsluitingsweg kan worden aangesloten op of rondom de AVO-knoop/N209.

Door slimme verkeerskundige oplossingen en eventueel slimme verkeersregelingen kan de aansluiting geoptimaliseerd worden.

De kaders van het huidige ontwerp tracé besluit laat onvoldoende ruimte over voor slimme ontwerpers, verkeerkundigen en bouwbedrijven om de noordelijke ontsluitingsweg alsnog te realiseren.

Inspreker pleiten daarom mede namens alle omwonende, belanghebbenden om het ontwerp tracé besluit dusdanig te herzien dat er voldoende ruimte ontstaat om de noordelijke ontsluitingsweg alsnog te realiseren. Tevens pleiten zij ervoor om de bouwbedrijven en aannemers mede te selecteren en stimuleren om bovengenoemde lijst met bezwaren te voorkomen.

Een robuuste volwaardige ontsluiting van de Wildersekade moet hoge prioriteit krijgen mede gelet op het recent genomen verkeersbesluit van de gemeente Lansingerland om het verlengde van Wildersekade via Bonfut af te sluiten voor het autoverkeer. Hierdoor wordt de Wildersekade ook onbereikbaar van en naar Berkel en Rodenrijs.

De deelgemeente/gebiedscommissie Hillegersberg-Schiebroek en Rotterdamse gemeenteraad heeft zich duidelijk uitgesproken voor het behoud van de bedrijven en bewoners aan de Wildersekade nu en in de toekomst. Een motie is recent in gemeenteraad Rotterdam met steun van de wethouder Langenberg aangenomen om een volwaardige Wildersekade ontsluiting spoedig te realiseren. Tevens moet de Wildersekade robuust en volwaardig met voldoende wegbreedte voor normaal passeren worden gerealiseerd.

Insprekers pleiten ervoor bij de noordelijke parallelweg langs de A16/N209 rekening te houden met voldoende wegbreedte voor normaal passeren van auto's, auto's met caravans, vrachtauto's en landbouwvoertuigen. Als voorbeeld van een goede wegbreedte zien wij de huidige Bergschenhoekseweg. De huidige Schiebroekseweg in Bergschenhoek is veel te smal, zodat er nauwelijks passeermogelijkheden zijn en gevaarlijke diepe bermkanten zijn ontstaan. Tevens is de Schiebroekseweg zeer regelmatig en langdurig verspert door lokaal bestemmingsverkeer of werkzaamheden. Verder is de Schiebroekseweg een vele kilometers lange omweg en maar in 1 richting toegankelijk gemaakt. Kortom de Schiebroekseweg is ongeschikt als enige ontsluitingsweg van de Wildersekade.

Indien toch gekozen wordt om de noordelijke parallelweg langs de A16/N209 niet aan te sluiten rondom de AVO-knoop/N209 dan achten wij deze noordelijke parallel verbinding tussen Rotterdam-bedrijventerrein Schiebroek, Wildersekade en N209 nog steeds als absoluut noodzakelijk voor de ontsluiting en bereikbaarheid van de bewoners en bedrijven Wildersekade en percelen landbouwgrond in de Schiebroekse Polder te Rotterdam. In het Tracébesluit moet deze noordelijke parallelweg tussen Schiebroek en de N209 die tevens noodzakelijk is als calamiteitenroute en lokaalbestemmingsverkeer Bergschenhoekseweg, Schiebroekseweg worden opgenomen.

## **Reactie**

*Het verbeteren van de ontsluiting van de Wilderskade is niet één van de doelstellingen van het project A16. Bestaande en door de A16 doorsneden of geraakte verbindingen worden middels het Tracébesluit hersteld, de ontsluiting van woningen en bedrijven via het lokale wegennet is echter een regionale aangelegenheid, waarbij wordt opgemerkt dat er in de huidige situatie ook geen directe verbinding is tussen de Wildersekade en de N209. De gemeente heeft*

*onderzoek gedaan naar het verbeteren van de bereikbaarheid van de Wildersekade. Uit dit onderzoek is gebleken dat het verbeteren van de passeerbaarheid van de Schiebroekseweg middels halfverharding of meer passeerhavens de voorkeur heeft. Bij het (deels) verleggen van de Wildersekade en de Schiebroekseweg ten behoeve van de aanleg van de AVO-knoop wordt deze dan nieuw gerealiseerde vormgeving en inrichting overgenomen.*

*Voor wat betreft de ligging van de Bergschenhoekseweg is gekozen voor een ligging aan de zuidzijde. De voorgestelde aansluiting op de Wildersekade kan hierdoor niet worden uitgevoerd. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.24.*

## 2. Overlast voor de Wildersekade moet voorkomen worden

Voor/tijdens en na de bouw van de A16 en onderliggende wegennet moet de bereikbaarheid en verkeersontsluiting voor de Wildersekade bewoners en bedrijven altijd worden gewaarborgd. De verwachte grote overlast van de bouw en na realisatie moet worden voorkomen door het belang van de Wildersekade bewoners en bedrijven altijd centraal te stellen en prioriteit te geven. Insprekers pleiten daarom om eerst te starten met de aanleg van robuuste en volwaardige ontsluitingswegen voordat bestaande verbindingen worden afgesloten en regelmatig worden geblokkeerd door bouwverkeer.

Storingen, problemen en fileterugslag in de spits rondom de A16 tunnel en de tunnelveiligheid moeten robuust voorkomen worden zodat dit geen overlast veroorzaakt via het onderliggend wegennet opdat de Wildersekade goed bereikbaar is. Insprekers pleiten voor een volwaardige ontsluitingsweg parallel langs A16/N209 voor de Wildersekade richting bedrijventerrein Schiebroek en de N209.

## **Reactie**

*Voor het antwoord op deze zienswijze verwijs ik naar mijn antwoorden in de paragrafen 2.6 en 2.19.*

## 3. Externe veiligheid onvoldoende gewaarborgd voor het gebied ten noorden van A16

De externe veiligheid, calamiteitenroutes, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid voor het gebied direct ten noorden van het tracé voor o.a. de Wildersekade, Wilderszijde, HSL en randstadrail in samenhang met de A13/A16 zijn onvoldoende onderzocht.

De analyses van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond ontbreken op het punt van de reeds bestaande situaties, bestemmingsplannen, gevarenbronnen, risico's in combinatie met geplande toekomstige onderliggende wegennet en A16 verbinding. De geplande A16 verbinding vormt een forse fysieke barrière indien wordt afgezien van een noordelijke ontsluitingsweg.

Een verdere verslechtering van de externe veiligheid is onacceptabel in dit gebied met reeds grote bestaande en toekomstige risicobronnen. De veiligheidsimpact hiervan had in samenhang met dit OTB nader onderzocht en uitgewerkt moeten worden. Met name:

1. Wildersekade ligt deels direct onder start en landingsbaan Rotterdam The Hague Airport. Binnen 10-5, 10-6 risico/gevaarcontour voor neerstortende vliegtuigen. Zeer groot effect gebied.
2. Hoge druk aardgastransportleiding kruisen de Wildersekade en lopen deels langs de Wildersekade van Rotterdam naar Lansingerland. Met maximaal effect gebied 550 meter.
3. Transport van gevaarlijke stoffen vindt plaats over de N209/A16 met alle risico's.

4. HSL die door het gebied loopt moet altijd bereikbaar zijn conform richtlijn NVBR (Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding)

De risico's van insprekers zijn veel groter dan normaal. Wijzigingen die invloed hierop hebben zoals de aanleg van A16 moet daarom zorgvuldig worden onderzocht. De veiligheidsregio Rotterdam/Rijnmond stelt in onderzoek van Wilderszijde (Bergschenhoek deel Wildersekade) dat er geen beperking mag zijn ten aanzien van de mogelijkheden tot zelfredzaamheid. Zelfredzaamheid is zelf veilig en snel kunnen vluchten. Hiervoor moet de omgeving juist zijn ingericht. Zorg dat u zelf snel minstens 500 meter van het ongeval vandaan bent / komt.

Dwars op de wind, weg van het ongeval.

Voor het bestemmingsplan Wilderszijde was noodzakelijk dat er vluchtwegen van voldoende capaciteit in het plan moeten worden gerealiseerd. De invloed van de A16 is hierop nog niet meegenomen. De toegang tijdens calamiteiten voor hulpdiensten en de ontvluchting van slachtoffers mag in beginsel niet via dezelfde weg plaatsvinden! Lees meer dan 1 ontsluitingsweg. Uit bestemmingsplan: "Wilderzijde zal conform veiligheidsrapport en bestemmingsplan bij calamiteiten ook ontsloten moet worden via de Bergschenhoekseweg kruising N209 (Ankie VerbeekOhrlaan Rotterdam)."

Het OTB zonder goede ontsluitingsoplossing voor de Wildersekade voldoet niet aan de richtlijnen NVBR (Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding). Uitgangspunten zijn:

- Willekeurig adres moet via 2 onafhankelijke routes bereikbaar zijn.
- De aanrijroute mag niet te lang zijn. De Schiebroekseweg en Wildersekade worden nu een doodlopende weg en voldoen niet.

Ter verduidelijking er is bij het opstellen van het OTB en keuze voor onderliggende wegennet geen rekening gehouden met reeds bestaande grote gevaren en risico's. In de veiligheidsanalyses en gekozen oplossingen voor de Wildersekade moet zoveel mogelijk worden gestreefd naar een verlaging van de externe veiligheidsrisico's mede gelet op de verwachten toename door de groei van Rotterdam Airport, toename in transport door leidingen tracé en transportroutes, toename van de bevolking in Wilderszijde en Lansingerland. Wij achten vanwege de externe veiligheid maar ook de calamiteitenbereikbaarheid het absoluut noodzakelijk om een noordelijke parallelweg langs A16/N209 aan te leggen tussen bedrijventerrein Schiebroek, Wildersekade en de N209.

## Reactie

*Externe veiligheid (EV) ziet op de productie, opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij het ontwerp van de A16 Rotterdam moet rekening worden gehouden met regelgeving inzake externe veiligheid. Voor transport van gevaarlijke stoffen is deze regelgeving neergelegd in het Basisnet, het Besluit externe veiligheid transport en de beleidsregels EV. Ten behoeve van de beoordeling van externe veiligheid is het plaatsgebonden risico en het groepsrisico berekend in de plansituatie.*

### *Plaatsgebonden risico*

*De uitgevoerde risicoberekeningen laten zien dat in de huidige- en de autonome situatie ter hoogte van de N209 geen plaatsgebonden risicocontour van  $10^{-6}$  aanwezig is. Na realisatie van het tracé A16 Rotterdam blijkt uit de berekeningen dat er nergens in het studiegebied van het doorgaande tracé sprake is van een plaatsgebonden risico dat hoger is dan 1 maal de  $10^{-6}$ .*



### *Groepsrisico*

*Uit de berekeningen van de huidige situatie blijkt er geen groepsrisico te zijn bij de onderzochte deeltrajecten. Voor de autonome situatie blijkt dat de hoogte van het groepsrisico bij twee van drie onderzochte deeltrajecten van het tracé van de A16 op een factor 0,000 tot 1.0E-009 ligt ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Voor de toekomstige situatie met A16 blijkt uit de berekeningen dat de hoogte van het groepsrisico per kilometer van de drie onderzochte deeltrajecten van de A16 Rotterdam liggen op een factor 0,005 tot 0,057 ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Er is geen sprake van een significant groepsrisico omdat volgens artikel 7 het groepsrisico dan tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en 1 maal de oriëntatiewaarde moet liggen en het groepsrisico ten opzichte van de situatie voorafgaand aan het Tracébesluit niet met meer dan tien procent toeneemt. Het groepsrisico hoeft niet verantwoord te worden en er hoeven geen aanvullende maatregelen te worden genomen.*

*Voor meer informatie verwijs ik u ook naar het Rapport Externe Veiligheid Bijlage H van het Tracébesluit.*

*Ten aanzien van de bereikbaarheid, het volgende: De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond is vertegenwoordigd in de Werkgroep Integrale Veiligheid A13/A16 (WIV). Er hebben meerdere sessies plaatsgevonden, waaronder een bereikbaarheidsessie op 23 juli 2014. De Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond heeft tijdens en naar aanleiding van deze sessie input geleverd op het gebied van de bereikbaarheid van de A16 (inclusief de tunnel) voor de hulpdiensten en zelfredzaamheid. De input van de veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond is verwerkt in onder andere het Tunnelveiligheidsplan (TVP) en het Integraal Veiligheidsplan (IVP).*

*De bereikbaarheid van de A16 (inclusief de tunnel) voor de hulpdiensten en zelfredzaamheid zijn slechts beperkt onderdeel van het EV-rapport. Wat betreft het optreden van de hulpdiensten bij incidenten en calamiteiten op de A16 worden de procedures van Incident Management (IM) toegepast. Wat betreft het optreden van de hulpdiensten bij incidenten en calamiteiten in de tunnel worden de Uniforme Primaire Processen (UPP, onderdeel van de Landelijke Tunnelstandaard) van Rijkswaterstaat en het Incidentbestrijdingsplan van de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond toegepast.*

- 1. Ter plaatse van de luchthaven zijn toegangspoorten tot het terrein bedoeld voor hulpdiensten. In de huidige situatie kunnen hulpdiensten op een aantal locaties via een dam in de watergang en een poort in het hek via de N209 het terrein oprijden of in geval van een extern ongeval de crashtenders (brandweerwagens voor vliegtuigen) van Rotterdam The Hague Airport het terrein afrijden. In de nieuwe situatie zullen ter plaatse van de toegangspoorten calamiteitentoeegangen worden toegepast naar de snelweg. Daarnaast wordt het fietspad geschikt gemaakt voor hulpdiensten. De onderdoorgangen Schieveensedijk en Oude Bovendijk dienen geschikt te zijn voor het laten passeren van de crashtenders van Rotterdam The Hague Airport. De aanleg van de A16 heeft geen invloed op de EV-contouren van Rotterdam The Hague Airport. De risico's die Rotterdam The Hague Airport met zich meebrengt, worden niet opgeteld bij de risico's die andere typen risicobronnen (zoals de A16 en de buisleiding van de NAM) met zich meebrengen. Met andere woorden: de risico's die verschillende typen risicobronnen met zich meebrengen worden niet cumulatief berekend. Het EV-rapport is opgesteld om de risico's die het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A16 met zich meebrengt, te berekenen. De risico's die andere, bestaande typen risicobronnen met zich meebrengen zijn niet berekend in het*

*EV-rapport, omdat de aanleg van de A16 hier geen invloed op heeft. Dit geldt ook voor de risico's die andere, toekomstige typen risicobronnen met zich meebrengen. Andere, toekomstige typen risicobronnen zijn op dit moment niet voorzien.*

- 2. De risicocontouren van de hogedruktransportleidingen wijzigen niet als gevolg van dit Tracébesluit. Werkzaamheden aan de hogedruk aardgasleidingen worden uitgevoerd voorafgaand aan de werkzaamheden voor dit TB. Het verplaatsen van de leiding heeft invloed op de risicocontouren en bij wijzigingen worden separate berekeningen uitgevoerd. Het verplaatsen van de leiding vormt geen onderdeel van dit project.*
- 3. In het kader van dit Tracébesluit heb ik een onderzoek uitgevoerd met het wettelijk verplichte rekenmodel voor gevaarlijke stoffen RBMII. In dit model staat nauwkeurig omschreven hoe een berekening uitgevoerd dient te worden en met welke parameters. Deze zijn toegepast conform wet- en regelgeving.*
- 4. De bereikbaarheid van de HSL en de Randstadrail is geborgd. Het huidige profiel van vrije ruimte van de HSL en de Randstadrail blijft gehandhaafd. Daarnaast blijft de dienstweg langs de HSL gehandhaafd.*

*Specifiek voor de locatie Wildersekade kan het volgende worden gesteld. Het afsluiten van de Wildersekade (het Bonfut) is geen onderdeel van het project, maar gebaseerd op een verkeersbesluit van de gemeente Lansingerland. In paragraaf 4.3 van het bestemmingsplan "Wilderszijde II" d.d. 17 juli 2008 (verkregen via ruimtelijke plannen.nl) is beschreven hoe het gebied wordt ontsloten. Er wordt beschreven dat er geen doorgaande autoverbindingen naar de Wildersekade is.*

*Het Bonfut is afgesloten door middel van een te verwijderen paal, maar de hulpdiensten kunnen deze passeren. Hulpdiensten kunnen ook aanrijden via de busbaan die uitkomt op de Wildersekade. Aan de zuidzijde van de Wildersekade kan men in de nieuwe situatie met de auto naar het oosten afbuigen richting de Schiebroekseweg. Daarnaast kan men via het fietspad de A16 oversteken richting het zuiden. De Wildersekade kan vanaf tenminste twee zijden worden aangereden door de hulpdiensten. Door de open ligging van de Wildersekade tussen de weilanden, is ontluchten in diverse richtingen mogelijk.*

*Specifiek voor de locatie Bergschenhoekseweg kan het volgende worden gesteld. De reguliere aanrijdroute naar de boerderij aan de Bergschenhoekseweg verloopt in de nieuwe situatie via een tunneltje onder de A16, parallel aan de HSL. De ligging van deze toegangsweg is gelijk aan de huidige situatie. De Bergschenhoekseweg ten oosten van deze boerderij wordt opgeheven. De hulpdiensten kunnen echter gebruik maken van het fietspad (4.20m breed) dat pal langs deze boerderij komt te lopen. Dit vormt daarmee de tweede aanrijdroute. Door de open ligging tussen de weilanden, is ontluchten op deze locatie in diverse richtingen mogelijk.*

#### 4. N209/ Boterdorpseweg / N471

In ieder geval draagt de A13/A16 bij aan een toename van het verkeer op de N471 en de N209 / Boterdorpseweg. Daardoor is er in Lansingerland sprake van een toename van de congestie. Voor knelpunten die hierdoor ontstaan zijn nog geen oplossingen in zicht.

Zeker gesteld moet worden de Wildersekade volwaardig en robuust ontsloten en bereikbaar moet blijven en daarom niet afhankelijk mag worden van de verkeersproblemen op de Boterdorpseweg/N209.

### **Reactie**

*Het project A16 Rotterdam draagt bij aan het doel 'Vermindering van de verkeersdruk op het onderliggend wegennet'. Er zijn echter locaties, zoals de N471 en N209, waar de verkeersdruk wel toeneemt. Dit is met name ook te wijten aan een herverdeling van het verkeer. Met de wegbeheerders van deze wegen zijn afspraken gemaakt het verkeer op deze wegen na aanleg te monitoren. Mocht het zijn dat er zich deze wegen knelpunten voordoen als gevolg van de A16 dan wordt in overleg met de wegbeheerder bekeken welke passende oplossingen dan mogelijk zijn. Deze afspraak is ook vastgelegd in de met de regio in 2015 overeengekomen Inpassingsovereenkomst A16.*

#### 5. Fietsverbinding noord/zuid over de A16

In het huidige OTB zijn 3 fietsverbindingen nabij de AVO-knop op korte afstand van elkaar opgenomen. Een noord/zuid verbinding voor autoverkeer ontbreekt echter in het OTB. Bij alle OTB fietsverbindingen is sprake van een onnodige slingering/omweg danwel een verkeersonveilige gelijkvloerse fietsoversteek ter plaatse van de rijksweg afrit. Insprekers pleiten ervoor de noord/zuid fietsverbinding over de A16 dusdanig robuust aan te leggen over het geplande recreaduct en het recreaduct dusdanig te positioneren dat er geen onnodig omweg en slinger fietspad naartoe gemaakt wordt. Er is in het gebied voldoende ruimte en mogelijkheden met het recreaduct om fietsers goed gescheiden te houden van het autoverkeer en de verkeersveiligheid te vergroten.

### **Reactie**

*Het autoverkeer kan de A16 in noord-zuid richting passeren via de Ankie Verbeek-Ohrlaan. De fietsverbindingen zijn afgestemd met de regio en de A16 is ook via de fiets in noord-zuid richting te passeren naast de Ankie Verbeek-Ohrlaan. Verder wordt door de regio ook een fietsverbinding mogelijk gemaakt op het recreaduct. De inrichting en vormgeving van het recreaduct (en de aansluiting op het Schiebroekse park en de Vlinderstrik) is een regionale opgave en wordt in het Tracébesluit niet vastgelegd.*

#### 6. Inrichting en beheer Vlinderstrik

In het inrichtingsplan van de Vlinderstrik moet het huidige open en agrarische weidegebiedskarakter behouden blijven. Agrarisch gebiedsbeheer moet de voorkeur krijgen boven te veel bomen en bosschages. Het open karakter zal ook de sociale veiligheid vergroten en voorkomt dat de fietsverbindingen door de Vlinderstrik sociaal onveilig worden. Verder benadrukken wij de belangen van een goede watergang en erfafscheidingen naar de bestaande bedrijfsgebouwen en woningen. Tevens moeten de watergangen en bedrijfsgebouwen rondom bereikbaar blijven voor het sloten en eventuele calamiteitdiensten/brandweer.

### **Reactie**

*Ten aanzien van de vlinderstrik verwijs ik u door naar mijn reactie in paragraaf 2.25.*

#### 7. Hoogte van de A16

Om het zicht op de A16 zoveel mogelijk te beperken is het essentieel dat de weg overal zo laag mogelijk wordt uitgevoerd. Elke meter lager heeft ook een zeer positief effect op geluid en luchtvervuiling afkomstig van de weg. Tevens maakt een lager ligging van de weg het gemakkelijk om goede noord/zuid verbindingen over de weg te realiseren.

### **Reactie**

*Het ontwerp van de weg is gegeven de eisen aan een minimale drooglegging zo laag mogelijk. Alternatieven om de weg verder te verlagen zijn onderzocht en omwille van motiverende redenen wel of niet overgenomen. Wel is in het Tracébesluit sprake van een lagere passage van de HSL/RandstadRail dan waar in het Ontwerp-Tracébesluit van is uitgegaan.*

### 8. Huidige grondwaterpeil te aller tijde handhaven

Voor/tijdens en na de bouw van de A13/A16 moet het huidige grondwaterpeil in de Schiebroekse polder gehandhaafd blijven. Het handhaven van het huidige grondwaterpeil is noodzakelijk om o.a. de volgende punten te voorkomen: grondverzakkingen, schade aan gebouwen, heipaalrot, vegetatie/ ecologie wijzigingen, sport- en recreatiegronden te nat of te droog, landbouw- en tuinbouwgronden ongeschikt worden.

Wij adviseren om sowieso het grondwaterpeil goed te handhaven en niet te verlagen in alle omliggende gebieden en zo genoemde problemen te voorkomen. Insprekers achten nulmetingen en controle metingen voor, tijdens en na de bouw van A13/A16 op diverse punten en bij gebouwen in de Schiebroekse polder noodzakelijk. Nulmetingen en controlerapportages dienen openbaar beschikbaar te zijn.

### **Reactie**

*Zowel bij de aanleg- als in de gebruiksfase is het van belang om overlast en schade door verandering van grondwaterstanden te voorkomen. Voor o.a. de aanleg van de toerit voor de tunnel onder de Vaart Polder Bleiswijk zullen grondwaterbemalingen uitgevoerd worden in deklaag. Dit leidt lokaal tot een verlaging van de grondwaterstand. Op grond van geohydrologisch onderzoek is vastgesteld dat bemalingen in het eerste watervoerend pakket veel invloed kunnen hebben op grondwaterstanden en zettingen. Daarom is besloten dat er tijdens de aanleg geen grondwaterbemalingen in het eerste watervoerend pakket toegestaan zullen worden. Dit is een eis die wordt opgelegd aan de aannemer. Op basis van het onderzoek zal tevens een grondwatermonitoringsplan opgesteld worden, waarin rekening gehouden wordt met de nulmeting en monitoring tijdens de aanleg- en gebruiksfase. De resultaten van het grondwateronderzoek zullen openbaar beschikbaar gesteld worden. Beide zijn ook afgesproken met de hoogheemraadschappen in het kader van de watertoets.*

*Daarnaast is er te allen tijde ook een watervergunning nodig zodat ook op die manier het belang van een goede grondwaterstand gewaarborgd wordt.*

## **3.191 Zienswijze nr. 191**

### Vertrouwensbeginsel

Het is voor insprekers onduidelijk welke hoeveelheid grond zij als gevolg van de komst van de weg moeten afstaan. De handelswijze van Rijkswaterstaat achten zij in deze in strijd met de zorgvuldigheid en het vertrouwensbeginsel. Van Rijkswaterstaat mag worden verwacht dat zij in een vroeg stadium al bekend is met de maximale contouren van de snelweg. Het is zeker geen goede zaak wanneer onderzoekers beschikken over tekeningen die afwijken van de door ons te verwachten vorm en omvang van het tracé.

### **Reactie**

*Het op grond van het Ontwerp-Tracébesluit verkregen inzicht in de ligging van de plangrens en de grondaankoop is naar aanleiding van ondermeer de getekende Inpassingsovereenkomst met de regio gewijzigd. Zo is bijvoorbeeld ten opzichte van*

*het Ontwerp-Tracébesluit de tunnel halfverdiept aangelegd en is de zuidelijke ligging van de tunnelmond verschoven. Dit alles heeft zijn effect op het ontwerp, de ligging van de plangrenzen en de benodigde grondaankoop. Dit is reden dat de omvang van de exacte grondaankoop pas in deze fase definitief bekend is.*

#### Aankoopplicht

De werkzaamheden zullen naar alle waarschijnlijkheid minimaal drie jaar in beslag nemen. Gedurende deze periode zal er niet alleen sprake zijn van ernstige overlast en hinder maar zal de woning in ieder geval onverkoopbaar blijken en mogelijk schade oplopen. Daarom willen insprekers u in overweging geven hun in gelegenheid te stellen, als zij dit wensen, hun woning aan Rijkswaterstaat te koop aan te bieden. Hierbij dient als uitgangspunt: volledige schadeloosstelling conform de onteigeningsmethodiek. Op deze manier hebben zij de keuze dan wel het risico en ongemak te accepteren dan wel onze woning te verkopen en zijn zij bevrijd van de verplichting om gedurende de bouwwerkzaamheden zich als het ware 'gegijzeld' te voelen in eigen woning.

#### **Reactie**

*Voor de aanleg van het tracé is niet nodig om uw woning te verwerven, van uw aanbod zal dan ook geen gebruik worden gemaakt. Om hinder en schade te voorkomen neemt Rijkswaterstaat in haar aanbesteding criteria op die de aannemer middels een financiële prikkel moet stimuleren hinder en schade tot een minimum te beperken. In het contract wordt ook voorgeschreven dat de aannemer bij het uitvoeren van de werkzaamheden verantwoordelijk is voor het herstel van door zijn toedoen ontstane schade. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.23.*

*Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen. Kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Ik zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

#### Locatie van de snelweg

Gedurende de totstandkoming van het OTB constateren insprekers dat de snelweg en de daarop aansluitende voorzieningen zoals geluidswal, bomen, sloot en mogelijke fiets- en wandelpaden steeds meer beslag leggen op ons grondgebied. Hierdoor lijkt het alsof de snelweg met aanpalende voorzieningen steeds dichterbij komt en is sprake van een verdere aantasting van ons woongenot inclusief privacy. Tijdens voorlichtingsavonden is door RWS toegezegd dat de tunnelmond aan de zijde van het Terbregseveld zo'n 50 meter verlegd gaat worden en ongeveer ter hoogte van de tweede zaksloot zal komen. In de tekeningen van het OTB is dit echter niet terug te vinden. Insprekers vinden de toegezegde verplaatsing naar het zuiden onvoldoende om het landschappelijke karakter van het Rottelint te behouden. Ook vrezen zij overmatig blootgesteld te worden aan een hoge concentratie fijnstof aangezien de geplande tunnelmond ter hoogte van hun huis komt te liggen. Zij stellen een verplaatsing van de tunnelmond naar het zuiden voor van 200 meter.

## **Reactie**

*Ten tijde van het opstellen van het Ontwerp-Tracébesluit was er nog geen overeenstemming met de regio over het terugleggen van de tunnelmond en was dit nog niet verwerkt in het ontwerp. In het Tracébesluit is deze verplaatsing van de tunnelmond wel opgenomen. Het betreft hier een verlegging van circa 100 voorbij de 2<sup>e</sup> kwelstoot. De tunnelmond is zo vormgegeven dat deze minder zichtbaar wordt vanuit de omgeving. Verder heb ik een dicht bosperceel aan de westzijde van de tunnelmond aangebracht en beplanting op het talud aan de zuidzijde van het Terbregseveld. De schermen aan weerszijden van de A16 zullen aan de omgevingszijde begroeid worden uitgevoerd, met boven de 4 meter een transparante top. Ook het scherm op de tunnelmond wordt transparant uitgevoerd.*

*Uit modelberekeningen is bekend dat ter plaatse van tunnelmonden sprake is van een toename van de concentraties. Op grond van het zogenaamd toepasbaarheidsbeginsel hoeft hier niet getoetst te worden omdat deze gebieden niet toegankelijk zijn voor het publiek. In de omgeving van de tunnelmonden die vrij toegankelijk zijn voor publiek wordt ruim voldaan aan de grenswaarden voor NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>. Verder is de A16 ook opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierdoor is geborgd dat wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ik verwijs u ook verder naar paragraaf 2.17.*

### Niet horen, zien en ruiken van de weg?

In het OTB wordt melding gemaakt van glazen geluidsschermen. Gezien de gevoeligheid voor graffiti en vandalisme pleiten insprekers voor de aanleg van groene geluidsschermen, waardoor sprake is van minder graffiti-gevoeligheid, minder vandalisme, minder onderhoud en belangrijker het vasthouden van fijnstof, waardoor dit niet over de schermen de bebouwing ingaat. Ook zorgt een groene geluidsscherm voor minder zichtbaarheid van de snelweg.

In de voorlichtingsavonden wordt gesproken over verlichtingsmasten van circa acht meter hoog. Dit zal het beeld drastisch veranderen. Niet alleen de hoogte van acht meter zou opnieuw moeten bezien, maar ook het type verlichting en de lichtintensiteit dient goed onderzocht te worden. Een mogelijke oplossing is dynamische verlichting bijvoorbeeld in een geleiderail of in het wegdek. Op deze wijze kan verstrooiing van het licht naar de omwonenden worden beperkt. De beplanting die in de teen van het talud aan de tunnelmond in het Terbregseveld wordt voorzien, bestaat uit populieren. Deze bomen zijn snelgroeiend maar worden vaak te hoog en blijven te kaal waardoor het zicht op de snelweg onvoldoende wordt onttrokken. Graag zien wij een andere boomsoort terug die ook de lucht kan zuiveren en voldoende groen of dik vertakt blijft in alle jaargetijden. Vooral bij de tunnelmond op het Terbregseveld voorzien wij een extra concentratie van fijnstof, aangezien de automobilist bij het einde van de tunnel de neiging heeft om gas bij te geven.

Gezien voornoemde en de voorziene 100.000 automobilisten per dag op de A16 voorzien wij niet dat er sprake is van niet horen, zien en ruiken van de snelweg.

## **Reactie**

*Op de wanden van de tunnel / tunneltoerit staan geluidsschermen die aan de omgevingszijde begroeid worden met alleen boven de 4 meter transparante delen om te voorkomen dat de schermen als te massief worden ervaren. Ter plaatse van de tunnelmond zijn de schermen ook transparant uitgevoerd. Op de kop van de tunnel is een 'kopscherm' circa 25 m van het begin van de tunnelmond af geplaatst*

*en in een punt uitlopend vormgegeven. Bij de transparante delen zal sprake zijn van een intensief beheerregime.*

*In het kader van het Tracébesluit is de verlichting niet in detail uitgewerkt. Er is rekening gehouden met de wettelijke kaders, lichtvervuiling en verstrooiing van licht in relatie tot natuurbescherming en met de hoogte van de lichtmasten in relatie tot luchtvaartveiligheid. Lichthinder kan echter niet worden voorkomen, maar wel zo veel als mogelijk worden beperkt. In het contract zullen in het kader van een goede inpassing van de verlichting in de omgeving wel eisen worden opgenomen ter beperking van omgevingshinder door verlichting.*

*Omdat de tunnelmond ter plaatse van de Rotte is verplaatst en mede naar aanleiding van zienswijzen op dit onderdeel is ook de inpassing in het Terbregseveld gewijzigd. Aan de noordwestzijde van de A16 zal een bosperceel worden aangelegd. Op de taluds van het zuidelijke Terbregseveld zal eveneens gesloten beplanting worden aangebracht. Hiervoor worden wintergroene klimplanten gebruikt. Op het Terbregseveld zullen dus geen populierenrijen worden geplant.*

*Uit modelberekeningen is bekend dat ter plaatse van tunnelmonden sprake is van een toename van de concentraties. Op grond van het zogenaamd toepasbaarheidsbeginsel hoeft hier niet getoetst te worden omdat deze gebieden niet toegankelijk zijn voor het publiek. In de omgeving van de tunnelmonden die vrij toegankelijk zijn voor publiek wordt ruim voldaan aan de grenswaarden voor NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>.*

#### Isolatie woning

Tijdens en na de aanleg van de snelweg zal sprake zijn van toenemende geluidshinder. De woning van inspreker is hier niet op berekend. Geluidsisolerende maatregelen zullen dan ook nodig zijn. Insprekers vragen dan ook deze te laten treffen op kosten van Rijkswaterstaat.

#### **Reactie**

*De afstand van de woning van inspreker tot het nieuwe tracé bedraagt circa 150 meter. Er is ten behoeve van uw woonomgeving een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht de akoestische situatie daarmee aanvaardbaar.*

#### Bouwschade woning en opstallen

Om de bouwkundige risico's te kunnen inschatten is er slechts een verkennend onderzoek gedaan naar de bouwkundige gevolgen van de aanleg van snelweg voor de woning en opstallen. Wij denken dan aan scheuren, verzakking of scheefstand en andere structurele schade aan onze woning, kas en schuur. Het is van belang dat (de aannemer) een grondige risicoanalyse opstelt. Nu is slechts sprake van een verkennende risico inschatting die zich beperkt tot de buitenkant van de woning en opstallen.

Voor wat betreft de eventuele schade aan onze woning en/of opstallen wordt de verantwoordelijkheid verschoven naar de aannemer. Dit is voor ons onwenselijk, een aannemer is een private partij die belang heeft bij kostenbeheersing en deze zal niet gemotiveerd zijn om vrijwillig eventuele schade te vergoeden. In deze fase van besluitvorming achten wij dan ook opdrachtgever Rijkswaterstaat verantwoordelijk en zal zij als eerste aanspreekpunt moeten dienen en eventuele schadeclaims

moeten beoordelen en vaststellen. Zij kan dan op haar beurt eventuele schade verhalen op de aannemer.

### **Reactie**

*Rijkswaterstaat deelt de noodzaak tot een grondige risicoanalyse en nul-meting aan de woningen. De omvang van dit onderzoek wordt mede bepaald op basis van een door de aannemer op te stellen risicoanalyse en is onder andere afhankelijk van bijvoorbeeld het type woningen (oud of nieuw), de grondgesteldheid (veenweide of zand) en de werkwijze van de aannemer. Om te voorkomen dat er sprake zal zijn van een onderschatting wordt bij deze risicoanalyse wel uitgegaan van worst-case aannames. Omdat de werkwijze van de aannemer bij het opstellen van het Tracébesluit nog niet bekend is, is op voorhand nog niet in te schatten hoe groot dit gebied exact is. In het contract zal Rijkswaterstaat de aannemer wel een minimale risicocontour meegeven die de aannemer op basis van zijn bouwmethode definitief dient vast te leggen.*

*Tot slot, Rijkswaterstaat neemt in haar aanbesteding criteria op die de aannemer moet stimuleren hinder en schade tot een minimum te beperken. In het contract wordt ook voorgeschreven dat de aannemer bij het uitvoeren van de werkzaamheden verantwoordelijk is voor het herstel van door zijn toedoen ontstane schade. Ik ben van mening dat hier ook een preventieve werking van uitgaat en de aannemer zelf op zoek gaat naar de maatregelen die dit het beste kunnen bewerkstelligen. In het geval de schadeafhandeling niet naar behoren wordt afgehandeld kunt u dit altijd melden bij Rijkswaterstaat die in dit geval gaat beoordelen of en in welke mate de aannemer in gebreke is gebleken.*

### Fietsbrug en fiets- en wandelpaden

Op een aantal kaarten in de bijlagen van het OTB is een nieuwe fietsverbinding te zien over de Rotte. De fietsbrug zou ter hoogte van de autotunnel over de Rotte komen. Op de informatieavond is mondeling door een voorlichter van de gemeente aangegeven dat deze brug komt te vervallen, echter in het OTB lijkt deze brug gehandhaafd.

Nut en noodzaak van deze brug valt ernstig te betwijfelen gezien de nabijgelegen reeds bestaande fietsbruggen (Prinses Irenebrug en Varenbrug). Voor ons persoonlijk komt hier nog bij dat deze fietsbrug dan wel erg dichtbij komt en vrezende wij voor verdere overlast door geluid, hangjongeren en extra drukte van recreanten. Gezien voornoemde gaan wij ervan uit dat in het vervolgtraject de fietsbrug komt te vervallen.

### **Reactie**

*De fietsbrug maakt geen onderdeel uit van het Tracébesluit. Deze fietsbrug betreft een wens van de gemeente en maakt onderdeel uit van het Regionaal uitvoeringsprogramma.*

In het OTB lijkt sprake te zijn van twee fietspaden in het Terbregseveld namelijk ten oosten van de snelweg (Ommoordzijde) en ten westen (Terbregsezijde). Wij achten een fietspad en/of een wandelpad ten westen van de snelweg onnodig. Deze paden tasten verder de privacy en eigendomsrechten (want deze grond is in particulier bezit) van de omwonenden aan en veroorzaakt extra overlast. Eén fietspad ten oosten (waarvan de grond reeds in bezit is van de gemeente) achten wij voldoende.



### **Reactie**

*In het Tracébesluit worden geen fietspaden opgenomen in het Terbregseveld. De gemeente Rotterdam heeft wel de wens om een fietsverbinding te realiseren aan de westzijde, dit wordt niet onmogelijk gemaakt.*

#### **3.192 Zienswijze nr. 192**

Inspreker accepteert de aanleg van de A13/16 niet. Het gaat door een natuur gebied heen dat voor bewoners veel belangrijker is dan de economische aspecten waar tegenwoordig alles voor moet wijken. Er zijn belangrijkere dingen in het leven van een mens. Misschien kan er naar meer creatieve oplossingen gezocht worden dan het weer vergroten van een vervuילend en schadelijk element in de omgeving. Het beetje natuur dat er nog is, moet weer wijken voor de starre gedachte gang dat het belangrijkste van een samenleving is dat de economische groei bevorderd moet worden.

### **Reactie**

*Anders dan inspreker stelt is het niet zo dat de economische aspecten belangrijker zijn dan natuur. Ik realiseer me dat met de aanleg van nieuwe wegen er sprake is van aantasting van natuurwaarden. Tevens heb ik de zorg voor een goede bereikbaarheid van de regio en het oplossen van knelpunten. Dit niet eens zo zeer om economische groei te bevorderen, maar ook uit zorg voor het behoud van de economische positie van deze regio. In het geval van de A16 speelt hierin met name ook nog de leefbaarheid rondom de A13 Overschie, de A20 en de hoeveelheid sluipverkeer op het onderliggend wegennet die niet alleen leiden tot knelpunten in de bereikbaarheid, maar ook de leefbaarheid. De natuur heeft wel degelijk een waarde en hier is bij de keuze en inpassing van de A16 zeker rekening mee gehouden. Zo wordt de nieuwe snelweg in het Lage Bergse Bos halfverdiept aangelegd en wordt een nieuwe doorsnijding voorkomen door de weg aan te leggen op een plek van een bestaande provinciale weg. Op deze wijze wordt vernietiging van natuur tot een minimum beperkt. Wat er aan schade resteert, wordt volledig en ook met een kwaliteitstoeslag gecompenseerd. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.14.*

#### **3.193 Zienswijze nr. 193, OpstalFunderingsAdviezen**

*Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nummer 190. Voor mijn antwoord verwijs ik u derhalve ook naar paragraaf 3.190.*

#### **3.194 Zienswijze nr. 194**

*Onderhavige zienswijze betreft een zienswijze mede namens 26 bewoners aan de Rottekade te Bergschenhoek.*

Allereerst willen insprekers aangegeven dat zij tegen de aanleg van deze snelweg zijn. Insprekers betwijfelen de nut en noodzaak van de snelweg A13/A16 (bij de toekomstscenario's wordt in onze ogen onvoldoende rekening gehouden met de gevolgen van de doorgetrokken A4, van de veranderde werkwijzen zoals het Nieuwe Werken, de ontwikkeling van zelfsturende auto's, de vergrijzing waardoor het aantal werkenden afneemt en het feit dat jongeren minder belang hechten aan bezit en vaker middels moderne communicatiemiddelen een auto delen of gebruik maken van het OV) en stellen insprekers vraagtekens bij de juistheid van de uitgangspunten en berekeningen (vooral economische belangen worden

meegewogen, en de (onomkeerbare) gevolgen voor mens, dier en milieu niet of onvoldoende).

Insprekers hebben echter begrepen dat de geplande aanleg inmiddels ineen dusdanig ver gevorderd stadium is gekomen dat deze discussie niet meer kan worden gevoerd. Daarom beperken insprekers onze zienswijze tot de inpassing en wijze van aanleg van de snelweg, al zijn insprekers het pertinent en principieel oneens met de aanleg ervan.

Onderstaand lichten insprekers de onderwerpen van hun zienswijze puntsgewijs toe. Deze zijn te herleiden tot drie hoofdonderwerpen:

- De grote zorg die insprekers hebben voor schade die tijdens de bouw kan ontstaan aan onze kwetsbare, slecht of niet gefundeerde, huizen. Deze zorg is gebaseerd op ervaringen uit het verleden, waarbij ernstige verzakking is ontstaan als gevolg van voorbij rijdend vrachtverkeer, en recent na de vervanging van kabels en leidingen in de dijk, wateroverlast is ontstaan.
- De overlast die wij tijdens de bouw zullen ervaren, willen insprekers tot een minimum beperken.
- De overlast en schade voor de gezondheid die na ingebruikname van de snelweg zal ontstaan, willen insprekers tot een minimum beperken.

Bij de aanbesteding van de aanleg van de A13/A16 willen wij dat de punten die hieronder in onze zienswijze worden vermeld als harde en niet onderhandelbare eisen worden opgenomen in het bestek bij de aanbesteding, dit om de overlast en gevolgen voor de directe omwonenden zoveel mogelijk te beperken.

Hierbij willen insprekers tevens aangeven dat insprekers voornemens zijn om planschade te eisen, als gevolg van verandering van onze woonomgeving als gevolg van deze snelweg. Het ontwerp-tracé besluit is gewijzigd van een volledig ondertunnelde snelweg in het verleden, naar het huidige ontwerp, wat een veel grotere negatieve impact heeft op onze woon- en leefomgeving.

## **Reactie**

*Anders dan insprekers stellen is het niet zo dat alleen economische belangen worden meegewogen. Ik heb de zorg voor een goede bereikbaarheid van de regio en het oplossen van knelpunten. Dit niet eens zo zeer om economische groei te bevorderen, maar ook uit zorg voor het behoud van de economische positie van deze regio. In het geval van de A16 speelt hierin met name ook nog de leefbaarheid rondom de A13 Overschie, A20 en de hoeveelheid sluipverkeer op het onderliggend wegennet die niet alleen leiden tot knelpunten in de bereikbaarheid, maar t.a.v. de leefbaarheid. Voor een onderbouwing van de nut en noodzaak van de A16 verwijs ik u verder door naar mijn antwoord in paragraaf 2.1. Ten aanzien van de gehanteerde prognoses en het effect van de A4 verwijs ik u respectievelijk naar de paragrafen 2.2. en 2.5.*

*Anders dan insprekers stellen is een volledig ondertunnelde A16 Rotterdam nooit het uitgangspunt geweest voor het Ontwerp-Tracébesluit. Het is in het kader van de Trajectnota/MER, wel als alternatief onderzocht. Middels mijn standpunt van mei 2013 heb ik kenbaar gemaakt verder te gaan met het onderliggende tracé als basis voor het Tracébesluit en is een verdere uitwerking van een geheel ondertunneld alternatief komen te vervallen. Ik verwijs u verder ook naar paragraaf 2.10.*

*Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen. kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Ik zal een beslissing op een*

*verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

*Ten aanzien van de andere door u genoemde onderwerpen, deze behandel ik hierna in reactie op uw uitwerking.*

#### Zorg voor schade aan hun kwetsbare woningen tijdens de bouw

1. De monitoringsgrens van 80 meter moet worden vergroot, zodat onze huizen verplicht worden opgenomen in de invloedssfeer van de aannemer.

Gebruikelijk is dat de aannemer zijn eigen invloedssfeer vaststelt. Omdat deze er belang bij heeft dat deze zo klein mogelijk is, kan de objectiviteit ervan in twijfel worden getrokken. De huidige tekeningen die insprekers van Rijkswaterstaat hebben ontvangen, waarbij door bureau van Rossum de risico's zijn onderzocht, geeft ons onvoldoende vertrouwen dat er op een goede manier met gedegen kennis van de situatie ter plaatse, is en wordt gekeken. In deze stukken is een monitoringsgrens van 80 meter vast gesteld, en vallen de meeste van onze huizen buiten deze grens. Hierbij is ook nog eens geen rekening gehouden met het feit dat geplande bouwbruggen, waar zwaar werkverkeer overheen zal gaan, dicht bij ons huis liggen dan de geplande tunnel. Ook is onvoldoende rekening gehouden met de kwetsbare staat van onze huizen, en met de zachte veengrond, dat sterk verzakt en trillingsgevoelig is. De huidige scheef stand van de huizen is ontstaan doordat de kade veel gebruikt werd door vrachtwagens, voordat deze doodlopend werd. Tegen dergelijke trillingen zijn de huizen dus al niet bestand, wat de kwetsbaarheid van de woningen en daarmee onze bezorgdheid aangeeft. In het geval er, ondanks alle schade beperkende maatregelen (zie verderop in deze zienswijze), schade ontstaat, is dit het risico van de aannemer en moet de schade direct vergoed of hersteld worden, zonder dat de bewijslast bij de bewoners ligt. Van huizen van insprekers moet daarom voor aanvang van de werkzaamheden een bouwkundige nulmeting gedaan worden. Voor de goede orde vermeld inspreker hier dat een aantal van de huizen opnieuw zijn onderheid, waarbij na metingen is gebleken dat de woningen op dit moment zijn gestabiliseerd.

#### **Reactie**

*Medio 2015 heeft een verkennend bouwkundig onderzoek plaatsgevonden in opdracht van Rijkswaterstaat. Daarbij is via het beschikbare archiefmateriaal en een globale schouw van de woningen langs de Rottekade een beeld opgesteld van de staat van de opstallen (woningen, schuren e.d.). Omwonenden zijn hierover geïnformeerd. Eerst vooraf via een informatieavond en vervolgens na het verrichten van het onderzoek middels rapportages waar de bevindingen in zijn opgenomen. Naast de bevindingen voor wat de bouwtechnische gesteldheid van de opstallen betreft bevat het rapport ook indicatief een risicoprofiel rekening houdend met de zwaarst denkbare, meest ingrijpende bouwmethode (worst case situatie) om te voorkomen dat een te gunstig beeld ontstaat. Rijkswaterstaat is ook bij insprekers langs geweest om persoonlijk nadere informatie te geven over het bouwkundig onderzoek en het vervolg daarop.*

*Omdat dit verkennend onderzoek te globaal is om richting aannemer te bepalen welke maatregelen voorgeschreven dienen te worden om risico's van bouwschade te beperken, volgt nog een vervolgonderzoek. Ook hierover zijn omwonenden geïnformeerd. Dit onderzoek heeft als doel om de ontbrekende informatie inzake*

*fundering van opstallen en de doorwerking van trillingen als gevolg van de aanleg van de A16 Rotterdam in beeld te brengen. Deze bevindingen worden gehanteerd bij het opstellen van voorschriften richting aannemer om het risico op schade zo goed mogelijk te beperken en ook bij het bepalen van keuzen omtrent het al dan niet minnelijk verwerven van opstallen. De omwonenden worden persoonlijk door Rijkswaterstaat geïnformeerd over de onderzoeksbevindingen en over de eventuele verwerving.*

2. De zetting en trilling moet gemonitord worden.

Om een nulmeting te krijgen van de normale zetting, moet over langere tijd de zetting van de huizen worden gemeten, dus ook al lang voordat de eerste bouwwerkzaamheden zullen starten. Tevens willen insprekers steeds geïnformeerd worden over deze gegevens.

### **Reactie**

*Rijkswaterstaat deelt de noodzaak dat er voor aanvang van de bouw nul-metingen worden gedaan aan woningen. De omvang van dit onderzoek wordt mede bepaald op basis van een door de aannemer op te stellen risicoanalyse en is onder andere afhankelijk van bijvoorbeeld het type woningen (oud of nieuw), de grondgesteldheid (veenweide of zand) en de werkwijze van de aannemer. Om te voorkomen dat er sprake zal zijn van een onderschatting wordt bij deze risicoanalyse uitgegaan van worst-case aannames. Omdat de werkwijze van de aannemer bij het opstellen van het Tracébesluit nog niet bekend is, is op voorhand nog niet in te schatten hoe groot dit gebied exact is. In het contract zullen we de aannemer wel een minimale risicocontour meegeven die de aannemer op basis van zijn bouwmethode definitief dient vast te leggen.*

3. De bouwwerkzaamheden, of de voorbereidingen daarvoor, mogen pas aanvangen op het moment dat van al de woningen en van de zetting een bouwkundige nulmeting door een objectieve, gekwalificeerde, onafhankelijke partij is uitgevoerd en akkoord bevonden door de betreffende bewoners.

### **Reactie**

*Zie mijn antwoord hiervoor.*

4. De bouwwerkzaamheden, of de voorbereidingen daarvoor, mogen pas aanvangen op het moment dat er een goede schaderegeling is vastgesteld, waarbij de bewijslast dat de ontstane schade niet is veroorzaakt door de bouwwerkzaamheden A13/A16, ligt bij de aannemer en waarbij de ontstane schade binnen een nader af te spreken korte termijn volledig wordt vergoed of hersteld door de aannemer.

In deze schaderegeling moet minimaal worden opgenomen dat ontstane schade op een korte termijn naar keuze volledig wordt hersteld, of dat deze volledig wordt vergoed, zodat de betreffende bewoner de schade kan laten herstellen. Indien de waarde van een woning vermindert door deze schade, zulks vast te stellen door een onafhankelijk taxateur, wordt deze waardedaling volledig vergoed.

### **Reactie**

*Rijkswaterstaat neemt in haar aanbesteding criteria op die de aannemer moet stimuleren hinder en schade tot een minimum te beperken. Naast het feit dat de beoogd aannemer zich heeft te houden aan alle wettelijke eisen zoals bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit en ook rekening moet houden met gemeentelijke*

*voorschriften, geldt dat potentiële opdrachtnemers een plan moeten indienen op welke wijze zij hinder denken te gaan beperken. Hoe beter het plan is hoe meer korting er vanuit het rijk wordt ingezet op de aanbiedingsom. In het contract wordt verder ook voorgeschreven dat de aannemer bij het uitvoeren van de werkzaamheden verantwoordelijk is voor het herstel van door zijn toedoen ontstane schade. Ik ben van mening dat hier ook een preventieve werking van uitgaat en de aannemer zelf op zoek gaat naar de maatregelen die dit het beste kunnen bewerkstelligen. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.19.*

5. De bouwwerkzaamheden, of de voorbereidingen daarvoor, mogen pas aanvangen op het moment dat er een goede regeling is getroffen in het geval de uitvoerende aannemer failliet gaat, waarbij minimaal is afgesproken wie de ontstane schade voor de omwonenden vergoed en waarbij wordt voorkomen dat de omwonenden nog langer dan al gepland in een bouwput moeten wonen.

### **Reactie**

*Bij een dreigend faillissement van de aannemer steekt het contract zo in elkaar dat van een directe / acute stop van het werk geen sprake zal zijn, waardoor het risico op langer durende hinder als gevolg van een faillissement ook wordt beperkt. Het contract van de A16 betreft een zogenaamd DBFM contract waarbij de aannemer niet alleen de bouw maar ook het beheer en onderhoud gedurende een langere termijn voor haar rekening neemt. In het kader van een dergelijk contract worden tussen betrokken partijen (Rijkswaterstaat, aannemer en banken) afspraken gemaakt over de mogelijkheden in te grijpen in de bedrijfsvoering van de aannemer indien die in ernstige mate tekortschiet (waarbij bijvoorbeeld de aflossing van de verstrekte financiering in gevaar zou kunnen komen). Het voordeel hiervan is dat zowel Rijkswaterstaat als ook de banken direct betrokken zijn bij de ontwikkelingen van de opdrachtnemer. Dat is met name in het geval van tekortkoming in de nakoming van de projectovereenkomsten of het DBFM-contract, dan wel een dreigend faillissement van de opdrachtnemer. Indien er geen zicht is op herstel van de tekortkomingen (dreigend faillissement kan niet worden afgewend) dan kunnen de banken een nieuw vehikel nomineren om in de plaats van de opdrachtnemer te treden door het contract over te nemen. De aannemer mag niet zelf het faillissement aanvragen, maar moet de banken hiervan eerst in kennis stellen, waarna een "interim periode" start. In deze periode kunnen de banken dus de eerder genoemde nieuwe partij aan zich binden.*

*Mocht in die uitzonderlijke situatie onverhoopt toch sprake zijn van een bouwstop (met de opmerking dat dit in Nederland voor dit type werk in de praktijk vrijwel nog nooit heeft plaatsgevonden), dan wordt uiteraard bekeken of en welke schade hieruit vloeit voor de omgeving. In het geval van aantoonbare schade (planschade, inkomstenderving etc.) kan een beroep worden gedaan op de planschade regeling.*

6. Van de aannemer wordt geëist dat zij alle maatregelen treft (zoals het drukken in plaats van heien van damwanden) om schade aan de huizen in de omgeving te voorkomen, waarbij rekening wordt gehouden met de kwetsbare staat van de huizen, met de zachte en sterk verzakkende veengrond en met de kwetsbare dijk.

### **Reactie**

*Het bouwen van een nieuwe weg gaat helaas niet zonder hinder, om die reden krijgt het beperken van hinder binnen het project bijzondere aandacht. Zie voor meer informatie ook mijn voorgaande antwoorden en mijn antwoord in paragraaf 2.19.*

7. Het waterpeil dient ten alle tijden binnen de grenzen zoals die zijn gesteld door het Hoogheemraadschap te blijven. schade als gevolg van wateroverlast, veroorzaakt door een te hoog grondwaterpeil, wordt vergoed door de aannemer, evenals schade (op de lange termijn) veroorzaakt door een te laag grondwaterpeil (zoals houtrot van de funderingspalen).

Ook als pas na de aanleg van de A13/A16 blijkt dat het grondwaterpeil te hoog is, doordat het water minder plaats heeft door de toename van beton en asfalt, of als blijkt dat de verzakking van de grond toeneemt als gevolg van het wegpompen van het extra water (zoals nu het geval is bij de aangelegde tunnel voor de verlengde A4) is de aannemer of indien afgesproken Rijkswaterstaat aansprakelijk voor geleden schade en voor het realiseren van oplossingen.

### **Reactie**

*Voor de bouw van de tunnel onder de Rotte, Vaart Polder Bleiswijk en door het Lage Bergse Bos heeft geohydrologisch onderzoek plaatsgevonden. Uit dit onderzoek blijkt dat er in de gebruiksfase geen significante effecten. Wel is op basis van het geohydrologisch onderzoek gekozen voor een waterdichte tunnel, waarbij er door de aannemer tijdens de aanleg geen spanningsbemaling toegepast mogen worden in het 1<sup>e</sup> watervoerend pakket bij de aanleg van de tunnel.*

*Met deze maatregel worden grote risico's op wisselende grondwaterstanden beperkt. Bij de voorbereiding van de werkzaamheden en uitvoering van de werkzaamheden dient nauwlettend gelet te worden op de lokale maatregelen die nodig zijn om wisselende grondwaterstanden te voorkomen. Het hoogheemraadschap zal hierop toezien via de watervergunning en handhaving. Zekerheidshalve is in overleg met de waterschappen een meetnet met peilbuizen aangebracht. Deze peilbuizen worden momenteel bemeten om de huidige fluctuatie van de grondwaterstanden vast te kunnen stellen. Mochten er onvoorziene effecten optreden tijdens de bouwfase, dan kunnen deze veranderingen van de grondwaterstand met behulp van deze peilbuizen worden vastgesteld.*

### Beperken overlast ten tijde van de bouwwerkzaamheden

8. Van de aannemer wordt geëist dat al het wandel, fiets- en autoverkeer te allen tijden normale doorgang heeft. De Rottekade en de Rottebandreef blijven toegankelijk en worden niet gebruikt door het bouwverkeer. Ook de Rotte zelf blijft toegankelijk voor boten.
9. Van de aannemer wordt geëist dat de omwonenden zo weinig mogelijk overlast ondervinden van de bouwwerkzaamheden. In dit dicht bevolkte gebied mag niet 's nachts, 's avonds en in de weekenden worden geheid of andere bouwwerkzaamheden worden uitgevoerd. De bewoners worden tijdig en goed geïnformeerd over de uit te voeren werkzaamheden.

### **Reactie**

*Tijdens de bouw worden in principe alle bestaande verbindingen in stand gehouden. Met de beheerders en direct betrokkenen worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid te garanderen, dat wil zeggen ook op een verkeersveilige wijze en indien van toepassing met een beperkte toename van reisduur. Wel moet er worden gekeken welke flexibiliteit er binnen deze afspraken is te realiseren. Het kan namelijk voorkomen dat in het kader van een goede logistiek en de wens om hinder en overlast voor de omgeving te minimaliseren het juist ook de voorkeur kan hebben over te gaan tot bijvoorbeeld tijdelijke of gedeeltelijke afsluitingen. De afspraken hieromtrent worden opgenomen in het DBFM-contract. Mochten er*

*afwijkingen nodig zijn, dan zal dat alleen geschieden in overleg met de betreffende beheerder en direct betrokkenen.*

*In beginsel rijdt bouwverkeer zoveel mogelijk naar het plangebied over het hoofdwegennet en de belangrijkste uitvalswegen. Omwonenden en bedrijven worden verder via verschillende media, zoals nieuwsbrieven, twitterberichten en berichten op de projectsite over de werkzaamheden van het project tijdens de aanleg geïnformeerd. De DBMF-opdrachtnemer wordt daarnaast gevraagd maatregelen te treffen om zo min mogelijk hinder te veroorzaken. Waar nodig vindt afstemming plaats met bewoners en bedrijven om bereikbaarheid en exploitatiemogelijkheden te garanderen tijdens de bouwwerkzaamheden.*

*Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.19 (hinder).*

#### Beperken overlast en schade voor de gezondheid

10. Insprekers eisen dat alle mogelijke maatregelen worden genomen om geluidsoverlast en luchtvervuiling, na aanleg en ingebruikname van de A13/A16 zo veel mogelijk te beperken.

Hieronder wordt ook verstaan een zo natuurlijk mogelijke inpassing in het Terbregse Veld, om vervuiling van het 'zicht' te beperken. Een aantal maatregelen zijn al opgenomen in het OTB, zoals tunnelisolatie en geluidsarm asfalt. Onderzocht moet worden of extra maatregelen kunnen leiden tot een minder grote verslechtering van de leefomgeving van met name de Rottekade, waarbij nieuwe ontwikkelingen op dit gebied ook tijdens de bouw meegenomen moeten worden. De aannemer die bereid is om naast de al afgesproken maatregelen de meeste extra maatregelen op dit gebied te treffen, geniet de voorkeur bij de aanbesteding. Bij tegenvallers ten tijde van de bouw mag op deze maatregelen niet bezuinigd worden.

#### **Reactie**

*De aannemer heeft zich te houden aan het hetgeen in het Tracébesluit is opgenomen. In vergelijking met het Ontwerp-Tracébesluit komen hier de Saldo Nul maatregelen nog bij en is in de Inpassingsovereenkomst A16 tussen Rijk en regio ook afgesproken dat de tunnel halfverdiept wordt aangelegd en ook wordt verlengd tot circa 100 meter voorbij de 2e kwelsloot. Met deze set van maatregelen is meer dan optimaal ingezet op het minimaliseren van overlast. Op deze maatregelen kan tijdens de bouw niet worden bezuinigd. Naast de in het kader van het Tracébesluit opgenomen maatregelen is met de regio verder afgesproken dat de weg ook wordt voorzien van tweelaags ZOAB fijn. Het toepassen van het extra stil asfalt tweelaags ZOAB fijn is niet opgenomen in het akoestisch onderzoek. Het akoestische effect hiervan komt dus nog bovenop de akoestische effecten van de maatregelen die in het kader van het Tracébesluit worden getroffen.*

*In het kader van de aanbesteding zie ik verder dan ook geen optimalisaties en geef ik er de voorkeur aan aannemers uit te dagen tot het verkrijgen van het beste plan om overlast tijdens de bouw te beperken. Deze keuze is ook mede gebaseerd op het groot aantal zienswijzen dat ik op dit aspect heb ontvangen.*

11. Maximale toegestane snelheid van 80 km/per uur bij gebruik van de snelweg, om uitstoot van CO<sub>2</sub> en andere schadelijke gassen te beperken, en om de geluidsoverlast te beperken.

De huidige berekeningen van Rijkswaterstaat van de geluidsoverlast, bevat vreemde deviaties. Er lijkt gerekend te zijn naar een uitkomst van 50 Db. Daarbij is onduidelijk hoe de berekeningen tot stand zijn gekomen. Er wordt uitgegaan van geadviseerde aanpassingen, wat niet betekent dat deze ook daadwerkelijk worden toegepast. Daarbij is het stil asfalt nog in de ontwikkelfase, en is dus onduidelijk wat het effect is bij toepassing in de praktijk. Wij vragen nieuwe berekeningen, waarbij ook de huidige geluidsoverlast werkelijk met behulp van geluidsmeters wordt gemeten, bij verschillende windrichtingen, en waarbij de uitkomsten van de metingen en de gebruikte rekenmodellen en uitgangspunten voor ons inzichtelijk zijn. Indien de uitkomsten de norm overschrijden, moeten er van tevoren extra maatregelen worden getroffen ten opzichte van de huidige voorgestelde maatregelen.

Ook als uit metingen na ingebruikname van de snelweg blijkt dat de toename van geluid onredelijk is of als deze nieuwe geluidsmeting de 50 Db overschrijdt, moeten achteraf alsnog extra maatregelen worden getroffen.

Het huidige 'diesel' schandaal, betekent dat de metingen en berekeningen ten aanzien van de uitstoot van schadelijke stoffen opnieuw gedaan moet worden. Indien de uitkomsten de norm overschrijden, moeten er extra maatregelen worden getroffen ten opzichte van de huidige voorgestelde maatregelen.

Ook als uit metingen na ingebruikname van de snelweg blijkt dat de uitstoot van schadelijke stoffen de norm overschrijdt, moeten achteraf alsnog extra maatregelen worden getroffen.

### **Reactie**

*De gehanteerde 100 km/uur staat niet ter discussie. De snelheid sluit aan op de aangrenzende wegvakken van de A13 (richting Den Haag), A16 en A20. Een verlaging van deze maximale wettelijk toegestane rijsnelheid naar 80 km/uur gaat ten koste van de wegcapaciteit en de uitgangspunten voor dit project met betrekking tot doorstroming en ontlasting van de binnenring. Ook de milieueffecten geven geen aanleiding tot een verlaging van de snelheid. Uit de uitgevoerde berekeningen volgt dat aan al de wettelijke normen wordt voldaan.*

*De verschillen in berekende geluidbelastingen kunnen worden verklaard door de gepresenteerde informatie in de afzonderlijke tabellen niet geheel hetzelfde is. In Bijlage C van de rapportage worden de resultaten van afwegingsvarianten beschouwd (per afzonderlijke variant). De afweging van afzonderlijke maatregelen leidt uiteindelijk tot één Eindvariant, de variant die is opgenomen in het Tracébesluit. In bijlage A van het hoofdrapport zijn de berekeningsresultaten van deze eindvariant opgenomen. Beperkte afwijkingen kunnen daarmee worden verklaard. De geluidbelasting in de eindvariant is per afzonderlijke woning bepaald. De voor de geluidbelasting bepalende parameters kunnen daarbij per afzonderlijke woning verschillen (ondanks het feit dat de afstand tussen de woningen onderling maar klein is).*

*De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt bij een viertal woningen 51 dB, de overige woningen kennen een geluidsbelasting van minder dan 50 dB. Voor de vier woningen waarbij in het Tracébesluit is aangegeven dat de gevelbelasting meer dan 50 dB bedraagt, zal een onderzoek naar het binnenniveau plaatsvinden. Welke woningen dit zijn, is opgenomen in bijlage C van het akoestische rapport. Indien er sprake is van een overschrijding van de wettelijke binnenwaarden zal Rijkswaterstaat u een aanbod doen voor gevelmaatregelen. Het onderzoek naar het wettelijk binnenniveau wordt niet eerder gestart dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is. De reden hiervoor is dat vanaf dat moment er definitief zekerheid*



*is over het plan en de daarin opgenomen geluidmaatregelen langs het nieuwe tracé. Uiteraard wordt u hiervan op de hoogte gehouden.*

*In de modellering is rekening gehouden met de door inspreker genoemde hoogteverschillen en het hierbij behorende rijgedrag. Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek en cumulatie verwijs ik u verder naar mijn antwoord in paragrafen 2.15 en 2.16.*

*De berekeningen zijn naast de verlengde tunnelmond inclusief tweelaags ZOAB, dat al een grote toepassing kent in Nederland. Waar inspreker doelt op het experimenteel stadium van het stil asfalt, wordt tweelaags ZOAB fijn bedoeld. Het is correct dat dit een relatief nieuwe vorm van asfalt is. De cijfers zijn echter niet fictief, op verschillende delen van het hoofdwegennet is reeds ervaring opgedaan met de akoestische werking van dit type asfalt. De onzekerheden zitten dus niet in de akoestische werking, maar meer in het beheer en onderhoud. In het kader van de A16 is dit type asfalt met de regio overeengekomen als (innovatieve) maatregel dat wel wordt aangelegd, maar niet als maatregel en effect in het Tracébesluit is meegenomen. Het akoestische effect hiervan komt dus nog bovenop de akoestische effecten van de maatregelen die in het kader van het Tracébesluit worden getroffen. Met betrekking tot de luchtkwaliteit (o.a. fijnstof) geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarmee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het NSL houdt niet alleen rekening met bestaande bronnen zoals het havengebied en het vliegveld RTHA maar ook met andere voorgenomen grote projecten en maatregelen (inclusief bronmaatregelen) om de luchtkwaliteit te verbeteren. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.17. Ik verwijs u verder ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

### **3.195 Zienswijze nr. 195, Jachthaven Donkers**

Zeer veel boten liggende op de Bergse voor- en achter plassen in Hilleegersberg en langs de Rotte zijn enorm afhankelijk van een goede botenstalling/recreatieve voorziening op de Wildersekade te Rotterdam. Deze maatschappelijke voorzieningen moet absoluut goed ontsloten en bereikbaar blijven voor/tijdens en na de bouw van de A16. Deze recreatievoorziening in Rotterdam draagt er zeer toe bij dat inwoners in Rotterdam gemakkelijk en snel dichtbij huis kunnen recreëren en sporten op de water. De goede volwaardige ontsluiting van de Wildersekade is onvoldoende meegenomen in het A16 project. De A16 zal in het huidige ontwerp een onnodige lange en ondoordringbare fysieke barrière gaan vormen tussen noord en zuid van het tracé. Hierdoor is de bereikbaarheid van de Wildersekade onnodig complex gemaakt en een te lange onbetrouwbare omweg via de Schiebroekseweg is geen volwaardig alternatief. Nu rijden insprekers met trailers langs onoplettende fietsende scholieren die wel een auto verwachten maar niet een met een trailer erachter, waardoor zij eerder de neiging hebben om weer naar het midden van de weg uit te sturen terwijl dat nog niet mogelijk is.

Als u het insprekers vraagt zijn dit keer op keer gevaarlijke situaties. insprekers doen een dringende oproep om in het A16 project een volwaardige en robuuste ontsluiting van de Wildersekade op te nemen met voldoende wegbreedte voor normaal passeren met brede boten/trailers. Bovendien is het van groot belang dat hier in een kortere rechtstreekse route naar Hilleegersberg-Schiebroek wordt voorzien, zodat recreatie op het water in Rotterdam niet de dupe wordt van de nieuwe A16.

### **Reactie**

*Het verbeteren van de ontsluiting van de Wilderskade is niet één van de doelstellingen van het project A16. Bestaande en door de A16 doorsneden of geraakte verbindingen worden middels het Tracébesluit hersteld, de ontsluiting van woningen en bedrijven via het lokale wegennet is echter een regionale aangelegenheid, waarbij wordt opgemerkt dat er in de huidige situatie ook geen directe verbinding is tussen de Wildersekade en de N209. De gemeente heeft al wel onderzoek gedaan naar het verbeteren van de bereikbaarheid van de Wildersekade. Uit dit onderzoek is gebleken dat het verbeteren van de passeerbaarheid van de Schiebroekseweg middels halfverharding of meer passeerhavens de voorkeur heeft. Bij het (deels) verleggen van de Wildersekade en de Schiebroekseweg t.b.v. de aanleg van de AVO-knoop wordt deze dan nieuw gerealiseerde vormgeving en inrichting overgenomen.*

### **3.196 Zienswijze nr. 196, Fietsersbond Rotterdam**

Insprekers constateren dat de nieuwe rijksweg tussen A13 en A16 in noorden van Rotterdam op verschillende plaatsen bestaande fietsroutes doorsnijdt. Daarbij is op ten minste 3 plaatsen sprake van een verslechtering voor fietsers. Om daaraan tegemoet te komen zijn insprekers van mening dat het inpassingsplan van de nieuwe rijksweg A13A16, zoals gepubliceerd op 24 september 2015 op de volgende punten moet worden uitgebreid: - realisatie van een directe fietsverbinding tussen de Schiebroekseweg en de fietsbrug bij de Ankie Verbeek Ohrweg - realisatie van een tunnel voor fietsers en voetgangers bij de Ommoordseweg onder de rijksweg - realisatie van een fietspad aan de oostzijde van de President Rooseveltweg en Terbregseweg tussen de Ommoordseweg en de Hoofdweg, inclusief aanpassing van het kruispunt bij de afrit van de rijksweg en Terbregseweg.

### **Reactie**

*Uitgangspunt voor het Tracébesluit is dat de bestaande fietsverbindingen die door de nieuwe weg worden doorsneden ook worden hersteld, soms op dezelfde plaats soms iets verlegd. In het kader van de regionale Inpassingsovereenkomst A16 zijn aanvullende fietspaden voorzien. Voor wat betreft de door inspreker voorgestelde directe verbinding van de Schiebroekse weg naar de fietsbrug bij de Ankie Verbeek Ohrweg geldt dat deze is opgenomen in het Tracébesluit is opgenomen. Dit geldt niet voor de fietstunnel in de Ommoordseweg onder de rijksweg. De verbinding via de Ommoordseweg komt te vervallen, in plaats hiervan kunnen fietsers gebruik maken van de op korte afstand gelegen doorgaande fietsverbindingen langs de President Rooseveltlaan. De scouting en de BSO blijven wel bereikbaar via een nieuw aan te leggen fietspad ten oosten van de nieuwe weg. Tot slot, het door inspreker voorgestelde fietspad tussen de Ommoordseweg en de Hoofdweg betreft een nieuw fietspad dat ook niet wordt doorsneden door de nieuwe weg. Dit valt buiten het kader van het project. Het verzoek tot een dergelijk fietspad kunt u het beste kenbaar maken bij uw gemeente.*

*De aanpassing van het kruispunt bij de afrit van de rijksweg en Terbregseweg zal worden uitgevoerd door gemeente Rotterdam.*

### **3.197 Zienswijze nr. 197**

Machteloos voelt inspreker zich, dat er een snelweg dwars en langs mijn wijk en groen gebied (schiebroekse bos, bergse bos), lijkt te komen, zonder dat er eerst wordt afgewacht wat het effect van de verlenging van de A4 is. Immers, dat is ook al door een groen gebied heengetrokken! Leg niet zomaar kwakkeloos een snelweg

aan zonder dat het effect van de andere snelweg is gemeten. Deze is ook doorgetrokken om de A13 te ontzien! Dus: niet aanleggen, eerst goed meten, ook wat het effect is voor de luchtkwaliteit voor omwonenden, etc. Argument Overschie ontzien is geen argument, want Schiebroek wordt er nu mee belast en de weinige natuur die we in Rotterdam hebben lijkt geen waarde meer te hebben!

### **Reactie**

*Het effect van de A4 is meegenomen in de verkeersstudie. Alhoewel de A4 enige verlichting geeft, is de verkeersdruk op de A13 hoog en neemt deze in de toekomst weer toe, met nieuwe knelpunten als gevolg. Daarbij geeft de A4 geen oplossing voor de knelpunten op de A20 en het onderliggend wegennet. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.5.*

*Anders dan inspreker stelt heeft de natuur wel degelijk waarde en is dit ook meegenomen in de belangenafweging. Er is bewust voor gekozen zoveel mogelijk nieuwe doorsnijdingen te voorkomen door het tracé grotendeels te projecteren op de bestaande N209 en in het kader van de Trajectnota/MER was tevens sprake van tracévarianten met een nog grotere impact op de natuur. Dit gekozen tracé kent de minste impact en de schade die er is wordt zo beperkt mogelijk gehouden door de weg ter plaatse van het Lage Bergse Bos in een half verdiepte tunnel aan te leggen. Op deze wijze wordt vernietiging van natuur tot een minimum beperkt. Wat er aan schade resteert, wordt volledig en ook met een kwaliteitstoeslag gecompenseerd. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.14.*

*Ondanks hetgeen inspreker aangeeft is wel degelijk rekening gehouden met de milieueffecten vanwege de A4. In het kader van geluid bedraagt de waarde ter plaatse van uw adres minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Verder is ook gekeken naar cumulatie met andere geluidsbronnen, hier verwijs ik u terug naar paragraaf 2.15 en 2.16. Voor wat betreft de luchtkwaliteit is de A16 Rotterdam opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) waarmee geborgd is dat wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Ik verwijs u verder naar paragraaf 2.17.*

*Voor wat betreft de mening van inspreker dat het ontzien van Overschie geen argument is omdat Schiebroek er nu mee wordt belast, is het zo dat de wijk Schiebroek minimaal overlast zal ondervinden van de A16. Dit is met name het gevolg van een veelvoud aan inpassings- en geluidsmaatregelen alsook de aanvullende maatregelen in het kader van Saldo Nul.*

### **3.198 Zienswijze nr. 198**

Ter voorkoming van hinder en gevaar door fijnstof, geluid en bouwverkeer dient het bouwterrein van de aannemers ten noorden van de geplande bovengrondse tunnel in het Bergse Bos i.p.v. achter de Dresdenlaan, Sweelincklaan en Hendrik Andriessenlaan. De bomensingel langs de sloot kan dan gespaard worden en fungeert dan tevens kosteloos als zicht-, geluid- en fijnstof-scherm. Bouwverkeer door de gehele wijk dient verboden te worden, en zeker via de Henriette Bosmanslaan!

### **Reactie**

*In verband met de bouwfaserings dient aan beide zijden van de tunnel een strook van circa 25 meter te worden vrijgehouden voor de bouw en bouwlogistiek. Met betrekking tot de bomensingel merk ik op dat deze behouden blijft. De plangrens is hier, ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit, verschoven en ligt daarmee ook*

*verder van de woningen. In beginsel rijdt bouwverkeer verder zoveel mogelijk naar het plangebied over het hoofdwegennet en de belangrijkere uitvalswegen.*

*Het bouwen van een nieuwe weg gaat helaas niet zonder hinder, om die reden krijgt hinder zoals bouwverkeer binnen het project bijzondere aandacht. Naast het feit dat de beoogd aannemer zich heeft te houden aan alle wettelijke eisen zoals bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit en ook rekening moet houden met gemeentelijke voorschriften, geldt dat potentiële opdrachtnemers een plan moeten indienen op welke wijze zij hinder denken te gaan beperken. Hoe beter het plan is hoe meer korting er vanuit het rijk wordt ingezet op de aanbiedingsom. Het is om die reden dat dit nog niet in detail is uitgewerkt. Zie verder ook paragraaf 2.19.*

*Tijdens de realisatie worden in overleg met betrokkenen maatregelen getroffen om de tijdelijke overlast als gevolg van de aanleg voor omwonenden te beperken.*

*Aanvullend merk ik op dat de afstand van uw woning tot het nieuwe (ondertunnelde tracé) circa 150 meter bedraagt. De geluidbelasting op uw woning bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Dit komt mede doordat ter plaatse van de woonwijk Hillegersberg de weg halfverdiept wordt aangelegd in het Lage Bergse Bos. Deze geluidbelasting acht ik aanvaardbaar.*

### **3.199      Zienswijze nr. 199, Volkstuinencomplex ATV Terbregge**

Insprekers maken vooral ernstig bezwaar over het gedeelte van de ontsluitingsweg van het bedrijvenpark Schiebroek naar de aansluiting op de Ankie Verbeek Ohrlaan via de huidige Wildersekade. Insprekers zijn zich zeer bewust van het algemeen belang en hebben dan ook alle medewerking en uitvoering aangeboden en gekregen om een goede oplossing te vinden voor de verplaatsing van een zeer groot gedeelte van het tuincomplex met toch wat luxere tuinhuisen. Deze onderhandelingen en uitvoering gaat in goed overleg met RWS, SO Rotterdam en de RBVV. Ten eerste is de huidige getekende knik vanaf de AVO-laan naar de Wildersekade totaal nutteloos en onnodig en kost veel ruimte van het complex en nog eens 3 percelen , waarvan 2 met een tuinhuis. Verder zou de aansluiting op de AVO-laan zo veel naar het noorden geschoven moeten worden als verkeerstechnisch mogelijk op deze weg met weinig verkeersbewegingen. Dit komt dan ten goede aan de percelen 1 en 2 met tuinhuis . Het moet mogelijk zijn om genoeg ruimte te maken voor het aanleggen van de aansluiting , een geluidscherm en de nieuw te graven sloten. Voor het geluidscherm kan een zo smal mogelijke oplossing gevonden worden ipv een veel ruimte opeisende geluidswal van 2 meter hoog. Wat betreft de nieuwe sloten, deze moeten een aangepast waterniveau krijgen welke aangepast is aan de omgeving. Als deze zaken tot een goede oplossing leiden kunnen wij gelukkig 4 percelen met tuinhuis en een nieuw te maken perceel behouden en hebben een reeds nu al natuurlijke afscheiding van ons complex, welke insprekers dan goed kunnen beheren. Deze oplossing leiden ook tot een fors mindere uitkoopsom en dat geld kan goed gebruikt worden voor de nieuwe aanleg. Op bijgaande schets heeft inspreker de weg met de huidige aansluiting vastgehouden , maar deze kan best nog wat noordelijker opschuiven, stippellijn. Ook wordt het te ontruimen gedeelte van ons complex in de nieuwe situatie een overloopgebied en wateropvang. Als dit gevolgen heeft voor de waterhuishouding rondom het complex dan moeten er extra voorzieningen komen , zoals het extra verhogen van paden , wegen en andere bestaande voorzieningen en een hogere bouwhoogte van de nieuw te plaatsen tuinhuisen.

### **Reactie**

*Naar aanleiding van uw zienswijze is nogmaals gekeken naar de vormgeving van deze aansluiting. In overleg met de gemeente Rotterdam is besloten de ontsluiting zoveel mogelijk naar het noorden te verschuiven om zoveel mogelijk tuinen te kunnen handhaven. Graag verwijs ik ook u naar detailkaart 14 van de plankaarten (deel II).*

### **3.200 Zienswijze nr. 200**

Inspreker is van mening dat er onvoldoende bescherming tegen fijnstof aanwezig is in het ontwerp. De weg loopt te dicht langs recreatiegebied, sportvelden en tuinverenigingen. Mensen dienen hier gezond te kunnen recreëren en niet blootgesteld te worden aan gevaarlijke stoffen. Ook is inspreker er niet van overtuigd dat er genoeg maatregelen genomen worden tegen de geluidsoverlast voor omwonenden van het tracé, recreanten en dieren in het recreatiegebied.

### **Reactie**

*Met betrekking tot de luchtkwaliteit (o.a. fijn stof) geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarmee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het NSL houdt niet alleen rekening met bestaande bronnen zoals het havengebied en het vliegveld RTHA maar ook met andere voorgenomen grote projecten en maatregelen (inclusief bronmaatregelen) om de luchtkwaliteit te verbeteren. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.17. Ik verwijs u verder ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

*Ten aanzien van geluid geldt dat er langs het tracé een groot aantal geluidbeperkende maatregelen is opgenomen in het Tracébesluit. Een deel van deze maatregelen vloeit ook voort uit de Saldo Nul afspraken die ik heb gemaakt met de regio. Zie hiervoor ook de paragrafen 2.19 en 2.15. Voor recreatieterreinen en volkstuinten gelden wettelijk geen geluidsnormeringen.*

*Uit het uitgevoerde natuuronderzoek blijkt dat er geen geluidsverstoring aan de orde is van individuele zwaar(der) beschermde soorten. Met behulp van mitigerende maatregelen worden deze voorkomen. Daarnaast geldt dat veel van de meer algemenere soorten ook veel in de omgeving van wegen worden aangetroffen (bijvoorbeeld muizensoorten en konijnen), wat aangeeft dat deze soorten slecht beperkt gevoelig zijn voor verstoring door geluid. Indien er sprake is van het verstoren van natuurwaarden in EHS-gebied of belangrijk weidevogelgebied dan wordt dit gemitigeerd dan wel gecompenseerd. Ik verwijs u ook door naar paragraaf 2.14 en de natuurtoets (bijlage G bij de toelichting van het Tracébesluit).*

### **3.201 Zienswijze nr. 201**

Inspreker stelt dat er wordt gerekend met verouderde cijfers die uitgaan van een onrealistische hoge verkeersgroei, waarbij o.a. geen rekening mee gehouden wordt met het veel meer thuiswerken en het verminderde autogebruik onder jongeren. Gemeten verkeersgegevens tonen immers aan dat de verkeersontwikkeling op de Rijkswegen in de Rotterdamse regio een daling vertoont.

### **Reactie**

*Het gehanteerd verkeersmodel geeft een betrouwbaar en actueel beeld van de verkeersgroei. Anders dan inspreker stelt is er ook niet sprake van een daling van de verkeersontwikkeling, integendeel de groei neemt de laatste periode weer toe.*

*Zie verder ook mijn antwoord in de paragrafen 2.1 en 2.4 (nut en noodzaak en verkeersprognoses).*

De A13-A16 verlicht de problemen op het Kleinpolderplein en de bewoners van Overschie, daartegenover staat een sterke vermindering van de leefkwaliteit (geluid, stikstof en fijnstof) in Ommoord. Een nieuw probleem ontstaat bij de invoeging op de A13.

Er wordt vanuit gegaan dat het autoverkeer steeds schoner wordt door het Europese beleid op dit gebied. Onlangs is echter gebleken dat de auto industrie met de waarden fraudeert en er dus geen betrouwbare gegevens beschikbaar zijn. Er dient bij de berekeningen van de uitstoot uitgegaan te worden van de daadwerkelijk gemeten uitstoot, waarna de uitgangspunten voor de aanleg van de A13-A16 opnieuw beoordeeld moeten worden.

Het uitgangspunt in de startnotitie van de A13/A16 dat deze snelweg zowel de bereikbaarheid als de kwaliteit van de leefomgeving zou moeten verbeteren wordt dus niet gehaald.

### **Reactie**

*Inspreker uit zijn zorg omtrent een sterke vermindering van de leefkwaliteit in Ommoord. Deze zorgpunten zijn voor zowel het Rijk als de regio een belangrijk gegeven geweest bij de inpassing van de A16 en het treffen van diverse (geluids)maatregelen zoals schermen en stiller asfalt (dit laatste ook op de A20 tussen het knooppunt Terbregseplein en de aansluiting Rotterdam Alexander).*

*Als gevolg van deze maatregelen treedt in Ommoord voor het merendeel van de woningen ook een verbetering van de geluidsbelasting op. Naast de wettelijke maatregelen heeft de regio verder extra geld uitgetrokken voor Saldo Nul. Met deze maatregelen blijft het geluid op het niveau van 2012. Hiermee wordt het effect op uw woonomgeving ook tot een minimum beperkt.*

*Met betrekking tot uw opmerking dat het invoegen op de A13 een probleem is, blijkt uit de verkeersanalyses dat het op deze locatie als gevolg van de aanleg van de A16 iets drukker wordt, maar niet leidt tot nieuwe knelpunten. Dit komt ook door de toevoeging van een extra rijstrook op de A13.*

*Ten aanzien van luchtkwaliteit geldt dat het project is opgenomen in het NSL, waarmee is geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het NSL is mede gebaseerd op feitelijke metingen van de ontwikkeling van de luchtkwaliteit. Aangezien we de toekomstige situatie niet kunnen meten wordt gebruikt gemaakt van rekenmodellen.*

*Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.17 waarin ik ook inga op de softwarefraude met dieselmotoren.*

Alternatieven zijn niet goed onderzocht.

Onderzoek van Milieudefensie ('Bouwen aan een groene metropool', mei 2011) heeft immers aangetoond dat een pakket aan maatregelen waarbij geen dure en ingrijpende infrastructuur (de A13/A16) wordt aangelegd en de leefomgeving wordt gespaard de bereikbaarheid net zo effectief kan verbeteren als het aanleggen van infrastructuur.

### **Reactie**

*In de variantennota (2008) en het MER (2009) is uitgebreid onderzoek gedaan naar alternatieven. Deze blijken de geconstateerde knelpunten onvoldoende te verhelpen of stuiten op andere bezwaren. Voor meer informatie verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.4 (alternatieven). Ten aanzien van het plan van Milieudefensie "Bouwen aan een groene metropool", is dit alternatief gebaseerd op maatregelen die niet passen binnen het vigerend kabinetsbeleid.*

Er wordt nauwelijks tot geen aandacht besteed aan de natuur en ecologie. In het OTB wordt vooral aangegeven dat wordt voldaan aan wettelijke eisen! Echte maatregelen om flora en fauna in stand te houden en zelfs te bevorderen worden niet nauwelijks aangekondigd. De nieuwe snelweg gaat een enorme barrière vormen voor vooral kleine zoogdieren. In het OTB staat niets over een enkele ecologische verbinding tussen deze gebiedsdelen, faunapassages zijn dus een noodzaak! De plankaart maakt geen melding van het 16 m brede recreaduct, terwijl dat door RWS zelf is ingebracht. Dat zou de belangrijke ecologische verbinding (ook als vliegrouete voor vleermuizen) tussen het Schiebroeksepark en de Vlinderstrik moeten worden.

### **Reactie**

*Ik realiseer me dat met de aanleg van nieuwe wegen er sprake is van aantasting van natuurwaarden. Voor de inpassing van de A16 Rotterdam geldt derhalve dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. Een overzicht van alle mitigerende en compenserende maatregelen is opgenomen in artikel 9 en 10 van Deel I, Besluittekst. Verder is er ook sprake van het creëren van nieuwe natuurwaarden, dit betreft onder meer de realisatie van ecologische plasdraszones langs diverse waterpartijen en ecoduikers. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.14).*

*In de huidige situatie is echter ook al sprake van barrièrewerking door de aanwezigheid van de N209. Hoewel de weg breder wordt met de komst van de A16 Rotterdam, biedt de aanleg van het recreaduct de kans tot ecologische meerwaarde. De ruimte op het recreaduct biedt de mogelijkheid tot een groene inrichting met een verbindende functie voor verschillende soortgroepen (bijvoorbeeld kleine zoogdieren en vleermuizen). Het door inspreker genoemde recreaduct is overigens niet door Rijkswaterstaat ingebracht, maar betreft een verzoek van de regio. Met het ondertekenen van de Inpassingsovereenkomst A16 medio oktober 2015 is het recreaduct opgenomen in het Tracébesluit. Zie verder ook paragraaf 2.9.*

In polder Schieveen kan de nieuwe weg beter lager op polderniveau worden aangelegd. Door een 2 meter hoge aardenwal, beplant met struweel, wordt de weg aan het zicht onttrokken en kunnen weidevogels (grutto's) ongestoord broeden, zonder dat ze lastig worden gevallen door roofvogels in de bomen.

### **Reactie**

*Het verlagen van de weg tot op polderniveau is geen optie omdat de weg moet voldoen aan een minimale drooglegging.*

*De verstoring van weidevogels is beperkt, mede door genomen maatregelen zoals het toepassen van tweelaags ZOAB. Het voorstel van inspreker voor het plaatsen van de aarden wal is niet overgenomen omdat dit vanuit landschappelijke overwegingen voor een verminderde inpassing zorgt en omdat er reeds voldoende andere maatregelen worden genomen. Daar waar de weg, ter plaatse van de*

*verbindingsboog met de A13, in de EHS komt te liggen, wordt deze wel afgeschermd door een zichtwal. Deze geleidt bestuurders, beperkt lichthinder en draagt bij aan de geluidsafscherming. Tussen knooppunt Schieveen en de Oude Bovendijk sluit de inpassing van de A16 aan op het Inrichtingsplan voor de polder Schieveen, zoals weergegeven op de Afsprakenkaart. De gemeente Rotterdam heeft in dit plan kavels met elzenhakhout opgenomen, die passen in de polderstructuur. Dit is vergelijkbaar met de huidige situatie langs de N209.*

In het OTB ontbreekt de 4 meter verdiepte ligging van de tunnel in het LBB, graag deze opnemen in het TB.

### **Reactie**

*In het Ontwerp-Tracébesluit was nog een landtunnel op 8 meter boven maaiveld opgenomen. In de Inpassingsovereenkomst A16 is een half verdiepte ligging van de tunnel overeengekomen. Deze halfverdiepte ligging is opgenomen in het Tracébesluit. Zie verder ook paragraaf 2.10.*

De verdiept aan te leggen snelweg biedt in het Triangelpark voor kleine zoogdieren geen enkele mogelijkheid om veilig over te steken. De enige uitzondering vormt de ruimte tussen de tunnelmond en de Bergweg Zuid. Ook deze smalle strook dient daarom natuurlijk ingericht te worden zodat er voldoende dekking is voor kleine zoogdieren.

### **Reactie**

*De gemeente is van plan invulling aan de ecologische verbinding te geven door ontwikkeling van het Triangelpark op deze locatie. Aan de noordzijde van het tracé blijft ruimte beschikbaar voor een ecologische verbinding tussen het Lage Bergse Bos en de Boterdorpse Polder. Daar waar ingrepen ten behoeve van de A16 Rotterdam plaatsvinden wordt 'werk met werk' gemaakt door de ecologische verbinding al ten dele in te vullen en verdere ontwikkeling door de regio te faciliteren. Zo wordt er onder de Bergweg-Zuid een faunapassage gerealiseerd om een verbinding mogelijk te maken voor kleine zoogdieren. Daarnaast wordt de tunnelmond afgeschermd met elzenhakhout en wordt het talud langs de tunnelmond aan de noordzijde met bomen beplant, zodat er ook opgaande structuren aanwezig zijn als onderdeel van de verbinding vanuit het Lage Bergse Bos. Tenslotte wordt langs de noordzijde van het tracé een watergang aangelegd met een plasdraszona. De aanleg van de faunapassage in combinatie met de groenstructuren en natuurvriendelijke oevers vergroot de potentiële natuurwaarden binnen dit gebied. De regio kan met hun verdere invulling van dit gebied hierop aansluiten. De verdiepte ligging voorkomt verstoring van het leefgebied van soorten daarnaast zoveel mogelijk.*

Teloorgang van E.H.S. gronden dient ter plaatse gecompenseerd te worden door te trachten de resterende delen van de E.H.S. direct aansluitend te versterken en uit te breiden. Die mogelijkheid is er in Park de Polder, laaggelegen en zeer vochtig weiland.

### **Reactie**

*Het klopt dat als gevolg van de aanleg van A16 Rotterdam natuurwaarden worden aangetast, dit is helaas niet te voorkomen. Dit betreft ook delen van de Ecologische Hoofdstructuur in Polder Schieveen. Deze aantasting wordt geheel gecompenseerd. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.14.*



### **3.202      Zienswijze nr. 202**

Insprekers hebben al veel overlast en vervuiling van het vliegveld; fijnstof-metingen worden echter (uit tactisch oogpunt?) nagelaten maar het is al aan de max, zo niet teveel. Een nieuwe drukke snelweg vergroot deze vervuiling nog meer; echt onacceptabel!

#### **Reactie**

*Alhoewel ik me de zorgen van inspreker kan voorstellen, blijkt uit de onderzoeken dat er geen directe aanleiding is voor het bestaan van (gezondheids)knelpunten op het gebied van lucht en geluid. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.18.*

*Ten aanzien van luchtkwaliteit geldt dat het project is opgenomen in het NSL, waarmee is geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het NSL is mede gebaseerd op feitelijke metingen van de ontwikkeling van de luchtkwaliteit. Aangezien we de toekomstige situatie niet kunnen meten wordt gebruikt gemaakt van rekenmodellen. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.17. In de monitoringstool behorende bij het NSL kan worden geraadpleegd wat de fijnstof concentraties in uw wijk zijn. In de huidige situatie wordt daar met aanwezigheid van de N209 en RTHA ruim onder gebleven. Voor de jaren 2020 en 2030 is sprake van een daling van de concentratie fijn stof. Op basis hiervan concludeer ik dat geen sprake is van overschrijding van de geldende normen, niet in de huidige situatie en niet in de situatie dat de A16 is gerealiseerd.*

*Ten aanzien van geluid geldt dat er is gekeken naar cumulatie met andere geluidsbronnen. Ik verwijs u hiervoor ook naar paragraaf 2.16. Specifiek in uw situatie geldt ten aanzien van geluid het volgende; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé bedraagt circa 1050 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt ter plaatse van uw adres minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek verwijs ik u graag naar paragraaf 2.15.*

### **3.203      Zienswijze nr. 203, BIZ Schiebroek (Bedrijven bedrijventerrein Schiebroek)**

Insprekers kunnen zich in principe vinden in de ontsluiting van ons bedrijventerrein Schiebroek zoals die thans is aangegeven (ten zuiden van de rijksweg A13/A16). Onder voorbehoud dat deze breder wordt dan de huidige ontsluiting via de Bergschenhoekseweg (ten noorden van de huidige Doenkade/N209), zodat vrachtwagens elkaar beter kunnen passeren. Ook willen zij er zeker van zijn dat de toegang tot ons bedrijventerrein ook via de Veldkersweg en Adrianalaan in de toekomst gewaarborgd blijft. Daarnaast wensen zij een veilige ontsluiting voor zowel de betrokkenen op hun bedrijventerrein als ook voor de bewoners van Schiebroek (in het bijzonder de leden van de diverse sportverenigingen) nabij deze ontsluiting. Onder meer door het voorkomen dat fietsers en gemotoriseerd verkeer op dezelfde rijbaan verblijven en gelijkvloerse kruisingen zoveel mogelijk worden vermeden.

#### **Reactie**

*De Bergschenhoekseweg krijgt een breedte van 6 meter conform Duurzaam Veilig, dit is voldoende voor het passeren van vrachtverkeer. Ten aanzien van uw overige verzoeken, deze vallen buiten het kader van het Tracébesluit en verwijs ik u naar de gemeente Rotterdam.*

### **3.204 Zienswijze nr. 204**

Insprekers wonen met veel plezier in Schiebroek, maar voor hun gezondheid kunnen ze misschien beter gaan verhuizen. Schiebroek heeft momenteel al veel last van geluidshinder van het, al maar groeiende, aantal vliegbewegingen van Rotterdam airport. Wanneer de wind over het vliegveld waait krijgen we ook de stank van de vliegtuigmotoren daarbij. Hier mogen we straks ook een flinke dosis fijnstof bij op tellen. Gelukkig krijgen we ook nog wat extra geluidsoverlast van de snelweg want het fluisterasfalt is natuurlijk een lachertje. Misschien kunnen ze er ook alleen fluisterauto's overheen laten rijden. Als het asfalt een verlaging van decibellen oplevert zal dit door slijtage en vervuiling snel te niet worden gedaan. Schiebroek gaat op deze manier Overschie achterna en zal niet langer de tuinstad zijn maar lijden onder geluidshinder en fijnstof. Schiebroek is misschien wel de wijk met de meeste jonge gezinnen van Rotterdam. Deze gezinnen moeten zich zorgen gaan maken over de gezondheid van hun kroost. Net als de meeste mensen een reactie indienen schrijft inspreker slechts zijn frustratie weg, de weg is een politiek besluit die reeds genomen is..de burgers hebben niet de illusie dat er nog aan te tornen valt.

#### **Reactie**

*Alhoewel ik me de zorgen van inspreker kan voorstellen blijkt uit de onderzoeken dat er geen direct aanleiding is voor het bestaan van gezondheidsknelpunten op het gebied van lucht en geluid. Voor meer informatie verwijs ik u door naar mijn antwoord in paragraaf 2.18..*

*Ten aanzien van luchtkwaliteit geldt dat het project is opgenomen in het NSL, waarmee is geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het NSL is mede gebaseerd op feitelijke metingen van de ontwikkeling van de luchtkwaliteit en houdt ook rekening met andere bronnen en ontwikkelingen. Aangezien we de toekomstige situatie niet kunnen meten wordt gebruikt gemaakt van rekenmodellen. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

*Ten aanzien van geluid geldt dat er in uw woonomgeving (Schiebroek Noord) een groot aantal geluidbeperkende maatregelen zijn opgenomen in het Tracébesluit. Specifiek in uw situatie geldt; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé bedraagt circa 750 meter. De geluidbelasting inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit (TB) opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt ter plaatse van uw adres minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht de akoestische situatie daarmee aanvaardbaar. Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek verwijs ik u graag naar paragraaf 2.15.*

*Voor de uitbreiding van vliegveld Rotterdam The Hague Airport (RTHA) loopt een aparte procedure; zienswijzen tegen de uitbreiding kunnen binnen die procedure worden ingediend. Onderdeel van deze procedure is een MER Deze MER moet inzicht bieden in de milieueffecten. Voor meer informatie omtrent de procedure en de wijze waarop u op dit besluit kunt reageren verwijs ik naar de site: <http://www.platformparticipatie.nl/projecten/alle-projecten/projectenlijst/rotterdam-the-hague-airport/index.aspx>*

### **3.205 Zienswijze nr. 205, ABK Trading Holding**

*Deze zienswijze is inhoudelijk identiek aan zienswijze nummer 190. Voor mijn antwoord verwijs ik u derhalve ook naar paragraaf 3.190.*

**3.206      Zienswijze nr. 206**

*Deze zienswijze is inhoudelijk (grotendeels) identiek aan zienswijze nummer 190. Voor mijn antwoord verwijs ik u derhalve ook naar paragraaf 3.190.*

**3.207      Zienswijze nr. 207**

Inspreker heeft bezwaar tegen de aanleg van de A13 / A16 omdat de inwoners van Schiebroek al veel last hebben van geluidsoverlast door met name het vliegverkeer en verkeer van de Doenkade. Het aanleggen van een snelweg naast hun wijk zal de geluidsoverlast alleen maar erger maken. Naast overlast door geluid maken insprekers zich grote zorgen over de luchtkwaliteit in dit gebied. Dit kan alleen maar slechter worden en gaat ten koste van hun gezondheid.

**Reactie**

*Er is ten behoeve van de woonomgeving (Schiebroek Noord) een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Voor uw woning betekent dit het volgende. De afstand van uw woning tot het nieuwe tracé bedraagt circa 1.200 meter. De geluidbelasting inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit opgenomen saldo nul maatregelen bedraagt ter plaatse van uw woning minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek verwijs ik u graag naar paragraaf 2.15.*

*In het akoestisch onderzoek is ook gekeken naar de cumulatie met andere geluidsbronnen, waaronder het vliegveld RTHA. Ik verwijs u hiervoor naar mijn antwoord in paragraaf 2.16.*

*Het project is verder opgenomen in het NSL, waarmee is geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. In de berekeningen van het NSL wordt ook rekening gehouden met bestaande uitstoot van bijvoorbeeld het vliegveld Rotterdam The Hague Airport. Ik verwijs u ook naar paragraaf 2.17.*

*In de monitoringstool behorende bij het NSL kan worden geraadpleegd wat de concentraties fijn stof zijn. Hieruit blijkt dat specifiek voor de wijk Schiebroek in 2015 de concentraties niet worden overschreden. Voor de jaren 2020 en 2030 blijkt sprake van een daling van de concentraties fijn stof. Op basis hiervan concludeer ik dat geen sprake is van overschrijding van de geldende normen, niet in de huidige situatie en niet in de situatie dat de A16 is gerealiseerd.*

*In samenhang met de TN/MER is in 2009 ook een gezondheidsonderzoek (GES) uitgevoerd. Ook hieruit kwam luchtkwaliteit niet als een knelpunt naar voren. Voor meer informatie hierover verwijs ik u naar paragraaf 2.18.*

**3.208      Zienswijze nr. 208**

Inspreker is tegen de aanleg van de snelweg A13-A16 om de volgende redenen:  
- de reeds slechte luchtkwaliteit in de regio Rijnmond (en in het bijzonder de wijken Overschie en Schiebroek), vanwege de omliggende snelwegen A13 en A20 en vanwege de luchthaven Rotterdam The Hague Airport. De aanleg van nog een snelweg zal de luchtkwaliteit en daarmee de volksgezondheid nog verder schaden. Schiebroek is een kinderrijke wijk. Kinderen worden dus al van jongs af aan blootgesteld aan schadelijke stoffen. Uit onderzoek van TNO in 2014 naar de luchtkwaliteit van omliggende wijken van luchthaven Schiphol, is gebleken dat de

hoeveelheid fijnstof substantieel hoger is. Verwacht mag worden dat dit in de omgeving van Rotterdam The Hague Airport ook zo zal zijn en zeker zal toenemen met de aanleg van de nieuwe snelweg.

### **Reactie**

*Het project is opgenomen in het NSL, hiermee is geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen (inclusief bronmaatregelen) om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Zo is in de berekeningen van het NSL ook rekening gehouden met bestaande uitstoot van bijvoorbeeld het vliegveld Rotterdam The Hague Airport. In de monitoringstool behorende bij het NSL kan worden geraadpleegd wat de PM10-concentratie betreft. Hieruit blijkt dat specifiek voor de wijk Schiebroek in 2015 de concentraties fijn stof niet worden overschreden. Voor de jaren 2020 en 2030 is sprake van een daling van de concentratie fijn stof. Op basis hiervan concludeer ik dat geen sprake is van overschrijding van de geldende normen, niet in de huidige situatie en niet in de situatie dat de A16 is gerealiseerd. Voor meer informatie verwijs ik u ook naar antwoord in paragraaf 2.17.*

*Op grond van het RIVM onderzoek heb ik de Tweede Kamer in mijn brief van 23 september 2015 geïnformeerd dat het RIVM metingen heeft laten verrichten rond Schiphol om in kaart te brengen wat de bijdrage van het vliegverkeer is aan de concentraties ultrafijnstof. Direct naast de start- en landingsbanen kunnen bij het passeren van een startend vliegtuig concentratiepieken optreden. Die pieken duren echter zeer kort en zijn na het vertrek van het vliegtuig snel verdwenen. De bijdrage van het vliegverkeer aan de ultrafijnstof concentraties is op de woonlocaties die het dichtst bij Schiphol gelegen zijn grofweg vergelijkbaar met de bijdrage die het wegverkeer levert aan de concentraties ultrafijnstof in binnenstedelijk gebied. Hieraan voeg ik toe dat het vliegverkeer Rotterdam The Hague Airport een orde grootte minder is dan op dan op Schiphol, zowel qua passagiersaantallen als qua aantal vliegbewegingen. Voor wat betreft de samenhang en cumulatie met o.a. het vliegveld verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.16.*

- geluidsoverlast. Er is al sprake van geluidsoverlast door de luchthaven en de aanleg van de snelweg zal deze overlast doen toenemen. Dit gaat ten koste van het wooncomfort van een kinderrijke en groene buurt.

### **Reactie**

*Er is ten behoeve van uw woonomgeving (Schiebroek Noord) een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Ten aanzien van de geluidsbelasting als gevolg van het vliegveld RTHA verwijs ik u door naar paragraaf 2.16.*

*Specifiek voor uw woning geldt; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé bedraagt circa 1.250 meter. De geluidbelasting inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit (TB) opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt ter plaatse van uw woning minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek verwijs ik u graag naar paragraaf 2.15.*

- de vraag rijst of de aanleg van nog een snelweg een structurele oplossing is voor het fileprobleem. Is hier al gedegen onderzoek naar gedaan? Heeft nog een snelweg niet een averechts effect, omdat het automobilisten juist stimuleert om de auto te

nemen in plaats van het Openbaar Vervoer? En zorgen andere aspecten, zoals economische groei, niet voor nog meer wegverkeer en daarmee files? De regio heeft een uitstekend OV-netwerk, met de Randstad Rail, trams en bussen en mijns inziens zou gebruik van het OV nog veel gestimuleerd kunnen worden.

### **Reactie**

*Om de economie op peil te houden en ook te kunnen laten groeien is het van belang stimulerende maatregelen te treffen die tot een gunstig economisch klimaat leiden. Een belangrijke factor daarbij betreft de bereikbaarheid en de mobiliteit. In het meest gunstige scenario is er geen sprake van files en daarmee reistijdverliezen, dit is helaas niet haalbaar en zou tot grote extra investeringen in het wegennet leiden. Om die reden heeft het kabinet beleid vastgesteld welk kwaliteitsniveau van doorstroming tegen aanvaardbare investeringskosten de groei van de economie kan bevorderen. Om te komen tot de beste oplossing voor deze doelstelling zijn in het besluitvormingsproces verschillende varianten en alternatieven afgewogen.*

*Alternatieven zoals het beter benutten van huidige infrastructuur en het investeren in een intensivering van het openbaar vervoer zijn onvoldoende doelmatig. Zie ook mijn antwoord in paragraaf 2.4.*

*Overigens heeft het OV in de regio met de totstandkoming van de Randstadrail, waaronder Metrolijn E (voormalige Hofpleinlijn) een belangrijke impuls gekregen. Het gebruik van het OV zal ook in de toekomst door de regiopartijen worden bevorderd. Dit neemt niet weg dat het toegenomen gebruik van het OV niet heeft geleid tot de oplossing van de fileproblematiek op de A20 en de A13 en onderliggende wegen als de Molenlaan in Rotterdam. Veel bewoners in de noordrand van Rotterdam en in Lansingerland zijn afhankelijk van hun auto voor hun woonwerkverkeer.*

### **3.209 Zienswijze nr. 209**

#### Niet horen

Woonhuis van inspreker bevindt zich in nabije omgeving van vliegveld Rotterdam - The Hague, als ook de Randstadrail, de HSL en mogelijk nieuwe A16 Rotterdam (OTB). Uit de OTB documenten blijkt dat er onderzoek is gedaan naar gecumuleerde effecten en daarbij is geconcludeerd dat geluidsbelasting zal toenemen tot ver boven het streefniveau echter geen maatregelen worden getroffen. Ook blijkt niet uit de documenten dat aspecten zoals verkeer op de af- en toeritten bij de aansluiten van de A16 op de N470, de voorgestelde hoogte van de OTB ten opzicht van het maaiveld, verkeer van het onderliggende wegennet in de wijk Rodenijs-West zijn opgenomen in het rekenmodel dat er (gecumuleerde) effecten zoals geluidsbelasting en luchtkwaliteitsbelasting. Hiermede maak ik bezwaar tegen de OTB inzake de aannemenlijke stijging van de geluidsbelasting. Daarbij verzoek ik u verdere en concrete informatie te verschaffen op onderstaande vragen:

1. wat is de waarde van het gecumuleerde niveau van de wijk Rodenijs-West als ook de niveau voor mijn adres?
2. in welke mate neemt het gecumuleerde niveau in de toekomst toe ten opzichte van de situatie zonder project? Zowel voor de wijk Rodenijs-West als ook de niveau voor ons adres?
3. in welke mate kan het gecumuleerde geluidsniveau verminderen door geluidsbepalende maatregelen.

## **Reactie**

*Er is ten behoeve van uw woonomgeving (Berkel en Rodenrijs Zuid) een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit zijn geluidschermen in het kader van Saldo Nul verhoogd en is de passage van het nieuwe tracé ter plaatse van de kruising met de HSL en RandstadRail met circa 1,5 meter verlaagd. Op de N471 wordt ten zuiden van de passage met de Rodenrijseweg in het Tracébesluit uitgegaan van een stil wegdektype.*

*Met het verkeer op de toe- en afritten van de A16 Rotterdam naar de onderliggende wegen is in de geluidberekeningen rekening gehouden.*

*De afstand van uw woning tot het nieuwe tracé bedraagt circa 650 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht de akoestisch situatie daarmee aanvaardbaar.*

*De gecumuleerde geluidbelasting bij de woningen in Rodenrijs-West varieert per woning, en is afhankelijk van de afstand van de woning tot een bepaalde bron (weg, spoorlijn e.d.). De gecumuleerde geluidbelasting na aanleg van het nieuwe tracé en de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt voor uw woning  $L_{cum} = 52$  dB. In het akoestisch onderzoek is de gecumuleerde geluidbelasting niet bepaald voor de situatie zonder project. Deze grootte maakt namelijk geen onderdeel uit van de wettelijke toetsing. Conform artikel 35 Besluit geluid milieubeheer heeft zowel in de fase OTB als de fase TB een overleg en afstemming plaatsgevonden met de verschillende beheerders van de overige geluidsbronnen in het gebied waaronder de gemeenten Rotterdam en Lansingerland, ProRail, RTHA, Provincie Zuid Holland en RET. De uitkomst van deze overleggen is dat de verschillende beheerders geen aanleiding zien voor het nemen van andere maatregelen dan reeds voorzien in het kader van het Tracébesluit en de Inpassingsovereenkomst A16. Voor een samenvatting van de overleggen met de gemeenten, RTHA en ProRail wordt verwezen naar het verslag in bijlage H van het rapport Specifiek. Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek en cumulatie verwijs ik u graag naar de paragrafen 2.15 en 2.16.*

*Met betrekking tot luchtkwaliteit (o.a. fijnstof) is het project opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hiermee is geborgd dat is voldaan aan de wettelijke grenzen voor luchtkwaliteit. In de berekeningen van het NSL is ook rekening gehouden met bestaande uitstoot van bijvoorbeeld het vliegveld Rotterdam The Hague Airport. In samenhang met de TN/MER is tevens een gezondheidsonderzoek (GES) uitgevoerd. Hieruit kwam luchtkwaliteit niet als knelpunt naar voren. Ik verwijs u verder door naar de paragrafen 2.17 en 2.18.*

## **Niet zien**

Ook maakt inspreker bezwaar tegen het OTB betreffende de visueel toenemende belasting. De geplande weg is 6 meter boven het maaiveld. De beschrijving van landschapsaanpassing, (natuurlijke) geluidsschermen en dergelijken zijn niet voldoende concreet beschreven. Het enig concreet benoemde is dat er transparante geluidswanden van circa 1 meter hoog geplaatst zullen worden met enige mogelijke afwijkingen. Dat is horizonvervuiling van het polderlandschap en zeer aannemelijk dat de weg zichtbaar is vanaf mijn woonhuis en daarmee onacceptabel.

4. Wat is de maximaal geplande bouwhoogte (wegdek en hoogste punt verlichting, geluidsschermen en dergelijke) tussen km 8 tot en met 10,

Dwarsprofiel kaart 11 en 12?

5. in welke mate neemt het gecumuleerde niveau in de toekomst toe ten opzichte van de situatie zonder project? Zowel voor de wijk Rodenrijs-West als ook de niveau voor ons adres?

Daarbij verzoek ik u te kiezen voor een passende variant waarbij geplande situatie tussen km 8 tot en met 10, Dwarsprofiel kaart 11 en 12 lager (op of onder het maaiveld) komt te liggen of volledig uit zicht en hoorbaarheid is verwerkt in harmonie met omgeving en natuur door bijvoorbeeld bebossing. Dit geldt zowel voor de geplande hoofdrijbanen als toe-en afritten. Ook verzoek ik u de maximaal toegestane snelheid te maximaliseren op 80 km/u om geluidsbelasting luchtvervuiling te reduceren en verkeersveiligheid te verhogen.

### **Reactie**

*De aanblik vanuit Berkel en Rodenrijs richting Rotterdam zal inderdaad veranderen. In het inrichtingsplan Vlinderstrik is hierop ook geanticipeerd. Zie hiervoor ook het inrichtingsplan Vlinderstrik <http://www.vanrottetotschie.nl/projecten/vlinderstrik/>*

*Ten aanzien van de landschappelijk inpassing, deze is uitgebreid beschreven in het Landschapsplan. De inpassingsmaatregelen zijn opgenomen in artikel 11 van de Besluittekst (Deel I). Deze gaan aanzienlijk verder dan alleen de door inspreker gesuggereerde toepassing van transparante schermen. Zo wordt het merendeel van de schermen groen uitgevoerd, alleen ter plaatse van de kruisende infrastructuur (viaducten) worden deze transparant uitgevoerd en boven de 4 meter hoogte.*

*De hoogte van de schermen wordt bepaald door wettelijke normen. In het Tracébesluit zorgen de Saldo Nul afspraken met de regio ervoor dat geluid nog meer gereduceerd wordt, maar schermen wel hoger worden. De hoogte van de schermen is opgenomen in artikel 6.*

*Het hoogste punt tussen km 8 en 10 ligt ter plaatse van de RandstadRail en de HSL. In het Tracébesluit is de passage met de HSL met circa 1,5m geoptimaliseerd tot circa 5,3m+NAP. Hierboven komen op deze locatie geluidsschermen van 4m conform afspraken Saldo Nul. In het genoemde deel van het traject tussen km 8 tot en met km 10, worden de N471, de RandstadRail en de HSL bovenlangs gekruist. Een maaiveldligging zoals door inspreker voorgesteld is hier niet mogelijk.*

*Voor uw vraag over het gecumuleerde niveau verwijs ik u naar de voorgaande reactie.*

*In het kader van het Tracébesluit is de verlichting niet in detail uitgewerkt. Er is rekening gehouden met de wettelijke kaders, lichtvervuiling en verstrooiing van licht in relatie tot natuurbescherming en met de hoogte van de lichtmasten in relatie tot luchtvaartveiligheid. Lichthinder kan echter niet worden voorkomen, maar wel zo veel als mogelijk worden beperkt. In het contract met de aannemer zullen in het kader van een goede inpassing van de verlichting in de omgeving wel eisen worden opgenomen ter beperking van omgevingshinder door verlichting.*

*Om verstoring door licht op aanwezige natuurwaarden zo veel mogelijk te voorkomen, wordt de hoeveelheid licht beperkt tot waar dit het strikt noodzakelijk is, door:*

- *het kunstmatig licht enkel daar te richten waar het ook daadwerkelijk nodig is (doelgericht) en dit zo te doen dat deze weg van het foerageergebied of de migratieroute schijnt;*
- *gebruikt te maken van armaturen die het licht door middel van een scherpe bundel één bepaalde kant en weg van het foerageergebied of de migratieroute, op richten;*

- *gebruik te maken van aangepaste armaturen die verstrooiing van licht minimaliseren;*
- *het aantal lampen, de lichtintensiteit en het gebruik van lichtmasten met veel lichtverstrooiing te beperken;*
- *voor en na de werkzaamheden het gebruik van kunstverlichting te beperken tot enkel verlichting ter beveiliging van opslagterreinen. Ook hiervoor gelden de bovenvermelde restricties.*

*Bovenstaande maatregelen worden ook als contracteisen aan de aannemer opgenomen.*

*Tot slot, een verlaging van de maximale wettelijk toegestane rijksnelheid naar 80 km/uur gaat ten koste van de wegcapaciteit en de uitgangspunten voor dit project met betrekking tot doorstroming en ontlasting van de binnenring. Ook de milieueffecten geven geen aanleiding tot een verlaging van de snelheid. Aan al de wettelijke normen wordt voldaan, een snelheidsverlaging naar 80 km/uur is ook niet aan de orde.*

### **3.210 Zienswijze nr. 210, Natuur- en Vogelwacht ROTTA**

Inspreker geeft aan dat zij de start van de ontwikkelingen rond de nieuwe snelweg, betrokken zijn geweest bij ongeveer alle bijeenkomsten en discussieavonden die hebben plaatsgevonden. Inspreker beperkt zich tot natuur en ecologie, tot flora en fauna vooral omdat zij vinden dat daar nauwelijks aandacht voor was in de gevoerde discussie. Veel bijeenkomsten, tot en met de gebiedstafels, werden beheerst door problemen die mensen van de nieuwe weg in de toekomst verwachten te ondervinden. De gevolgen voor vele soorten dieren waren maar moeilijk op tafel te krijgen. Ook het OTB ademt die geest. Ondanks de vele pagina's over de gevolgen voor de natuur, soms in veraf gelegen gebieden, wordt in het OTB vooral aangegeven dat wordt voldaan aan wettelijke eisen! Echte maatregelen om flora en fauna in stand te houden en zelfs te bevorderen worden niet aangekondigd m.u.v een aantal plas/dras oevers. De functie er van heeft echter niet in de eerste plaats tot doel de biodiversiteit te vergroten maar vooral om te voldoen aan de wateropgave!

#### **Reactie**

*Het klopt dat als gevolg van het plan natuurwaarden worden aangetast, dit is helaas niet te voorkomen. Het betreft dan zowel fysieke aantasting maar ook versnippering en verstoring van natuurwaarden door bijvoorbeeld geluid. Onderdeel van het plan zijn daarom diverse maatregelen om deze effecten te mitigeren en waar dit niet kan, te compenseren. Hier is in het Tracébesluit veel aandacht aan besteed. Al deze maatregelen staan benoemd in artikel 9 en 10 van de Besluittekst. Ik verwijs u verder ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.14.*

#### Ecologische verbindingen tussen gebiedsdelen aan beide zijden van het tracé.

De A13/A16 zal in de toekomst het Schiebroekse Park samen met de parkachtige omgeving van de aanliggende sportvelden isoleren van de Vlinderstrik. M.a.w. de nieuwe snelweg gaat een enorme barrière vormen voor vooral grondgebonden zoogdieren, amfibieën en reptielen. In het ontwerp wordt geen enkele ecologische verbinding tussen deze gebiedsdelen aangekondigd. Dat geldt ook voor het tweede deel van de Vlinderstrik tussen Randstadrail en Oude Bovendijk. Er komen vele verkeersverbindingen tussen de delen links en rechts van de snelweg maar voor geen enkele daarvan wordt vermeld dat er een faunapassage aan wordt verbonden. Dat geldt ook nog voor de verbinding tussen de Overschiese Plasjes en polder Schieveen. Met fauna bedoelt inspreker zoals gezegd grondgebonden zoogdieren, amfibieën en reptielen, die in het gebied voorkomen. Weliswaar vallen ze niet onder



de verbodsbepalingen van de Flora en Faunawet maar art. 2 van de wet noemt wel degelijk de zorgplicht die voor alle dieren geldt. Ecologische verbindingen vallen onder de zorgplicht omdat ze verlies van leefgebied tegengaan. Om te voorkomen dat in de toekomst vele dieren om zullen komen in het verkeer dient de snelweg afdoende afgerasterd te worden en dienen er voldoende mogelijkheden te komen om de snelweg veilig te passeren. Faunapassages dus. Dat vraagt om aanpassing van de volgende verbindingen c.q. onderdoorgangen: Overschiese Plasjes / Schieveen ; Verlegde Oude Bovendijk/Landscheiding ; Landscheidingsweg ; Randstadrail ; Zwarte pad ; HSL, Bergschenhoekseweg ; Triangelpark Noordelijke Tunnelmond Bergweg Zuid ; Rottedijk Zuidelijke tunnelmond Terbregseveld.

Wij verzoeken U op al deze plaatsen te voorzien in fauna passages en dat bindend vast te leggen in het Tracé Besluit(TB).

### **Reactie**

*Bij de inpassing van het ontwerp is zo veel als mogelijk rekening gehouden met aanwezig natuurwaarden en wordt ook nieuw habitat gecreeerd. Ecologische verbindingen worden mogelijk gemaakt door de aanleg van natuurvriendelijke oevers door heel het plangebied en het gebruik van ecoduikers. Op deze wijze wordt de aanleg van de beoogde Ecologische verbinding tussen de Zestienhovenweg en de Bergweg Zuid, zoals voorgeschreven in het document Ecologische Verbindingszones in Zuid-Holland (Provincie Zuid-Holland, 1998), niet onmogelijk gemaakt (de aanleg van deze zone zelf maakt geen onderdeel uit van het Tracébesluit). Deze toekomstige verbinding tussen de Akerdijkse Plassen en de Rottemeren, moet gevormd worden door een zone van bos- en moeraselementen die geschikt zijn als stapstenen voor kritische diersoorten. Onderdelen in deze verbinding zijn in de huidige situatie het Lage Bergse Bos, Park de Polder en de Vlinderstrik. De betreffende Ecologische verbinding vormt daarbij de schakel tussen het Lage Bergse bos aan de ene kant en Park de Polder en de Vlinderstrik aan de andere kant.*

*Uit de effectbeoordeling blijkt dat door het project A16 Rotterdam het functioneren van de geplande Ecologische verbinding niet onmogelijk wordt gemaakt. De verbindende functie kan immers ook na de aanleg van de A16 Rotterdam aan de noordzijde van het tracé gerealiseerd worden. Door de ligging van de verbindingzone aan de noordzijde van de weg vormt de A16 Rotterdam zelf geen barrière en blijft de beoogde verbindende functie behouden. Daarbij ontstaan er zo verschillende mogelijkheden om invulling te geven aan deze Ecologische Verbinding. Er kan voor gekozen worden om de verbinding mee te laten lopen langs de weg, of om een vergelijkbare strook van twee langgerekte percelen, zoals het geval in de huidige begrenzing, te benutten. De Bergweg-Zuid en de Zestienhovenweg worden daarbij passeerbaar gemaakt voor kleine grondgebonden zoogdieren door de aanleg van ecoduikers. De aanleg van deze duikers in combinatie met natuurvriendelijke oevers vergroten de potentiële natuurwaarden binnen dit gebied.*

*In het algemeen geldt dat daar waar natuurwaarden worden aangetast dit, conform vigerende wet- en regelgeving, zo veel als mogelijk wordt gemitigeerd of gecompenseerd. Zo wordt, bijvoorbeeld een leeflaag van circa 1 meter op het tunneldak aangelegd in een zodanige opbouw dat duurzame vegetatiegroei op deze locatie geborgd is. Op deze manier wordt getracht om de huidige functionaliteit van het bos zo veel als mogelijk te behouden. Verder worden waterpartijen met plas-/draszones en natuurvriendelijke oevers aangelegd en worden doorheen het plangebied ecoduikers toegepast. Daarnaast worden, daar waar uit ecologisch veldonderzoek is gebleken dat bestaande migratieroutes voorkomen, passende maatregelen genomen. Tot slot faciliteert de A16 de ambitie van de regio om een*

*16m brede recreaduct aan te leggen. Vanwege de breedte bestaat de mogelijkheid voor de regio om deze ook als ecopassage in te vullen.*

*Met betrekking tot de tunnelmond, wordt deze tot circa 100 meter achter de tweede kwelsloot verlegd. Hiermee wordt de groenstrook tussen de Rotte en de opening van de tunnelmond in het Tracébesluit verlengd ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit en ontstaat meer ruimte voor natuur. Ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit is ook de inpassing gewijzigd, aangezien de tunnelmond verschoven is. De Rotte zelf wordt niet permanent aangetast en heeft na de aanlegfase dezelfde functie en uitstraling als in de huidige situatie.*

*Naast het feit dat er met de inpassing van het ontwerp zo veel als mogelijk rekening is gehouden met aanwezige natuurwaarden, wordt zoals gezegd ook nieuw habitat gecreëerd. De aanleg van nieuwe wegen biedt namelijk ook kansen om natuur te ontwikkelen. Zo zijn er naast de wettelijk verplichte mitigerende en compenserende maatregelen voor natuur door het hele plangebied aanvullende inpassingsmaatregelen opgenomen die ten goede komen aan de natuur. Dit betreffen:*

- de aanleg van een faunapassage onder de Bergweg-Zuid als onderdeel van de ecologische verbinding tussen de Bergweg Zuid en de Zestienhovenweg, deze maakt deel uit van de gepland ecologische verbindingszone van de provincie;*
- het realiseren van nieuw habitat (gedeeltelijk) ter plaatse van de verbindingszone door aanplant van groenstructuren aan de noordzijde van de tunnelmond en de aanleg van een nieuwe watergang met plas-draszones;*
- aanleg van plas-draszones langs watergangen door het hele plangebied. Deze oeverzones bieden geschikt leefgebied en voortplantingsplaatsen voor vissoorten en foerageergebied voor weidevogels;*
- de aanleg van duikers geschikt voor passage door fauna. Duikers die openbare wegen kruisen en doorgaande watergangen met elkaar verbinden, worden (bij nieuwe aanleg of vervanging) aangelegd in de vorm van duikers geschikt voor passage door fauna.*

*Daarnaast worden mogelijkheden gecreëerd om aanvullende voorzieningen te treffen door de regio. Dit gebeurt door:*

- de aanleg van het recreaduct. Dit biedt de kans tot ecologische meerwaarde. De ruimte op het recreaduct biedt de mogelijkheid tot een groene inrichting met een verbindende functie voor verschillende soortgroepen (bijvoorbeeld kleine zoogdieren en vleermuizen);*
- onder de viaducten ter plaatse van de HSL en Randstadrail blijft voldoende ruimte aanwezig om (ontsnipperende) faunavoorzieningen te treffen;*
- waar de Schieveensedijk onder de verbindingsboog tussen de A13 en de A16 Rotterdam komt te liggen, wordt voldoende ruimte onder de doorgang overgehouden voor een faunapassage. Zo is er ruimte voor een groene strook;*
- op plaatsen in het tracé waar kunstwerken worden aangelegd over een watergang, kan het kunstwerk zodanig aangepast worden dat er mogelijkheden voor verblijfplaatsen voor vleermuizen in aangebracht worden.*

#### Recreaduct Schiebroekse Park/Vlinderstrik

Vreemd genoeg ontbreekt het recreaduct in het OTB. De plankaart maakt er geen melding van en ook in de tekst wordt het niet genoemd. Dat is onjuist. Het recreaduct is door Rijkswaterstaat zelf ingebracht met de mogelijkheid mede te kunnen functioneren als ecoduct. Het recreaduct vormt een belangrijke ecologische verbinding tussen het Schiebroeksepark en de Vlinderstrik voor grondgebonden zoogdieren mits er een tenminste 10 meter brede groenstrook op wordt

gerealiseerd. Dan betekent het ook een belangrijke geleidingsstrook voor overstekende vleermuizen. Wij verzoeken u het recreaduct op te willen nemen in het juridisch bindende deel van het TB dus ook op de plankkaart, daar tevens aan te geven dat het gaat om een gecombineerd fiets/ wandelpad en ecoduct en het vervolgens ook op die manier te realiseren.

### **Reactie**

*Uw stelling dat het recreaduct door Rijkswaterstaat is ingebracht is onjuist. Het betreft een ambitie/wens van de gemeenten Rotterdam en Lansingerland. In het kader van de bestuurlijke afspraken is door de regionale partijen budget beschikbaar gesteld om een recreaduct te realiseren. Het recreaduct is gezien de eerdere onduidelijkheid omtrent de locatie en breedte niet opgenomen in het Ontwerp-Tracébesluit, inmiddels is daar met de regio overeenstemming over en is het recreaduct, met een breedte van 16 meter, opgenomen in het Tracébesluit. De inrichting en vormgeving van het recreaduct is een regionale opgave en wordt in het Tracébesluit niet vastgelegd. Het heeft de voorkeur het recreaduct zo in te richten dat het recreaduct tevens gunstig is voor de oversteek van vleermuizen en kleine zoogdieren.*

### Passage Polder Schieveen

Inspreker heeft in de gebiedstafel West er voor gepleit om de snelweg niet op het niveau van de N209 aan te leggen maar twee meter lager op polderniveau. Gecombineerd met een bescheiden 2 meter hoge aardenwal tussen polder en weg, beplant met struweel, maakt dat de weg veel minder dominant. Het zorgt ook voor minder in de polder zichtbare beweging, voor minder onrust door strooilicht, kortom zorgt er voor dat weidevogels dichterbij de weg kunnen broeden. De gedachte dat de snelweg door een brede hakhoutzone gescheiden zou moeten worden van de polder is een onzalige. Hakhout biedt uitkijkposten aan roofvogels zodat de weidevogels zich nog verder terugtrekken. Bovendien wordt het hout eens in de 5 jaar teruggezet tot kniehoogte. Het duurt geruime tijd voordat de weg dan weer achter het hakhout verdwenen is! Bijzonder is ook nog dat juist in dit deel van de polder de concentratie van broedende grutto's het hoogst was. Dat houden we graag zo!

Dat automobilisten de mogelijkheid zouden moeten hebben om door de coulissen heen te kunnen genieten van de polder, lijkt ons in strijd met de verkeersveiligheid. Wij verzoeken u de snelweg hier duidelijk te scheiden van de N209, zodat de N209 weliswaar als fietspad, duidelijk de oude landscheidingsdijk blijft en de nieuwe weg daarnaast, twee meter lager, op een meer bescheiden manier kan fungeren als snelweg afgescheiden van de polder door een aarden wal zoals aangegeven.

### **Reactie**

*Het verlagen van de weg tot op polderniveau is geen optie omdat de weg moet voldoen aan een minimale drooglegging. De in het kader van de Afsprakenkaart voorziene realisatie van elzenhakhout ten noorden van de A16 Rotterdam maakt geen onderdeel uit van het Tracébesluit, maar betreft een weergave van de inrichtingsplannen van de regio. Daar waar de weg, ter plaatse van de verbindingsboog met de A13, in de EHS komt te liggen, wordt deze afgeschermd door een zichtwal. Aan de zuidzijde van Polder Schieveen ligt de weg open in het landschap, zodat er zicht is op de polder. Hier is voor gekozen omdat de weg op veel andere plekken al is afgeschermd om verstoring van licht en geluid en zicht op de weg zoveel mogelijk te beperken. Langs Polder Schieveen is het echter mogelijk voor de weggebruiker om het weidelandschap in te kijken. Dit is vergelijkbaar met de huidige situatie langs de N209. Voor wat betreft de suggestie voor het plaatsen van een aarden wal voor het mitigeren van effecten is gebleken dat deze niet nodig*

*is. Ten aanzien van de huidige geluidbelasting van de N209 vormt de A16 een beperkte toename. Ook is gebleken dat de weidevogels zich op dit moment al bevinden buiten contour rondom de A16 waar een hogere geluidsbelasting wordt verwacht.*

*Ook zijn er andere maatregelen genomen om effecten van licht te beperken. Zo is er in het kader van lichtvervuiling en verstrooiing van licht in relatie tot natuurbescherming en met de hoogte van de lichtmasten in relatie tot luchtvaartveiligheid. In het contract zullen in het kader van een goede inpassing van de verlichting in de omgeving wel eisen worden opgenomen ter beperking van omgevingshinder door verlichting, dit kan door de hoeveelheid licht te beperken tot waar het strikt noodzakelijk is, door:*

- het kunstmatig licht enkel daar te richten waar het ook daadwerkelijk nodig is (doelgericht) en dit zo te doen dat deze weg van het foerageergebied of de migratieroute schijnt;*
- gebruikt te maken van armaturen die het licht door middel van een scherpe bundel één bepaalde kant en weg van het foerageergebied of de migratieroute, op richten;*
- gebruik te maken van aangepaste armaturen die verstrooiing van licht minimaliseren;*
- het aantal lampen, de lichtintensiteit en het gebruik van hoge lichtmasten met veel lichtverstrooiing te beperken;*
- voor en na de werkzaamheden het gebruik van kunstverlichting te beperken tot enkel verlichting ter beveiliging van opslagterreinen. Ook hiervoor gelden de bovenvermelde restricties.*

#### Tunnel in het Lage Bergse Bos (LBB)

U hebt in het overleg met de vertegenwoordigers van de beide betrokken gemeenten, Rotterdam en Lansingerland, toegezegd de tunnel in het LBB 4 meter verdiept aan te zullen leggen. Dit in tegenstelling tot de oude plannen die voorzagen in een tunnel op maaiveldniveau. Wij zijn daar bijzonder blij mee. Mitigatie blijft uiteraard ook dan nog noodzakelijk zeker tijdens de aanleg. Inspreker zal angstvallig toezien op een correcte aanpak conform de Flora en Faunawet! Wij verzoeken u in het TB op te nemen dat de tunnel half verdiept, 4 meter onder het maaiveld, wordt aangelegd. Verder dient ook in de omschrijving een veel smaller werktracé opgenomen te worden met een breedte van +/- 80 meter met uiteraard een aanduiding dat de hoeveelheid te verwijderen bomen en struweel naar beneden bijgesteld zal worden.

#### **Reactie**

*In het Tracébesluit is de tunnel half verdiept opgenomen. Het plangebied en daarmee het werktracé is hiermee ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit smaller geworden als gevolg waarvan ook minder kap nodig is.*

#### Tunnelmonden Terbregseveld/Bergweg Zuid Noord

Nu duidelijk is dat er meer ruimte zal ontstaan tussen de Rotte en de uitmonding van de tunnel in het Terbregseveld is het van groot belang dat vastgelegd wordt in het TB dat de vrijkomende ruimte tussen tunnel en Rotte een natuurlijke inrichting krijgt. Op die manier ontstaat er een waardevolle ecologische verbinding kunnen de beide delen van het Terbregseveld. Eenzelfde aanpak vraagt de tunnelmond in het Triangelpark. De verdiept aan te leggen snelweg biedt in het Triangelpark voor grondgebonden zoogdieren geen enkele mogelijkheid om veilig over te steken. De enige uitzondering vormt de vrije ruimte tussen de tunnelmonden en de Bergweg Zuid. Ook deze smalle strook dient daarom natuurlijk ingericht te worden zodat er voldoende dekking is voor zoogdieren, amfibieën en reptielen.

### **Reactie**

*Beide kwelsloten worden in het Terbregseveld doorgetrokken over het tunneldak. De ruimte tussen de Rotte en de tunnelmond zal een natuurlijke inrichting krijgen conform de bestaande situatie. Er komt een grondafdekking op het tunneldak.*

*De ruimte tussen de Bergweg Zuid en de tunnelmond zal natuurlijk worden ingericht met een watergang en een groenstrook. Deze groenstrook is tevens ruimtereservering voor een door de regio te realiseren fietspad.*

### Compensatie i.v.m. teloorgang van weidegrond

In totaal moeten er volgens berekeningen in het OTB 17,4 ha. vochtig weiland gecompenseerd worden, waarvan 12,6 ha. i.v.m. de aantasting en teloorgang van delen van de E.H.S. in het Triangelpark. Vermeld wordt dat nog niet vaststaat waar compensatie plaats zal vinden. Wel wordt het Oude land van Strijen genoemd als één van de mogelijkheden. Wij vinden dat een onacceptabele gedachte. Teloorgang van E.H.S. gronden dient ter plaatse gecompenseerd te worden door te trachten de resterende delen van de E.H.S. direct aansluitend te versterken en uit te breiden. Die mogelijkheid is er door Park de Polder, dat ook wordt aangetast, uit te breiden met aangelegen delen van Wilderszijde. Het gaat om laaggelegen en zeer vochtig weiland dat de functie heeft van tijdelijke natuur. De komst van de faunaduiker die is gepland om het Triangelpark te verbinden met het Lage Bergse Bos juicht inspreker toe maar om goed te kunnen functioneren vraagt een dergelijke voorziening om een robuust achterland waar dieren langere tijd kunnen verblijven. Dat kunt u bereiken door de genoemde uitbreiding van Park de Polder. Hier worden natuur en mogelijkheden voor nieuwe natuur aangetast, hier dient dat ook gecompenseerd te worden. Inspreker verzoekt u opdracht te geven de compensatie van verloren gaand weidegebied te zoeken maar ook te vinden in de directe omgeving zoals hierboven aangegeven.

### **Reactie**

*Voor het in beeld brengen van de effecten van de A16 Rotterdam op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. Onderdeel hiervan is een beoordeling van de aantasting van de EHS, in Polder Schieveen. Deze gebieden zijn in erfpacht bij Natuurmonumenten. Weidevogeltellingen in opdracht van Natuurmonumenten laten zien dat het 'Belangrijke weidevogelgebied' en de EHS in Polder Schieveen ook kwalificeren als zodanig. Dit betekent dat er gemiddeld een minimum aan broedende weidevogels per hectare voorkomt. Fysieke aantasting van deze gebieden, maar ook verstoring door bijvoorbeeld geluid, waardoor de kwaliteit voor broedende weidevogels afneemt, moeten dan gecompenseerd worden.*

*Compensatie van areaalverlies vindt plaats door het creëren van vervangend areaal. Compensatie door kwaliteitsverbetering is in beginsel alleen toegestaan in het geval een kwalitatieve aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, dus voor het areaal dat verstoord wordt (in dit geval door geluid).*

*De Beleidsregel compensatie (Provincie Zuid-Holland, 2013) schrijft voor dat compensatie dient te worden uitgevoerd in een gebied dat qua openheid, schaal, rust en grondwaterstanden voor weidevogels geschikt is, of kan worden gemaakt en dat bij voorkeur aansluit bij of in de omgeving ligt van andere goede weidevogelgebieden of natuurgebieden met een weidevogeldoelstelling.*

*In het Tracébesluit zijn de oppervlakten te compenseren Belangrijk Weidevogelgebied EHS met een weidevogeldoelstelling opgenomen. Het klopt dat de*

*hele compensatieopgave niet in polder Schieveen kan plaatsvinden. Dit komt vanwege bovenstaande eisen die vanuit de provincie aan de kwaliteit of het oppervlakte van de compensatieopgave worden gesteld. Vandaar dat naar alternatieve locaties is gezocht. Eerst zo dichtbij het plangebied als mogelijk (binnen de gemeentegrenzen) en wanneer dit niet mogelijk bleek steeds verder weg, maar nog wel binnen de provincie grenzen. 12 ha van de compensatieopgave voor EHS en Belangrijk weidevogelgrasland wordt gecompenseerd in het Oudeland van Strijen. De overige 6,1 ha wordt in Polder Schieveen gecompenseerd.*

*Park de Polder vormt geen geschikt EHS-compensatiegebied, omdat het niet aan de huidige EHS grenst en het kwalitatief voor weidevogels geen geschikt gebied is.*

### **3.211 Zienswijze nr. 211**

Inspreker geeft aan dat als gevolg van het feit dat een strook grond van zijn terrein af gaat wat gebruikt gaat worden voor de nieuw aan te leggen weg, dient er een stuk van het kantoor te worden afgehaald wat op behoorlijke bezwaren stuit maar wat erger is, dat er ook een strook grond van zijn terrein afgaat waardoor het niet meer mogelijk is om hier auto's op te stallen, wat het bedrijf van inspreker zwaar in de problemen brengt.

Het voorstel is dan ook de weg naar links te verleggen zodat het terrein niet in de nieuwe bestemming wordt betrokken en de bestaande bestemming wordt gehandhaafd (optie 1).

Een andere mogelijkheid is een ontsluiting te maken via de Croonstraat waarbij het terrein geheel buitenschot blijft (optie 2).

Een derde mogelijkheid is de oude afrit te herstellen met een nieuwe oprit voor de A16 (optie 3).

Inspreker heeft meegedacht hoe de bestaande situatie te continueren door een aantal andere mogelijkheden.

Het alternatief is het gehele bedrijfsterrein aan te kopen zodat het transportbedrijf verplaatst kan gaan worden naar een nieuwe locatie, wat naar mening van inspreker een vrij dure optie is.

#### **Reactie**

*In afwijking van het Ontwerp-Tracébesluit maakt de herinrichting van de Hoofdweg niet meer onderdeel uit van het Tracébesluit, maar wordt de aanpassing van de Hoofdweg door de gemeente Rotterdam uitgevoerd. Dit wordt vastgelegd in een Uitvoeringsovereenkomst met de gemeente Rotterdam, waarin ook is vastgelegd hoe het ontwerp van de A16 en de Hoofdweg op elkaar aansluiten. Zie voor meer informatie ook paragraaf 2.9. over de inpassing.*

### **3.212 Zienswijze nr. 212, Kinderopvang de Kleine Jungle**

De komst van de weg zal een negatieve invloed hebben op de leefbaarheid van bewoners, omgeving maar zeker de kinderopvang locatie die sinds 2005 is gevestigd in het houtbouw chalet aan de Ommoordseweg 87. Kinderopvang DKJ komt zeer dicht langs de toekomstige rijksweg te liggen (ongeveer 50 meter afstand). Daarnaast zal de komst van de weg ook invloed hebben op de huidige ontsluiting van de kinderopvang. De Ommoordseweg zal namelijk afgesneden worden, waardoor een andere ontsluiting gerealiseerd moet worden. De aandachtspunten van inspreker m.b.t. de locatie Ommoordseweg 87 zijn als volgt:

### Verkeer/bereikbaarheid

Het bedrijf is sinds 2005 actief en voert haar werkzaamheden uit conform de Wet Kinderopvang. Kinderopvang DKJ betreft een kinderopvang voor kinderen van 4 t/m 12 jaar, met dagelijks ongeveer 50 kinderen die de kinderopvang bezoeken.

Met het huidige tracé van de A13/A16 zou Kinderopvang DKJ op ongeveer 50 meter van de nieuwe rijksweg gehuisvest zijn. De huidige toegangsweg, de Ommoordseweg, zal worden afgesloten. De bereikbaarheid van de kinderopvang wordt dus zwaar gehinderd. Kinderopvang DKJ wordt iedere dag druk bezocht (50 kinderen), de kinderen worden met bussen van school gehaald of komen begeleid lopend vanaf school naar de Kinderopvang DKJ. De bussen kunnen alleen vanaf de Ommoordseweg af- en aanrijden naar en van de scholen. De kinderen die lopend komen kunnen in de huidige situatie over een rustige en veilige weg naar de kinderopvang lopen in 10 minuten. Door afsluiting van de Ommoordseweg wordt de reistijd van locatie naar school en retour langer. Daarnaast wordt het voor ouders onmogelijk hun kinderen op te halen bij Kinderopvang DKJ. Het veilig aanrijden van vrachtauto's, bussen en personen auto's, is onmogelijk door het ontbreken van een 'keerpunt'. Door het huidige tracé van de rijksweg en de gevolgen hiervan komt een belangrijk punt van de bedrijfsvoering in het gedrang: bereikbaarheid.

Tevens zullen de kinderen welke lopend komen door het afsluiten van de Ommoordseweg ook meer reistijd hebben, van 10 minuten nu, naar 30 minuten gedurende de bouw. De kinderen zullen gedurende langere periode langs een bouwplaats/zware wegwerkzaamheden lopen. Daarnaast zal de enige toegang naar de kinderopvang zijn via het industrieterrein aan de Vlambloem. Een onaantrekkelijke en onveilige omgeving. Geen enkele ouder vindt een dergelijke situatie wenselijk voor zijn/haar kinderen. 30 minuten lopen langs zware wegwerkzaamheden en over een onaantrekkelijk en druk industrieterrein naar de kinderopvanglocatie is onacceptabel.

Enkele knelpunten voor De Kleine Jungle zijn:

- Af- en aanrijdt route van en naar de Kinderopvang
- Parkeergelegenheid voor ouders en werknemers
- Een keerpunt voor bussen, vrachtwagens en personen auto's
- Veilige en aantrekkelijke wandelroute, zonder meer reistijd.
- Omdat er geen verkeer mogelijk is op de Ommoordseweg valt hierdoor een grote herkenbaarheid/zichtbaarheid voor Kinderopvang DKJ weg. Aan de andere zijde van de locatie staan hoge bomen die de opvang eveneens aan het zicht onttrekken. Om dit te compenseren is Kinderopvang DKJ genoodzaakt hoge reclamekosten te maken. Doet cliënt dit niet dan zal cliënt de gedurende de bouwfase (4 jaar) in de vergetelheid raken.

### **Reactie**

*De ontsluiting van het perceel na afsluiting van het westelijke deel van de Ommoordseweg zal door het oostelijke deel van de weg worden verzorgd. Dit is nu een fietspad met naastgelegen voetpad en wordt aangepast ten behoeve van gebruik door autoverkeer (erfontsluitingsweg). Deze ombouw wordt uitgevoerd door de gemeente en maakt onderdeel uit van een tussen de gemeente en het Rijk gesloten Uitvoeringsovereenkomst. In het Tracébesluit is een nieuwe fietsverbinding aan de oostzijde van de rijksweg opgenomen die aansluit op het fietspad langs de president Rooseveltweg. Daarmee blijft de ontsluiting van een vergelijkbaar niveau als in de huidige situatie het geval is. De voorzieningen voor halen en brengen, parkeren en keren worden niet beïnvloed door deze aanpassing en blijven dus hetzelfde als nu, alleen vanaf de andere kant, via de Vlambloem, bereikbaar gemaakt. Ten aanzien van eventuele schade ten gevolge van een verminderde zichtbaarheid / herkenbaarheid verwijs ik u naar paragraaf 2.23.*

Een ander punt waar kinderopvang DKJ grote waarde aan hecht is geluid en luchtkwaliteit.

Binnen de beschikbare rapporten omtrent luchtkwaliteit zijn metingen verricht aan de hand van rekenmodellen. In geen van de rapporten wordt echter rekening gehouden met kinderopvang DKJ op 50 meter afstand van de rijksweg met dagelijks ongeveer 50 kinderen die de kinderopvang bezoeken. De kinderen worden vooral opgevangen bij Kinderopvang DKJ voor schooltijd en na schooltijd en gehele dagen tijdens alle schoolvakanties. Dit zijn eveneens de drukste de drukste tijden in het verkeer (ochtend- en avondspits). Uit een huidig rapport van DCMR Milieudienst Rijnmond (7 maart 2013) blijkt dat bij metingen in Overschie de luchtkwaliteitsnormen door de snelheidsverhoging op de A13 aanzienlijk boven de norm uitkomen. Deze metingen zijn verricht op 50 meter afstand tot 200 meter afstand. Kinderopvang DKJ zal zich indien de nieuwe rijksweg voltooid is in een vergelijkbare situatie bevinden. In de huidige wetgeving moet een kinderopvang met een gevoelige doelgroep (kinderen) op minimaal 300 meter afstand van een rijksweg zijn gelegen. Hoe kan Kinderopvang DKJ rechtvaardigen dat zij, in tegenstelling tot de afgelopen 10 jaar, in de nabije toekomst slechts op 50 meter afstand van een rijksweg gehuisvest is? Wordt er aan de Ommoordseweg 87 bij Kinderopvang DKJ gemonitord op geluid- en lucht-overschrijding? Opnieuw worden er belangrijke punten van de bedrijfsvoering belemmert te weten Veiligheid & Gezondheid. Een rekenmodel rechtvaardigt niet de praktijksituatie, zeker niet voor ouders en hun kinderen. Op 50 meter van een snelweg zal redelijkerwijs meer geluidsoverlast en luchtvervuiling zijn dan op 300 meter.

Dit is feitelijk al bewezen door nieuwe wetgeving die zegt dat dergelijke gevoelige bestemmingen: scholen en kinderopvang, dus kinderen, zich niet mogen vestigen binnen een straal van 300 meter naast een rijksweg. Ook zal De Kleine Jungle volgens huidige wetgeving niet meer kunnen uitbreiden vanwege de gevoelige doelgroep.

Daarnaast wenst cliënt het volgende op te merken ten aanzien van geluidshinder. In zijn algemeenheid vraagt cliënt zich af:

- Wat is de geluidssituatie als gevolg van de A13/A16?
- Wat is de luchtsituatie als gevolg van de A13/A16?
- Wat is te zien van de A13/A16 vanaf het terrein van de bso / scouting?
- Kan de bso / scouting op de huidige locatie uitbreiden? De fundering is er op berekend, maar is het volgens de regels van de gemeente mogelijk?

De gemeente stelt het volgende: de locatie heeft nu de bestemming 'recreatie', met een bouwhoogte van maximaal 5 meter en om die reden is het kennelijk geen 'geluidgevoelig gebouw'.

Bestudering van het bestemmingsplan "Ommoord buiten de ring" leert dat er geen definitie is gegeven van "recreatie". Dit betekent dat het planologisch niet is uitgesloten dat hier mensen aanwezig kunnen zijn voor langere aaneengesloten perioden en dat er ter plaatse een kinderopvang dan wel kinderdagverblijf mogelijk is. Dit betekent kortgezegd, dat de bestemming/gebouw geluidgevoelig is aangezien de Wgh uitgaat van hetgeen bij bestemmingsplan is toegestaan. Aangezien het niet is uitgesloten.

Uitbreiding van het aantal kindplaatsen door verbouwing stond wel op de korte termijnplanning, zie ook 'Procedure en Besluitvorming'.



## **Reactie**

*Voor wat betreft het aangehaalde afstandscriterium van 300 meter, doelt inspreker op het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen). Dit besluit is echter niet relevant voor de situatie waarin een snelweg wordt aangelegd nabij gevoelige bestemmingen. Alleen in de omgekeerde situatie, waarin planologische ontwikkelingen plaatsvinden binnen 300 meter van de snelweg, is het besluit van belang. Bovendien geldt dat het besluit alleen relevant is in overschrijdingssituaties. Daarvan is geen sprake bij de A16. Voor meer informatie omtrent de luchtkwaliteit in uw omgeving en het effect van de A16 kunt u gebruik maken van de NSL-monitoring: <https://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>*

*Of een kinderdagverblijf in algemene zin een geluidgevoelige bestemming is in het kader van de Wet geluidhinder volgt uit artikel 1.2 van de Wgh. In het akoestisch onderzoek OTB is echter geen rekening gehouden met het kinderdagverblijf omdat op grond van informatie van de gemeente Rotterdam de functie BSO niet overeenstemt met het vigerende bestemmingsplan en er sprake zou zijn van een gedoogsituatie. Aangezien ik echter niet ga over de planologische / juridische inbedding van het BSO in het bestemmingsplan, heb ik in het akoestisch onderzoek behorende bij het Tracébesluit de geluidbelasting op basis van de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen wel berekend en opgenomen in de rapportage.*

*Er is ten behoeve van de omgeving (Ommoord) een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit, waaronder ook de regionale Saldo Nul maatregelen. Daardoor is de geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen hier beperkt. Het kinderdagverblijf is gevestigd in het gebouw van een scoutinggroep. De afstand van dit gebouw tot het nieuwe tracé bedraagt circa 50 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt 50 dB. Ik concludeer dan ook dat de geluidbelasting in de gebruiksfase het gebruik van het pand als kinderdagverblijf niet onmogelijk maakt.*

*Voor wat betreft de zichtbaarheid vanaf de weg, geldt dat de weg ter plaatse van de BSO is gelegen op een dijklichaam, met geluidsschermen aan weerszijde. Vanaf de weg zal de BSO ook niet zichtbaar zijn.*

*Ten aanzien van de gewenste uitbreiding geldt dat de planologische en juridische borging van de BSO in het bestemmingsplan bij de gemeente Rotterdam ligt. In dit specifieke geval zal zij middels een omgevingsvergunning al dan niet besluiten tot uitbreiding.*

*Uitvoeringsperiode (periode tijdens de bouw ongeveer 4 jaar)  
Kinderopvang DKJ heeft zeker ook haar bedenkingen tijdens de bouw van de weg. Geluidshinder, stof, zand en andere effecten zullen zeker niet bijdragen aan een positieve en kindvriendelijke uitstraling (imago) van de kinderopvang. Zoals eerder beschreven wordt hier in de Deelnota Effecten tijdens de bouw (augustus 2009) geen rekening gehouden met de situatie op 50 meter afstand. Opnieuw zal geluidshinder, maar ook bouweffecten zoals stof, zand en zwerfvuil voor extra problemen opleveren. Los van effecten geproduceerd door mensen, kan cliënt ook door natuurlijke effecten (bijv. wind) extra hinder ondervinden. Opnieuw zal dus de veiligheid & gezondheid in de vorm van een veilige en gezonde buitenspeelplaats in het gedrang komen. Alle genoemde effecten van de bouw zijn effecten die bekend zijn. Tevens zal tijdens de bouw de locatie afgelegen komen te liggen zonder controle van omliggende bewoners (deze zijn er immers niet meer). Client vreest*

dan ook voor vandalisme, inbraak en diefstal in deze periode. Het moge duidelijk zijn dat dit het imago als kindvriendelijke omgeving geen goed doet.

### **Reactie**

*Het bouwen van een nieuwe weg gaat helaas niet zonder hinder, om die reden krijgt hinder binnen het project bijzondere aandacht. Zie hiervoor mijn antwoord in paragraaf 2.19.*

### Procedure en besluitvorming

Tijdens de bouw van de huidige locatie is er een extra versterkte fundering gebouwd om een tweede verdieping mogelijk te maken. Tijdens besprekingen voorafgaand aan de huur werd dit ook als mogelijkheid meegenomen in de afwegingen. Door de wetgeving en afstand vanaf de rijksweg (50 meter) zal deze mogelijkheid tot groei volledig teniet gedaan worden. Dit houdt in dat cliënt als bedrijf in de groei en de toekomstige mogelijkheden drastisch beperkt wordt. Voor het bedrijf leidt dit tot klantenverlies daar cliënt niet meer alle mogelijkheden kan exploiteren.

### **Reactie**

*Zoals eerder door mij opgemerkt ligt de planologische en juridische borging van de BSO in het bestemmingsplan bij de gemeente Rotterdam, dit betreft ook gewenste uitbreidingen. In het geval u van mening bent schade te lijden verwijs ik door naar mijn antwoord in paragraaf 2.23.*

### Communicatie

Tijdens een van de eerste informatie avonden in Ommoord (eind 2013) heeft cliënt de aanwezige beleidsmakers van Rijkswaterstaat erop geattendeerd dat kinderopvang DKJ moet worden meegenomen in de komende procedures. Client heeft zichzelf dus onder de aandacht moeten brengen destijds. Men leek niet op de hoogte van het bestaan, er waren geschrokke en verbaasde gezichten onder de aanwezigen waarneembaar. Dit terwijl client geregistreerd staat bij het LKR (landelijk Register Kinderopvang), Kamer van Koophandel te Rotterdam, en jaarlijks gecontroleerd en beoordeeld worden door GGD Rotterdam. Uiteraard is de Gemeente Rotterdam op de hoogte dat vanaf 2005 kinderopvang DKJ huurder is van de locatie aan de Ommoordseweg 87.

Naar aanleiding van het bezoek aan de informatie avond in Ommoord, is kinderopvang DKJ begin 2014 even in beeld geweest. Er zijn twee gesprekken geweest met Kinderopvang DKJ als belanghebbende (05-02-2014 en 27-03-2014). Deze gesprekken zijn gevoerd met een medewerker van RWS en de gemeenten Rotterdam. Tijdens deze gesprekken zijn problemen en mogelijke oplossingen geïnventariseerd, maar daarna heeft Kinderopvang DKJ niets meer vernomen van Rijkswaterstaat noch de Gemeente Rotterdam. Er is naar kinderopvang DKJ gecommuniceerd dat gesprekken 'tijdelijk gestaakt werden' omdat er geen nieuwe ontwikkelingen waren, dit was in april 2014. Na april 2014 is kinderopvang DKJ totaal niet meer betrokken bij enig proces.

Achteraf gebleken waren er genoeg ontwikkelingen en moesten cliënt via de media vernemen dat het OTB ter visie is gelegd. Ook gesprekken over mogelijke oplossingen voor de hinder die zij gaat ondervinden zijn nooit gevoerd dus tast cliënt volledig in het duister wat de toekomst brengt. Client betreurt deze gang van zaken en acht het dan ook zeer laakbaar gedrag van Rijks-waterstaat en/of de

Gemeente Rotterdam. Client voelt zich in de kou gezet. Dit vooral daar blijkt, dat met andere partijen wel degelijk gedurende het gehele proces contact is geweest, zoals terug te lezen in het OTB welke ter visie is gelegd.

### **Reactie**

*In aanloop naar de publicatie van het Ontwerp-Tracébesluit is er inderdaad sprake geweest van een periode dat er geen overleg heeft plaatsgevonden met inspreker. De hoofdreden hiervan is het verzoek van de gemeente Rotterdam om de gemeente de tijd te geven om in overleg met de BSO / scouting een nieuw contract op te stellen om zo het functioneren van de BSO / Scouting aan de Ommoordseweg ook voor de toekomst zeker te stellen. Nog vóór het ter visie gaan van het Ontwerp-Tracébesluit zijn RWS en Rotterdam bij de BSO / scouting langs geweest om de laatste stand van zaken toe te lichten.*

*Tijdens de informatieavondreeks van eind 2015 heeft de BSO/scouting gevraagd om nogmaals een toets te doen op de wettelijke voorschriften die gelden voor 'n BSO in de nabijheid van rijkswegen. Daar heeft Rijkswaterstaat gehoor aan gegeven. Ook de tweede toets wees uit dat de BSO / scouting aan de Ommoordseweg, op de bestaande locatie, kon worden gehandhaafd.*

### **3.213 Zienswijze nr. 213, Kropa v.o.f**

Als eerste willen insprekers aangeven dat het naar onze mening goed is dat de A13 - A16 er gaat komen. Dit betekent een ontlasting van de A 13 ter hoogte van Overschie. Tevens zal het ook naar ons idee tot een verdere verbetering van de bereikbaarheid van Rotterdam als geheel leiden.

Maar insprekers hebben een aantal punten waarvan we ons afvroegen hoe deze geregeld gaan worden.

#### Bewegwijzering vanaf A13-A16 richting het gebied Hoog Zestienhoven

Op dit moment wordt het verkeer geleid via de Bovendijk. Insprekers nemen aan dat het verkeer in de toekomst over de Fairoaksbaan wordt geleid.

#### Bewegwijzering Rotterdam The Hague Airport vanaf de kruising G.K. van Hogendorpweg/A13-A16

Hoe gaat de bewegwijzering richting Rotterdam The Hague Airport verlopen vanaf de A13-A16? Welke richting zal worden aangegeven? Is dat richting van de Vliegveldweg of richting van de G.K. van Hogendorpweg/Meijersplein en vervolgens de Fairoaksbaan?

Op dit moment worden bezoekers van de Airport bij het kruispunt G.K. van Hogendorpweg/Fairoaksbaan richting de Doenkade/Vliegveldweg geleid, in plaats van via de Fairoaksbaan.

#### Relatie A13-A16 met Openbaar Vervoer en gebruik van de fiets

Insprekers vragen ons af in hoeverre en hoe er wordt gestimuleerd dat automobilisten met het openbaar vervoer of de fiets het Centrum van Rotterdam ingaan. Er zijn een aantal metrostations in de omgeving van de A13-A16 zoals Station Berkel en Station Meijersplein. Gaat er vanaf de A13-A16 en wellicht ook in communicatie eromheen gestimuleerd worden dat men voor het bereiken van het centrum het openbaar vervoer of de fiets gebruikt? In het geval van het stimuleren van het gebruik van de fiets dan dient er een OV fiets depot of iets dergelijks opgezet te worden in de nabijheid van de A13-A16.

#### P+R Meijersplein

Wordt er op de kruising G.K. van Hogendorpweg/A13-A16 een bord geplaatst zoals nu ook al op de A13 waarop staat aangegeven hoeveel plaatsen er nog vrij zijn op parkeerplaats Meijersplein?

#### **Reactie**

*Ten aanzien van de bewegwijzering is het zo dat deze in het kader van het Tracébesluit niet is uitgewerkt. De bewegwijzering zal nog ontworpen worden door de Nationale Bewegwijzeringdienst. In de basis zal de bewegwijzering van de luchthaven worden gerealiseerd conform de bestaande situatie. Hierover zal echter ook overleg worden gevoerd met de stakeholders.*

*In principe ligt de door inspreker voorgestelde opgave inzake het stimuleren van automobilisten om het openbaar vervoer te gebruiken bij de regionale overheid, in dit geval de gemeente Rotterdam. Voor meer informatie omtrent het fietsbeleid van de gemeente verwijs ik u*

*naar: <http://www.rotterdam.nl/fietsplanvoorrotterdamdeidealefietsstad>.*

### **3.214 Zienswijze nr. 214, Recreatieschap Rottemeren**

Hierbij treft u de zienswijze aan van het recreatieschap Rottemeren op het Ontwerp-Tracébesluit A16 Rotterdam.

Afgelopen jaren heeft overleg plaatsgevonden tussen Rijkswaterstaat (RWS), Recreatieschap Rottemeren (RM) en andere betrokken gebiedspartijen, dat vooral was gericht op het bepalen van een optimaal tracé en de landschappelijke inpassing van de geplande Rijksweg A13/A16. Naast dit publiekrechtelijke proces heeft RM als eigenaar van de gronden die nodig zijn om de rijksweg in het Lage Bergse Bos te realiseren ook privaatrechtelijk een positie richting RWS.

Sinds begin 2015 hebben diverse ambtelijke overleggen plaatsgevonden tussen RM en RWS om te komen tot bilaterale overeenkomsten voor het einde van dit jaar. In het kader hiervan is door RWS een notitie opgesteld waarin voorstellen worden gedaan voor de te maken publiekrechtelijke en privaatrechtelijke afspraken met RM. Deze notitie "Project Al 3/A16 Rotterdam, Afspraken Rijkswaterstaat - Recreatieschap Rottemeren" bevat de uitgangspunten voor de op te stellen overeenkomsten en is als bijlage bij deze zienswijze gevoegd.

Op 27 oktober jl. heeft RM in een overleg met RWS afgesproken alle bilaterale afspraken als één geheel te zien, die worden vastgelegd in diverse samenwerkings-, uitvoerings- en vastgoedovereenkomsten met RWS. Na ambtelijke overeenstemming worden deze overeenkomsten vervolgens begin 2016 integraal voorgelegd aan het bestuur van RM voor bestuurlijke besluitvorming.

Het Recreatieschap Rottemeren heeft verder een aantal inhoudelijke opmerkingen op het Ontwerp-Tracébesluit toegevoegd.

#### Deel I, Besluittekst

Artikel 2 Constatering: in tabel I Kunstwerken ontbreekt een nummer bij de tekst over de Landtunnel. Verzoek: nummer toevoegen.

Artikel 3 Constatering: in tabel 2 worden de Bosweg en de Rottebandreef niet genoemd. Verzoek: in de besluittekst opnemen wat de situatie zal zijn tijdens en na de werkzaamheden voor deze wegen.

Artikel 3 Constatering: in tabel 3 ontbreken de fietspaden Bosweg, Rottebandreef en Rottekade. Verzoek: een beschrijving opnemen in tabel 3 van de nieuwe situatie van de fietspaden Bosweg, Rottebandreef en Rottekade.

Artikel 3 Constatering: in tabel 3 is de beschrijving van de nieuwe situatie van het Lage Bergse Bos niet volledig. Niet alleen de voetgangersverbindingen dienen te worden hersteld, ook de fiets- en ruiterverbindingen. Verzoek: tekst over de nieuwe situatie van het Lage Bergse Bos aanpassen in: 'het netwerk van fiets-, wandel- en ruiterspaden in het Lage Bergse Bos wordt hersteld'. Dit ook aanpassen in Deel III Toelichting, paragraaf 3.3.6, tabel 3.2.

Artikel 4 Verzoek: in artikel 4 opnemen dat buiten de grenzen van het Ontwerptracébesluit het recreatiegebied Lage Bergse Bos moet kunnen blijven functioneren. Verbindingen naar het gebied moeten blijven bestaan.

Artikel 4 Constatering: onduidelijk of er gefaseerd wordt gewerkt. Verzoek: bij punt 2 vermelden dat er gefaseerd wordt gewerkt met deelopleveringen. zodat een zo groot moeilijk gebied openbaar toegankelijk blijft.

Artikel 5 Constatering: de naam peilgebied Lage Bergse Bos is niet juist. De naam van dit peilgebied is: GPG-53. Verzoek: in tabel 7 peilgebied Lage Bergse Bos veranderen in 'peilgebied GPG-53' Dit ook aanpassen in Bijlage J, hoofdstuk 5.2, pagina 63. En in de legenda in Bijlage J, hoofdstuk 5.2 pagina 62.'Zoekgebied' moet peilgebied zijn.

Artikel 9 Verzoek: mitigerende maatregelen in het Lage Bergse Bos graag in afstemming met het recreatieschap Rottemeren nemen. Daarom in tabel 10 bij de punten b en c de volgende tekst toevoegen: 'in afstemming met recreatieschap Rottemeren'.

Artikel 10 Verzoek: compenserende maatregelen in het Lage Bergse Bos graag in afstemming met het recreatieschap Rottemeren nemen. Daarom in tabel 11 bij de punten c, d en e de volgende tekst toevoegen: 'in afstemming met recreatieschap Rottemeren'.

Artikel 11 Constatering: in tabel 12 bij punt O heeft een molenstomp een foutieve kilometeraanduiding. Verzoek: kilometer 13.2 veranderen in 13.7. Dit ook aanpassen in Deel III Toelichting, paragraaf 8.5, tabel 8.1. En aanpassen in Bijlage J, hoofdstuk 5, tabel 3, pagina 59.

Artikel 11 Constatering: de beschrijving van maatregel M' Groene parkachtige inrichting' in tabel 12 is te beperkt. Verzoek: toevoegen aan de beschrijving van maatregel M: 'volgens schetsontwerp Lage Bergse Bos van het recreatieschap Rottemeren'. Dit ook aanpassen in Deel III Toelichting, paragraaf 8.5, tabel 8.1. En aanpassen in Bijlage J, hoofdstuk 5, tabel 3, pagina 59.

Artikel 15 Constatering: de marges die worden genoemd bij punt 1 van 2 meter naar weerszijden, zijn onhaalbaar bij de molenstompen (km 12,9 en km 13,7). Verzoek: bij de molenstompen geen marges toepassen.

Artikel 16 Verzoek: toevoegen aan artikel 16 dat afspraken over schadevergoeding met de betreffende partijen in nadere overeenkomsten worden vastgelegd. Verzoek: toevoegen aan artikel 16 dat alle schades veroorzaakt door de onteigening van manege Hillegersberg aan de manege (als erfpachter) en het

recreatieschap Rottemeren (als blooteigenaar) moeten worden vergoed.

#### Deel II Plankaarten

Kaarten 15, 16 en 17 van 23. Constatering: de GBKN ondergrond van de kaarten is bijna niet zichtbaar, waardoor de precieze locatie van de tunnel niet goed af te lezen is. Verzoek: GBKN ondergrond beter zichtbaar maken.

Kaarten 15, 16 en 17 van 23. Constatering: onduidelijk welke paden er op de landtunnel komen. Verzoek: de padenstructuur (fiets-, wandel- en ruiterpaden) volgens schetsontwerp Lage Bergse Bos van het recreatieschap Rottemeren overnemen.

Kaarten 15, 16 en 17 van 23. Constatering: de locatie en de inpassing van de molenstompen G2 en G4 zijn onduidelijk. Verzoek: uitsneden maken van molenstompen G2 en G4, zodat de locatie en inpassing duidelijk worden.

#### Deel III Toelichting

3.3.6 Fietsverbindingen. Verzoek: het volgende toevoegen onder het kopje Bergweg-zuid/Grindweg: 'fietsverbindingen worden aangelegd conform schetsontwerp Lage Bergse Bos van het recreatieschap Rottemeren'.

3.3.6 Voetgangerverbindingen. Constatering: foutieve verwijzing naar schetsontwerp Lage Bergse Bos van het recreatieschap Rottemeren. Verzoek: 'Ambitiedocument Lage Bergse Bos 1.1' vervangen door: 'schetsontwerp Lage Bergse Bos vastgesteld door het Dagelijks Bestuur van het recreatieschap Rottemeren op 24 juni 2015'. Dit ook aanpassen in Deel III Toelichting, hoofdstuk 8.4 op pagina 111. En aanpassen in Bijlage J. hoofdstuk 6.3, pagina 103 onder het kopje Landschap.

3.3.6 Voetgangerverbindingen. Constatering: alinea 2 (voetpaden die... . deze wegen) komt niet overeen met de inhoud van het schetsontwerp Lage Bergse Bos van het recreatieschap Rottemeren. Verzoek: alinea 2 (voetpaden die... . deze wegen) verwijderen.

8.3, pagina 110, 1<sup>a</sup> alinea. Constatering: één molenstomp is een rijksmonument (G4) en één molenstomp is een gemeentelijk monument (G2). Deze laatste vermelding ontbreekt in de tekst. Verzoek: in de tekst erbij vermelden dat één molenstomp een gemeentelijk monument is.

9.2.1, pagina 115. Constatering: bij de beschrijving van de saneringslocaties ontbreekt de aandacht voor de effecten op bomen en planten. Verzoek: aan de alinea bovenaan pagina 115 toevoegen dat er bij sanering (en de daarbij behorende bemalingen) rekening moet worden gehouden met de bomen en planten.

#### Inpassingsvisie & Landschapsplan bijlage J

3.3, pagina 39. Constatering: in het tekstkader zijn de diskwaliteiten van het Lage Bergse Bos te negatief geformuleerd. Regulier beheer en onderhoud heeft altijd plaatsgevonden. Er zijn alleen geen investeringen geweest in nieuwe voorzieningen in afwachting van de komst van de landtunnel in het Lage Bergse Bos. Verzoek: de formulering 'achterlopend beheer en slijtage Lage Bergse Bos' veranderen in: 'sinds de aanleg van het Lage Bergse Bos in de jaren '70 is er

weinig veranderd in de inrichting en de voorzieningen van het gebied. Er zijn geen investeringen gedaan in afwachting van de komst van de landtunnel.'

4.1, pagina 47. Vraag: de beschrijving van de kunstwerken is summier en nog niet concreet. Worden de kunstwerken verder uitgewerkt in het Tracébesluit?

Pagina's 58 en 102. Constatering: voor deze kaarten is een verouderde tekening gebruikt. Verzoek: deze kaarten in het Tracébesluit actualiseren op basis van het schetsontwerp Lage Bergse Bos van het recreatieschap Rottemeren.

5.2, pagina 61. Verzoek: toevoegen aan de tekst onder het kopje Bos en Rotte: 'beplanting en leeflaag op het tunneldak conform bijlage 4 van het schetsontwerp Lage Bergse Bos van het recreatieschap Rottemeren. In overleg met recreatieschap Rottemeren wordt dit verder uitgewerkt.'

6.3. pagina 106. Constatering: molenstomp G4 is gespiegeld weergegeven  
Verzoek: de tekening van molenstomp G4 correct weergegeven.

### **Reactie**

*In de aanloop naar het opstellen van het Tracébesluit is veelvuldig afstemming geweest met het recreatieschap over invulling van het Lage Bergse Bos, waarbij ook de inhoudelijke opmerkingen zijn besproken en waar nodig ook zijn aangepast.*

*Op onderdelen waarvan het recreatieschap verzoekt om een nadere detaillering of toelichting zoals bijvoorbeeld de in het Lage Bergse Bos op de tunnel gelegen recreatieve paden, geldt dat de uitwerking van het Tracébesluit overeenkomstig de eisen is die hier in het kader van de Tracéwet aan worden gesteld. In het Tracébesluit zijn die maatregelen opgenomen die leiden tot een concreet ruimtebeslag of maatregelen die de technische maakbaarheid van het ontwerp bepalen. De genoemde paden zijn binnen de gedefinieerde maatregelvlakken realiseerbaar. Nadere detaillering vindt in nauw overleg met het recreatieschap in de volgende fase plaats, waarbij het door inspreker aangehaalde schetsontwerp leidend is, zodat hiermee ook de aansluiting met de buiten het Tracébesluit gelegen verbindingen wordt geborgd. In het Landschapsplan is dit reeds gevisualiseerd. Deze afspraken worden ook zo vastgelegd in de door inspreker zelf al genoemde overeenkomsten.*

*Ten aanzien van het opnemen van de bouwfaseringsfase geldt dat het Tracébesluit de eindsituatie beschrijft, wel is het zo tijdens de bouw eisen worden gesteld aan de bereikbaarheid van het gebied. Omdat de werkwijze van de aannemer bij het opstellen van het Tracébesluit nog niet bekend is, is op voorhand niet aan te geven op welke wijze de aannemer de bouw faseert. Het tijdens de bouw zoveel mogelijk openbaar toegankelijk houden van de recreatiegebieden en beperking van de hinder in de aanlegfase is wel een wezenlijk aandachtspunt. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.19.*

### **3.215 Zienswijze nr. 215**

Inspreker geeft aan dat verscheidene argumenten aan deze zienswijze ten grondslag liggen. Deze argumenten komen hieronder puntsgewijs aan de orde. In de zienswijze worden de argumenten nader gemotiveerd en onderbouwd.

Bovenwettelijke maatregelen, in het bijzonder "Saldo-0" (pag. 6):

Insprekers gaan ervan uit dat de bovenwettelijke maatregelen en in het bijzonder die in het kader van "Saldo-0" aan het OTB zullen worden toegevoegd

### **Reactie**

*Na eerdere afspraken voor de inpassing van de weg heb ik met de regio een aantal aanvullende maatregelen afgesproken, beter bekend als Saldo Nul. De gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland hebben daarop in oktober 2015 voor ondertekening gestemd. Zo is ondermeer afgesproken dat de landtunnel in het Lage Bergse Bos vier meter lager wordt aangelegd dan in het Ontwerp-Tracébesluit is opgenomen en dat ook de tunnelmond in het Terbregseveld verder naar het zuiden zal worden verlegd tot circa 100 meter voorbij de 2e kwelsloot. De geluidsmaatregelen in de Inpassingsovereenkomst A16 komen bovenop de wettelijke maatregelen die al genomen worden in het Ontwerp-Tracébesluit. Ze zijn gericht op het voorkomen van een toename van geluid voor omwonenden. Zo komen er op verschillende locaties langs het tracé extra of hogere geluidsschermen dan wettelijk verplicht. Daarnaast wordt op de A16 Rotterdam en op delen van de A20 bij het Terbregseplein en de afslag Prins Alexander het zeer stille asfalt tweelaags ZOAB fijn toegepast. Met uitzondering van deze laatste zijn al deze maatregelen in het Tracébesluit opgenomen. Het akoestische effect van het tweelaags ZOAB fijn komt dus nog bovenop de akoestische effecten van de maatregelen die in het kader van het Tracébesluit worden getroffen. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.9 (inpassing).*

### Nut en Noodzaak (pag. 7):

1. Geen verbetering van leefbaarheid;
2. Verkeersgroei is lager dan verwacht – gebruikte toekomstscenario's zijn achterhaald;
3. Bestaande files worden door de A13/16 niet opgelost;

Zie kopje: Nut en Noodzaak in de zienswijze

### **Reactie**

*Aangezien er meerdere insprekers met deze of vergelijkbare zienswijzen zijn gekomen, verwijs ik voor mijn antwoord naar de paragrafen 2.1, 2.3 en 2.5.*

### Luchtkwaliteit (pag.8):

1. Luchtkwaliteit en gezondheid & meten vs. rekenen:  
Voldoen aan de norm is geen garantie voor gezonde lucht. De aannames van het rekenmodel zijn onjuist en de uitkomsten zijn te onnauwkeurig en rooskleurig voor een dunbevolkt gebied als Deelgebied West. insprekers pleiten dan ook om het model middels metingen te ijken. Zeker gezien het recentelijke Volkswagenschandaal waarbij gefraudeerd is met de uitstoot waarden van auto's, welke doorwerken in gebruikte rollerbankmodellen;
2. Uitstoot is schadelijk voor de teelt van het nabijgelegen glastuinbouwbedrijf en de natuur van Polder Schieveen;

### **Reactie**

1. *Bij het maken van de rekenmodellen wordt gebruik gemaakt van beschikbare meetgegevens. Voor meer informatie hierover verwijs ik u graag naar paragraaf 2.17, idem voor mijn antwoord op het Volkswagenschandaal. Ten aanzien van gezondheid verwijs ik u naar antwoord in paragraaf 2.17.*
2. *Mocht er sprake zijn van aantoonbare gevolgen voor de teelt dan kan een beroep op de planschaderegeling worden gedaan.*



Artikel 1 Infrastructuurle maatregelen besluittekst OTB (pag. 10):

1. **Uitbreiding A16 Rotterdam:**  
De A13/16 dient volgens de toelichting op het OTB uitgebreid te kunnen worden, maar de hiervoor benodigde ruimte blijkt niet uit het OTB;
2. **Kruising A16 met N471 en Omgelegde Oude Bovendijk:**  
Door Polder Schieveen te ontsluiten middels de Omgelegde Oude Bovendijk worden grote economische en maatschappelijke bezwaren tegen afsluiting van de bestaande ontsluiting het beste opgelost. Deze ontsluiting wordt mede mogelijk gemaakt door de verhoogde ligging van de A13/16 ter hoogte van de kruising met de N471. Vanuit Rodenrijs West zijn er bezwaren tegen deze verhoogde ligging en wordt gepleit voor een verdiepte ligging van de N471. Een verdiepte ligging van de N471 maakt de ontsluiting via de Omgelegde Oude Bovendijk echter onmogelijk en brengt dus grote economische en maatschappelijke bezwaren met zich mede;
3. **Rotonde G.K. van Hogendorpweg:**  
Deze rotonde valt buiten het OTB, maar is een cruciaal element in het onderliggende wegennetwerk;
4. **“Verweesde” delen onderliggend wegennetwerk:**  
Het is onduidelijk bij welk bestuursorgaan het zeer korte behouden deel van de N209 in beheer zal komen en wat de status van dit weggedeelte zal worden. De zorg leeft dat er na aanleg van de A13/16 een verweesd wegvak resteert. Dit geldt ook voor het gedeelte van de Landscheiding tussen de Oude Bovendijk en de G.K. van Hogendorpweg.

**Reactie**

1. *Bij het ontwerp van de weg is bij de dimensionering van de kunstwerken, waaronder de tunnel en kruisende viaducten, rekening gehouden met een eventuele uitbreiding. De kunstwerken zijn met andere woorden toekomstvast ontworpen. De bermten zijn verder, gegeven het feit dat dit vanuit de verkeersveiligheid de voorkeur geniet, obstakelvrij vormgegeven. Maar met de toepassing van een geleiderail is een eventuele verbreding in de toekomst in dit dwarsprofiel inpasbaar. Indien er sprake zal zijn van een toekomstige verbreding zal hiervoor overigens wel een nieuwe procedure voor doorlopen worden.*
2. *Een verdiepte ligging van de N471 is in het Tracébesluit niet aan de orde. Zie ook mijn antwoord in paragraaf 2.13.*
3. *De rotonde G.K. van Hogendorpweg valt buiten het Tracébesluit. De afstand tussen de rotonde en de aansluiting is groot genoeg om de voorsorteervakken van het verkeerslicht van de aansluiting van de nieuwe A16 te plaatsen, waardoor de verkeersafwikkeling op de rotonde niet in gevaar komt. Een aanpassing van de rotonde is daarom niet nodig. Uit de verkeersberekeningen voor het onderliggende wegennet blijkt dat, door de aanleg van de A16 Rotterdam, de verkeersdruk op de N471 ten zuiden van de Landscheiding significant afneemt. In de situatie met A16 Rotterdam zullen hier circa 23.100 motorvoertuigen per etmaal rijden. Dit is een afname van circa 28% ten opzichte van de referentiesituatie. Daarmee is de intensiteit lager dan de gemeten intensiteit in 2014 van circa 26.000 motorvoertuigen per dag (zie rapport Verkeer en Vervoer tabel 4.2, telpunt 12). De rotonde zelf krijgt daardoor minder verkeer te verwerken.*
4. *Van verweesde delen van het onderliggend wegennetwerk kan en zal geen sprake zijn. Het beheer en onderzoek van het onderliggend wegennet komt in beheer van de regionale wegbeheerders.*

Artikel 2 Kunstwerken (pag. 11):

1. **Hofwijktunnel:**

- De Hofwijktunnel wordt straks bijna 60 meter lang. Het is erg belangrijk de tunnel door de gebruikers als veilig wordt ervaren;
2. Duiker A13:  
Is deze in het kader van onderhoud doorvaarbaar en voor fauna passeerbaar?;
  3. Brug Schieveensedijk:  
Deze brug moet groot en zwaar landbouwverkeer kunnen verwerken;
  4. Passage A13 & Passage Vliegveldweg:  
Bij het ontwerpen en aankleden van deze passages dient de sociale veiligheid te worden gewaarborgd;
  5. Omgelegde Oude Bovendijk en Landscheiding:  
Wordt dit kunstwerk ook aangelegd met een waterdichte dan wel waterkerende constructie? De Omgelegde Oude Bovendijk sluit aan op de Landscheiding. Het profiel en de dimensionering van de Landscheiding dient aangepast te worden zodat ook deze weg geschikt is voor alle verkeer;

### **Reactie**

1. *De Hofwijktunnel wordt verlengd omdat de A13 ter plaatse wordt verbreed. Bij het aanpassen van de tunnel is rekening gehouden met sociale veiligheid.*
2. *De bestaande duiker onder de A13 zal worden verlengd met dezelfde specificaties als het te handhaven deel.*
3. *De nieuwe brug in de Schieveensedijk is sterk en breed genoeg om, net zoals in de huidige situatie, alle soorten verkeer te kunnen faciliteren. Met de breedte van de weg is ook de veiligheid voldoende geborgd (weg en brug is vormgegeven op basis van de principes van Duurzaam Veilig)*
4. *Uitgangspunt bij het ontwerpen van onderdoorgangen is dat deze sociaal veilig worden ontworpen.*
5. *De onderdoorgang komt in een waterdichte constructie te liggen. De onderdoorgang is geschikt voor alle verkeer (het fietsverkeer wordt gescheiden van het autoverkeer). De Landscheiding blijft open voor autoverkeer tot aan de aansluiting met de wielervedijk. Daarna gaat de Landscheiding over in een tweerichtingen fietspad dat ook geschikt is voor hulpdiensten.*

### Artikel 3 Overige infrastructurele voorzieningen

1. Verleggen Schieveensedijk:  
Bewoners langs de Hofweg zien zich geconfronteerd met een dichterbij komende A13 en als gevolg daarvan dichterbij komende Schieveensedijk en krijgen daardoor te maken met cumulatie van geluidsoverlast. Daarnaast dient de Schieveensedijk geschikt te zijn voor alle verkeer;
2. Verleggen West-Abtpolderseweg:  
De West-Abtpolderseweg wordt verlegd vanaf km 14.8 tot en met km 15.9, d.w.z. vanaf de Berkelse Zweth tot even voorbij de Tempelweg. Dit omdat de A13 op dit deel een groter ruimtebeslag gaat krijgen. Dit betekent dat de A13 en de West-Abtpolderseweg de achterzijde van begraafplaats Hofwijk dichterbij naderen, met alle gevolgen van dien;
3. Oude Bovendijk:  
De huidige aansluiting van de Oude Bovendijk op de N209 van cruciaal economisch en maatschappelijk belang voor bewoners en bedrijven in en om Polder Schieveen. De nieuwe ontsluiting Omgelegde Oude Bovendijk, die mogelijk gemaakt wordt door een verbinding van de Oude Bovendijk op de Landscheiding, dient geschikt te zijn voor zwaar transport- en landbouwverkeer en dient rekening te houden met de grote draaicirkels van dit verkeer;
4. Fietspad binnenzijde verbindingsboog:  
Wordt het fietspad niet gehinderd door de bodempassage voor de

waterzuivering van de run-off van de verbindingsboog of vice versa? En wordt dit fietspad extra voorbelast?

5. Fietspad langs Rotterdam The Hague Airport:  
Om te zorgen voor een verkeersveilige situatie dient het fietspad langs de A13/16 aan de zijde van het vliegveld RTHA fysiek van de nieuwe rijksweg te worden gescheiden. Deze fysieke scheiding zou worden gerealiseerd door middel van een watergang. Naast een fysieke scheiding is ook een groene inpassing noodzakelijk. Het fietspad zal gebruikt gaan worden door de hulpdiensten van het vliegveld en wordt daarnaast ook de nieuwe landscheidingskering. Dient hiervoor extra te worden voorbelast?;
6. Fietspad langs wielrenvereniging RWC Ahoy:  
Dit fietspad is niet terug te vinden in de besluittekst van het OTB noch op de bijbehorende plankaarten;

### **Reactie**

1. *De Schieveensedijk wordt in haar huidige vorm teruggebracht waarbij deze voldoet aan de eisen van duurzaam veilig (het principe van een duurzaam veilig wegontwerp heeft tot doel de kans op ongevallen zo beperkt mogelijk te maken). De hoeveelheid verkeer dat gebruik maakt van de Schieveensedijk is vergeleken met het verkeer op de A13 zo gering dat het geluid hiervan dat van de snelweg niet overstijgt. Met andere woorden het geluid van de snelweg is hier maatgevend voor de geluidsbelasting. Uit de berekeningen van het akoestisch onderzoek is gebleken dat de Schieveensedijk binnen het onderzochte gebied maximaal een geluidbelasting van 36 dB bij een woning veroorzaakt. Vergeleken met de geluidbelasting van de rijkswegen (die 65 dB bedraagt voor deze woning) is de bijdrage van de Schieveensedijk zeer klein.*
2. *Het Tracébesluit is gewijzigd ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit. Eén van de wijzigingen is dat West Abtspolderseweg niet wordt verlegd.*
3. *Op de plek waar de Oude Bovendijk en de A16 kruisen, gaat de Oude Bovendijk in een onderdoorgang onder de A16 door. Deze onderdoorgang is geschikt voor crashtenders en overig zwaar verkeer. Het fietsverkeer kruist de A16 gescheiden van en verhoogd ten opzichte van het overige verkeer. De doorrijhoogte van de onderdoorgang bedraagt minimaal 4m60.*
4. *Het fietspad zal niet worden gehinderd door de run-off. Aan weerszijden van het fietspad binnenzijde verbindingsboog zal een watergang komen. Voor de realisatie van dit fietspad zal waarschijnlijk voorbelasting nodig zijn, het is echter aan de aannemer om dit te bepalen.*
5. *Het fietspad zal fysiek gescheiden worden van de rijksweg door middel van een watergang. Doordat het bestaande fietspad zal worden hergebruikt is de verwachting dat geen voorbelasting zal worden toegepast, het is echter aan de aannemer om dit te bepalen.*
6. *In het kader van het Tracébesluit vind herstel plaats van het bestaande fietspad tot op het punt waar deze weer aansluit op de Landscheidingsweg. Het fietspad ten zuiden van de wielerbaan is een nieuw fietspad dat door de regio wordt geïnitieerd en uitgevoerd.*

### Artikel 4 Tijdelijke werken, maatregelen en voorzieningen

1. **Aanlegfase en overlast:**  
De gepresenteerde plannen beschrijven de uiteindelijke situatie. De bewoners en bedrijven bevinden zich daarvoor 7 jaar aan de rand van een bouwput die veel overlast met zich meebrengt. Het verminderen van de overlast tijdens de aanlegfase is iets wat in de aanbestedingsprocedure meegenomen moet worden. Om dit nog duidelijker te maken voor zowel de aanbesteding als voor belanghebbenden is artikel 4 van het OTB een artikel bij uitstek waarin men maatregelen om overlast tegen te gaan, kan opnemen;

2. 2016/2017 voorbereidende werkzaamheden:  
Het zou hier onder andere gaan om het verleggen van leidingen, aanleg van werkwegen en werk-/opslagplaatsen, maar verder geen grote ingrijpende werkzaamheden. Een van de leidingen die verlegd zal moeten worden is de NAM-leiding ter hoogte van de N209. Naar onze mening gaat het hier wel degelijk om ingrijpende werkzaamheden. Deze werkzaamheden en hun mogelijke gevolgen zijn voor eigen risico en rekening van het rijk, daar het TB hangende beroep bij de Raad van State pas in 2017 onherroepelijk wordt;

### **Reactie**

1. *Het besluit definieert inderdaad de eindsituatie. Artikel 4 is er op gericht maatregelen en/of voorzieningen te definiëren die niet in de eindsituatie terugkomen maar die voor de realisatie van het werk wel nodig zijn. Dit betreft dan tijdelijk bouwwegen, watergangen etc. Het Tracébesluit definieert niet de maatregelen en eisen gericht op het minimaliseren van overlast tijdens de bouw. Rijkswaterstaat hecht er echter wel veel waarde aan dat de beoogde aannemer overlast minimaliseert. Naast het natuurlijk moeten voldoen aan de vigerende wet- en regelgeving neemt Rijkswaterstaat in haar aanbesteding criteria op die de aannemer moet stimuleren hinder en schade tot een minimum te beperken (alhoewel enig overlast natuurlijk niet kan worden uitgesloten). Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.19.*
2. *Rijkswaterstaat en de NAM zijn met elkaar in overleg om afspraken te maken over de huidige NAM-leiding. Verlegging maar ook verwijdering van deze leiding is een van de opties waarover wordt gesproken. Op dit moment wordt de leiding namelijk niet meer gebruikt. Indien de NAM de boorlocatie aan de GK van Hogendorpweg weer in gebruik zou willen nemen, zou er mogelijk opnieuw sprake kunnen zijn van een nieuwe aanleg. Ook met andere kabel- en leidingeigenaren wordt gesproken over het aanpassen van andere kabels en leidingen op of nabij de locatie waar de huidige Oude Bovendijk en de A16 Rotterdam elkaar in de toekomst gaan kruisen. Ook zal in overleg met de gemeente Rotterdam worden gezien wanneer de opstallen bij de Oude Bovendijk 205/206 worden gesloopt. Wanneer deze werkzaamheden precies gaan plaatsvinden, en of dit voor of na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit gaat gebeuren, is nog niet bekend. Deze werkzaamheden betreffen voorbereidende werkzaamheden voor de realisatie van de A16 Rotterdam die naar mijn mening geen ingrijpend of onomkeerbaar karakter hebben.*

### Artikel 5 Te amoveren objecten (pag. 16):

Waarom staat de woning met bijgebouwen van Schieveensedijk nr. 13 niet op deze lijst?

### **Reactie**

*Deze woning met bijgebouwen valt buiten het direct ruimtebeslag van de weg.*

### Artikel 6 Geluidsmaatregelen (pag. 17):

1. Ernstige geluidsoverlast:  
Volgens de TN-MER Geluid en Trillingen is de Milieukwaliteitseis voor omwonenden in Deelgebied West Slecht tot Zeer Slecht. Geluidsmaatregelen zouden daarom niet of niet slechts moeten voldoen aan het financiële doelmatigheidscriterium, maar vooral ook aan een gezondheidscriterium om zo de leefomgeving van de omwonenden het beste te respecteren;
2. D-ZOAB (fijn) op A13:

Waarom wordt dit asfalt niet tot en met het einde van de projectgrens toegepast? ;

3. D-ZOAB fijn, fijnstof en de realisatie van de verwachtingen:  
Nog in april van 2015 werd ons verteld dat het zeer onzeker was dat RWS d-ZOAB fijn vrij zou geven als bronmaatregel. Dit omdat het onzeker is welke risico's aan het toepassen van D-ZOAB fijn zijn verbonden. Daarnaast bestaat de vrees dat D-ZOAB fijn meer fijnstof produceert. Hoe waarborgt men in het (O)TB het "lage niveau" van geluidsoverlast indien D-ZOAB fijn niet aan de verwachtingen blijkt te voldoen? ;
4. Scherm A13 Oost & Scherm Verbindingsboog A16 Zuid:  
De voorgestelde OTB-maatregelen voor licht en geluid zijn ook bovenwettelijk noodzakelijk. Ook wanneer de Driehoek niet langer wordt bewoond, is afscherming nodig voor de bewoners van de Schiezone;
5. Verkanting weg ter plaatse van de verbindingsboog:  
Pas negatieve verkanting toe in plaats van positieve verkanting om redenen van geluidsreductie en dus vermindering van overlast;
6. Scherm A16 Noord en schaduwshade:  
Gezien de hoogte die benodigd is volgens Saldo-0, kijken de bewoners van de Oude Bovendijk straks tegen 5 a 7 meter hoge muren aan. Naast de toekomstige rijksweg is het ecologische glastuinbouwbedrijf Jac. van Etten & Zn. gesitueerd. Het bedrijf heeft een ecologisch teeltplan en is afhankelijk van natuurlijk zonlicht. Het bedrijf ligt in de schaduw van de schermen en zal hier dus grote schade van ondervinden, daar deze schermen het licht van de opkomende zon zullen tegenhouden;
7. Echo Polder Schieveen en Lage Tonen:  
Het open, weidse landschap van Polder Schieveen werkt als een enorme klankkast, waardoor geluid van wegverkeer echoot en wordt versterkt. Daarnaast is de polder een veenpolder, wat betekent dat laag frequente tonen ver door de ondergrond worden gedragen. Is hier rekening mee gehouden? ;
8. Cumulatie met Rotterdam The Hague Airport:  
Cumulatie van de A13/16 met het vliegveld wordt in het OTB niet meegenomen. Dit ondanks het feit dat deze cumulatie een groot negatief effect heeft op de leefomgeving van de bewoners van Deelgebied West;
9. Geluidsoverlast en weidevogels:  
De minimale afstand van weidevogels ten opzichte van wegen is 400 meter. Het toch al kleine beschikbare areaal voor weidevogels wordt hierdoor als maar kleiner. Ook wordt het broedsucces door geluidsoverlast aangetast;
10. Referentiepunt nummer 50 in het kader van Saldo-0:  
Dit punt zou representatief moeten zijn voor Polder Schieveen, een weidevogelgebied, en de Hofweg/Schieveensedijk, waar een aantal bewoners en bedrijven gevestigd zijn. Voor zowel Polder Schieveen als voor de Hofweg/Schieveensedijk is punt 50 echter een matige keuze;
11. Er is geen tot onvoldoende aandacht voor de gevolgen die de verbindingsboog A13/16 heeft voor de wijk Overschie;

## Reactie

1. *Ik verwijs u hiervoor naar mijn antwoord in paragraaf 2.18;*
2. *De reden waarom 2 laags ZOAB fijn beperkt wordt toegepast is gelegen in het feit dat het op een aantal proefwegvakken is toegepast om werking en levensduur te onderzoeken. De onderzoekresultaten zijn nog niet bekend over een langere gebruiksperiode. Op uitdrukkelijke wens van de gemeenten Rotterdam en Lansingerland heb ik er mee ingestemd 2 laags-ZOAB fijn op grote delen van de A16 en deels op de A13 en A20 toe te staan om zodoende de regionale ambitie voor Saldo Nul te realiseren. De toepassing van 2 laags ZOAB fijn valt overigens buiten het kader van het Tracébesluit A16. Het akoestische effect hiervan komt dus nog bovenop de akoestische effecten van de maatregelen die in het kader van het Tracébesluit worden getroffen.*

3. *Een verband tussen toepassing van 2 laags-ZOAB fijn en fijnstof is mij niet bekend. Ten aanzien van de houdbaarheid wordt de werking ervan gemonitord in het kader van het beheer en onderhoudsprogramma.*
4. *Uit het akoestisch onderzoek blijkt niet dat de betreffende (bovenwettelijke) afscherming ook nodig is voor andere woningen in de Schiezone of andere woningen langs het tracé om aan de wettelijke grenswaarden te voldoen.*
5. *De wijze van verkanting wordt bepaald door ontwerptechnische overwegingen (veiligheidseisen). In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de verkanting zoals opgenomen in het ontwerp.*
6. *Het geluidscherm wordt als een geluidabsorberend scherm uitgevoerd. Het onderste gedeelte is een tweezijdig begroeid scherm en het bovenste gedeelte (boven de 4 meter) wordt uitgevoerd als een transparant scherm. Gelet de oriëntatie van het scherm en de afstand tussen het scherm en de kas is het schaduweffect in de praktijk beperkt. De relatie tussen eventuele vermindering van licht van opkomende ochtend zon als gevolg van de nieuwe geluidschermen en economische schade is niet aangetoond. In de onderhavige situatie wordt slecht een beperkt gedeelte van de totale hemelbol afgeschermd. Mocht er sprake zijn van aantoonbare gevolgen voor de teelt dan kan een beroep op de planschaderegeling worden gedaan.*
7. *Geluid plant zich voort door de lucht en niet door de bodem. Voor de overdracht van geluid (ook boven een polderlandschap) wordt uitgegaan van het wettelijk Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012. Dat een open landschap als klankkast fungeert volgt niet uit fysische achtergronden van geluidoverdracht die de basis vormen voor het Reken- en meetvoorschrift. Trillingen kunnen zich wel door de grond voortplanten. Bij toepassing van een vlak wegdek treden er geen significante effecten op (in de vorm van trillingsschade, voelbare trillingen en/of secundair afgestraald geluid).*
8. *Zie voor mijn antwoord paragraaf 2.16;*
9. *In het Natuuronderzoek zijn de effecten van verstoring uitgewerkt. Ook is daarin aangegeven of er mitigerende danwel compenserende maatregelen nodig zijn in verband met areaalverlies. Zie hiervoor mijn antwoord in paragraaf 2.14;*
10. *De rekenpunten zijn bepaald door de regio. Het referentiepunt 50 uit het saldo nulonderzoek is mede bepaald in afstemming met de gebiedstafel West. Dit punt is representatief voor recreanten in de polder (wandelaars en fietsers) en niet specifiek voor bewoners. Met de geluidsmaatregelen (wettelijk en bovenwettelijk) wordt ter hoogte van de Hofweg voldaan aan de Saldo Nul doelstelling.*
11. *Ook de verbindingsboog A13/A16 is in het akoestisch onderzoek opgenomen. Uit het onderzoek volgt dat in de wijk Overschie de geldende normstelling niet wordt overschreden door het aanleggen van de verbindingsboog (en de rest van het nieuwe tracé). Het Tracébesluit voorziet in het toepassen van een stiller wegdektype, tweelaags ZOAB, op de verbindingsboog en op de aansluitende delen van het nieuwe tracé en de al aanwezige A13. Dit zorgt voor een vermindering van de geluidbelasting veroorzaakt door deze wegdelen.*

#### Artikel 7 Geluidproductieplafonds (pag. 22):

Het voor de Oude Bovendijk relevante referentie punt is 62103. Hier geldt een plafond van 57,4 dB. Wat voor de woningen aan de Oude Bovendijk nabij de A13/16 neerkomt op een overschrijding van de voorkeurswaarde. Wat ook betekent dat Saldo-0 geluid, i.e. dat de geluidsbelasting vanwege de nieuwe rijksweg de geluidsbelasting in de huidige situatie zonder rijksweg niet mag overschrijden, zeer zeker niet wordt behaald. Met het opnemen van de bovenwettelijke maatregelen in het OTB kunnen zij ook worden meegenomen in de geluidproductieplafonds (hierna: GPPs) die zullen gelden voor de nieuwe rijksweg. Voordat men dus overgaat tot het

opnemen van Saldo-0 in de GPPs dient men er zeker van te zijn dat daarmee ook bij toekomstige ontwikkelingen Saldo-0 wordt nageleefd;

### **Reactie**

*Bij het bepalen van de nieuwe Geluidproductplafonds (GPP's) is rekening gehouden met de extra geluidsschermen in het kader van Saldo Nul. De geluidbelasting bij uw woning bedraagt daarom 55 dB. In het kader van de naleving van de GPP's wordt dus ook met deze waarde gerekend. In het geval er in de naleving sprake zal zijn van overschrijding dan dient de beheerder maatregelen te treffen. Voor meer informatie verwijs ik ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.15.*

### Artikel 8 Waterhuishoudingsmaatregelen (pag. 23):

1. Kwel:  
Het grondlichaam van de verbindingsboog en het dijklichaam van de weg komen in Polder Schieveen te liggen. Dit is een kwelpolder. Daar zijn grote risico's aan verbonden voor zowel de natuur van Polder Schieveen, de daarin gesitueerde bedrijven als de rijksweg zelf. Er was al eerder schade door de kwel. Wij pleiten dan ook voor een minder hoog dijklichaam en eisen de garantstelling dat er schoon ophoogmateriaal gebruikt zal worden;
2. Natuurvriendelijke oevers en riet:  
Hoewel bij de gebiedstafel bijeenkomst van 16-2-2015 werd gezegd dat er waarschijnlijk geen riet in de natuurvriendelijke oevers (hierna: NVOs) komt, blijkt uit de toelichting op het OTB dat er wel degelijk riet in de NVOs komt. Hier hebben wij grote bezwaren tegen;
3. Watercreatie bij Aansluiting A13 op A13/16:  
Voldoet deze watercreatie aan de vereisten zoals die blijken uit de fauna-effect rapportage, i.e. dat dit water geen tot een zeer lage vogel aantrekkende werking heeft? ;
4. Watergang tussen snelweg en fietspad langs Rotterdam The Hague Airport:  
Uit het OTB en de bijbehorende plankaarten blijkt niet dat er een watergang tussen het fietspad langs RTHA en de nieuwe rijksweg zal worden aangelegd. Dit terwijl door RWS is aangegeven dat deze watergang er wel zou komen;
5. Capaciteit gemaal voor separaat peilvak en Verplaatsen kering Binnenboezem Oude Bovendijk:  
Zorg ervoor dat dit gemaal over voldoende capaciteit beschikt om het peilvak effectief en efficiënt te bemalen. Dit onder andere vanwege de negatieve effecten op de waterkwaliteit in Polder Schieveen door run-off water en kwel. Houdt bij het verplaatsen van de kering Binnenboezem Oude Bovendijk rekening het feit dat de kade van de Oude Bovendijk instabiel is;

### **Reactie**

1. *De weg wordt op een dusdanige hoogte gelegd, zodat voldaan wordt aan de droogleggingseisen. Het aanbrengen van grond kan tijdelijk leiden tot spanningswater (grondwater dat onder druk staat). Het zal overigens niet leiden tot een toename van kwel. Kwel is water uit het diep grondwater, spanningswater is water dat minder diep in de grond ligt. Voorafgaand en tijdens de aanleg zal monitoring plaats vinden om het risico op spanningswater in beeld te krijgen en de uitvoeringsmethode of snelheid van het aanbrengen van grond hierop aan te passen. Langs de weg worden watergangen voorzien in een nieuw te realiseren bemalingsgebied. Hiermee wordt voorkomen dat het water stroomt naar de polder Schieveen.*
2. *In de toelichting (en Inpassingsvisie en Landschapsplan) behorende bij het OTB staat dat 'het wegbeeld van de A16 open is met...watergangen met brede rietoevers'. In het Tracébesluit is dit aangepast, aangezien het inderdaad niet de bedoeling is dat er riet komt in de natuurvriendelijke oevers.*

3. *Voor de nieuwe watergangen is rekening gehouden met een beperkte breedte tot maximaal 5 meter op de waterlijn en maximaal 5 meter plasdras oever. Met deze afmetingen en inrichting is geen sprake van een vogel aantrekkende werking.*
4. *De watergang tussen snelweg en fietspad langs Rotterdam The Hague Airport zal gerealiseerd worden. De watergang is inderdaad niet te zien op de OTB kaart. Dat komt omdat er nog vrijheid is in de exacte ligging tussen de snelweg en het fietspad.*
5. *Het is inderdaad belangrijk om er voor te zorgen dat het nieuwe gemaal over voldoende capaciteit beschikt en waterkeringen stabiel zijn. De capaciteit van het gemaal voor het nieuw in te richten peilgebied zal gedimensioneerd worden met de hiervoor geldende uitgangspunten van het hoogheemraadschap. Het hoogheemraadschap zal het gemaal beheren en wordt daarom betrokken worden bij het ontwerp van het gemaal. Het verplaatsen van de waterkering Binnenboezem is niet voorzien in het Tracébesluit, verplaatsing van een beperkt deel van de waterkering Oude Bovendijk wel. Het verplaatsen van een waterkering is alleen mogelijk met een watervergunning. Bij de vergunningaanvraag dient aangetoond te worden dat de waterkeringen stabiel blijven.*

Artikel 9 Mitigerende maatregelen natuur (pag. 26):

1. Steenuil, knotwilgen en ruigtestrook langs Oude Bovendijk:  
De knotwilgen en ruigtestrook langs de Oude Bovendijk zijn in strijd met het beleid en de keur van Hoogheemraadschap Delfland;
2. Vleermuizen:  
Deze komen niet alleen in het Lage Bergse Bos voor, zoals het OTB stelt, maar ook langs de Oude Bovendijk en Doenkade;
3. Kleine Modderkruiper en Bittervoorn:  
Volgens het OTB zullen de Kleine Modderkruiper en de Bittervoorn geen nadelig effect ondervinden van de aanleg van de nieuwe rijksweg, daar er in Polder Schieveen nieuwe watergangen zullen worden aangelegd. Deze nieuwe watergangen zijn echter afhankelijk van het Bestemmingsplan Polder Schieveen welke nog in procedure gebracht moet worden;
4. Buizerd:  
De buizerd komt, anders dan het OTB stelt, ook voor in Deelgebied West/Polder Schieveen;

**Reactie**

1. *Ten opzichte van het OTB is deze maatregel gewijzigd. Omdat de wens van de regio is om hier geen knotwilgen te realiseren, is besloten geen knotwilgen aan te planten langs de Oude Bovendijk. Omdat ten behoeve van de steenuil wel maatregelen getroffen dienen te worden, is gekozen voor een maatregel waarbij in samenspraak met bewoners van de Oude Bovendijk knotwilgen te planten op eigen terrein, evenals het plaatsen van houtrillen en steenuil vriendelijke drinkbakken.*
2. *In de Natuurtoets is beschreven dat vleermuizen inderdaad ook op andere plekken langs het tracé voorkomen, dan alleen in het Lage Bergse Bos. Langs het hele tracé zijn waarnemingen gedaan van foeragerende gewone dwergvleermuizen. Verschillende groenstructuren (bosjes) worden gebruikt als foerageergebied. Daarnaast is een vliegrouete van Rosse vleermuis en laatvlieger vastgesteld langs de Doenkade. Bij het beoordelen van de effecten gaat het er echter om of er effecten zijn op een essentiële vliegrouete of foerageergebied. Dit betekent dat de groenstructuren van zodanig belang zijn voor de vleermuizen dat het functioneren van de vaste rust- en verblijfplaats of voortplantingsplaats hiervan afhankelijk is. Een foerageergebied of vliegrouete is pas essentieel als er ook geen alternatieven voor de vleermuizen aanwezig zijn. Van de groenstructuren langs de rest van het tracé (buiten het Lage Bergse Bos) is in de beoordeling van de*



*Flora- en faunawettoets vastgesteld dat dit geen essentiële foerageergebieden betreft. Langs de houtopstanden van de Doenkade wordt slechts beperkt door vleermuizen gefoerageerd. Er is echter geen directe binding tussen deze foerageergebieden en verblijfplaatsen vastgesteld. Tevens zijn er veel aansluitende groenstructuren in het gebied aanwezig in de vorm van bomenrijen tussen bebouwing of parken, waardoor er sprake is van voldoende alternatieven, die vergelijkbaar zijn met de huidige groenstructuren langs de Doenkade. De vleermuizen kunnen dus uitwijken en daarmee is er geen sprake van aantasting van een essentieel onderdeel van het leefgebied van gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis. Voor Rosse vleermuis en laatvlieger geldt daarnaast dat ze op grotere hoogte kunnen overvliegen en dat de aanwezige houtopstanden langs de Doenkade ook geen essentieel onderdeel vormen van de vliegroute. Tenslotte wordt na de realisatie in de gebruiksfase het tracé ook weer groen ingepast. De beplanting aan de zuidzijde van de Doenkade blijft bestaan en het tracédeel tussen de aansluiting met de N471 en de tunnel wordt eveneens aan weerszijden met opgaande beplanting ingepast.*

3. *De nieuwe watergangen die in het OTB zijn voorgeschreven als maatregel om de effecten op de populatie van kleine modderkruiper en bittervoorn te mitigeren, zijn onderdeel van het Tracébesluit. Vanuit de watercompensatieopgave is er namelijk een verplichting om water dat gedempt wordt ook weer terug te brengen, in verband met het behouden van voldoende waterberging. De maatregelen voor kleine modderkruiper en bittervoorn kunnen daarom meeliften op de maatregelen die in het kader van de watercompensatieopgave binnen het Tracébesluit worden geborgd.*
4. *Het klopt dat de buizerd op meerdere plekken langs het tracé wordt waargenomen. In het kader van de Flora- en faunawet moet echter beoordeeld worden of er sprake is van een aantasting van de vaste rust- en verblijfplaats van buizerd, oftewel: wordt de nestplaats zodanig vernietigd of verstoord dat de soort hierdoor het nest verlaat. In het Lage Bergse Bos is een nestplaats van buizerd aangetroffen. Deze ligt binnen het plangebied, wordt vernietigd en daarom worden er compenserende maatregelen getroffen. Langs het gehele tracé is tevens ecologisch veldonderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van dergelijk jaarrond beschermde nestplaatsen. Op geen andere plek is een nest van buizerd aangetroffen. Wel kan het zo zijn dat er buizerds binnen het plangebied foerageren. Voor deze buizerds zijn er echter voldoende alternatieven aanwezig, want buizerds foerageren tot op meerdere kilometers vanaf de nestplaats.*

Artikel 10 Compenserende maatregelen (pag. 26):

1. EHS:  
Waarom wordt de EHS niet in Polder Schieveen gecompenseerd?;
2. Belangrijk weidevogelgebied:  
Heel Polder Schieveen is een belangrijk weidevogelgebied. Dit heeft consequenties voor de compenserende maatregelen;
3. Natuurtoets + TN/MER over Polder Schieveen:  
In deze natuurtoets wordt – net als in de TN MER Ecologie die van een verkeerd uitgangspunt uit ging – geen/onvoldoende blijk gegeven van het feit dat met de aanleg aan de zuid- en de oostzijde van de polder een significante strook aan natuur wordt vernietigd en ook nog eens een groot deel aan natuur wordt verstoord daar de minimale afstand van weidevogels ten opzichte van wegen 400 meter bedraagt;

**Reactie**

1. *De EHS compensatie vindt voor 12 hectare plaats in de Polder Oudeland van Strijen en voor de overige 6,1 hectare in polder Schieveen. Voor een volledige compensatie van het weidevogelgebied in de directe omgeving van de A16 Rotterdam zijn helaas onvoldoende locaties aanwezig om nieuwe*

- weidevogelgebieden te creëren.*
- 2. In het kader van het behouden en vergroten van de biodiversiteit worden in de Visie Ruimte en Mobiliteit en de bijbehorende Verordening Ruimte van de Provincie Zuid-Holland (2014) het belang van EHS-gebieden, Natura2000 gebieden en tevens belangrijke gebieden buiten de EHS beschreven. Onderdeel van deze belangrijke gebieden buiten de EHS zijn zogenoemde 'Belangrijke Weidevogelgebieden'. Belangrijke weidevogelgebieden zijn aangewezen op plekken waar sprake is van een hoge weidevogelstand, of waar dat in het verleden het geval was en op de kaart bij de Verordening Ruimte aangegeven. De ligging van deze gebieden is tevens aangegeven in afbeelding 6.1 in de Natuurtoets bij het OTB. Voor deze specifieke gebieden geldt, naast de EHS-gebieden dat een significante aantasting door verstoring of vernietiging gecompenseerd moet worden. Dit is niet aan de orde voor gebieden die niet als 'Belangrijk weidevogelgebied' begrensd zijn.*
  - 3. Het klopt dat als gevolg van het plan natuurwaarden in Polder Schieveen worden aangetast, dit is helaas niet te voorkomen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de A16 Rotterdam op beschermde natuurwaarden in Polder Schieveen zijn onderzoeken uitgevoerd naar de effecten. De fysieke aantasting van het weidevogelgebied binnen de EHS en de aantasting van het 'Belangrijk weidevogelgebied' worden volledig gecompenseerd. Daarnaast is ook onderzoek gedaan naar de effecten van verstoring op weidevogels. De verstoringafstand voor weidevogels is echter afhankelijk van de huidige situatie en de verkeersdrukke. Er zijn inderdaad onderzoeken die aantonen dat tot op een paar honderd meter van de weg effecten op weidevogels kunnen optreden. Dit betekent echter niet dat dicht bij de weg geen weidevogels voorkomen. Dit blijkt ook uit de tellingen van weidevogels die opgenomen zijn in de Natuurtoets bij het OTB, waarin relatief dicht bij de bestaande snelweg broedparen aanwezig blijken te zijn. Om de verstoring te bepalen moet echter eerst vastgesteld worden welke effecten optreden. De aanwezigheid van het nieuwe tracé en het gebruik hiervan door verkeer kan verstoring van fauna veroorzaken door geluid-, licht- en optische verstoring. Al deze typen verstoring zijn relevant voor Belangrijke weidevogelgebieden en het doorsneden EHS-gebied, omdat weidevogels verstoring kunnen ondervinden en de openheid, rust en stilte kunnen worden aangetast die onderdeel zijn van de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gebieden. In de huidige situatie is de lichtbelasting in de omgeving echter al hoog, door onder andere de aanwezigheid van stedelijke bebouwing en de huidige (snel)wegen. In de gebruiksfase zal de toename van verlichting daarom relatief klein zijn. In de Natuurtoets is een effectafbakening opgenomen, waarin beschreven wordt welk van deze effecttypen verstoring veroorzaakt en hoe dit beoordeeld wordt. Hieruit blijkt dat het effect van geluidsverstoring het verst reikt. Dit is ook beschreven in onderzoeken naar het effect van wegen op de aanwezigheid van weidevogels (Reijnen et al., 1996). Om deze reden is het effect van geluid maatgevend voor de totale mate van verstoring en is verstoring door licht en optische verstoring niet verder beoordeeld. Het gebied dat door de toename aan geluidsbelasting minder geschikt wordt voor weidevogels is in de Natuurtoets vastgesteld en wordt opgeteld bij de compensatieopgave.*

Artikel 11 Maatregelen voor landschappelijke inpassing (pag. 27):

1. Zichtdijk boog en hakhoutzone Polder Schieveen:  
Trek de zichtdijk op de verbindingsboog door langs Polder Schieveen, daar de daar voorziene hakhoutzone de negatieve effecten van de rijksweg onvoldoende wegneemt;
2. Geen zichtpunten vanaf de weg op de polder:  
Bij de groene inpassing van de rijksweg moet niet het doorzicht voor de automobilisten op het polderlandschap leidend zijn, maar de zicht onttrekkende werking op de weg vanuit het perspectief van de polder;

3. Verlichting weg:  
Voorkom overlast door verlichting van de weg en voorkom dat er zeer gevaarlijke situaties ontstaan doordat de rijksweg vanuit de lucht op een start- en landingsbaan lijkt;
4. Houtopstanden Oude Bovendijk:  
Houtopstanden langs de Oude Bovendijk zijn in strijd met het beleid en de keur van Hoogheemraadschap Delfland;
5. Geluidschermen aan omgevingszijde begroeid & Boven 4 meter transparant:  
Uit het OTB valt op te maken dat het geluidscherm ter hoogte van de Oude Bovendijk transparant en onbegroeid uitgevoerd zal worden. Vanuit het eerder genoemde bezwaar van schaduwshade bezien, is de transparante uitvoering van de schermen een pre. Echter, vanuit het perspectief van de bewoners en Saldo-0 "niet zien" heeft de transparante uitvoering van de schermen het grote nadeel dat zij zich geconfronteerd zien met horizon vervuiling door zicht op een drukke snelweg en door de te verwachte vandalisme van de transparante geluidschermen door graffiti. Voorkom zowel deze horizonvervuiling als de schaduwshade;

### **Reactie**

*Ik begrijp uw zorg. Wij proberen de uitstraling op verschillende manieren te beperken.*

1. *In de Inrichtingsplannen Polder Schieveen en Vlinderstrik zijn elzenhakhoutbosstroken voorzien aan de noordzijde van de A16. Deze zijn vastgelegd op de Afsprakenkaart, die hoort bij de Inpassingsovereenkomst A16 die ik met de Regio heb gesloten. De snelweg wordt daarmee beter aan het oog onttrokken dan de N209 in de huidige situatie. De zichtdijk is niet doorgetrokken om de beleving van de polder zowel vanuit de omgeving als incidenteel vanaf de snelweg mogelijk te houden.*
2. *De inpassing is een afweging tussen beleving vanuit de omgeving en beleving vanaf de snelweg. De zich onttrekkende werking is inderdaad leidend. Voor de snelweggebruiker is het echter wenselijk enkele oriëntatie momenten te hebben. Deze zijn slechts kort en incidenteel.*
3. *Het probleem dat u aanstipt over mogelijke verwarring die kan optreden tussen snelweg en landingsbaan is bij ons bekend. Hiervoor zijn specifieke eisen in het Luchthavenbesluit, die wij meegeven aan de aannemer. In het kader van het Tracébesluit is de verlichting niet in detail uitgewerkt. Er is rekening gehouden met de wettelijke kaders, lichtvervuiling en verstrooiing van licht in relatie tot natuurbescherming en met de hoogte van de lichtmasten in relatie tot luchtvaartveiligheid. Lichthinder kan echter niet worden voorkomen, maar wel zo veel als mogelijk worden beperkt. In het contract zullen in het kader van een goede inpassing van de verlichting in de omgeving wel eisen worden opgenomen ter beperking van omgevingshinder door verlichting.*
4. *De bij het Ontwerp-Tracébesluit behorende Landschapsplan gesuggereerde knotwilgen langs de Oude Bovendijk betrof een zoeklocatie voor mitigatie van de steenuil. In het Tracébesluit krijgt dit anders vorm zoals ik heb toegelicht in mijn antwoord bij uw eerder zienswijze inzake artikel 9.*
5. *Uw suggestie over de uitvoering van het scherm Oude Bovendijk heb ik overgenomen. Het scherm ter plaatse van de Oude Bovendijk wordt dicht uitgevoerd met begroeiing aan de omgevingszijde (onderste 4m), met een transparante top (boven de 4 meter).*

### Artikel 12 Tunnel (pag. 29):

Gevaarlijke stoffen transport:

Maak van Ommoord geen tweede Overschie voor wat betreft het gevaarlijke stoffen

transport en de hierbij behorende risico's. De aanleg van de A13/16 vermindert deze risico's bij Overschie niet;

### **Reactie**

*Het transport van gevaarlijke stoffen valt onder het onderzoek naar de externe veiligheid (EV). Externe veiligheid ziet op de productie, opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij het ontwerp van de A16 Rotterdam moet rekening worden gehouden met regelgeving inzake externe veiligheid. Voor transport van gevaarlijke stoffen is deze regelgeving neergelegd in het Basisnet, het Besluit externe veiligheid transport en de beleidsregels EV. Ten behoeve van de beoordeling van externe veiligheid is het plaatsgebonden risico en het groepsrisico berekend in de plansituatie.*

#### *Plaatsgebonden risico*

*De uitgevoerde risicoberekeningen laten zien dat in de huidige- en de autonome situatie ter hoogte van de N209 geen plaatsgebonden risicocontour van  $10^{-6}$  aanwezig is. Na realisatie van het tracé A16 Rotterdam blijkt uit de berekeningen dat er nergens in het studiegebied van het doorgaande tracé sprake is van een plaatsgebonden risico dat hoger is dan 1 maal de  $10^{-6}$ . Dit geldt ook voor twee van de drie nieuwe verbindingbogen van knooppunt Terbregseplein. De uitgevoerde risicoberekening van de verbindingboog A20 Gouda – A16 Rotterdam laat een  $10^{-6}$  risicocontour zien van 9 meter vanuit de as van de boog. Binnen deze 9 meter zijn geen kwetsbare of beperkt kwetsbare bestemmingen aangetroffen. Hiermee voldoet het planvoornemen aan de inspanningsplicht voor het plaatsgebonden risico uit de Beleidsregels EV-beoordeling infrabesluiten (conform artikel 10).*

#### *Groepsrisico*

*Uit de berekeningen van de huidige situatie blijkt er geen groepsrisico te zijn bij de onderzochte deeltrajecten. Voor de autonome situatie blijkt dat de hoogte van het groepsrisico bij twee van drie onderzochte deeltrajecten van het tracé van de A16 op een factor 0,000 tot  $1.0E-009$  ligt ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Voor de toekomstige situatie met A16 blijkt uit de berekeningen dat de hoogte van het groepsrisico per kilometer van de drie onderzochte deeltrajecten van de A16 Rotterdam liggen op een factor 0,005 tot 0,057 ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Er is geen sprake van een significant groepsrisico omdat volgens artikel 7 het groepsrisico dan tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en 1 maal de oriëntatiewaarde moet liggen en het groepsrisico ten opzichte van de situatie voorafgaand aan het Tracébesluit niet met meer dan tien procent toeneemt. Het groepsrisico hoeft niet verantwoord te worden en er hoeven geen aanvullende maatregelen te worden genomen.*

Voor meer informatie verwijst ik u naar het Rapport Externe Veiligheid Bijlage H van het Tracébesluit.

#### Artikel 15 Uitmeet- en flexibiliteitsbepaling (pag. 30):

Hoe wordt gewaarborgd dat men ook aan de voorwaarden die in dit artikel zijn genoemd, voldoen?

### **Reactie**

*Om de weg te kunnen realiseren dienen diverse vergunningen aangevraagd te worden, zoals bijvoorbeeld een omgevingsvergunning. Voordat deze vergunning verleend kan worden, wordt getoetst of niet in strijd met het Tracébesluit wordt*

*gebouwd. Indien sprake is van een afwijking, dan wordt getoetst aan de hand van de bepalingen uit artikel 15 van het Tracébesluit of de afwijking is toegestaan. Daarnaast worden de maatregelen uit het Tracébesluit als contracteisen aan de aannemer opgenomen. Via deze weg wordt eveneens gewaarborgd dat wordt voldaan aan de eisen uit het Tracébesluit.*

Artikel 16 Schadevergoeding (pag. 30):

Inspreker verwacht door de (aanleg van de) rijksweg A13/16 schade te zullen ondervinden.

**Reactie**

*Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen. kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Ik zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

**3.216 Zienswijze nr. 216, Stichting Bewonersorganisatie 110-morgen (III)**

De stichting Bewonersorganisatie 110-Morgen behartigt de belangen van de 5000 inwoners van de wijk 110-Morgen in Hillegersberg, Rotterdam. Deze wijk ondervindt forse milieuhinder van de aanwezige infrastructuur zoals het vliegverkeer van Rotterdam-The Hague Airport, de N209, Ankie Verbeek Ohr laan (AVOlaan), de HSL en de Randstadrail.

Deze zienswijze op het Ontwerp-Tracébesluit "A16 Rotterdam" betreft in hoofdzaak het voorkomen van nog meer hinder door realisatie van deze nieuwe rijksweg, die op 400 m van de wijk komt. Vooral het deel traject dat vanaf de onderdoorgang bij de Grindweg/Bergweg-zuid stijgt tot het kruispunt bij de AVOlaan. Door de volledige aansluiting van deze weg met de A16 en de N209 is er een hoge aansluiting, waardoor de uitstraling van de hinder tot diep in de wijk doordringt. Het standpunt van de minister dat het OTB alleen aan wettelijke normen hoeft te voldoen is te kort door de bocht. Daar waar een rijksweg natuur of recreatie gebieden doorkruist en dus deels vernietigt dient door het Rijk compensatie of herstel worden geboden! Ook maatregelen tegen fijnstof moeten een hoge prioriteit zijn voor de minister die niet afgedaan mag worden als iets wat de regio zelf maar moet doen. Het bewaken van de volksgezondheid in een zo dicht bevolkt gebied is een verantwoordelijkheid waaraan de minister zich niet mag onttrekken.

Ter voorkoming van de gevreesde extra milieuhinder door geluid en luchtvervuiling zien insprekers de volgende oplossingen (volgorde punten is geen aanduiding van belangrijkheid!):

1. Afzien van de aanleg van de A16 Rotterdam door betere benutting van de bestaande infrastructuur.

Vanwege afnemende behoefte aan deze verbinding sinds de Startnotitie en de achterhaalde onderbouwing van de noodzaak in de Trajectnota/MER dient deze

meest adequate oplossing om extra hinder te voorkomen opnieuw in overweging genomen te worden. Voor nadere argumentatie verwijzen wij naar een door de Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland mede namens ons ingediende zienswijzen, waarin deze optie degelijk wordt onderbouwd. Daarenboven menen wij dat aan de beoogde doelstellingen van de weg niet voldaan wordt. *Doelstellingen A16 op andere manier bewerkstelligen.*

### **Reactie**

*Anders dan inspreker suggereert neemt de verkeersdruk in de regio toe. Ik deel derhalve ook niet de stelling van inspreker dat er sprake zou zijn van een afnemende behoefte en een achterhaalde onderbouwing, integendeel. Voor meer informatie verwijs ik naar mijn antwoord in paragraaf 2.1.*

*Ten aanzien van de door inspreker voorgestelde oplossing om meer naar benutting van de bestaande infrastructuur te kijken is dit uitgebreid onderzocht. Zowel in de Variantennota als de TN/MER (deelrapport verkeer, hoofdstuk 8) is ingegaan op de vraag of deze oplossingen voldoende tegemoet komen aan de projectdoelstelling.*

*De conclusie is, dat deze oplossingen geen merkbaar effect hebben op de verkeersintensiteiten en dat de doelen van dit project daarmee niet worden gerealiseerd of (substantieel) dichterbij worden gebracht. Ik verwijs verder naar mijn antwoord in paragraaf 2.4.*

2. Extra inpassingsmaatregelen naast de in het OTB opgenomen maatregelen, waaronder "saldo nul" dienen uitgevoerd te worden.

Wij gaan er bij deze zienswijze vanuit en stemmen er van harte mee in, dat minimaal de extra maatregelen van €30min van de regio en de bijdrage van €15min van de minister van I&M volgens de brieven d.d. 30-09-2015 van B&W Rotterdam aan de Gemeenteraad, d.d. 23-09-2015 van de minister I&M aan de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en d.d. 23-09-2015 van Wethouder Langenberg aan de raadscommissie EHMD worden toegevoegd aan de in het OTB vermelde inpassingsmaatregelen.

### **Reactie**

*Conform de afspraken met de regio zijn de afgesproken maatregelen opgenomen in het Tracébesluit.*

3. Heipalen en damwanden tijdens bouw

In de MER, deel-nota effecten tijdens de bouw, wordt gesproken van het feit dat de vele heipalen en damwanden, welke geheid moeten gaan worden tijdens de bouw, zullen leiden tot effecten op de bestaande bouw. Het is dan ook noodzakelijk dat voor aanvang van de bouw er nulmetingen worden gedaan aan de woningen van de Lamsrustlaan. Hierbij doen wij daartoe een dringend verzoek. *Nulmetingen aan gebouwen uitvoeren.*

### **Reactie**

*Rijkswaterstaat deelt de noodzaak dat voor aanvang van de bouw er nul-metingen worden gedaan aan woningen. De omvang van dit onderzoek wordt mede bepaald op basis van een door de aannemer op te stellen risicoanalyse en is onder andere afhankelijk van bijvoorbeeld het type woningen (oud of nieuw), de grondgesteldheid (veenweide of zand) en de werkwijze van de aannemer. Om te voorkomen dat er sprake zal zijn van een onderschatting wordt bij deze risicoanalyse uitgegaan van worst-case aannames. Omdat de werkwijze van de*

*aannemer bij het opstellen van het Tracébesluit nog niet bekend is, is op voorhand nog niet in te schatten hoe groot dit gebied exact is. In het contract zal Rijkswaterstaat de aannemer wel een minimale risicocontour meegeven die de aannemer op basis van zijn bouwmethode definitief dient vast te leggen.*

*Voor een aantal woningen waarbij op voorhand al sprake is van een verhoogd risico heeft Rijkswaterstaat reeds een bouwkundige inspectie uitgevoerd. De woningen van de Lamsrustlaan liggen op een afstand van bijna 200 meter, zijn veelal goed gefundeerd en zullen naar alle waarschijnlijkheid ook buiten de risicocontour liggen.*

#### 4. Ontsluitingsweg industrieterrein Schiebroek

De nu voorgestelde zuidelijke ligging t.o.v. de A16 heeft tal van nadelen voor omwonenden, sporters, fietsers en recreanten, waarbij de voorziene 60 km/uur op deze weg veel te hoog is en teveel risico met zich meebrengt voor het langzame verkeer: 30 km/uur is het maximaal toelaatbare qua snelheid.

De A16 is maximaal noordelijk in het plangebied gesitueerd, waardoor de passage over de HSL fors hoger is dan de eerdere variant (>3 mtr):

- Daardoor wordt de weg van HSL tot Bergweg-zuid veel te hoog
- Daardoor wordt de AVO-knoop veel te hoog
- Daardoor wordt het leefklimaat voor de bewoners van 110-Morgen, Schiebroek en Rodenrijs slechter
- Daardoor wordt het akoestisch landschap veel te hoog
- Daardoor moet ATV Terbregge verplaatst worden
- Daardoor wordt het Schiebroeksepark enorm aangetast
- Daardoor ontstaat forse overlast op sport en recreatie in en om het Schiebroekse park
- Daardoor worden gevaarlijke verkeerskruisingen gecreëerd tussen recreanten, fietsers en (vracht-)autoverkeer met voorziene 60km/uur
- Daardoor wordt de Wildersekade te Rotterdam niet ontsloten
- Daardoor wordt de externe veiligheid en calamiteitenroutes aan de noordzijde van het tracé onacceptabel verslechterd
- Daardoor is er geen oplossing voor een langzaam/landbouw verkeersverbinding tussen Schiebroekse polder en Rotterdam
- Daardoor wordt de A16 nog meer een visuele en fysieke barrière tussen noord en zuid
- Daardoor wordt de aanleg en onderhoud fors duurder

Wij stellen daarom een noordelijke ontsluiting voor tussen bedrijventerrein Schiebroek en Wildersekade. Deze noordelijke ontsluitingsweg kan worden aangesloten op of rondom de AVO-knoop/N209. Door slimme verkeerskundige oplossingen en slimme verkeersregelingen kan de aansluiting geoptimaliseerd worden. De kaders van het huidige ontwerp tracé besluit laat onvoldoende ruimte over voor slimme ontwerpers, verkeer-deskundigen en bouwbedrijven om de noordelijke ontsluitingsweg alsnog te realiseren.

Wij pleiten daarom mede namens alle omwonende belanghebbenden om het ontwerp tracé besluit dusdanig te herzien dat er voldoende ruimte ontstaat om een noordelijke ontsluitingsweg alsnog te realiseren.

Tevens pleiten wij ervoor om de bouwbedrijven en aannemers mede te selecteren op grond van deze criteria en ze te stimuleren bovengenoemde lijst met bezwaren te voorkomen. *ontsluitingsweg aan de noordelijke zijde uitvoeren.*

### **Reactie**

*Voor de keuze van de ligging van de Bergschenhoekseweg verwijs ik u naar paragraaf 2.24.*

*De hoogte van de aarden wallen is niet gerelateerd aan de ligging van de Bergschenhoekseweg, maar staat daar los van. De Bergschenhoekseweg ligt ook buiten het Schiebroeksepark, waarmee het park behouden blijft. Om langzaam verkeer en snelverkeer van elkaar te scheiden, is er ook een vrijliggend fietspad ontworpen, waarmee de Bergschenhoekseweg niet gebruikt hoeft te worden door langzaam verkeer om van west naar oost te komen. Op een dergelijk type weg is in Nederland 30 km/u geen reguliere snelheid.*

*Ten aanzien van de Wildersekade geldt dat het verbeteren van de ontsluiting van de Wilderskade niet één van de doelstellingen van het project A16 is. Bestaande en door de A16 doorsneden of geraakte verbindingen worden middels het Tracébesluit hersteld, de ontsluiting van woningen en bedrijven via het lokale wegennet is echter een regionale aangelegenheid, waarbij wordt opgemerkt dat er in de huidige situatie ook geen directe verbinding is tussen de Wildersekade en de N209. De gemeente heeft onderzoek gedaan naar het verbeteren van de bereikbaarheid van de Wildersekade. Uit dit onderzoek is gebleken dat het verbeteren van de passeerbaarheid van de Schiebroekseweg middels halfverharding of meer passeerhavens de voorkeur heeft. Bij het (deels) verleggen van de Wildersekade en de Schiebroekseweg t.b.v. de aanleg van de AVO-knoop wordt deze dan nieuw gerealiseerde vormgeving en inrichting overgenomen.*

*Externe veiligheid (EV) ziet op de productie, opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bij het ontwerp van de A16 Rotterdam moet rekening worden gehouden met regelgeving inzake externe veiligheid. Voor transport van gevaarlijke stoffen is deze regelgeving neergelegd in het Basisnet, het Besluit externe veiligheid transport en de beleidsregels EV. Ten behoeve van de beoordeling van externe veiligheid is het plaatsgebonden risico en het groepsrisico berekend in de plansituatie.*

#### *Plaatsgebonden risico*

*De uitgevoerde risicoberekeningen laten zien dat in de huidige- en de autonome situatie ter hoogte van de N209 geen plaatsgebonden risicocontour van  $10^{-6}$  aanwezig is. Na realisatie van het tracé A16 Rotterdam blijkt uit de berekeningen dat er nergens in het studiegebied van het doorgaande tracé sprake is van een plaatsgebonden risico dat hoger is dan 1 maal de  $10^{-6}$ .*

#### *Groepsrisico*

*Uit de berekeningen van de huidige situatie blijkt er geen groepsrisico te zijn bij de onderzochte deeltrajecten. Voor de autonome situatie blijkt dat de hoogte van het groepsrisico bij twee van drie onderzochte deeltrajecten van het tracé van de A16 op een factor 0,000 tot  $1.0E-009$  ligt ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Voor de toekomstige situatie met A16 blijkt uit de berekeningen dat de hoogte van het groepsrisico per kilometer van de drie onderzochte deeltrajecten van de A16 Rotterdam liggen op een factor 0,005 tot 0,057 ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Er is geen sprake van een significant groepsrisico omdat volgens artikel 7 het groepsrisico dan tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en 1 maal de oriëntatiewaarde moet liggen en het groepsrisico ten opzichte van de situatie*



*voorafgaand aan het Tracébesluit niet met meer dan tien procent toeneemt. Het groepsrisico hoeft niet verantwoord te worden en er hoeven geen aanvullende maatregelen te worden genomen.*

*Voor meer informatie verwijs ik u naar het Rapport Externe Veiligheid Bijlage H van het Tracébesluit.*

*Ten aanzien van de bereikbaarheid in het kader van calamiteiten geldt dat de Wildersekade (Het Bonfut) weliswaar is afgesloten door middel van een te verwijderen paal, maar dat de hulpdiensten deze kunnen passeren. Hulpdiensten kunnen ook aanrijden via de busbaan die uitkomt op de Wildersekade. Aan de zuidzijde van de Wildersekade kan men in de nieuwe situatie met de auto naar het oosten afbuigen richting de Schiebroekseweg. Daarnaast kan men via het fietspad de A16 oversteken richting het zuiden. De Wildersekade kan vanaf tenminste twee zijden worden aangereden door de hulpdiensten. Door de open ligging van de Wildersekade tussen de weilanden, is ontvluchten in diverse richtingen mogelijk. Specifiek voor de locatie Bergschenhoekseweg kan het volgende worden gesteld. De reguliere aanrijdroute naar de boerderij aan de Bergschenhoekseweg verloopt in de nieuwe situatie via een tunneltje onder de A16, parallel aan de HSL. De ligging van deze toegangsweg is gelijk aan de huidige situatie. De Bergschenhoekseweg ten oosten van deze boerderij wordt opgeheven. De hulpdiensten kunnen echter gebruik maken van het fietspad (4.20m breed) dat pal langs deze boerderij komt te lopen. Dit vormt daarmee de tweede aanrijdroute. Door de open ligging tussen de weilanden, is ontvluchten op deze locatie in diverse richtingen mogelijk. Van een verslechtering is naar mijn oordeel dus ook geen sprake.*

*Ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit is de passage van het nieuwe tracé met de HSL/RandstadRail met circa 1,5 meter in hoogte. Daarmee neemt ook de geluidbelasting als gevolg van de rijksweg af.*

*Op grond van bovenstaande concludeer ik dat er sprake is van een zorgvuldige afweging waarbij met het pakket aan wettelijke en bovenwettelijke maatregelen ruimschoots aan genoemde bezwaren tegemoet wordt gekomen.*

#### 5. Overlast door fileterugslag in de tunnel

Volgens de OTB, Tunnelveiligheidsplan (Bijlage I, pagina 21) zal 5 x per week zowel in ochtend-als in avondspits een fileterugslag plaatsvinden in de tunnelbuis richting Breda. Ook dit gaat veel overlast veroorzaken en het gebruik van de weg beperken, aangezien er formeel geen files gewenst zijn in tunnels, waardoor verkeer weer via de A13/A20 geleid gaat worden of via de Molenlaan gaat rijden. Dit doet het doel van een oplossing bieden voor gesignaleerde verkeersknelpunten dan volledig teniet.

Een reden temeer om voor andere dan de A13/A1 6 oplossing te kiezen. Door deze files in de spits ontstaat het reële gevaar dat de ontsluiting van Hillegersberg, en de Lamsrustlaan in het bijzonder, in gevaar komt, zeker bij calamiteiten.

#### **Reactie**

*Voor dit antwoord verwijs ik u naar paragraaf 2.6.*

## 6. Onderliggend wegennet

- Molenlaan/Irenebrug

Uit de Verkeersanalyse Molenlaan (september 2010, Gemeente Rotterdam) blijkt dat er sinds 1980 tot 18.000 voertuigen over de Molenlaan rijden en dat de weg deze intensiteit niet aan kan. De cijfers van RWS daarentegen zijn gebaseerd op het rekenmodel dat bij autonome groei voorspelt dat er (in 2030) 35.500 voertuigen op de Irenebrug (Molenlaan - Terbregseweg) rijden. Met de aanleg van A13/A16 zal (in 2030) de etmaalintensiteit 21.500 zijn; een zogenaamde afname van maar liefst 39%.

MAAR, het is een onwerkelijke rekensom, immers, de Irenebrug kan deze intensiteit niet aan en kan in feite de huidige intensiteit al niet verwerken. Uit de Verkeersanalyse Molenlaan blijkt dat de Irenebrug een 12 uurs intensiteit kent van 16.500 voertuigen (van 07.00 tot 19.00). Er kunnen domweg niet meer voertuigen per etmaal op dan gemiddeld 18.000! Vol is vol.

Gesteld kan worden dat ook op de Molenlaan feitelijk geen afname van de intensiteit zal voorkomen en derhalve ook niet voldoet aan een van de doelstellingen van de aanleg van de A13/A16 (dit punt wordt uitgebreid toegelicht in de zienswijze van Vereniging Molenlaanbelangen).

- Jasonweg/AVOlaan

Op pagina 33 van OTB, Verkeersrapport bijlage E wordt verondersteld dat de verkeersintensiteit op het onderliggend wegennet "AVO-laan; Jasonweg - N209/A16 Rotterdam met 9 % zou afnemen. Dit wordt nergens aangetoond: op pagina 21 van hetzelfde rapport zijn geen cijfers uit 2013/14 beschikbaar voor dit traject. Logischerwijs kan hier alleen een toename van verkeer en daarmee geluidshinder plaatsvinden wat bevestigd wordt op pagina 20 van het voorstel *inpassing nieuwe rijksweg A13/A16*.

- N471 en N209

In ieder geval draagt de A13/A16 bij aan een toename van het verkeer op de N471 en de N209. Daardoor is er in Lansingerland sprake van een toename van de congestie. Voor knelpunten die hierdoor ontstaan zijn nog geen oplossingen in zicht.

*De A13/A16 voldoet daarom niet aan de doelen met betrekking tot vermindering van de verkeersdruk op het onderliggend wegennet, maar zorgt slechts voor verplaatsingen van de verkeersdruk naar andere locaties op het onderliggend wegennet.*

### **Reactie**

*Ten aanzien van uw zienswijze inzake de Molenlaan/Irenebrug verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.7.*

*De door u aangehaalde afname van verkeer op het wegvak van de AVO-laan (Jasonsweg-N209/A16 Rotterdam) betreft niet een afname ten opzichte van de huidige situatie, maar een afname ten opzichte van de autonome toekomst wanneer de A16 Rotterdam niet aangelegd zou worden (vergelijk van de intensiteiten*

uit tabel 4.6). De verkeersintensiteit op deze weg is in 2030 zonder A16 hoger dan de situatie in 2030 met A16.

Op de N209 en N471 is inderdaad sprake van meer verkeer, grotendeels is dit ook het gevolg van een herverdeling (uit het verkeersonderzoek blijkt dat er op het onderliggende wegennet in zijn totaliteit minder verkeer rijdt). De toename tussen bijvoorbeeld de aansluiting AVO-laan en de Boterdorpseweg wordt veroorzaakt doordat verkeer vanuit de kernen Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek en Bleiswijk richting Rotterdam wordt gebundeld op de N209. Dit verkeer reed in de referentiesituatie nog via lokale wegen (bijvoorbeeld Bergweg Zuid en Hoeksekade) naar Rotterdam. Ook ontstaat er een heroriëntatie van verkeer, waarbij enerzijds verkeer van Berkel en Rodenrijs naar de oostzijde van Rotterdam via de N209. Met de regio is afgesproken dat de werkelijke ontwikkeling van het verkeer op de N209 en N471 na aanleg van de A16 wordt gemonitord. Indien er zich in de praktijk daadwerkelijk knelpunten voordoen wordt in overleg met de regio bekeken welke passende maatregelen hiervoor te bedenken zijn.

#### 7. Hoogte van de A16

Om het zicht op de A16 zoveel mogelijk te beperken is het essentieel dat de weg overal zo laag mogelijk wordt uitgevoerd. Elke meter lager heeft ook een zeer positief effect op geluid en luchtvervuiling afkomstig van de weg. Zie hiervoor b.v. ook de variant van Bewonersgroep Rodenrijs-West.

*De A16 zo laag mogelijk aanleggen.*

#### **Reactie**

*Het ontwerp van de weg is gegeven de eisen aan een minimale drooglegging zo laag mogelijk. Alternatieven om de weg verder te verlagen zijn onderzocht en omwille van motiverende redenen wel of niet overgenomen. Wel is in het Tracébesluit sprake van een lagere passage van de HSL/RandstadRail dan waar in het Ontwerp-Tracébesluit van is uitgegaan. Voor mijn antwoord inzake het voorstel van de Bewonersgroep Rodenrijs-West verwijs ik u ook naar paragraaf 2.13.*

#### 8. Schiebroekse park

Het Schiebroekse park en de Vlinderstrik worden van elkaar gescheiden door de A16. Het is noch voor mens noch voor dier veilig van het ene park naar het andere te gaan. De parken vormen niet één geheel zoals eerder de bedoeling was. Insprekers pleiten voor een Recreaduct van het Schiebroekse park naar de Vlinderstrik van ten minste 60 meter breed, en groen zodat mens en dier er veilig overheen kunnen. Het recreaduct moet voldoen aan 'Saldo Nul' zodat het voor de bewoners van Schiebroek geen extra beeldvervuiling oplevert. Voor verdere argumentatie verwijzen wij naar de door bewonersorganisatie SBO Leven in Schiebroek ingediende zienswijzen.

Het Schiebroekse park moet behouden blijven en robuust verbonden met de Vlinderstrik

#### **Reactie**

*Het recreaduct betreft een ambitie/wens van de gemeenten Rotterdam en Lansingerland. In het kader van de bestuurlijke afspraken is door de regionale partijen budget beschikbaar gesteld om een recreaduct te realiseren. Het recreaduct is gezien de eerdere onduidelijkheid omtrent de locatie en breedte niet opgenomen*

*in het Ontwerp Tracébesluit, inmiddels is daar met de regio overeenstemming over en is het recreaduct, met een breedte van 16 meter, opgenomen in het Tracébesluit. De inrichting en vormgeving van het recreaduct is een regionale opgave en wordt in het Tracébesluit niet vastgelegd. Het heeft de voorkeur het recreaduct zo in te richten dat het recreaduct tevens gunstig is voor de oversteek van vleermuizen en kleine zoogdieren.*

#### 9. Hoogte landtunnel in het Lage Bergse Bos.

In de brief d.d. 23-09-2015 van de minister I&M aan de Metropoolregio Rotterdam Den Haag wordt aangegeven dat de toegezegde tunnel op maaiveld in het Lage Bergse Bos wordt verdiept tot maximaal 4 meter. Dat is een aanzienlijke verbetering t.o.v. de eerdere 8m boven maaiveld, maar insprekers zouden graag zien, dat daar geen beperking bij staat van maximaal 4 meter. Wij stellen voor dat het project in de aanbesteding zodanig wordt beschreven dat een aannemer, die de tunnel voor dezelfde prijs (of minder) volledig ondergronds kan aanleggen, voorrang wordt verleend boven andere aannemers. *Aanmoedigen dat de tunnel in het Lage Bergse Hos zo laag mogelijk komt.*

#### **Reactie**

*In het Tracébesluit is de tunnel half verdiept opgenomen conform afspraken met de regio. Het plangebied en daarmee het werktracé is hiermee ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit ook smaller geworden.*

#### 10. Grondwaterpeil

Voor/tijdens en na de bouw van de voorgestelde A16 moet het huidige grondwaterpeil in de Schiebroekse polder en polder 110-Morgen gehandhaafd blijven.

Het handhaven van het huidige grondwaterpeil is noodzakelijk om o.a. de volgende punten te voorkomen: grondverzakkingen, schade aan gebouwen, heipaalrot, vegetatie/ ecologie wijzigingen, het te nat of te droog zijn van sport- en recreatiegronden en ook land- en tuinbouwgronden.

Wij achten nulmetingen en controle metingen voor, tijdens en na de bouw van A16 op diverse punten en bij gebouwen in polder 110-Morgen en Schiebroekse polder noodzakelijk. Nulmetingen en controlerapportage dienen openbaar beschikbaar te zijn. *Huidige grondwaterpeil te allen tijden handhaven.*

#### **Reactie**

*Voor de bouw van de tunnel onder de Rotte, Vaart Polder Bleiswijk en door het Lage Bergse Bos heeft geohydrologisch onderzoek plaatsgevonden. Daarbij is op basis van het geohydrologisch onderzoek gekozen dat de tunnel waterdicht dient te zijn, waarbij er door de aannemer tijdens de aanleg geen spanningsbemalingen toegestaan mogen worden. Met deze maatregel worden grote risico's op wisselende grondwaterstanden beperkt. Bij de voorbereiding van de werkzaamheden en uitvoering van de werkzaamheden dient nauwlettend gelet te worden op de lokale maatregelen die nodig zijn om wisselende grondwaterstanden te voorkomen. Effecten op de grondwaterstand worden niet verwacht. Het hoogheemraadschap zal hierop toezien via de watervergunning en handhaving.*

### 11. Belangen van direct omwonenden moeten centraal staan

Voor/tijdens en na de bouw van de A16 en onderliggende wegen moet de bereikbaarheid en verkeersontsluiting van bewoners, bedrijven, sporters tel noorden en ten zuiden van het tracé altijd worden gewaarborgd. De verwachte grote overlast van de bouw en na realisatie moet worden voorkomen door het belang van direct omwonenden en direct belanghebbenden altijd centraal te stellen en prioriteit te geven.

Storingen en problemen rondom de tunnel en de tunnelveiligheid moeten robuust voorkomen worden zodat er geen grote overlast ontstaat via het onderliggend wegennet op direct omwonenden en direct belanghebbenden.

*Overlast bouw moet tot het minimum beperkt worden.*

#### **Reactie**

*ik merk op dat het bouwen van een nieuwe weg helaas niet zonder hinder gaat, om die reden krijgt hinder zoals bouwverkeer binnen het project bijzondere aandacht. Naast het feit dat de beoogd aannemer zich heeft te houden aan alle wettelijke eisen zoals bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit en ook rekening moet houden met gemeentelijke voorschriften, geldt dat potentiële opdrachtnemers een plan moeten indienen op welke wijze zij hinder denken te gaan beperken. Hoe beter het plan is hoe meer korting er vanuit het rijk wordt ingezet op de aanbiedingsom. Het is om die reden dat dit nog niet in detail is uitgewerkt, wel gelden een aantal basis uitgangspunten. Zie voor meer informatie ook mijn antwoorden in de paragrafen 2.19 en 2.22.*

### 12. Parkeerplek

Als de ontsluiting van industrieterrein Schiebroek onverhoopt aan de zuidkant van de A16 blijft liggen mag de ruimte, die in de binnenbocht ligt van deze weg tussen AVOlaan-Wildersekade-Hazelaarweg, alleen gebruikt worden als overloop parkeerruimte bij grote sportevenementen. Het risico op overlast in de omgeving is anders te groot. Sowieso moet de plek wel sociaal veilig zijn, dus niet omringd met bosschages. Bomen met goed zicht op 0-2 meter zijn wel gewenst.

#### **Reactie**

*De door inspreker genoemde ruimte is niet geschikt / ingericht als een (semi) permanent parkeerterrein. Alleen in het geval van grote sportevenementen kan het gras worden gebruikt als tijdelijk parkeerterrein. Het handhaven van het parkeerbeleid is een taak van de gemeente.*

### **3.217      Zienswijze nr. 217**

Gereserveerde plek voor bouwterrein achter Dresdenlaan, Sweelincklaan etc moet verplaatst worden zoveel mogelijk naar de noordzijde van het tracé. Dus van de woonwijk Hillegersberg- Molenlaankwartier af. Daardoor blijft stuk van het bos bespaart, overlast bouwwerkzaamheden worden verminderd en verkeersbewegingen tbv de bouw worden verminderd. Zeker gezien het feit dat er 3 grote basisscholen in de wijk gevestigd zijn met gevaarlijke verkeerssituaties van het bouwverkeer tot gevolg.

### **Reactie**

Anders dan u in uw zienswijze aangeeft, is er op de genoemde locatie niet specifiek een plek gereserveerd voor een bouwterrein. Deze ruimte was gereserveerd voor het kunnen bouwen van de tunnel. Echter, met de regio ben ik overeengekomen dat de tunnel ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit 4 meter lager (half verdiept) wordt aangelegd. Dit heeft gevolgen voor de benodigde bouwruimte waardoor er minder ruimte nodig is en het stuk bos wordt gespaard. De plangrens is daarom ook verlegd (zie ook detailkaart nr. 16, deel II plankaarten). Ten behoeve van de bouw en bouwlogistiek blijft aan weerszijden van de tunnel wel sprake van een reservering van circa 25 meter.

Het bouwen van een nieuwe weg gaat helaas niet zonder hinder, om die reden krijgt hinder zoals bouwverkeer binnen het project bijzondere aandacht. In beginsel rijdt bouwverkeer zoveel mogelijk naar het plangebied over het hoofdwegennet en de belangrijkere uitvalswegen. Van gevaarlijke verkeerssituaties met bouwverkeer zoals inspreker voorziet is dan ook geen sprake. Zie voor meer informatie ook mijn antwoorden in de paragrafen 2.19 en 2.22.

### **3.218 Zienswijze nr. 218**

Volgens de laatste informatie die inspreker heeft ingezien is de ontsluitingsweg ingetekend aan de zuidzijde van het ontwerp-tracé, op de plaats waar nu het fietspad loopt aan de noordzijde in het Schiebroekse park. Hiermee wordt dus een stuk van het park 'opgegeten'. Inspreker ziet ook gevaarlijke kruisingen met fietsers en voetgangers. Om dit op te lossen, wordt gesproken over een 1-baans weg met passeerstroken en een klinkerweg om zo de snelheid eruit te halen. De ontsluitingsweg van het bedrijventerrein dient in volgens inspreker geschikt te zijn voor het typische verkeer van een bedrijventerrein, waaronder vrachtauto's en bestelbussen. De 'hoofdontsluiting' van het bedrijventerrein dient niet de bewoners van Schiebroek, de bezoekers van Schiebroekse park en de bezoekers aan de sportvelden in de weg te zitten. Daarnaast dient het Schiebroekse park behouden te blijven. Inspreker denkt niet dat de nu voorgestelde ontsluiting aan de zuidzijde van het tracé de oplossing is die wenselijk is voor het bedrijventerrein Schiebroek en de overige belanghebbenden in de buurt.

Inspreker heeft de zienswijze om de ontsluitingsweg aan de noordzijde van het tracé aan te leggen. De weg zou via een onderdoorgang met de A16 naar de noordzijde van het tracé moeten gaan en daar parallel aan de A16 dienen te lopen naar de Wilderskade. Ik stel een noordelijke ontsluiting voor tussen bedrijventerrein Schiebroek en de Wildersekade. Deze noordelijke ontsluitingsweg kan worden aangesloten op of rondom de AVO-knoop/N209. Door slimme verkeerskundige oplossingen en slimme verkeersregelingen kan de aansluiting geoptimaliseerd worden. De kaders van het huidige Ontwerp-Tracébesluit laten onvoldoende ruimte over voor slimme ontwerpers, verkeersdeskundigen en bouwbedrijven om de noordelijke ontsluitingsweg alsnog te realiseren. Inspreker pleit er daarom voor om het Ontwerp-Tracébesluit dusdanig te herzien dat er voldoende ruimte ontstaat om een noordelijke ontsluitingsweg alsnog te realiseren.

### **Reactie**

Voor meer informatie omtrent de ligging van de Bergschenhoekseweg verwijs ik u naar paragraaf 2.23. Het tracé van de A16 komt grotendeels overeen met de ligging van de huidige N209 en komt niet dicht bij het park of sportvelden te liggen. Het Schiebroekse park blijft dus onaangetast. Om langzaam verkeer en snelverkeer van elkaar te scheiden, is er ook een vrijliggend fietspad ontworpen, waarmee de Bergschenhoekseweg niet gebruikt hoeft te worden door langzaam

*verkeer om van west naar oost te komen. Tot slot, de inrichting en vormgeving van het Schiebroekse park is een regionale opgave en wordt in het Tracébesluit niet vastgelegd. Wel is in het Tracébesluit een recreaduct opgenomen als nieuwe verbinding tussen het gebied de Vlinderstrik en het Schiebroekse park.*

### **3.219 Zienswijze nr. 219**

Insprekers vinden de trajectkeuze/inpassing van de A13/A16 onvoldoende vanwege de volgende punten:

1. Bij de kostenoverwegingen wordt de invloed op de gezondheid en dus zorgkosten nergens aangegeven. Met al een drukke rijksweg langs de wijk Ommoord zal de negatieve invloed van de A13/A16 tot hogere zorgkosten leiden. Bij het ERGO project, een langjarige onderzoek van de Erasmus universiteit zijn trends als gevolg van omgevingsfactoren goed te meten

#### **Reactie**

*In samenhang met de TN/MER is een gezondheidsonderzoek (GES) uitgevoerd, zie ook het rapport 'Gezondheidsonderzoek varianten rijksweg 13-16 Rotterdam' bijlage bij de TN/MER. Alhoewel de methode van dit onderzoek geen absoluut oordeel geeft over de gezondheidsrisico's binnen een bepaald gebied, is op basis van dit onderzoek in een vroegtijdig stadium wel gescreend of er gezondheidsknelpunten zijn te verwachten. Alhoewel ik me de zorgen van insprekers goed kan voorstellen blijkt uit de onderzoeken dat er als gevolg van de doortrekking van de A16 geen direct aanleiding is voor het bestaan van gezondheidsknelpunten op het gebied van lucht, geluid of veiligheid. Voor meer informatie verwijs ik u ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.18.*

2. Op voorhand bij alle maatregelen enkel het nodige doen geeft geen blijk van echte drang tot innovatie. Hoewel kosten/baten zeker in het oog gehouden moeten worden is bij langjarige investeringen als voor infrastructuur, zeker meer mogelijk. Die extra stap komt nergens in de plannen naar voren.

#### **Reactie**

*In oktober 2015 heb ik met de regio een Inpassingsovereenkomst A16 gesloten. Daarin heb ik toegezegd extra (bovenwettelijke) maatregelen op te nemen in het Tracébesluit. Aanvullend wordt 2 laags ZOAB fijn toegepast op (delen van) de A16, A13 en A20. Het toepassen van dit innovatieve type stil asfalt tweelaags ZOAB fijn is weliswaar niet opgenomen in het Tracébesluit, maar het effect ervan komt na aanleg dus nog wel bovenop de akoestische effecten van de maatregelen die in het kader van het Tracébesluit worden getroffen.*

3. Er is geen spraken van het gelijkblijven/verminderen van de geluidsoverlast voor de bewoners van de Varenbuurt en Rozenbuurt in Rotterdam Ommoord. De positie van de tunnelmond in het Terbregseveld is te dicht op de woningen.

#### **Reactie**

*De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen is in Ommoord/Varenbuurt voor alle woningen minder dan 60 dB en voor de meeste woningen ook minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. In vergelijking met de vigerende geluidproductieplafonds geldt voor circa 99% van de woningen dat de geluidsbelasting minder wordt. Dit is mogelijk door de combinatie van de wettelijke en bovenwettelijke maatregelen zoals nu opgenomen in het Tracébesluit.*

*In uw geval bedraagt de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé circa 250 meter. De geluidbelasting voor uw woning bedraagt in de situatie na aanleg inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg zodat aan de normen wordt voldaan..*

4. In de plannen wordt aangegeven dat bewoners geen hoge geluidschermen willen. Dit is een eenzijdige vaststelling voor een beperkte groep bewoners die de weg niet wil zien: vele bewoners willen geen hogere geluidsoverlast en zijn gewend aan de bomen die nu het Terbregse veld afschermen, op geen enkele plaats vanaf de Varen- en Rozenbuurt is een vrij uitzicht over het Terbregse veld. Meer bomen om ook de rijksweg aan het zicht te onttrekken is dus zonder meer mogelijk en dus kunnen hogere schermen ook worden geplaatst. De perceptie van de hoogte wordt verder beïnvloed doordat bewoners zich niet goed voor kunnen stellen hoe hoog de weg boven het maaiveld uitkomt, dat is nog veel meer dan de zeven meter voor hoge schermen.

#### **Reactie**

*Reeds in het Ontwerp-Tracébesluit is sprake van het uitgangspunt dat wettelijk voldaan moet worden aan de normen ten aanzien van geluidbelasting. In het Tracébesluit heb ik de tunnelmond echter aanzienlijk verlegd (tot circa 100 meter voorbij de tweede kwelsloot). De tunnelmond krijgt ook anders vorm, waardoor deze minder zichtbaar wordt vanuit de omgeving. In het Tracébesluit zijn ook de afspraken rondom Saldo Nul verwerkt, waardoor schermen plaatselijk hoger kunnen worden dan in het Ontwerp-Tracébesluit was voorzien. De schermen aan weerszijden van de A16 worden aan de omgevingszijde begroeid uitgevoerd met boven de 4 meter een transparante top. Ook het scherm op de tunnelmond wordt transparant uitgevoerd.*

*De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit opgenomen Saldo Nul maatregelen neemt in Ommoord/Varenbuurt grotendeels af ten opzichte van de vigerende geluidsproductieplafonds. Specifiek in uw situatie bedraagt de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé circa 250 meter. De geluidbelasting voor uw woning bedraagt in de situatie na aanleg inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg.*

5. Onduidelijk is waarom het volledig afschermen van de rijksweg niet betaalbaar is. Er is slechts gekeken naar een glazen kap, doch de overkapping kan ook van ander materiaal gemaakt worden. Bedekt met zonnepanelen is een energieneutrale oplossing zeker mogelijk. Gezien de levensduur van de tunnel, zijn er zelfs baten te verwachten. Met moderne middelen en coatings is een onderhoudsvrije afscherming best te verzinnen zodat alle bewoners van de wijk Ommoord hun woon- en leefomgeving zien verbeteren.

#### **Reactie**

*Met de regio is in het kader van de Inpassingsovereenkomst A16 gekeken naar een zo lang mogelijke verlenging van de tunnelmond. Dit heeft geresulteerd in een ligging van de tunnelmond tot circa 100 meter voorbij de 2<sup>e</sup> kwelsloot achter de Rotte. Voor een nadere onderbouwing verwijs ik u ook naar mijn antwoorden de paragrafen 2.11 en 2.12.*

6. Het gebruik van tweelaags ZOAB zal enkel invloed hebben op het geluid van de banden. Voertuigen die de helling opgaan zullen meer vermogen nodig hebben en dus ook meer geluid gaan produceren.



### **Reactie**

*In het akoestisch onderzoek is hier rekening mee gehouden.*

7. De helling omhoog is verder een uitnodiging tot 'sportief' rijgedrag dat zelfs tot meer geluid zal leiden. Snelheidscontrole helpt nu niet en zal ook dan niet helpen tenzij trajectcontrole wordt ingezet wat nergens wordt genoemd.

### **Reactie**

*Zie mijn antwoord hiervoor. Ten aanzien van de door inspreker genoemde trajectcontrole is hier in het kader van het Tracébesluit inderdaad geen sprake. De handhaving, waaronder het zich houden aan de maximum snelheid van 100 km/uur, valt ook onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Veiligheid en Justitie.*

8. Het planten van extra bomen in aangrenzende gebieden is slechts een boekhoudkundige maatregel die de nabije omwonenden van Ommoord geen vermindering van de overlast van de a13/a16 geeft.

### **Reactie**

*Als gevolg van de aanleg van A16 Rotterdam wordt groen verwijderd en bomen gekapt. Wettelijk is men verplicht om het verwijderde groen en de gekapte bomen te compenseren. De herplant is dus de invulling van een wettelijke compensatie verplichting en heeft dus niet als doel om de overlast van de A16 Rotterdam te verminderen. Wel kan het zo veel als mogelijk (her)planten van bomen langs het nieuwe tracé tot gevolg hebben dat de hinder minder wordt ervaren omdat de weg aan het zicht wordt onttrokken.*

9. Bij de berekening van de positie van de tunnelmond wordt uitgegaan van snelheden van 100 en 120 km/u. Daar toepassen van een maximum van 80km/u wordt een andere positie mogelijk en zal ook de algemene overlast (geluid, fijnstof etc.) verminderen. Omdat het verkeersbeeld dan ook rustiger wordt zal de veiligheid in de tunnel toenemen.

### **Reactie**

*De maximum rijsnelheid op het tracé wordt 100 kilometer per uur. Om met deze snelheid ook voldoende veilig te kunnen rijden hanteert Rijkswaterstaat bij het ontwerp van een weg vaak een extra marge, in dit geval een ontwerpsnelheid 120 km/u. Op enkele plekken op het tracé is deze extra veiligheidsmarge niet mogelijk en is de weg ontworpen op 100 km/u. Dit maakt ook dat het niet aannemelijk is dat de snelheid in de toekomst wordt verhoogd. In de milieuonderzoeken is ook gerekend met 100 km/uur. De gehanteerde 100 km/uur staat niet ter discussie. De snelheid sluit aan op de aangrenzende wegvakken van de A13 (richting Den Haag), A16 en A20. Een verlaging van deze maximale wettelijk toegestane rijsnelheid naar 80 km/uur gaat ten koste van de wegcapaciteit en de uitgangspunten voor dit project met betrekking tot doorstroming en ontlasting van de binnenring. Ook de milieueffecten geven geen aanleiding tot een verlaging van de snelheid. Aan al de wettelijke normen wordt voldaan.*

## **3.220 Zienswijze nr. 220**

Inspreker is tegen de aanleg van de weg. De vele inspraakavonden en informatiebijeenkomsten hebben inspreker nog niet overtuigd van de nut en noodzaak van de aanleg van deze weg.

Door de keuze van Rijkswaterstaat om de uiteindelijke manier van bouwen te laten bepalen door een nu nog onbekende aannemer doet inspreker vrezen dat zijn woongenot ernstig beperkt gaat worden. Verder kan dit hem ook niet overtuigen dat zijn woning geen schade zal oplopen tijdens de bouw van deze weg.

Ook de keuze van Rijkswaterstaat om de rijksweg in het Terbregseveld niet te ondertunnelen danwel beter te isoleren sterken zijn mening dat de A13/A16 voor hem overlast oplevert.

De houding van Rijkswaterstaat tijdens het traject gebiedstafels, het gebruik van de crisis- en herstelwet en het handelen van Leefbaar Rotterdam doet inspreker geloven dat deze zienswijze niet veel zal opleveren.

Inspreker gaat zeker gebruikmaken van de mogelijkheid van schadevergoeding in de vorm van nadeelcompensatie en planschade.

### **Reactie**

*Voor informatie over de nut en noodzaak van de aanleg van de A16 verwijs ik u graag naar paragraaf 2.1.*

*Rijkswaterstaat neemt in haar aanbesteding criteria op die de aannemer moet stimuleren hinder en schade tot een minimum te beperken. In het contract wordt derhalve ook voorgeschreven dat de aannemer bij het uitvoeren van de werkzaamheden verantwoordelijk is voor het herstel van door zijn toedoen ontstane schade. Wij zijn van mening dat hier ook een preventieve werking van uitgaat en de aannemer zelf op zoek gaat naar de maatregelen die dit het beste kunnen bewerkstelligen. Ik verwijs u verder ook naar mijn antwoord in de paragrafen 2.19 en 2.23.*

*Met de regio is in het kader van de Inpassingsovereenkomst A16 gekeken naar een zo lang mogelijke verlenging van de tunnelmond. Dit heeft geresulteerd in een ligging van de tunnelmond tot circa 100 meter voorbij de 2<sup>e</sup> kwelsloot achter de Rotte. Voor een nadere onderbouwing verwijs ik u ook naar mijn antwoorden in de paragrafen 2.11 en 2.12. Ten aanzien van de door inspreker geclaimde overlast verwijs ik naar mijn reactie verderop.*

Inspreker verzoekt tenslotte ook graag een reactie op de volgende punten:

1. Uit het document Ontwerp-Tracébesluit A16 Rotterdam Verkeersrapport Bijlage E\_tcm318-369190 - Paragraaf 4.5 Eindconclusie en Afbeelding C.1. t/m C.4. blijkt dat er na aanleg van de A13/A16 nog steeds knelpunten blijven bestaan. Wordt een niet te rooskleurig beeld geschets van het nut van de A13/A16 terwijl er slechts een bijdrage aan de doelstellingen wordt geleverd.
2. In het document Ontwerp-Tracébesluit A16 Rotterdam Akoestisch onderzoek - Deelrapport specifiek Bijlage F3 - bijlage A, B en C\_tcm318-369192 staan in bijlage A1. pagina 2 van 149 andere uitkomsten dan in bijlage C1. pagina 2 van 96
3. Verder valt het mij op dat huizen die aan elkaar grenzen geen gelijke waarden toegekend krijgen terwijl de onderlinge afstand soms maar 15 meter bedraagt
4. Geluidsoverlast na aanleg van de A13/A16 is voor mij de belangrijkste reden om tegen de aanleg van de A13/A16 te zijn. De resultaten uit bovengenoemd rapport doen mij voorkomen alsof er gerommeld is met de cijfer om tot een zo gunstig mogelijk resultaat te komen, kunt u de afwijkingen verklaren (ik geloof hier niet in afrondingen).

## **Reactie**

1. *Ik ben niet de mening toegedaan dat er een te rooskleurig beeld wordt geschetst. Feit is dat er geen sprake is van een afnemende verkeersgroei en ondanks investeringen in onder meer het openbaar vervoer blijkt dat deze onvoldoende effect hebben op de verkeersknelpunten. Zie ook mijn reactie in de paragrafen 2.1 en 2.4. Verder is het inderdaad zo dat er na de aanleg van de A16 nog steeds knelpunten resteren. Het is echter ook niet de doelstelling van de A16 alle knelpunten in het Rotterdams netwerk op te lossen. Daarvoor zijn ook andere projecten en maatregelen nodig. In het kader van de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit, waarin de A16 Rotterdam als autonome ontwikkeling is meegenomen, is ook uitgebreid gekeken naar deze knelpunten. Op grond hiervan is opdracht gegeven 5 projecten nader uit te werken:*
  - *meer en beter openbaar vervoer tussen Rotterdam-Zuid en de rest van de regio;*
  - *beter benutten van het stedelijk en regionaal wegennet;*
  - *aanleg van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding;*
  - *verbeteren van de doorstroming op de Brienenoord- en Algeracorridor;*
  - *wegverbreding op de A20-oost tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda.*

*De uitwerking van deze projecten is vastgelegd in de Rijksstructuurvisie 'Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding'. De Nieuwe Westelijke Oeververbinding is het eerste project dat wordt gerealiseerd. Over de andere prioritaire projecten hebben bestuurders eveneens nadere afspraken gemaakt. Voor deze afspraken verwijs ik u naar Rijksstructuurvisie: <http://www.blankenburgverbinding.nl/Bibliotheek/Documenten/Documenten+Rijksstructuurvisie/default.aspx>*

2. *De verschillen in berekende geluidbelastingen kunnen worden verklaard door de gepresenteerde informatie in de afzonderlijke tabellen niet geheel hetzelfde is. In Bijlage C van de rapportage worden de resultaten van afwegingsvarianten beschouwd (per afzonderlijke variant). De afweging van afzonderlijke maatregelen leidt uiteindelijk tot één Eindvariant, de variant die is opgenomen in het Tracébesluit. In bijlage A van het hoofdrapport zijn de berekeningsresultaten van deze eindvariant opgenomen. Beperkte afwijkingen kunnen daarmee worden verklaard.*
3. *De geluidbelasting in de eindvariant is per afzonderlijke woning bepaald. De voor de geluidbelasting bepalende parameters kunnen daarbij per afzonderlijke woning verschillen (ondanks het feit dat de afstand tussen de woningen onderling maar klein is).*
4. *Aanvullend merk ik op dat er ten behoeve van uw woonomgeving (Rottekade, Hillegersberg, Ommoord) een groot aantal geluidbeperkende maatregelen is opgenomen in het Tracébesluit, waaronder de met de regio overeengekomen bovenwettelijke geluidschermen in het kader van Saldo Nul. Dit betreft het realiseren van extra geluidschermen bij de noordelijke en zuidelijke tunnelmond en ter plaatse van, de AVO-knoop. Ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit wordt de landtunnel halfverdiept aangelegd, is de tunnelmond in zuidelijke richting verschoven (tot circa 100 meter achter de 2<sup>e</sup> kwelsloot) en zijn de geluidschermen bij de zuidelijke tunnelmond verhoogd en beter ingepast. De afstand van uw woning van inspreker tot het nieuwe tracé bedraagt circa 50 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen*

*bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht de akoestische situatie daarmee aanvaardbaar.*

In de documenten van Ontwerp-Tracébesluit kan inspreker de volgende zaken niet terugvinden:

1. De Rottebandreef, de verbindingsweg vanaf de Rottekade, wordt niet genoemd in de documenten;
2. Er mogen geen negatieve gevolgen voortvloeien voor de omgeving bij afwijkingen van de situering van het ontwerp, deze eis kan inspreker niet terugvinden als er geen afwijking is;
3. Er wordt pas in het vervolgtraject gesproken over de opdrachtnemer, betekend dit dat in Ontwerp-Tracébesluit geen eisen gesteld worden aan de uitvoering en/of het voorkomen van negatieve gevolgen voor de omwonenden tijdens de aanleg van de weg en kunstwerken? Dit omdat bij veel van vragen van inspreker over de aanleg van de weg er gesteld wordt dat dit overgelaten wordt aan de opdrachtnemer

#### **Reactie**

1. *In het Tracébesluit wordt de Rottebandreef nu wel genoemd en is aangegeven dat deze bestaande verbinding na realisatie van weg over de tunnel wordt heengeleid. De Rottebandreef is ook op de detailkaarten weergegeven;*
2. *Ten aanzien van de wijze waarop Rijkswaterstaat omgaat met hinder tijdens de bouw verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.19;*
3. *Zie mijn opmerking bij 2.*

Op 24 september j.l. hebben de omwonende een verkennend onderzoek (RWS-2015/41265) in de bus gekregen. Inspreker heeft hierover de volgende mening:

Het verkennend onderzoek wat gedocumenteerd is in Risico inventarisatie A13/A16 1502-124 en Expertiserapport 1502-099 hebben het uiterlijk van een werkje wat aan de keukentafel in elkaar is gezet.

Waarom wordt zo'n document, het eerste officiële document wat persoonlijk verstuurd wordt, over de schutting gegooid en is er geen informatieavond belegd zoals ook gebeurt is voor de start van dit rapport.

In onderdeel 4 onderzoek en conclusies wordt eenzelfde risicogrens met daaraan gekoppeld een monitoringsgrens berekend voor 2 locaties die bijna 2 kilometer uit elkaar liggende basis van de genoemde grenzen wordt in het rapport 1502-124 gehaald uit een beschrijving van de bodemopbouw die geldt voor al het in rapport 1502-099 gepresenteerd grondonderzoek wat dus ook bijna 2 kilometer uit elkaar ligt terwijl het rapport bedoeld is voor mijn woning. Daarnaast wordt er gesproken over "Aan de hand van deze bodemgegevens is op basis van uitgebreide ervaringen bij vergelijkbare werken in de omgeving de factor .etc" terwijl het dichtbijzijnde aquadukt zich in Nieuwerkerk aan de IJssel bevindt. Het optreden van schade door zettingen danwel trillingen is voor mij een belangrijke rede om tegen de aanleg van de A13/A16 te zijnde gepresenteerde rapporten vind ik te oppervlakkig/globaal

Het optreden van schade door zettingen danwel trillingen is voor mij een belangrijke rede om tegen de aanleg van de A13/A16 te zijnde gepresenteerde rapporten vind ik te oppervlakkig/globaal

### **Reactie**

*Medio 2015 heeft een verkennend bouwkundig onderzoek plaatsgevonden in opdracht van Rijkswaterstaat. Daarbij is via het beschikbare archiefmateriaal en een globale schouw van de woningen langs de Rottekade een beeld opgesteld van de staat van de opstallen (woningen, schuren e.d.). Omwonenden zijn hierover geïnformeerd. Eerst vooraf via een informatieavond en vervolgens na het verrichten van het onderzoek middels rapportages waar de bevindingen in zijn opgenomen. Naast de bevindingen voor wat de bouwtechnische gesteldheid van de opstallen betreft bevat het rapport ook indicatief een risicoprofiel rekening houdend met de zwaarst denkbare, meest ingrijpende bouwmethode (worst case situatie) om te voorkomen dat een te gunstig beeld ontstaat. Omdat dit verkennend onderzoek te globaal is om richting aannemer te bepalen welke maatregelen voorgeschreven dienen te worden om risico's van bouwschade te beperken, volgt nog een vervolgonderzoek. Ook hierover zijn omwonenden geïnformeerd. Dit onderzoek heeft als doel om de ontbrekende informatie inzake fundering van opstallen en de doorwerking van trillingen als gevolg van de aanleg van de A16 Rotterdam in beeld te brengen. Deze bevindingen worden gehanteerd bij het opstellen van voorschriften richting aannemer om het risico op schade zo goed mogelijk te beperken en ook bij het bepalen van keuzen omtrent het al dan niet minnelijk verwerven van opstallen. De omwonenden worden persoonlijk door Rijkswaterstaat geïnformeerd over de onderzoeksbevindingen en over de verwerving.*

### **3.221 Zienswijze nr. 221**

Deze weg is niet toekomstbestendig: - Wij gaan steeds minder gebruikmaken van auto's, zeker in en rondom grote steden. - Daarnaast is over een klein decennium de zelfrijdende auto een feit, waar veel minder asfalt voor nodig is (zelfrijdende auto's kunnen veel dichter op elkaar rijden dan wanneer mensen van vlees en bloed achter besturen).

Verder zal de gezondheid van tienduizenden mensen aangetast worden door de weg. Longproblemen, slaapproblemen, kanker, etc. Dit drukt zwaar op de gezondheidszorg die toch al onbetaalbaar wordt. Het is daarnaast onverantwoord om een snelweg te bouwen naast een wijk (Schiebroek) die ontzettend kinderrijk is en waar heel veel scholen, kdv's, speeltuinen, parken en kleuterscholen staan. Een generatie die ziek wordt gemaakt door een VVD-paradepaardje.

Komt nog bij dat Rotterdam verre van een groene stad is en het weinige groen nu ook nog plaats moet maken voor een omstreden snelweg. De politiek dient ook te kijken naar de tegengeluiden van de snelweg ipv op ramkoers te gaan.

Onderzoeken wijzen uit dat de snelweg helemaal niet nodig is. De praktijk leert: leg ergens asfalt en er gaan auto's rijden. Maar of het nodig is? Den Haag: Besteed het geld aan onderhoud van de huidige wegen en aan het OV. Dat lijkt mij duurzamer en verstandiger.

Duizenden mensen worden onnodig opgezadeld met lawaai, fijnstof, gezondheidsproblemen, horizonvervuiling, recreatiegebieden die worden vergald, natuur die kapot wordt gemaakt en ontspanningsmogelijkheden / buitenactiviteiten worden ontnomen.

## **Reactie**

*De aanleg van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. De keuze voor de A16 is echter het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken.*

*De mening van inspreker dat er steeds minder gebruik zal worden gemaakt van auto's en dat de weg niet nodig zal zijn, blijkt niet uit de verkeersprognoses en de recente groei van het verkeer. Zie ook mijn antwoord in paragraaf 2.2. Uiteraard is er ook gekeken naar andere alternatieven waaronder ook de inspreker voorgestelde alternatieven. Zowel in de Variantennota als de TN/MER (deelrapport verkeer, hoofdstuk 8) is ingegaan op de vraag of deze oplossingen voldoende tegemoet komen aan de projectdoelstelling. De conclusie is, dat deze oplossingen geen merkbaar effect hebben op de verkeersintensiteiten en dat de doelen van dit project daarmee niet worden gerealiseerd of (substantieel) dichterbij worden gebracht.*

*Ten aanzien van de technische ontwikkelingen die inspreker noemt speelt die van intelligente voertuigen het meest tot de verbeelding. Deze ontwikkeling zal mogelijk ook positieve effecten hebben op files en ongevallen. De minister ijvert daarom ook sterk voor deze ontwikkeling en wil Nederland internationaal tot de koplopers laten horen. Zie voor meer informatie ook:*

*<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/mobiliteit-nu-en-in-de-toekomst/inhoud/zelfrijdende-autos> en mijn antwoord in paragraaf 2.4.*

*Er is ten behoeve van uw woonomgeving (Schiebroek Noord) een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Met betrekking tot uw woning geldt het volgende: de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé bedraagt circa 850 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht deze geluidbelasting aanvaardbaar.*

*Er is ook gekeken naar de gecumuleerde geluidbelasting. Ik verwijs u hiervoor naar mijn antwoord in paragraaf 2.16.*

*Met betrekking tot de luchtkwaliteit is het project opgenomen in het NSL, waarmee is geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ik verwijs u verder door naar paragraaf 2.17. Samen met het MER is in 2009 een gezondheidsonderzoek uitgevoerd. Alhoewel ik me de zorgen van inspreker goed kan voorstellen blijkt uit dit onderzoek dat er geen direct aanleiding is voor het bestaan van gezondheidsknelpunten op het gebied van lucht, geluid of veiligheid. Zie verder ook paragraaf 2.18.*

*Ik realiseer me ook dat met de aanleg van nieuwe wegen er sprake is van aantasting van natuurwaarden. Tevens heb ik de zorg voor een goede bereikbaarheid van de regio en het oplossen van knelpunten. Dit niet eens zo zeer om economische groei te bevorderen, maar ook uit zorg voor het behoud van de economische positie van de voor Nederland unieke Rotterdamse haven. Hierin moet een goede balans worden gevonden. Tegelijkertijd biedt de aanleg van nieuwe wegen ook kansen om natuur te ontwikkelen. Voor de inpassing van de A16 Rotterdam geldt dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.14.*

*Voor wat betreft het groen in de regio is hier bij de inpassing van de weg rekening mee gehouden. Zo wordt vernietiging en versnippering van groen al tot een minimum beperkt doordat de nieuwe weg op de locatie van een reeds bestaande komt te liggen (N209) en het feit dat de weg in het Lage Bergse Bos in een halfverdiepte tunnel komt te liggen. Het dak van de tunnel wordt groen ingepast en voorzien van fiets- en wandelpaden zodat het ook weer 1 op 1 aansluit op het Lage Bergse Bos.*

*De afspraken die zijn gemaakt met de regio voor wat betreft de inpassing zijn vastgelegd in de Inpassingsovereenkomst A16.*

### **3.222      Zienswijze nr. 222**

Insprekers zijn onlangs in deze buurt komen wonen vanwege het groene karakter. Iets wat je heel weinig ziet in Rotterdam. Van de snelweg wisten zij (helaas!) niets. Het vliegveld is al een concessie voor ons geweest, we leven steeds met de angst dat er uitbreiding komt. Nu is de A13/A16 in opspraak.

Ook een angstige gedachte, het verpest hun woonplezier. Kunnen we ons geld niet aan iets beters besteden? Zoals: bestaande snelwegen onderhouden/verbeteren. Nieuwe technologieën ontwerpen op bestaande snelwegen. Meer geld naar het OV, zoals spooronderhoud en meer en betere treinstellen want op et spoor zijn vaak zeer gevaarlijke situaties. Veel mensen reizen per trein, er is sprake van onverantwoordelijke risico's. Inspreker heeft zijn vrouw erg moeten overtuigen om hier te komen wonen, zij vond Rotterdam een vieze stad en woonde liever groener en gezonder, vooral voor hun twee kleine kinderen. Laat haar geen gelijk krijgen met de bouw van deze snelweg. Laat ons niet vergassen door auto's en vliegtuigen.

#### **Reactie**

*Ik ben al gedurende een aantal jaren bezig met het openbare besluitvormingsproces rondom de aanleg van de A16. Ik betreur het dat u geen weet van deze plannen heeft gehad dan wel dat u hieromtrent niet correct bent geïnformeerd.*

*De aanleg van de A16 is hard nodig om diverse knelpunten op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid op te lossen. Zie voor meer informatie ook de paragrafen 2.1. en 2.3.*

*Voor zowel lucht, geluid als ook veiligheid geldt dat met de aanleg van de A16 nergens grenswaarden worden overschreden. De regio investeert daarnaast extra in de milieukwaliteit met Saldo Nul, wat betekent dat het geluidsniveau niet meer dient te bedragen dan de situatie in 2012. Dit wordt gerealiseerd met onder meer extra schermen en nog stiller asfalt.*

*De alternatieven zoals inspreker die voorstelt zijn uitgebreid onderzocht in de fase van de TN/MER. Voor meer informatie verwijs ik u naar het antwoord in paragraaf 2.4 (alternatieven). Uit dit alternatievenonderzoek is gebleken dat de alternatieve oplossingen niet voldoende effect sorteren en dat de A16 nodig is. Ten aanzien van de inspreker gemaakte opmerkingen inzake het spooronderhoud en de veiligheid verwijs ik inspreker naar de site van ProRail: <https://www.prorail.nl/overheden/vernieuwen-van-het-spoor>.*

*Voor wat betreft het groen in de regio is hier bij de inpassing van de weg rekening mee gehouden. Zo wordt vernietiging en versnippering van groen al tot een*

*minimum beperkt doordat de nieuwe weg op de locatie van een reeds bestaande komt te liggen (N209) en het feit dat de weg in het Lage Bergse Bos in een halfverdiepte tunnel komt te liggen dat in afwijking van de tunnel in het Ontwerp-Tracébesluit ook een kleiner ruimtebeslag kent, dus minder aantasting van groen. Het dak van de tunnel wordt groen ingepast en voorzien van fiets- en wandelpaden zodat het ook weer 1 op 1 aansluit op het Lage Bergse Bos.*

*Er is ten behoeve van uw woonomgeving (Schiebroek Noord) een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Ook heb ik met de regio afspraken gemaakt over de inpassing van de weg en het nemen van aanvullende geluidbeperkende maatregelen. Deze zijn opgenomen in de Inpassingsovereenkomst A16. Ik verwijs u door naar paragraaf 2.9. Met betrekking tot uw woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé bedraagt circa 850 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Er is ook gekeken naar de gecumuleerde geluidbelasting. Ik verwijs u hiervoor naar mijn antwoorden in de paragrafen 2.15 en 2.16.*

*Tot slot, ten aanzien van de luchtkwaliteit is het project opgenomen in het NSL, waarmee is geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ik verwijs u verder door naar paragraaf 2.17.*

### **3.223 Zienswijze nr. 223, Tuinbouwbedrijf P.de Vogel**

Inspreker wil graag dat met de besluitvorming rekening gehouden wordt met een goede ontsluiting van de Wildersekade zodat mijn bedrijf goed bereikbaar blijft, ook voor vrachtverkeer. Op dit moment is dit een drama door alle afsluitingen die naar mijn mening onterecht geplaatst worden. Graag zou inspreker daarom willen dat hier goed naar gekeken word.

#### **Reactie**

*Het verbeteren van de ontsluiting van de Wilderskade is niet één van de doelstellingen van het project A16. Bestaande en door de A16 doorsneden of geraakte verbindingen worden middels het Tracébesluit hersteld, de ontsluiting van woningen en bedrijven via het lokale wegennet is echter een regionale aangelegenheid, waarbij wordt opgemerkt dat er in de huidige situatie ook geen directe verbinding is tussen de Wildersekade en de N209. De gemeente heeft onderzoek gedaan naar het verbeteren van de bereikbaarheid van de Wildersekade. Uit dit onderzoek is gebleken dat het verbeteren van de passeerbaarheid van de Schiebroekseweg middels halfverharding of meer passeerhavens de voorkeur heeft. Bij het (deels) verleggen van de Wildersekade en de Schiebroekseweg t.b.v. de aanleg van de AVO-knoop wordt deze dan nieuw gerealiseerde vormgeving en inrichting overgenomen. Ten aanzien van uw klachten verwijs ik u derhalve ook naar de gemeente.*

### **3.224 Zienswijze nr. 224**

Inspreker betwijfelt de nut en noodzaak van de snelweg A13/A16 (bij de toekomstscenario's wordt in zijn ogen onvoldoende rekening gehouden met de gevolgen van de doorgetrokken A4, de Blankenburgtunnel die gebouwd gaat worden, van de veranderde werkwijzen zoals het Nieuwe Werken, de ontwikkeling van zelfsturende auto's, de vergrijzing waardoor het aantal werkenden afneemt en



het feit dat jongeren minder belang hechten aan bezit en vaker middels moderne communicatiemiddelen een auto delen of gebruik maken van het OV) en stelt inspreker vraagtekens bij de juistheid van de uitgangspunten en berekeningen (vooral economische belangen worden meegewogen, en de onomkeerbare gevolgen voor mens, dier en milieu niet of nauwelijks), begrijpt inspreker dat de geplande aanleg inmiddels in een dusdanig ver gevorderd stadium is gekomen dat deze discussie niet meer kan worden gevoerd. Daarom beperkt inspreker de zienswijze tot de inpassing en wijze van aanleg van de snelweg, al is inspreker het pertinent en principieel oneens met de aanleg ervan.

### **Reactie**

*Anders dan inspreker stelt zal de A16 in de toekomst nog steeds nodig zijn. In de verkeersberekeningen is reeds rekening gehouden met de A4 en de Blankenburgverbinding. Voor meer informatie verwijs ik inspreker naar mijn antwoord in paragraaf 2.2.*

*De aanleg van nieuwe infrastructuur is in veel gevallen onderwerp van debat en discussie. Dit is ook niet verwonderlijk gezien de impact van deze plannen op de omgeving. De keuze voor de A16 is echter het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken en niet alleen economische belangen. Met het project A16 worden diverse leefbaarheidsknelpunten langs de A13 Overschie en A20 als ook op het onderliggend wegennet opgelost. Voor wat betreft de leefomgeving langs de nieuwe weg is samen met de regio (Saldo Nul) geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast.*

*Ik realiseer me dat met de aanleg van nieuwe wegen er sprake is van aantasting van natuur- en landschappelijke waarden. Hier is met de keuze en inpassing van de A16 rekening mee gehouden. Zo wordt de nieuwe snelweg in het Lage Bergse Bos halfverdiepte aangelegd en wordt een nieuwe doorsnijding grotendeels voorkomen door de weg aan te leggen op een plek van een bestaande provinciale weg (N209). Op deze wijze wordt vernietiging van natuur en landschap tot een minimum beperkt. Zie verder ook mijn antwoord in de paragrafen 2.9 en 2.14.*

Bij de aanbesteding van de aanleg van de A13/A16 wil inspreker dat de onderstaande punten als harde en niet onderhandelbare eisen worden opgenomen in het bestek, dit om de overlast en gevolgen voor de directe omwonenden zoveel mogelijk te beperken.

1. Het huis inspreker en de naast gelegen woningen worden verplicht opgenomen in de invloedssfeer van de aannemer. Gebruikelijk is dat de aannemer zijn eigen invloedssfeer vaststelt. Omdat deze er belang bij heeft dat deze zo klein mogelijk is, kan de objectiviteit ervan in twijfel worden getrokken. De huidige tekeningen die wij van Rijkswaterstaat hebben ontvangen, waarbij door bureau van Rossum de risico's zijn onderzocht, geeft mij onvoldoende vertrouwen dat er op een goede manier met gedegen kennis van de situatie ter plaatse, is en wordt gekeken (zie verder op in deze zienswijze). In deze stukken is een monitoringsgrens van 80 meter vast gesteld, en valt ons huis, op een afstand van 180 meter, buiten deze grens. Hierbij is er geen rekening gehouden met het feit dat geplande bouwbruggen, waar zwaar werkverkeer overheen zal gaan, dichter bij ons huis liggen dan de geplande tunnel. Uit niets blijkt dat Rijkswaterstaat constructief en transparant te werk gaat en rekening houdt met de kwetsbare staat van onze huizen. Gebouwd op een zachte veendijk die blijvend (eeuwig durende zetting) sterk verzakt en bijzonder trillingsgevoelig

- is. De huidige scheefstand van de huizen is onder andere ontstaan doordat de kade veel gebruikt werd door vrachtwagens, voordat deze doodlopend werd. Tegen dergelijke trillingen zijn onze huizen dus al niet bestand, wat de kwetsbaarheid van de woningen en daarmee onze bezorgdheid aangeeft. In het geval er, ondanks alle schade beperkende maatregelen (zie verderop in deze zienswijze), schade ontstaat, is dit het risico van de aannemer en moet de schade direct vergoed of hersteld worden, zonder dat de bewijslast bij de bewoners ligt. Van ons huis moet daarom voor aanvang van de werkzaamheden onder andere een bouwkundige nulmeting gedaan worden;
2. De bouwwerkzaamheden, of de voorbereidingen daarvoor, mogen pas aanvangen op het moment dat van alle woningen binnen de invloedssfeer, waaronder dus begrepen ons huis, een bouwkundige nulmeting door een objectieve onafhankelijke partij is uitgevoerd en akkoord bevonden door de betreffende bewoners;
  3. De bouwwerkzaamheden, of de voorbereidingen daarvoor, mogen pas aanvangen op het moment dat er een goede schaderegeling is vastgesteld, waarbij de bewijslast dat de ontstane schade niet is veroorzaakt door de bouwwerkzaamheden A13/A16, ligt bij de aannemer en waarbij de ontstane schade binnen een nader af te spreken korte termijn volledig wordt vergoed of hersteld door de aannemer;
  4. De bouwwerkzaamheden, of de voorbereidingen daarvoor, mogen pas aanvangen op het moment dat er een goede regeling is getroffen in het geval de uitvoerende aannemer failliet gaat, waarbij minimaal is afgesproken wie de ontstane schade voor de omwonenden vergoed en waarbij wordt voorkomen dat de omwonenden nog langer dan al gepland in een bouwput moeten wonen.
  5. Van de aannemer wordt geëist dat zij alle maatregelen treft (zoals het drukken in plaats van heien van damwanden) om schade aan de huizen in de omgeving te voorkomen, waarbij rekening wordt gehouden met de kwetsbare staat van de huizen, met de zachte en sterk verzakkende veengrond en met de kwetsbare dijk. Het waterpeil dient ten alle tijden binnen de grenzen zoals die zijn gesteld door het Hoogheemraadschap te blijven. Schade als gevolg van wateroverlast, veroorzaakt door een te hoog grondwaterpeil, wordt vergoed door de aannemer, evenals schade (op de lange termijn) veroorzaakt door een te laag grondwaterpeil (zoals houtrot van de funderingspalen e/o verzakking van opstallen). Ook als pas na de aanleg van de A13/A16 blijkt dat het grondwaterpeil te hoog is, doordat het water minder plaats heeft door de toename van beton en asfalt, of als blijkt dat de verzakking van de grond toeneemt als gevolg van het wegpompen van het extra water (zoals nu het geval is bij de aangelegde tunnel voor de verlengde A4) is de aannemer of indien afgesproken Rijkswaterstaat aansprakelijk voor geleden schade en voor het realiseren van oplossingen;
  6. Van de aannemer wordt geëist dat al het wandel, fiets- en autoverkeer te allen tijden normale doorgang heeft. De Rottekade en de Rottebandreef worden niet gebruikt door het bouwverkeer. Ook de Rotte zelf blijft toegankelijk voor boten;
  7. Van de aannemer wordt geëist dat de omwonenden zo weinig mogelijk overlast ondervinden van de bouwwerkzaamheden. In dit dicht bevolkte gebied mag niet 's nachts of 's avonds worden geheid of andere bouwwerkzaamheden worden uitgevoerd. De bewoners worden tijdig en goed geïnformeerd over de uit te voeren werkzaamheden;
  8. Van de aannemer wordt geëist dat alle mogelijke maatregelen worden genomen om geluidsoverlast en luchtvervuiling, na aanleg en ingebruikname van de A13/A16 zo veel mogelijk te beperken. Hieronder wordt ook verstaan een zo natuurlijk mogelijke inpassing in het Terbregse Veld, om vervuiling van het 'zicht' te beperken. Een aantal maatregelen zijn al opgenomen in het OTB, zoals tunnelisolatie en geluidsarm asfalt. Onderzocht moet worden of extra maatregelen kunnen leiden tot een minder grote verslechtering van de leefomgeving van met name de

Rottekade, waarbij nieuwe ontwikkelingen op dit gebied ook tijdens de bouw meegenomen moeten worden. De aannemer die bereid is om naast de al afgesproken maatregelen de meeste extra maatregelen op dit gebied te treffen, geniet de voorkeur bij de aanbesteding. Bij tegenvallers ten tijde van de bouw mag op deze maatregelen niet bezuinigd worden.

9. Gelet op het bovenstaande lijkt het mij als bewoner c.q. eigenaar niet meer dan fatsoenlijk dat Rijkswaterstaat voldoende en effectieve voorzorgsmaatregelen treft. De conclusies/beslissingen over de al dan niet te nemen maatregelen worden gedragen door gegevens uit een onderzoek uit van de heer Barkan. Dynamics of basis foundations. Sorry, maar wanneer een Rijksoverheidsorgaan zich louter laat leiden door onderzoekgegevens over machinefundaties uit 1962 ,en verder geen leerring trekt uit eerder opgedane ervaring, trek ik de betrouwbaarheid ernstig in twijfel. Zonder in details te treden levert even "googelen" al een schat aan informatie op waar het tegendeel uit bewezen wordt (b.v. site: joostdevree.nl/trilling), en de materie toch een stuk complexer en minder voorspelbaar wordt. Dit betekent mijns inziens dat "de fundatie van het rapport niet draagkrachtig is", en niet als zodanig gebruikt kan worden. Van Rijkswaterstaat wordt dan ook geëist; het preventief (laten) uitvoeren van werkzaamheden met als doel om het nog verder scheefzakken e/o plastisch vervormen van de woningen tijdens en na de aanleg van de snelweg a13/a16 uit te sluiten. Wanneer men dit niet mogelijk acht is verder gaan onverantwoord. De meeste woningen zijn tussen de 40 tot 50 centimeter scheef gezakt. En hebben in hun huidige situatie al onherstelbare schade. In vakjargon heet dat slopershoogte , dit houdt in dat er eigenlijk niets anders rest dan slopen.
10. Van Rijkswaterstaat wordt geëist dat de maximum snelheid op toekomstige a13/a16 80 kilometer wordt. In het OTB wordt uit gegaan van een maximum snelheid van 100 kilometer per uur. Bij de verwachte geluidshinder wordt uitgegaan van z.g. stil asfalt, dit is in een experimenteel stadium, de cijfers hiervan zijn fictief en kunnen niet zo gebruikt worden. In het meet rapport verstrekt door de gemeente Lansingerland over de geluidsbelasting op de gevels staan onverklaarbare overschrijdingen in de situatie zonder A13/A16. Dit wordt echter alleen gemeten bij drie woningen die verspreid uit elkaar staan(?).

Ook dit document geeft geen vertrouwen in een serieus en vakkundig onderzoek. Met name rond de zogenoemde tunnelmonden zal een maximum snelheid van 100 kilometer per uur t.o.v. 80 kilometer per uur een significante verhoging van fijnstof en geluid laten zien en horen. Zeker gezien de hoogteverschillen die ontstaan zal een voertuig bij het oprijden de 100 km/per uur vast willen houden en "diep het gas" in trappen. Aangezien er op de ring Rotterdam verder al 80 kilometer per uur wordt gereden(a20/a13), en met de jongste wetenschap wat autobanden aan gruis (lees microplastics) achterlaten op en rondom onze snelwegen, lijkt het mij niet meer een kwestie van fatsoenlijk en sociaal bestuur dat ook hier een maximum snelheid van 80 kilometer geldt.

### **Reactie**

1. *Het verkennend vooronderzoek naar mogelijke bouwschade, waar de inspreker naar verwijst, heeft een indicatief karakter. Omdat dit verkennend onderzoek te globaal is om richting aannemer te bepalen welke maatregelen voorgeschreven dienen te worden om risico's van bouwschade te beperken, zal een vervolgonderzoek moeten plaatsvinden. Ook hierover zijn omwonenden geïnformeerd. Dit onderzoek heeft tot doel om de ontbrekende informatie inzake fundering van opstallen en de doorwerking van trillingen als gevolg van de aanleg van de A16 Rotterdam in beeld te brengen. Deze bevindingen worden gehanteerd bij het opstellen van voorschriften richting aannemer om het risico op schade zo goed mogelijk te beperken en ook bij*

*het bepalen van keuzen omtrent het al dan niet minnelijk verwerven van opstallen. De omwonenden worden persoonlijk door Rijkswaterstaat geïnformeerd over de onderzoeksbevindingen en over de verwerving. Ten aanzien van de nulmetingen verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.20.*

2. *Zie mijn reactie hierboven*
3. *Ten aanzien van de wijze waarop Rijkswaterstaat met schade tijdens de bouw omgaat verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.23.*
4. *Bij een dreigend faillissement van de aannemer steekt het contract zo in elkaar dat van een directe / acute stop van het werk geen sprake zal zijn, waardoor het risico op langer durende hinder als gevolg van een faillissement ook wordt beperkt. Het contract van de A16 betreft een zogenaamd DBFM contract waarbij de aannemer niet alleen de bouw maar ook het beheer en onderhoud gedurende een langere termijn voor haar rekening neemt. In het kader van een dergelijk contract worden tussen betrokken partijen (Rijkswaterstaat, aannemer en banken) afspraken gemaakt over de mogelijkheden in te grijpen in de bedrijfsvoering van de aannemer indien die in ernstige mate tekortschiet (waarbij bijvoorbeeld de aflossing van de verstrekte financiering in gevaar zou kunnen komen). Het voordeel hiervan is dat zowel Rijkswaterstaat als ook de banken direct betrokken zijn bij de ontwikkelingen van de opdrachtnemer. Dat is met name in het geval van tekortkoming in de nakoming van de projectovereenkomsten of het DBFM-contract, dan wel een dreigend faillissement van de opdrachtnemer. Indien er geen zicht is op herstel van de tekortkomingen (dreigend faillissement kan niet worden afgewend) dan kunnen de banken een nieuw vehikel nomineren om in de plaats van de opdrachtnemer te treden door het contract over te nemen. De aannemer mag niet zelf het faillissement aanvragen, maar moet de banken hiervan eerst in kennis stellen, waarna een "interim periode" start. In deze periode kunnen de banken dus de eerder genoemde nieuwe partij aan zich binden.*

*Mocht in die uitzonderlijke situatie onverhoopt toch sprake zijn van een bouwstop (met de opmerking dat dit in Nederland voor dit type werk in de praktijk vrijwel nog nooit heeft plaatsgevonden), dan wordt uiteraard bekeken of en welke schade hieruit vloeit voor de omgeving. In het geval van aantoonbare schade (planschade, inkomstenderving etc.) kan een beroep worden op de planschade regeling.*
5. *Het bouwen van een nieuwe weg gaat helaas niet zonder hinder, om die reden krijgt het beperken van hinder binnen het project bijzondere aandacht. Zie voor meer informatie mijn antwoord in paragraaf 2.19. Voor de bouw van de tunnel onder de Rotte, Vaart Polder Bleiswijk en door het Lage Bergse Bos heeft geohydrologisch onderzoek plaatsgevonden. Daarbij is op basis van het geohydrologisch onderzoek gekozen dat de tunnel waterdicht dient te zijn, waarbij er door de aannemer tijdens de aanleg geen spanningsbemalingen toegestaan mogen worden. Met deze maatregel worden grote risico's op wisselende grondwaterstanden beperkt. Bij de voorbereiding van de werkzaamheden en uitvoering van de werkzaamheden dient nauwlettend gelet te worden op de lokale maatregelen die nodig zijn om wisselende grondwaterstanden te voorkomen. Het hoogheemraadschap zal hierop toezien via de watervergunning en handhaving.*
6. *Tijdens de bouw worden in principe alle bestaande verbindingen in stand gehouden. Met de beheerders en direct betrokkenen worden afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid te garanderen, dat wil zeggen ook op een verkeersveilige wijze en indien van toepassing met een beperkte toename van reisduur.*

*Wel moet er worden gekeken welke flexibiliteit er binnen deze afspraken is te realiseren. Het kan namelijk voorkomen dat in het kader van een goede logistiek en de wens om hinder en overlast voor de omgeving te*

*minimaliseren het juist ook de voorkeur kan hebben over te gaan tot bijvoorbeeld tijdelijke of gedeeltelijke afsluitingen. De afspraken hieromtrent worden opgenomen in het DBFM-contract. Mochten er afwijkingen nodig zijn, dan zal dat alleen geschieden in overleg met de betreffende beheerder en direct betrokkenen. In beginsel rijdt bouwverkeer zoveel mogelijk naar het plangebied over het hoofdwegennet en de belangrijkste uitvalswegen. Ik verwijs u ook naar paragraaf 2.19. Ten aanzien van de participatie tijdens de bouw verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.22*

- 7. Omwonenden en bedrijven worden verder via verschillende media, zoals nieuwsbrieven, twitterberichten en berichten op de projectsite over de werkzaamheden van het project tijdens de aanleg geïnformeerd. De DBMF-opdrachtnemer wordt daarnaast gevraagd maatregelen te treffen om zo min mogelijk hinder te veroorzaken. Waar nodig vindt afstemming plaats met bewoners en bedrijven om bereikbaarheid en exploitatiemogelijkheden te garanderen tijdens de bouwwerkzaamheden. Zie ook mijn reactie onder punt 6;*
- 8. De aannemer heeft zich te houden aan het hetgeen in het Tracébesluit is opgenomen. In vergelijking met het Ontwerp-Tracébesluit komen hier de Saldo Nul maatregelen nog bij en is in de Inpassingsovereenkomst A16 tussen Rijk en regio afgesproken dat de tunnel wordt verlengd tot circa 100 meter na de 2e kwelsloot. Deze maatregelen komen ten goede aan de leefomgeving rondom de Rottekade. Op deze maatregelen kan tijdens de bouw niet worden bezuinigd;*
- 9. Zie mijn antwoord in paragraaf 2.19. Indien uit de analyses blijkt dat de aannemer preventieve maatregelen moet treffen zal dit gebeuren in nauw overleg met de direct betrokkenen;*
- 10. De gehanteerde 100 km/uur staat niet ter discussie. De snelheid sluit aan op de aangrenzende wegvakken van de A13 (richting Den Haag), A16 en A20. Een verlaging van deze maximale wettelijk toegestane rijsnelheid naar 80 km/uur gaat ten koste van de wegcapaciteit en de uitgangspunten voor dit project met betrekking tot doorstroming en ontlasting van de binnenring. Ook de milieueffecten geven geen aanleiding tot een verlaging van de snelheid. Aan al de wettelijke normen wordt voldaan. In de modellering is rekening gehouden met de door inspreker genoemde hoogteverschillen en het hierbij behorende rijgedrag.*

*Ten aanzien van de geluidsbelasting geldt dat deze ook aanzienlijk is verbeterd met de maatregel om de tunnel onder de Rotte te verlengen tot circa 100 meter na de 2e kwelsloot. Ten aanzien van uw situatie is opnieuw de geluidsbelasting berekend. De afstand van uw woning tot de A16 bedraagt circa 200 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt 51 dB. Omdat er niet wordt voldaan aan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg, geldt dat er in uw geval aanvullend onderzoek wordt gedaan naar de binnenwaarde. Zo nodig worden door Rijkswaterstaat aanvullende gevelmaatregelen aangeboden. Het onderzoek naar het binnenniveau wordt uitgevoerd nadat het Tracébesluit onherroepelijk is. Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek en cumulatie verwijs ik u verder naar mijn antwoord in de paragrafen 2.15 en 2.16.*

*De berekeningen zijn naast de verlengde tunnelmond inclusief tweelaags ZOAB, dat al een grote toepassing kent in Nederland. Waar inspreker doelt op het experimenteel stadium van het stil asfalt wordt tweelaags ZOAB fijn bedoeld. Het is correct dat dit een relatief nieuwe vorm van asfalt is. De cijfers zijn echter niet fictief, op verschillende delen van het hoofdwegennet is reeds ervaring opgedaan met de akoestische werking van dit type asfalt.*

*De onzekerheden zitten dus niet in de akoestische werking, maar meer in het beheer en onderhoud. In het kader van de A16 is dit type asfalt met de regio overeengekomen als (innovatieve) maatregel dat wel wordt aangelegd, maar niet als maatregel en effect in het Tracébesluit is meegenomen. Het akoestische effect hiervan komt dus nog bovenop de akoestische effecten van de maatregelen die in het kader van het Tracébesluit worden getroffen.*

*Tot slot refereert inspreker aan de luchteffecten. Het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Hiermee is geborgd dat wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden op de plekken die voor personen toegankelijk.*

### **3.225 Zienswijze nr. 225**

Deze zienswijze is gericht tegen de ontwikkeling van de snelweg zoals genoemd in voornoemd Ontwerp-Tracébesluit, meer in het bijzonder van het gedeelte ter hoogte van de Doenkade. Te weten vanaf de A13 naar de Oude Bovendijk toe. Een aantal argumenten ligt aan deze zienswijze ten grondslag. Deze komen hieronder puntsgewijs aan de orde.

#### Afspraken Afstemgroep A13/A16

Per brief van 16 mei 2012 heeft de voorzitter van de bestuurlijke Afstemgroep A13/A16 de heer drs. J.N. Baljeu onder andere aangegeven dat de inpassing van de Rijksweg niet de optimale vorm van inpassing is.

Verder geeft drs. J.N. Baljeu aan dat er uit de maatschappelijke en politieke discussie binnen de stadsregio is gebleken, dat de toename van geluidshinder en verslechtering van de luchtkwaliteit de belangrijkste zorgpunten zijn. Dit houdt niet in dat er verder geen zorgpunten zijn. Wat te denken van het zicht op de snelweg vanuit woningen en tuinen. Daar bovenop komt dat er 's-avonds lichthinder zal zijn door de verlichting van de voertuigen en lantarenpalen/snelwegverlichting.

Terecht wordt verder gesteld door de commissie dat er een cumulatie plaats zal vinden. In ons geval zat dat zijn met de reeds bestaande hinder van Rotterdam The Hague Airport, de Doenkade, de A13 en de HSL. Het aanleggen van zes extra rijbanen zonder enige vorm van geluidsbeperkende maatregelen zal de overlast alleen maar doen toenemen, waardoor wij straks niet meer rustig in onze achtertuin kunnen genieten van de stilte en het mooie weidse uitzicht. Tevens zullen wij in ons huis de snelweg horen en zeer waarschijnlijk ook ruiken. Dit kan en mag niet de bedoeling zijn en hier zullen dan ook maatregelen tegen genomen moeten worden.

#### **Reactie**

*Ik begrijp uw zorg. Wij proberen de uitstraling op verschillende manieren te beperken. Het scherm ter plaatse van de Oude Bovendijk wordt dicht uitgevoerd met begroeiing aan beide zijden (onderste 4m). In de Inrichtingsplannen Polder Schieveen en Vlinderstrik zijn elzenhakhoutbosstroken voorzien aan de noordzijde van de A16. Deze zijn vastgelegd op de Afsprakenkaart, die hoort bij de Inpassingsovereenkomst A16 die ik met de Regio heb gesloten. Er zijn maatregelen genomen om effecten van licht te beperken, lichtvervuiling en lichtverstrooiing tegen te gaan. De hoogte van de lichtmasten zijn teven aangepast in het kader van de luchtvaartveiligheid. In het contract zullen in het kader van een goede inpassing van de verlichting in de omgeving eisen worden opgenomen ter beperking van*

*omgevingshinder door verlichting, dit kan door de hoeveelheid licht te beperken tot waar het strikt noodzakelijk is.*

*De effecten met betrekking tot cumulatie van geluid zijn onderzocht en daarbij is ook rekening gehouden met de actuele geluidbelasting als gevolg van het vliegveld. Met de uitbreidingsplannen van het vliegveld is in het Besluit geen rekening gehouden. Daarvoor zal separaat nog een inspraakprocedure volgen. De gecumuleerde geluidbelasting ter plaatse van de woning bedraagt  $L_{cum} = 48$  dB. Ik acht deze (gecumuleerde) geluidbelasting aanvaardbaar.*

#### Vorbereidende maatregelen

Met de voorbereidende maatregelen heeft Rijkswaterstaat bij de toekomstige bocht van de A13 naar de Doenkade, reeds alle bomen gekapt die er stonden. Ons prachtige uitzicht op dat gedeelte is derhalve in een klap vernietigd. In plaats daarvan zien wij van grote afstand de stukken beton uit de grond verzeiden, voertuigen rijden, voertuigen remmen en zien wij de stoplichten van kleur verschieten. Wij zien dan ook graag dat de oude situatie zoals die was per direct terugkeert.

#### **Reactie**

*Rijkswaterstaat heeft tot op heden geen enkele voorbereidende werkzaamheden getroffen. Inspreker doelt hier op de reconstructie van het viaduct over de A13. Hiervoor is de provincie Zuid-Holland opdrachtgever en aanspreekpunt. Naar aanleiding van uw zienswijze is een medewerker van Rijkswaterstaat bij u langs geweest om deze situatie nader toe te lichten.*

*De situatie zal sterk veranderen als gevolg van de A16. Het zicht op de kruising N209 zal weggenomen worden door het grondlichaam van de verbindingsboog. Wij proberen de uitstraling op verschillende manieren te beperken. Op de verbindingsboog komt een lage grondwal om lichtuitstraling richting de polder tegen te gaan. In het inrichtingsplan Polder Schieveen zijn elzenhakhoutbosstroken voorzien aan de noordzijde van de A16. Deze zijn vastgelegd op de Afsprakenkaart, die hoort bij de Inpassingsovereenkomst A16 die ik met de Regio heb gesloten.*

#### Bouwverkeer

Reeds met de voorbereidende werkzaamheden hebben grote tractoren met zware aanhangers gebruik gemaakt van de Hofweg. Deze enorme voertuigen zijn niet geschikt om veelal met grote snelheid over de Hofweg te rijden. U moet begrijpen dat insprekers in een oud huisje wonen welke niet geheid is. Als er een zwaar beladen voertuig langs onze woning over de Hofweg rijdt schudt het hele huizenblok op en neer. Zelfs de woning van burens van insprekers welke wel geheid is staat te schudden op zijn grondvesten. Ook hierbij is er sprake van geluidsoverlast. Hierbij komt bij dat men met deze grote tractoren vaak op maximale snelheid op de Oude Bovendijk afrijden om pas op het allerlaatste moment hard af te remmen. Inspreker hoeft u niet uit te leggen wat er gebeurt als er ineens dieren dan wel spelende kinderen de weg opschieten. Graag uw uitleg hierover en wat hier aan gaat gebeuren.

De gebiedscommissie Overschie heeft een advies gegeven over het bouwverkeer. Hierin staat dat: "Onder geen beding mag het gebeuren dat bouwverkeer dat gerelateerd is aan de aanleg van de A13/A16 door de woonkern van Overschie gaat rijden noch op andere delen van het onderliggende wegennet, met inbegrip van de

Hofweg en de Oude Bovendijk". Hier is geen woord Arabisch bij als u het inspreker vraagt. Als inspreker het snapt lijkt het voor jullie ook niet heel lastig te begrijpen. Geen bouwverkeer over de Oude Bovendijk en Hofweg. Graag uw uitleg hierover.

Daarbij komt dat hoe groter en zwaarder de tractoren, hoe groter de belasting op de wegen. Dit heeft veel gevolgen voor de woningen en de staat van het wegdek op de Hofweg en Oude Bovendijk die niet geschikt zijn voor deze veelvuldige zware belasting. Er is reeds scheurvorming in onze woning en verzakking van het wegdek ontstaan.

Er zit reeds een scheur in onze buitenmuur. Deze is naar onze mening reeds groter geworden door het voorbij denderende bouwverkeer. Graag zien insprekers een onafhankelijk bureau de schade opnemen, zodat deze schade vergoed kan worden. Vervolgens dient er een rapport opgemaakt te worden zodat na afloop van alle werkzaamheden gekeken kan worden welke schade nog meer veroorzaakt is. Waarom is er niet eerder een eikrapport opgemaakt van woning van insprekers als deze woning gelegen is op een route waar zwaar verkeer langs komt tijdens de aanleg van deze rijksweg? Graag uw reactie.

Het getuigt trouwens van grote arrogantie dat er ondanks het advies van de gebiedscommissie Overschie toch gebruik wordt gemaakt van de Hofweg. Graag uw uitleg hierover. Insprekers vragen ons af waar deze arrogantie vandaan komt en of het überhaupt uitmaakt wat omwonende van de Rijksweg A13/A16 vinden. Graag ook hier uw uitleg over.

Insprekers inziens kan het bouwverkeer prima over de Doenkade rijden. Daar is die weg immers voor. De Hofweg is er voor bestemmingsverkeer en is totaal niet geschikt voor het zware vrachtverkeer.

Rijkswaterstaat wijst bij schade al bij voorbaat naar de aannemer die de klus zal aannemen. Graag ontvangen insprekers garanties! Garanties dat er vanaf nu een schouw van onze woning komt en een onderzoek naar trillingen en verzakking op kosten van Rijkswaterstaat. Graag ontvangen insprekers tevens de garantie dat het onderzoek bij de notaris vastgelegd zal worden op kosten van Rijkswaterstaat, zodat hier in een later stadium geen geschil over kan ontstaan.

### **Reactie**

*Alhoewel ik de overlast ten zeerste betreur moet ik u onder verwijzing naar mijn antwoord onder uw 1<sup>e</sup> punt, doorverwijzen naar de provincie Zuid Holland aangezien zij voor deze reconstructie opdrachtgever en ook aanspreekpunt voor uw klachten is.*

*Ten aanzien van de beoogde overlast t.g.v. van de aanleg van de A16 en bouwinspecties verwijs ik u naar mijn antwoord in de paragrafen 2.19 en 2.20.*

### Geen actuele behoefte

Door de openstelling van de verlengde A4 op de A20 zal een zeer groot deel van de drukte op de A13 afnemen. Dit geeft Rijkswaterstaat ook zelf aan op haar internetsite.

Wanneer er files staan op de A13 staan die er voornamelijk voor de afslag naar Schiedam en Vlaardingingen toe. Dit zal dus met de A4 opgelost zijn. Een nieuwe snelweg in de vorm van de A13/A16 zal dit zeker niet oplossen omdat deze snelweg de andere kan op zal buigen.



De keer dat de A13 bij Rotterdam in de richting van Gouda vast staat, is omdat er dan een ongeluk is gebeurd of omdat de A20 vanaf Schiedam gewoon zeer druk is. Inspreker heeft zelf een aantal jaar gereisd tussen Den Haag en Rotterdam. De files staan niet op de A13 nabij Rotterdam, maar eerder bij de A12 naar A13 toe en bij Delft. De nieuwe A13/A16 zal ook dit probleem niet oplossen. Immers zullen de mensen vanuit het Westland niet ineens de A13/A16 gaan gebruiken waardoor de verkeersdruk op de A20 gewoon hetzelfde blijft.

Als er al naar een oplossing gezocht moet worden, zal er beter naar de A20 nabij het kleinpolderplein alsmede naar het Kleinpolderplein zelf gekeken moeten worden. Dit zijn de plekken waar de problemen zich voordoen. De 100 miljoen kan wellicht gebruikt worden om de A20 dubbellaags te maken, nu de minister niet van plan is de infrastructuur voor het openbaar vervoer te verbeteren. Tevens kunnen rijbanen versmald worden op een stuk van de A20, zodat er een extra rijbaan bij komt. Ook kunnen de woonarken langs de A20 vervangen worden door een stuk snelweg of er kan gedacht worden aan een vrachtwagenverbod op spijstijden. Tevens kan er bevorderd worden dat vrachtwagens 's-nachts rijden en kan er een inhaalverbod voor vrachtwagens ingesteld worden. Ook zou er tol geheven kunnen worden op de A20.

Een compleet nieuwe Rijksweg aanleggen voor relatief weinig automobilisten die allemaal zo nodig op dezelfde tijd op dezelfde plek willen rijden lijkt ons niet de oplossing. Er zullen meer mensen de dupe worden van deze weg dan dat er mensen geholpen zullen worden. En daarbij komt, wat is de netto vertraging eigenlijk van iemand die vanaf bijvoorbeeld Den Haag naar Dordrecht wil reizen zonder deze A13/A16 in vergelijking als deze weg er wel ligt. Wat is de winst na openstelling van de verlenging van de A4?

Het eindpunt is hetzelfde. Het is niet een compleet nieuwe plek waar de automobilisten naar toe kunnen. De hele aanleg van de snelweg heeft enkel met eventuele vertraging te maken rond het Kleinpolderplein. Wellicht is de minister voorbijgegaan aan het feit dat het Kleinpolderplein misschien wel op de verkeerde manier ingericht is. Wellicht is er een andere manier om de A20 vorm te geven zodat deze de stroom automobilisten wel aan kan. Is hier al aan gedacht of moet deze weg kosten wat het kost er gewoon komen omdat het een paradepaardje is?

Wellicht zijn we op een punt gekomen dat genoeg ook echt genoeg is. Dat we het uiterste hebben gehaald uit een bepaalde plek en dat er gewoon niet meer in zit. Expansie heeft zo zijn grenzen. Wellicht kunnen we meer verkeer gewoon niet meer aan. Wellicht is de tijd aangebroken dat de minister moet zeggen.... Als je tussen 7:00 uur en 9:00 uur gebruik wil maken van de A20 dan moet je daar tol voor betalen. Eens kijken hoeveel Nederlanders dan ineens wel op een ander tijdstip kunnen beginnen, met de trein kunnen reizen of een ander vervoersmiddel kunnen gebruiken om op het werk te komen. Nederlanders zijn innovatief. Sinds het aanleggen van rijkswegen is het alsmaar drukker geworden. Het is dan ook niet voor te stellen dat deze nieuwe snelweg de oplossing zal zijn en dat er geen files meer zullen staan op de A13. Het is onnodig, duur, en deze weg verziekt de gehele omgeving letterlijk en figuurlijk.

Meer asfalt trekt meer verkeer aan. Eenmaal asfalt blijft asfalt. De oplossing ligt derhalve niet in meer asfalt ook al wil de minister dat heel graag geloven wellicht ingefluisterd door de lobbyisten in Den Haag die hun werk weer eens uitmuntend hebben verricht.

Uit onderzoek is gebleken dat de verkeersgroei al geruime tijd stagneert. Verder zal er meer onderzoek gedaan moeten worden nadat de A4 opengesteld is. Testresultaten moeten afgewacht worden.

De minister zal toch echt naar experts, milieuorganisaties en bewoners moeten luisteren om tot een goed waardeoordeel te komen over de daadwerkelijke behoefte van dit gedrocht van deze Rijksweg. Insprekers inziens zal de minister eerst een nieuw onderzoek moeten doen naar de afname van het verkeer op de A13 door de opening van de verbinding A4/A20. Verder zal er gekeken moeten worden of er meer energie gestoken kan worden in het 'nieuwe werken', het spits midden of het stimuleren van het reizen met openbaar vervoer.

inspreker neemt aan dat minister Schultz het Fyraproject nog niet vergeten is. Ook nu laat zij haar oren hangen naar diverse 'belanghebbenden' waar geld aan verdiend kan worden en lijkt zij te zwichten onder de druk. Echter, de echte belanghebbenden voor wie de minister aan het werk is worden compleet genegeerd.

Insprekers inziens is er geen dan wel te weinig vraag naar deze nieuwe Rijksweg.

Er zijn diverse Milieuorganisaties die aan hebben gegeven dat er andere alternatieven zijn voor het stuk Rijksweg wat aangelegd zal worden. De minister is ook verantwoordelijk voor milieuzaken. Wij vragen ons dan ook af waarom er totaal niets gebeurt met de voorstellen van bijvoorbeeld Milieudefensie. Uit het verkeersplan 'Bouwen aan een Groene Metropool' blijkt dat de filedruk zonder nieuw asfalt aan te leggen met 40 procent daalt. Het project A13/A16 is daarmee overbodig, en het geld wat daarmee vrijkomt kan geïnvesteerd worden in trein, light-rail, metro en een beter fietsnetwerk. Graag een inhoudelijke reactie gezien deze nergens te vinden is.

### **Reactie**

*In de studie naar verkeer en vervoer is gekeken naar het effect van alleen de A4 Delft-Schiedam dus zonder de A16. Dit is de zogenaamde Referentiesituatie. Uit deze studie blijken nog steeds knelpunten die onvoldoende worden opgelost en waar de A16 wel een oplossing voor biedt. Het doortrekken van de A16 is namelijk niet alleen bedoeld om de verkeersknelpunten op de A13 te verminderen, maar ook die op de A20 tussen de knooppunten Kleinpolderplein en Terbregseplein en het onderliggend wegennet (de A16 Rotterdam heeft naast doorgaand verkeer ook veel meer een lokale functie met verkeer van en naar de noordkant van Rotterdam en Lansingerland). Voor meer informatie over de nut en noodzaak van de A16 verwijs ik u ook naar paragraaf 2.1, de relatie met de A4 wordt ook besproken in paragraaf 2.5.*

*Dat de A20 naar oordeel van inspreker niet rustiger wordt blijkt niet uit de verkeersprognoses. Op het traject tussen knooppunt Kleinpolderplein en Terbregseplein ligt de afname tussen de 4% en 13%. Dit is zoals inspreker ook al aangeeft niet het gevolg van automobilisten uit de regio Westland, maar het gevolg van verkeer met een herkomst en bestemming Delft / Den Haag - A16 zuid / A20 oost dat in plaats van de route A13 - A20 de snellere route via de nieuwe A16 kiest.*

*Een alternatief voor de nieuwe A16 zou zoals inspreker ook suggereert kunnen bestaan uit het aanpassen van de A20. Dit is in het kader van de TN/MER onderzocht. Dit vergt echter zulke aanzienlijke aantallen te slopen woningen en/of hoge kosten in o.a. milieumaatregelen (de omgeving van de A20 wordt al*

*aanzienlijk belast, met een verbreding of dubbellaags dek wordt dit alsmaar meer) dat dit niet een reëel te verkiezen alternatief is gebleken. Naast het aanpassen van bestaande infrastructuur is er ook gekeken naar de betere benutting van bestaande infrastructuur. De bestaande weginfrastructuur kan vooral beter worden benut door het toepassen van spitsstroken op de A20. Dit scenario is doorgerekend, maar biedt onvoldoende soelaas op de A20 zelf en zeker op de A13. Verbredingen van provinciale wegen zoals de N209 en de N471 hebben eveneens een te beperkt effect op de grote stromen op de A13 en de A20.*

*Ten aanzien van de voorstellen om een vrachtwagenverbod en tol past dit niet binnen het vigerende beleid en draagt dit ook niet bij aan de bereikbaarheid van de regio. De voorwaarden waaronder tol kan worden geheven zijn vastgelegd in de Tolwet, die op 1 december 2015 is aangenomen door de Eerste Kamer. Deze wet maakt tolheffing alleen mogelijk voor de ViA15 en de Blankenburgverbinding en dus niet bestaande wegen zoals de A20.*

*Anders dan inspreker deel ik ook niet de mening dat er geen dan wel weinig vraag is naar deze nieuwe snelweg. De realiteit is dat met inbegrip van allerlei nieuwe ontwikkelingen zoals het nieuwe werken, spitsmijden en openbaar vervoer het verkeer onvoldoende afneemt om de knelpunten weg te nemen. Integendeel er is nog steeds sprake van groei. Zie verder ook mijn antwoorden in de paragrafen 2.1 en 2.2.*

*Voor wat betreft uw andere voorgestelde alternatieven zoals meer en beter OV is daar uitgebreid onderzoek naar gedaan, ik verwijs u hiervoor naar mijn antwoord in paragrafen 2.1 en 2.4.*

*Ten aanzien van het verkeersplan "Bouwen aan een Groene Metropool" geldt dat dit plan uitgaat van enkele maatregelen zoals spitsheffing personenvervoer en kilometerheffing voor vrachtvervoer. Deze maatregelen stroken niet met het vigerend Kabinetsbeleid.*

#### Aantasting woongenot

Het ontwerpbestemmingsplan leidt tot grove aantasting van het woongenot.

Op pagina 19 van het ontwerpbestemmingsplan Polder Schieveen staat: "vandaag de dag is het kenmerkend dat de polder nog steeds het weidse landschap representeert en een open karakter heeft."

En op pagina 20: "Kenmerkend voor de plek zijn het weidse uitzicht, de rust, de landelijke sfeer, de kleinschaligheid en lage bebouwingsdichtheid." Bovenstaande is tegenstrijdig met hetgeen er door dit Ontwerp-Tracébesluit wordt gerealiseerd voor de huidige bewoners en de huidige situatie van de woonomgeving. Door de nieuwe ontwikkeling van de Rijksweg worden de kenmerkende en gewenste eigenschappen voor de huidige bewoners weggenomen. Het weidse uitzicht, rust, kleinschaligheid wordt met dit ontwerp-tracébesluit verpest en teniet gedaan.

Naast het verlies van het uitzicht, geeft de Rijksweg ook in zeer ernstige mate geluidsoverlast. Door het weidse karakter van de polder kan geluid honderden meters met de wind meevoeren. Zelfs in de huidige situatie zonder deze Rijksweg is het geluid van de Doenkade op sommige dagen zeer storend. Vooral als de wind

onze kant op staat, wat veelal het geval is. Dit zal niet anders zijn met het aanleggen van een Rijksweg van 6 banen zonder hiertegen maatregelen te nemen.

het plan is om de Rijksweg op dezelfde hoogte als de Doenkade nu aan te leggen. Er komt tevens op het stuk van de Doenkade geen geluidswal of geluidsheuvel. Ook worden er geen extra bomen geplant. Zoals het er nu naar uit ziet zal er op de plek waar nu de Doenkade ligt een Rijksweg neergelegd worden van 2x3 banen en hiernaast de Doenkade, zodat we spreken van 8 rijbanen zonder dat er extra maatregelen genomen zullen worden tegen het geluid. Het is een fabel dat het asfalt al het geluid weg zal nemen. Waarom worden er anders op andere plekken wel geluidsschermen en geluidswallen aangelegd?

Dit is onaanvaardbaar.

Het feit dat wij op een kilometer van de geplande Rijksweg wonen, betekent niet dat wij er geen last van zullen hebben. Het uitzicht zal verpest worden door de vele auto's, de lampen van de voertuigen en de verlichting boven de geplande Rijksweg, de stilte zal verleden tijd zijn door de voorbij scheurende auto's en de luchtkwaliteit zal nog meer verslechteren. Dit is een aantasting van ons woongenot en zal tevens de woning in waarde laten dalen.

Ons inziens zal, indien er een snelweg moet komen, de weg onder het maaiveld aangelegd moeten worden dan wel zal er een geluidsheuvel gesitueerd moeten worden, waardoor de geplande rijksweg compleet uit het zicht onttrokken wordt en geluid niet onze kant op kan komen. Deze geluidsheuvel zal dan bijvoorbeeld bezaaid met gras moeten worden en er zullen langs de gehele lengte van de Doenkade bomen geplant moeten worden. Dit zullen de kosten niet zijn, maar zorgt wel voor een aangenamer woongenot voor mens en dier aan de Oude Bovendijk en de Hofweg.

Met deze geluidsheuvel zal bijna voldaan worden aan saldo nul voor mens en dier op het stuk langs de Doenkade. Immers leven er in de Schieveense Polder en Ackerdijkse plassen veel dieren die eveneens veel last zullen ondervinden van de geplande Rijksweg.

### **Reactie**

*Het bestemmingsplan en een Tracébesluit zijn twee verschillende instrumenten met verschillende doeleinden. Het bestemmingsplan is een gemeentelijk instrument bedoeld om in het kader van een goede ruimtelijke ordening bestemmingen toe te kennen aan het gemeentelijke grondgebied en indien nodig regels te stellen ten aanzien van het gebruik van deze bestemmingen. Het Tracébesluit is een instrument in de handen van de minister, bedoeld voor het inpassen van wijzigingen van Rijkswegen, hoofdvaarwegen en landelijke spoorwegen. De verschillende belangen willen niet altijd overeen komen. Voor zover het Tracébesluit en het bestemmingsplan van elkaar afwijken geldt het Tracébesluit als omgevingsvergunning waarmee van het bestemmingsplan wordt afgeweken. Een Tracébesluit is dus vast te stellen ondanks dat deze mogelijk in strijd kan zijn met de plaatselijke bestemmingsplannen.*

*De keuze voor de A16 is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is samen met de regio geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen, waaronder Saldo Nul, gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Voor meer informatie verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.9.*

*Ik begrijp uw zorg. Wij proberen de uitstraling op verschillende manieren te beperken. Het scherm ter plaatse van de Oude Bovendijk wordt dicht uitgevoerd met begroeiing aan de omgevingszijde en boven de 4 meter een transparante top. In de Inrichtingsplannen Polder Schieveen en Vlinderstrik zijn elzenhakhoutbosstroken voorzien aan de noordzijde van de A16. Deze zijn vastgelegd op de Afsprakenkaart, die hoort bij de Inpassingsovereenkomst A16 die ik met de Regio heb gesloten.*

#### Verkeerscompensatie

Mocht de geplande A13/A16 doorgang vinden verzoeken wij de gemeente Rotterdam om de Hofweg enkel voor bestemmingsverkeer toegankelijk te maken d.m.v. een polier. Verder verzoeken wij de gemeente Rotterdam niet meer toe te staan dat zwaar vrachtverkeer de route Oude bovendijk, Hofweg neemt. Het vrachtverkeer zal om moeten rijden via de Doenkade en Rijksweg. Dit in overeenstemming met het advies van de gebiedscommissie Overschie, welke erop aandringt om erop toe te zien in de aanbestedingsprocedure scherpe criteria op te nemen over de wijze waarop het project wordt uitgevoerd, en dat die criteria bepalend moeten zijn voor de gunning van het werk. Een van die criteria is dat onder geen beding bouwverkeer gerelateerd aan de aanleg van de A13/A16 door de woonkern van Overschie noch de Hofweg en Oude Bovendijk gaat rijden.

#### **Reactie**

*Uw verzoek om na aanleg van de aanleg van A16 Rotterdam om de Hofweg uitsluitend voor bestemmingsverkeer toegankelijk te maken vergt een besluit dat uitsluitend door de gemeente Rotterdam kan worden genomen. Om die reden heb ik uw verzoek aan de gemeente ter kennis gebracht. Overigens is het niet de verwachting dat door de A16 Rotterdam meer sluipverkeer zal ontstaan op het onderliggende wegennet. Door de realisatie van de A16 Rotterdam zal de doorstroming (bijvoorbeeld in vergelijking van de huidige situatie op de Doenkade) fors verbeteren en zullen automobilisten hiervan sneller gebruik maken.*

*Ten aanzien van de opname van criteria in de aanbestedingsprocedure omtrent de wijze waarop het project wordt uitgevoerd, deel ik deze van harte. Voor meer informatie verwijst ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.19.*

#### Geluidsbelasting

Het aspect 'wegverkeerslawaai vormt naar ons inziens dus zeer zeker wel een belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling en wij maken daar bezwaar tegen.

Ondanks dat onze woning op enige afstand van de voorgenomen Rijksweg is gelegen, zullen wij veel geluidshinder ondervinden van de toename van wegverkeer. Immers, de omgeving van de geluidsbron heeft een groot effect op de geluidsterkte op grote afstand. Belangrijke parameters zijn de wind en de openheid van de omgeving, de Schieveense polder. De wind heeft op afstanden van meer dan 100 meter grote invloed. Dit heeft tot gevolg dat het geluid van de A13/A16 ver draagt, en ook aan de Hofweg tot veel geluidshinder zal zorgen.

#### **Reactie**

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Uit het akoestisch onderzoek komt naar voren dat er bron- en overdrachtsmaatregelen getroffen dienen te worden. Er zijn ten behoeve*

*van uw woonomgeving geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit naast schermen betreft dit ook het toepassen van stil asfalt (tweelaags ZOAB). Ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit zijn veel geluidschermen langs het nieuwe tracé in het kader van Saldo Nul verhoogd (Voor meer informatie over de Saldo Nul-maatregelen verwijs ik u naar paragraaf 2.9).*

*Specifiek met betrekking tot u woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 1.250 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek verwijs ik u graag naar paragraaf 2.15.*

*Tot slot, ik onderken dat de geluidbelasting van een bepaald gebied afhankelijk is van de windrichting (en andere meteorologische omstandigheden). Geluidbelastingen worden echter bepaald op basis van modelberekeningen voor een jaargemiddelde situatie, conform de daarvoor het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg2012). In dit reken- en meetvoorschrift is voorgeschreven dat met de landelijk gemiddelde weerssituatie rekening moet worden gehouden en niet met de meest voorkomende windrichting op een bepaalde locatie. De berekening van het geluidniveau gaat hierbij uit van een situatie onder meewindcondities. Dat wil zeggen dat het geluid de wind mee heeft en dus verder draagt. In de luchtberekeningen worden de meteorologische gegevens van het voorafgaande kalenderjaar en de vijfjarige gemiddelde meteorologische gegevens toegepast. Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek en cumulatie verwijs ik u verder naar mijn antwoord in de paragrafen 2.15 en 2.16.*

#### Flora- en fauna

Met regelmaat worden er in het plangebied diverse vossen, vleermuizen, libellen, kleine zoogdieren en vogelsoorten zoals de scholekster, lepelaar, Kievit, grutto, ooievaar, zwanen, ganzen gesignaleerd. Door de realisatie van de Rijksweg verdwijnt potentieel leef- en foerageergebied voor fauna. Bouwwerkzaamheden leiden tot verstoring van de leefomgeving van deze diersoorten. Ook na realisatie van de Rijksweg tredt in ernstige mate verstoring op door licht- en geluidshinder, welke negatieve effecten op de soorten heeft.

Volgens de flora- en faunawet vallen diverse dieren die in dit gebied voorkomen in categorie 3 van beschermde soorten. Er dient dus ontheffing aangevraagd te worden. Graag komen wij in bezit van deze afgegeven ontheffing.

#### **Reactie**

*Ik realiseer me dat met de aanleg van nieuwe wegen er sprake is van aantasting van natuurwaarden. Voor de inpassing van de A16 Rotterdam geldt derhalve dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. Voor meer informatie verwijs ik u ook naar paragraaf 2.14.*

*Uit de effectbeoordeling in de Flora- en faunawettoets blijkt dat overtredingen op verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet voor verschillende beschermde soorten, waaronder tabel 3-soorten, niet zijn uitgesloten. Hiervoor dient een ontheffing te worden aangevraagd. In het kader van het Tracébesluit is getoetst of deze ontheffing kan worden verkregen. Uit deze toets blijkt dat deze ontheffing te verkrijgen is. Het daadwerkelijke aanvragen van de ontheffing gebeurt door de*

*aannemer voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden. Op deze wijze sluit de ontheffing het beste aan bij de door de aannemer te hanteren werkzaamheden en wordt daarnaast de ontheffing aangevraagd op basis van zo actueel mogelijke gegevens over het voorkomen van soorten binnen het plangebied.*

#### Provinciale Visie en Verordening

Het Ontwerp-Tracébesluit is in strijd met de provinciale Visie en Verordening op hieronder genoemde punten.

Het plangebied is aangewezen a's Het veenlandschap van het Groene Hart'. In het veenlandschap zet de provincie in op behoud en versterking van het waterrijke en open karakter. Door dit plan wordt het open karakter niet versterkt, maar juist verminderd.

Het plangebied is aangewezen als 'gebieden met een specifieke waarde (categorie 2)'. De provincie wil in een aantal gebieden specifieke waarden in stand houden omdat ze landschappelijk, ecologisch of qua gebruikswaarde bijzonder en kwetsbaar zijn. De instandhouding van deze waarden vraagt om toegespitste vormen van bescherming en ontwikkeling. 'Belangrijke weidevogelgebieden' en 'groene buffers' zijn de gebieden met specifieke waarden van toepassing op het plangebied. Door dit plan worden de belangen van deze twee gebieden negatief beïnvloed.

Het plangebied is aangewezen als 'Groene buffers'. Behoud van deze ruimten is van belang voor de identiteit en leefkwaliteit van het stedelijk gebied, aangezien ze op de schaal van de provincie een onmisbare tegenhanger vormen van de stedelijke dynamiek en verdichting. Extra bescherming tegen (grootschalige) stedelijke ontwikkeling is van belang om de schaal en het karakter van deze gebieden in stand te houden. Door toename van stedelijke bebouwing, afname van het open landschap, wordt in strijd met de waarden van de groene buffer gehandeld.

Artikel 2.2.1. Ruimtelijke kwaliteit, lid 2,b van de Verordening Ruimte stelt dat een bestemmingsplan voor een gebied met beschermingscategorie 2 niet kan voorzien in een ruimtelijke ontwikkeling als bedoeld in het eerste lid, onder c, tenzij wordt voldaan aan een integraal ontwerp en treffen van ruimtelijke maatregelen. Het plangebied is aangewezen als beschermingscategorie 2. Ons inziens is met dit ontwerpbestemmingsplan geen sprake van een integraal ontwerp of aanvullende ruimtelijke maatregelen.

#### **Reactie**

*De provincie streeft voor dit gebied inderdaad naar behoud en versterking. Dit wil niet zeggen dat deze gebieden 'op slot' moeten. De provincie biedt derhalve ook ruimte aan nieuwe ontwikkelingen. De provincie heeft hiertoe in haar visie ook ontbrekende schakels en capaciteitsverruiming in het infrastructuurnetwerk ruimtelijk gereserveerd. Dit betreffen overigens niet enkel provinciale reserveringen, maar ook een aantal reserveringen van Rijksinfrastructuur en een enkel gemeentelijk tracé. Deze zijn opgenomen op de kaart van de ruimtelijke hoofdstructuur van de Visie ruimte en mobiliteit van de provincie Zuid-Holland. Hierop is ook de doortrekking van de A16 opgenomen.*

#### Waardevermindering

Het aanleggen van deze snelweg zal onze woning in waarde laten dalen. Niet iedereen wil een snelweg in zijn of haar achtertuin. En als deze er wel ligt wil men er

niet te veel geld voor betalen. Wij zijn niet van plan onze woning te verkopen, echter weten wij niet of wij langer in Rotterdam willen blijven wonen als de inwoners van deze stad niet serieus genomen worden. Het woongenot zal drastisch afnemen. Waar we nu nog kunnen genieten van relatief vrij uitzicht en stilte zal dat met 6 extra rijbanen in de achtertuin voor altijd verleden tijd zijn. Wij zullen als belanghebbenden dan ook zeker met een planschade verzoek komen indien deze ontwikkeling doorgang vindt.

### **Reactie**

*Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen. kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Ik zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

#### **3.226 Zienswijze nr. 226, Persoon Rotterdam Holding BV**

*Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nummer 190. Voor mijn antwoord verwijs ik u derhalve ook naar paragraaf 3.190.*

#### **3.227 Zienswijze nr. 227**

*Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nummer 190. Voor mijn antwoord verwijs ik u derhalve ook naar paragraaf 3.190.*

#### **3.228 Zienswijze nr. 228**

*Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nummer 190. Voor mijn antwoord verwijs ik u derhalve ook naar paragraaf 3.190.*

#### **3.229 Zienswijze nr. 229**

*Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nummer 190. Voor mijn antwoord verwijs ik u derhalve ook naar paragraaf 3.190.*

#### **3.230 Zienswijze nr. 230, VNO-NCW West**

Inspreker ondersteunt de noodzaak van het aanleggen van de weg en pleit voor een voortvarende besluitvorming van het Tracébesluit, zodat in 2022 de A16 Rotterdam als belangrijke infrastructurele en economische schakel geopend kan worden.

Op dit moment staat Rotterdam veel te hoog in de file top tien en stad en haven lijden daardoor economische schade. De A16 Rotterdam is een broodnodige investering in de bereikbaarheid en de economie van Rotterdam. De bereikbaarheid van de regio zal hierdoor aanzienlijk verbeteren. Concreet zal de reistijd op het hele traject van Ridderkerk tot Delft sterk verbeteren. Met een rechtstreekse verbinding zal ook de leefbaarheid van de omwonenden rond de A13 en A20 verbeteren en de drukte op het onderliggende wegennet in Rotterdam Noord afnemen. Wel vraagt inspreker aandacht voor de N471 en de N209 waar naar verwachting de verkeersintensiteit zal toenemen. Van belang is dat dit goed gemonitord zal worden



en samen met de Provincie Zuid-Holland bekeken wordt hoe mogelijke toekomstige knelpunten aangepakt kunnen worden.

Tot slot, inspreker hoopt met deze reactie een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van dit proces, zodat er snel een start gemaakt kan worden met de realisatie van de weg.

### **Reactie**

*Ik dank u voor uw constructieve reactie. Ten aanzien van uw verzoek om goed aandacht te hebben voor de effecten op de N209 en de N471 ben ik met de provincie Zuid Holland overeengekomen dat Rijkswaterstaat de ontwikkeling van het verkeer op de N209 en N471 gaat monitoren. Indien blijkt dat zich knelpunten gaan ontwikkelen na aanleg van de weg, zal samen met de provincie bekeken worden hoe deze knelpunten kunnen worden opgelost.*

### **3.231 Zienswijze nr. 231, Samenwerkende Bewonersorganisatie Schiebroek (SBO) (III)**

Doel van deze zienswijze is om onder de aandacht te brengen dat de nieuwe weg voor een gedeelte over het grondgebied van onze wijk Schiebroek zal lopen en zonder passende maatregelen de leefbaarheid van onze wijk ernstig zal aantasten. Schiebroek, dat aan de westzijde reeds wordt begrensd door de Randstadrail, de HSL en Rotterdam The Hague Airport wordt door realisering van deze weg ook nog omsloten door drie snelwegen (de rijkswegen A20 en A16 en de provinciale weg N471). Dat levert een situatie op die ernstig nadelige gevolgen heeft voor de leefbaarheid van Schiebroek.

Gelet op het vorenstaande is de weg alleen aanvaardbaar met goede inpassingsmaatregelen. Voor de leefbaarheid van Schiebroek zijn dan de volgende maatregelen noodzakelijk:

Allereerst uitvoering van de extra inpassingsmaatregelen naast de in het OTB opgenomen maatregelen, waaronder Saldo Nul.

Wij gaan er van uit dat de extra maatregelen van (nog te besteden) € 30 miljoen van de Regio en de stad Rotterdam en de aanvullende bijdrage van €15 miljoen van de minister van I&M overeenkomstig de brieven d.d. 30-09-2015 van B&W Rotterdam aan de gemeenteraad, d.d. 23-09-2015 van de minister I&M aan de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en d.d. 23-09-2015 van wethouder Langenberg aan de raadscommissie EHMD van de gemeente Rotterdam worden toegevoegd aan de in het OTB vermelde inpassingsmaatregelen.

### **Reactie**

*Aanvullend op het Ontwerp-Tracébesluit zijn in het Tracébesluit de met de regio overeengekomen extra inpassingsmaatregelen opgenomen. De regio zelf is verantwoordelijk voor het voldoen aan de Saldo Nul doelstelling.*

Deze maatregelen vormen een begin maar zijn voor Schiebroek niet voldoende. Voor Schiebroek dienen de volgende maatregelen toegevoegd te worden.

1. De weg dient zo aangelegd te worden dat zij zo min mogelijk afbreuk doet aan het Schiebroekse Park

Het Schiebroekse Park is een uniek park, aangelegd op natuurlijke wijze met oog

voor de ecologische structuur van het gebied. Het is één van de schaarse overgebleven stukken groen aan de rand van de stad en een geliefd wandel- en fietsgebied. Tevens zijn sportfaciliteiten aanwezig. Als groene long is het een noodzakelijkheid voor de leefbaarheid van de wijk. Het tracé van de A16 zal direct langs dit park lopen en zo een ernstige aantasting vormen voor het milieu door geluidsoverlast, beeldvervuiling en bovenal luchtvervuiling.

Als inpassingsmaatregel voor de A16 is bij het park door de minister gekozen voor een zogenaamd akoestisch landschap, een coulissenlandschap dat niet alleen geluidshinder terugdringt, maar ook het beeld op de weg voor een deel zal wegnemen. Wij achten deze maatregel echter niet voldoende: geluidshinder zal hoe dan ook toenemen in strijd met saldo nul en ook het zicht op de weg is onvoldoende afgeschermd. Dit omdat de weg een stijgend tracé vertoont vanaf de Ankie Verbeek-Ohrlaan en zo uitkomt boven de 4,5m hoogte die voor de wal staat aangegeven. Het zicht zou verder worden afgedekt door aanplant van bomen en struiken, maar die dienen dan toch tenminste voor een deel wintergroen te zijn en qua hoogte te zorgen voor een betere afscherming. Bovenal achten wij echter het feit dat de weg direct langs sportterreinen loopt waar met name de jeugd recreëert een belangrijke factor: nergens in het voorgenomen plan zien wij een beschermingsmaatregel tegen de luchtvervuiling die de nieuwe weg met zich mee zal brengen. Maatregelen tegen fijnstof moeten een hoge prioriteit zijn voor de minister die niet afgedaan mag worden als iets wat de regio zelf maar moet doen. Het bewaren van de Volksgezondheid in een zo dicht bevolkt gebied is een verantwoordelijkheid waaraan de minister zich niet mag onttrekken.

### **Reactie**

*Als gevolg van het Tracébesluit en de daarin opgenomen maatregelen, waaronder tweelaags ZOAB, treedt er in het Schiebroekse Park geen akoestische verslechtering op ten opzichte van de huidige situatie waarin het Schiebroeksepark reeds wordt belast door wegverkeer op de N209 zonder al deze maatregelen.*

*In tegenstelling tot hetgeen u stelt, komt de weg niet hoger dan de grondwallen te liggen. Inderdaad vertoont de weg een stijgend tracé, maar dit geldt ook voor de grondwallen. De hoogte van de grondwallen bedraagt 4,5 m ten opzichte van de kant verharding. Daarmee hebben de wallen naast het beperken van het zicht ook wel degelijk een akoestisch effect.*

*Ten aanzien van de luchtkwaliteit geldt dat het project A16 in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) is opgenomen. In het NSL werken de rijksoverheid en de decentrale overheden samen om overal in Nederland tijdig te voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die zijn opgenomen in bijlage 2 van de Wm. In de NSL monitoringstool is te zien dat de hoogste concentratie luchtkwaliteit op de rekenpunten nabij de VOC sportvelden in 2015 al ruim beneden de grenswaarden ligt en in de toekomst verbetert. Daarbij merk ik op dat de sportvelden zelf nog verder van de weg af liggen dan dit rekenpunt, zodat de concentraties ter hoogte van de sportvelden nog lager liggen. Het treffen van maatregelen, zoals verzocht door inspreker, is daarmee niet aan de orde. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

### 2. Het recreaduct tussen Schiebroekse Park en Vlinderstrik dient opgenomen te worden in het OTB

Het Schiebroekse park en de Vlinderstrik worden van elkaar gescheiden door de A16. Het is voor mens noch dier veilig van het ene park naar het andere te gaan. De

parken worden zo niet tot een geheel, zoals eerder voorgesteld. Het in de afsprakenkaart voorgestelde viaduct van 16m breed achtten wij ten enenmale onvoldoende om dit te bewerkstelligen. Teneinde de parken tot een geheel te maken en tevens een veilige overgang te garanderen dient ons inziens een recreaduct aangelegd te worden van tenminste 60m breed.

### **Reactie**

*Tussen het Ontwerp-Tracébesluit en Tracébesluit in heb ik nadere afspraken gemaakt met de regio inzake de inpassing van de A16. In de daartoe gesloten Inpassingsovereenkomst A16 d.d. 30 oktober 2015 is ook opgenomen dat het recreaduct wordt opgenomen in het Tracébesluit. Op verzoek van de regio wordt het recreaduct 16 meter breed. Naast de ruimte die op het recreaduct benodigd is voor fietsers en wandelaars, blijft er voldoende ruimte beschikbaar voor een groene inpassing. De inrichting en vormgeving van het recreaduct is een regionale opgave en wordt in het Tracébesluit niet vastgelegd. Het heeft de voorkeur het recreaduct zo in te richten dat het recreaduct tevens gunstig is voor de oversteek van vlermuizen en kleine zoogdieren.*

### 3. De ontsluitingsweg van het bedrijventerrein dient aan de noordzijde van de A16 te komen

Op dit moment wordt het bedrijventerrein ontsloten via een ontsluitingsweg aan de noordzijde. In de plannen zoals die nu voorliggen wordt dit de zuidzijde. Dit zou betekenen dat er een gedeelte van het park verloren gaat, niet alleen parallel aan de Doenkade, maar ook dieper het park in. Wij zijn van mening dat het Schiebroekse Park bewaard moet blijven (zie boven voor argumentatie) en dat het er doorheen leiden van een weg afbreuk doet aan de rust en het aanzicht van het park. Dit geldt in het bijzonder voor het Schiebroekse Gedenkbos, met bomen ter nagedachtenis van overledenen, waar de weg langs zou komen te lopen. Het Gedenkbos wordt door zijn ligging, ingebed in het park, door eenieder die het ziet als een prachtige rustgevende oase ervaren. Een autoweg daarlangs past niet.

Ook is het niet passend en zelfs onveilig dat een dergelijke weg, waarop een maximumsnelheid van 60km per uur zal geïden, dwars door een park gaat dat bedoeld is voor fietsers, sporters en wandelaars. Bij de aansluiting op het wegennet kruist de weg zelfs het fietspad waar school- en sportjeugd gebruik van moeten maken. Dit levert een onveilige situatie op waarvoor het enkel aan brengen van verkeerslichten onvoldoende bescherming biedt. Wij pleiten derhalve voor het handhaven van een ontsluiting aan de noordzijde waar deze bezwaren niet spelen.

### **Reactie**

*Voor de keuze omtrent de ligging van de Bergschenhoekseweg verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.23. De Bergschenhoekseweg wordt overigens niet in het Schiebroekse Park aangelegd, maar daarbuiten, nog buiten de bloempotten in de Vensterbank van Rotterdam. Het park wordt dan ook niet fysiek aangetast door de Bergschenhoekseweg. Daarnaast werkt de gemeente Rotterdam aan de invulling van het Schiebroekse park.*

### 4. De overgang HSL/RR dient lager te zijn

In het ontwerp-tracé passeert de A16 de HSL en de Randstadrail ter hoogte van het kruispunt van de GK van Hogendorpweg/N471 d.m.v. een viaduct. De weg zal daardoor inclusief geluidsschermen 3 tot 6 m hoger komen te liggen dan het huidige viaduct op de Doenkade. Dit is een ernstige verstoring van saldo nul: de weg mag

niet te zien zijn. De weg zal vanaf vele punten in Schiebroek —in ieder geval vanuit Schiebroek West duidelijk zichtbaar zijn Een dergelijk beeld —een viaduct met schermen past niet in het beeld/kwaliteitsplan van tuinstad Schiebroek. Bovendien zal bij een hoger wegviaduct de uitwaaiëring van geluid en fijnstof over de wijk groter zijn. De bewoners van Schiebroek West, toch al zwaar belast door de onmiddellijke nabijheid van RandstadRail, HSL en vliegveld, zullen hierdoor ernstig overlast ondervinden en een vergroot gezondheidsrisico lopen. Het viaduct dient daarom maximaal dezelfde hoogte te zijn als het bestaande viaduct van de Doenkade.

Mocht dit onverhoopt niet mogelijk zijn dan dient de N471 ter plekke van de passage van de A16 verlaagd te worden. Bewonersgroep Rodenrijs-West heeft hiervoor bij de gebiedstafel Midden een model aangedragen dat naar ons oordeel nog onvoldoende onderzocht is op toepassingsmogelijkheid. Wij zijn van mening dat dit model een goede oplossing biedt voor de problematiek ter plaatse, zowel voor Rodenrijs West als voor Schiebroek.

### **Reactie**

*Het verlagen van de passage over de HSL/RandstadRail kan alleen in combinatie met de passage over de N471. Dit is reeds onderzocht. Ik verwijs u hiervoor naar mijn reactie in paragraaf 2.13. In het Tracébesluit is de passage over de RandstadRail en de HSL echter wel geoptimaliseerd, waardoor het tracé ter plaatse van de A16 circa 1,5 meter wordt verlaagd. Verder worden de schermen ter plaatse van de passage ook transparant uitgevoerd zodat de schermen zo min mogelijk worden ervaren als een visuele barrière.*

### **3.232 Zienswijze nr. 232, RWC Ahoy**

Deze zienswijze heeft betrekking op het tracégedeelte van de A16 zichtbaar op de deelkaarten 12 en 13, tussen ontwerp kilometering 8.0 – 9.9. Dit gedeelte van de A16 passeert het verenigingsterrein van wielrenvereniging RWC Ahoy.

Deze zienswijze gaat over:

- het ontbreken van akoestische maatregelen ter bescherming van het verenigingsterrein.
- voorkomen van versnippering.
- de bereikbaarheid van het verenigingsterrein tijdens de bouw.

#### Zienswijze 1 Gelijke monniken Gelijke kappen

In het voorliggend Ontwerp-Tracébesluit zijn geen akoestische voorzieningen opgenomen ter bescherming van het verenigingsterrein van RWC Ahoy. Het verenigingsterrein van RWC Ahoy ligt open en bloot aan de A16, zonder een geluidwerende scheiding tussen de A16 en het verenigingsterrein. Dit wordt gemotiveerd uit dat er geen wettelijke plicht is om geluidswerende maatregelen te nemen ter bescherming van het verenigingsterrein. Echter, de sportvelden ten zuiden van de A16 en naast de Ankie Verbeek-Ohrlaan genieten wel geluidsbeschermende maatregelen middels het akoestisch landschap. Uitkomst van de bestuurlijke afspraken (zie bijlage 1) en het aanleggen van het akoestisch landschap is dus een situatie waarbinnen gelijke sport verenigingen niet op gelijke wijze worden behandeld, hetgeen in strijd is met het gelijkheidsbeginsel, artikel 1 uit de grondwet. Wij vragen de minister deze situatie te repareren. Wij vragen om langs de A16, ter hoogte van het verenigingsterrein van RWC Ahoy trekkende geluidswerende maatregelen ter bescherming van het terrein van de wielrenvereniging in het Ontwerp-Tracébesluit A16 op te nemen. Gegeven de

beperkte hoeveelheid ruimte lijkt een geluidsscherm langs de A16 een geëigende oplossing.

### **Reactie**

*Omdat een wielerbaan vanuit de Wet milieubeheer/Wet geluidhinder inderdaad niet wordt gezien als een geluidgevoelig object, is er geen wettelijke verplichting tot het nemen van geluidreducerende maatregelen. De door inspreker genoemde maatregel bij de sportterreinen ter hoogte van de Ankie Verbeek-Ohrlaan is niet specifiek ontworpen ter beperking van de geluidbelasting van die sportterreinen, maar betreft een op verzoek van de regio overeengekomen inpassingsmaatregel.*

### Zienswijze 2 Voorkomen van versnippering

Tijdens de overleggen aan de gebiedstafel heeft RWC Ahoy veelvuldig interesse uitgesproken voor functioneel medegebruik van het driehoek vormig terrein gelegen tussen de Landscheiding en de A16. Dit restje grond is voor de vereniging een bruikbaar gebied voor takken van de fietssport die om een ruwer terrein vragen. Denk aan veldrijden en mountainbiken. Uit dit oogpunt bezien is versnippering van het gebiedje ongewenst. De wijze waarop de autorijbaan en het vrij-liggend fietspad tussen de Landscheiding en de nieuw te maken tunnel zijn ingetekend leidt juist tot versnippering en is vanuit bovenstaande ongewenst. Het verzoek in deze zienswijze is de aansluiting viaduct Landscheiding te herzien. Een simpele oplossing ligt in een directe aansluiting, waarbij rijbaan en fietspad iets naar het westen uitbuigt. Dit in plaats van de slinger naar het oosten die nu op kaartblad 12 is te zien.

### **Reactie**

*Naar aanleiding van uw verzoek en mede op verzoek van de gemeente Rotterdam hebben wij nogmaals gekeken naar deze aansluiting. Dit heeft geresulteerd in een aangepast ontwerp dat tot minder versnippering leidt.*

### Zienswijze 3 Bereikbaarheid van het verenigingsterrein tijdens de bouw

Continuïteit van verenigingsactiviteiten is voor RWC Ahoy van levensbelang. Wij vragen garanties dat de activiteiten op het verenigingsterrein van RWC Ahoy geen hinder ondervind van de aanleg van de A16.

### **Reactie**

*Het bouwen van een nieuwe weg gaat helaas niet zonder hinder, om die reden krijgen hinder en bereikbaarheid binnen het project bijzondere aandacht. Zie voor meer toelichting mijn antwoord in paragraaf 2.19. Tijdens en voorafgaand aan de realisatiefase zullen stakeholders langs het tracé rechtstreeks en actief door Rijkswaterstaat en (uiteindelijk ook) de aannemer worden geïnformeerd over de werkzaamheden, de bouwfaseren en de gevolgen voor hun woonomgeving. Zo kunnen specifieke zorgen of wensen kenbaar worden gemaakt en kan hier indien mogelijk ook op worden ingespeeld.*

## **3.233 Zienswijze nr. 233**

Inspreker is reeds 25 jaar woonachtig op dit adres en is eigenaar van het vrijstaande woonhuis. Doordat de woning is aangewezen als te amoveren object, heeft dit als gevolg dat na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit, er een onteigeningstitel verkregen zal kunnen worden waarmee belanghebbende zo nodig gedwongen kan worden haar woning te verkopen en te ontruimen.

Inspreker verzoekt om alle zorgvuldigheid in acht te nemen bij het onvermijdelijke aankoopproces en wel op een dusdanige wijze dat ten tijde van het definitief worden van het Tracébesluit voldoende duidelijkheid bestaat over de toekomst.

Het is van cruciaal belang dat alle belangen van deze specifieke zaak voldoende en in alle redelijkheid worden afgewogen, op basis waarvan er uiteindelijk minnelijke overeenstemming bereikt zal kunnen worden tussen belanghebbende en Rijkswaterstaat.

Mocht dit onverhoopt niet lukken, dan behoud ik mij namens belanghebbende het uitdrukkelijk recht voor beroep aan te (laten) tekenen tegen het Tracébesluit bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State dan wel mij namens belanghebbende met de beschikbare juridische middelen te verzetten tegen de eventueel daaropvolgende (gerechtelijke) onteigeningsprocedure.

### **Reactie**

*Uiteraard dient dit proces zorgvuldig en met een goede afweging van belangen plaats te vinden. De grondverwerving ten behoeve van de aanleg van de A16 Rotterdam met bijkomende werken vindt plaats op basis van onderhandeling. Allereerst wordt op basis van minnelijke schikking getracht tot overeenstemming te komen. In de Onteigeningswet is vastgelegd dat de vermogens- en inkomenspositie van de betrokkenen voor en na de aankoop van de grond en/of opstallen gelijk moet blijven. Daarom wordt de schadevergoeding zodanig berekend dat alle schade volledig wordt vergoed. Onder schade valt onder andere aantoonbare vermogensschade, inkomensschade en bijkomende schades als verhuis- en herinrichtingskosten, verwervingskosten. Uitgangspunt is een aanbieding in geld, maar aanbiedingen in natura behoren tot de mogelijkheden, bijvoorbeeld in de vorm van vervangende grond. Indien – na uitvoerige onderhandelingen – geen overeenstemming wordt bereikt wordt na vaststelling van het bestemmingsplan of Tracébesluit een beroep gedaan op een gerechtelijke onteigening. De Onteigeningswet vormt hiervoor de wettelijke basis.*

### **3.234 Zienswijze nr. 234**

Inspreker begrijpt het algemeen belang van de A13-A16-verbinding maar wenst met deze zienswijze enkele kanttekeningen te plaatsen waar het gaat om zijn individuele belang. Het gebruik van het pand is een onderdeel van het bedrijf SV Collection B.V., waarvan het hoofdkantoor zich op loopafstand bevindt, aan de Terbregse Rechter Rottekade 137 te Rotterdam. Inspreker is de afgelopen 10 jaar ernstig belemmerd in zijn bedrijfsvoering, omdat gegeven de lange onzekerheid, het pand feitelijk nimmer maximaal en pro-actief kon worden benut voor de uitoefening van het bedrijf. Naast de normaliter goede exploitatiemogelijkheden van het pand ten behoeve van showroom en presentatieruimte, wordt door de gedwongen sloop van het pand de gelegenheid ontnomen om in de toekomst van deze zeer gewilde locatie een woonobject te maken.

Het door u beoogde Tracébesluit betekent ook dat het pand in de toekomstig zo nodig via de Rechter onteigend kan worden wanneer er geen minnelijke regeling getroffen kan worden tussen Rijkswaterstaat en belanghebbende.

Inspreker verzoekt om rekening te houden met het individuele belang van inspreker aangezien hij de afgelopen 10 jaar belemmerd is in zijn bedrijfsvoering omdat het niet maximaal en pro-actief kon worden benut voor de uitoefening van zijn bedrijf vanwege de lange onzekerheid. Met de gedwongen sloop van het pand wordt voorts

de gelegenheid ontnomen om in de toekomst van deze zeer gewilde locatie een woonobject te maken.

### **Reactie**

*Alhoewel ik me de onzekerheid kan voorstellen, gaat de besluitvorming omtrent dergelijke complexe projecten niet over 1 nacht ijs en kan dit enige tijd in beslag nemen. Ook met dit project is dat het geval. In de TN/MER, die in 2009 voor inspraak ter visie is gelegd zijn diverse inpassings- en tracévarianten onderzocht, waaronder zelfs ook een tracé om het Lage Bergse Bos heen, een variant ver buiten de invloedssfeer van inspreker. Het doel van de Trajectnota/MER (TN/MER) is om te komen tot een keuze voor het juiste alternatief en de voorkeursvariant, een keuze die pas met mijn standpunt in mei 2013 duidelijk is geworden. De uitwerking van deze voorkeursvariant heeft plaats gehad in de periode mei 2013 tot en met 2015 en heeft in 2016 een vervolg gekregen in het Tracébesluit.*

*Met inspreker en zijn adviseur zijn reeds verschillende gesprekken gevoerd en is invulling gegeven aan het hiervoor genoemd onderhandelingsproces. Indien – na uitvoerige onderhandelingen – geen overeenstemming wordt bereikt wordt na vaststelling van het Tracébesluit een beroep gedaan op een gerechtelijke onteigening. De Onteigeningswet vormt hiervoor de wettelijke basis.*

### **3.235 Zienswijze nr. 235**

#### 1. Een dak boven de 13 in Overschie en een langere tunnel in Ommoord

Het ontwerp van de oudste autosnelweg in Nederland, rijksweg 13 tussen Den Haag/Delft en Rotterdam, dateert uit de jaren dertig van de 20e eeuw, toen het tracé werd vastgesteld. De toenmalige —schaarse— stedenbouwkundigen en ingenieurs hadden er geen idee van hoe de wereld er een halve eeuw later uit zou kunnen zien. Na de oorlog werd dit tracé in Rotterdam-Overschie omzoomd met woonwijken om mensen uit het gebombardeerde Rotterdam te kunnen huisvesten. Latere stedenbouwkundigen en ingenieurs hadden dat toekomstbeeld wél, en planden het Kleinpolderplein en de A20. Zij handelden echter alsof zij van niets wisten.

De toenmalige grondwet legde nog niet de basis voor een gelijke behandeling van iedereen. Dat is inmiddels wél zo maar bij de planvorming voor de A1 3/16 is de unieke kans helaas niet aangegrepen om de in de jaren dertig, zestig en zeventig van de vorige eeuw gemaakte fouten alsnog te herstellen. De ongelijke behandeling van mensen die langs de A13 en A20 wonen wordt gewoon voortgezet.

Dat ging door inspreker heen toen inspreker enkele weken geleden minister Schultz van Haegen op de televisie zag en haar ingehouden enthousiast hoorde praten over de aanleg van de nieuwe A9, parallel aan de Gaasperdammerweg, onder andere in twee tunnels, voor waarschijnlijk in totaal 4 miljard euro. Inspreker moest denken aan de arme bewoners van Rotterdam-Overschie en Rotterdam-Ommoord die de komende halve eeuw de gevolgen zullen ondervinden van geluidhinder, fijn stof en andere verontreiniging in hun woonomgeving, omdat zowel de verbetering van de A13 als de aanleg van de A1 3/16 op een beschamend koopje lijkt te moeten.

Eén miljard euro, en geen cent meer! Er is geen geld voor een overkapping van de A13. Laat staan voor een langere tunnel tussen de Rotte en de President Rooseveltweg.

Naar mening van inspreker moeten de plannen voor de aanleg van de A13/16 ingrijpend worden aangepast. Zo moet er in ieder geval voorzien worden in een overkapping van de bestaande A13 in Rotterdam-Overschie, en van de nieuwe A13/16 tussen de Rotte en de President Rooseveltweg in Rotterdam-Ommoord. Tja, dat kost geld extra. 'En dat hebben we niet'. Nou, ik zal zeggen waar je dat geld kan vinden: bij een bezuiniging op de A9 in Amsterdam. De kosten daarvoor zijn kennelijk 4 miljard euro, en die voor de A13/16 één miljard euro; samen 5 miljard euro. Als we dat kennelijk beschikbare bedrag nou eens eerlijk door twee delen, dan blijft er zowel voor Amsterdam als Rotterdam 2,5 miljard euro te investeren over. Inspreker weet zeker dat in Rotterdam voor die anderhalf miljard euro extra zowel de A13 in Rotterdam-Overschie als de A13/16 tussen de Rotte en de President Rooseveltweg overkapt kan worden, en over de gehele lengte verbreed kan worden tot 2x3 rijstroken. Waarschijnlijk blijven er zelfs nog honderden miljoenen euro's over!!

Conclusie: het de komende jaren voor investering in weginfrastructuur voor Amsterdam en Rotterdam beschikbare geld moet naar mijn mening worden herverdeeld.

Heroverweeg de verdeling van middelen voor investeringen in de weginfrastructuur in Amsterdam en Rotterdam de komende jaren: 1,5 miljard euro uit het 'Amsterdamse' potje naar het 'Rotterdamse' potje om daar zowel de verkeersveiligheid op de A20 (Rozenlaanviaduct), de robuustheid en doorstromingsmogelijkheden (viaduct Terbregseweg), en de leefbaarheid (overkapping A13, en tunnel tussen de Rotte en de President Rooseveltweg) te kunnen verbeteren / aan te kunnen leggen.

### **Reactie**

*Als minister weeg ik maatregelen af binnen bestaande wettelijk kaders alsook binnen het beschikbaar budget. Hierin maak ik landelijk ook geen onderscheid, zodat de ene regio ook niet wordt voorgetrokken of wordt benadeeld op de andere regio. Voor het gehele tracé wordt voldaan aan alle wettelijke normen en eisen. Als regionale overheden voorstander zijn van verdergaande inpassing en hiervoor ook de financiële middelen aan bijdragen, dan ben ik altijd bereid deze in te passen. In het geval van de A16 is dit ook het geval, wat heeft geleid tot een verdergaande inpassing. Ik zie dit project dan ook als goed voorbeeld waarbij zowel het Rijk als de regionale overheden hun verantwoordelijkheden oppakken en gezamenlijk ook tot een inpassing komen. Ik deel de stelling van inspreker dat er sprake is van een ongelijke behandeling dan ook niet.*

### 2. De inhoud van het besluit voor de A9 is in strijd met artikel 1 van de grondwet, als ie dit besluit vergelijkt met het voorgenomen besluit over de A13/16

In dat artikel staat immers, dat in gelijke gevallen mensen in Nederland gelijk behandeld moeten worden. Daar is geen sprake van als je de bewoners van het gebied in Rotterdam Oost vergelijkt met die van Amsterdam Zuidoost.

In Rotterdam hebben we het echter over een tracé parallel aan de Doenkade, met slechts één tunnel tussen een woonwijk in Hillegersberg en het Hoge Bergse Bos en onder de Rotte, maar niet tussen de woonwijken In Rotterdam Ommoord en — Terbregge. Voor dat tracé heeft mevrouw Schultz - Van Haegen een bedrag van één miljard euro uitgetrokken, en geen cent meer. Zij kijkt niet wat hier nodig is om die autosnelweg probleemloos in te passen, maar kennelijk naar wat er waarschijnlijk nog over is als die 4 miljard euro in Amsterdam geïnvesteerd zijn. Evenmin is er sprake van een overkapping van de A13 in Rotterdam-Overschie. En nu maar



afwachten of ze in Amsterdam wat zuiniger geworden zijn dan bij de aanleg van de metro?! Er wordt hier naar mijn mening een loopje genomen met artikel 1 van de grondwet. Dat ligt heel gevoelig in Rotterdam, zeker als dat ten koste lijkt te gaan van de gezondheid en aangename woonomgeving van mensen in Rotterdam omdat er in Amsterdam 4 miljard euro in twee tunnels moet worden geïnvesteerd!!

Artikel 1 van de grondwet lijkt mij te gelden voor alle in Nederland verblijvende personen. Kunt u mij uitleggen waarom dat niet het geval lijkt te zijn voor mensen die in Amsterdam of in Rotterdam wonen?

Maak duidelijk, dat artikel 1 van de grondwet ook/niet geldt voor verkeersinfrastructuur, verkeersveiligheid, geluidhinder en luchtverontreiniging.

### **Reactie**

*De keuze voor de A16 is het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing is samen met de regio geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. Zie verder ook mijn antwoord gegeven onder uw punt 1.*

### 3. Er is niet onderzocht of de capaciteit van de A20 iets kan worden vergroot.

Eén miljard euro, of enkele tientallen miljoenen investeren...? Eén van de redenen om het A13/A16- project te beginnen is de nog steeds toenemende filevorming op de A20 tel noorden van Rotterdam. Iedereen die wel eens gebruik maakt van deze autosnelweg weet dat er sprake is van een flessehals tussen de toerit/afrit Crooswijk en de toerit /afrit Schieplein.

Ten westen van 'Crooswijk' en ten oosten van het 'Schieplein' heeft de A20 2x3 rijstroken plus een invoegstrook. Ter plaatse van het Rozenlaanviaduct zijn er 2x3 rijstroken, en liggen de rechter rijstroken pal naast de vangrails langs de kolommen van dat viaduct. Zoals bekend zijn enkele jaren terug de kolommen van het voormalige viaduct van de Hofpleinspoorlijn gesloopt, en zijn daarna de invoegstroken op de A20 verlengd. Automobilisten op de resterende invoegstrook moeten vóór het Rozenlaanviaduct invoegen op de rechter rijstrook. Dit veroorzaakt filevorming op die rijstrook. Die file stroopt zich naar achteren op, op de autosnelweg.

Dit is een inherent onveilige situatie die na uitvoering van de A13/A16 mogelijk nog tientallen jaren ongewijzigd blijft.

Met een eenvoudige kansberekening besef je al snel dat het slechts een kwestie van tijd zal zijn totdat een chauffeur in botsing komt met die kolommen, met mogelijk desastreuze gevolgen voor hem/haar en het viaduct. Dat ongeluk is te voorkomen door zo snel mogelijk het huidige Rozenlaanviaduct te vervangen door een viaduct met een grotere overspanning, met 2x4 rijstroken op de A20. Een bijkomend gevolg van deze veiliger situatie is dat de capaciteit van de A20 ter plaatse met zo'n 10 tot 30 % wordt vergroot. Natuurlijk weet ook ik dat dit zeker niet het einde zal betekenen van alle files op de A20, maar het wordt er zeker prettiger en veiliger rijden.

Waarom is deze verbetering niet in de plannen opgenomen?

Conclusie: pas de plannen aan met een zo snel mogelijke verbetering van de A20 nabij het Rozenlaanviaduct.

Via een relatief eenvoudige ingreep bij het Rozenlaanviaduct kan zowel de veiligheid van het verkeer op de A20 als de doorstroming op de A20 flink worden verbeterd; deze verbeteringen ontbreken in het voorliggende Ontwerp-Tracébesluit

### **Reactie**

*Om kunnen voldoen aan de projectdoelstellingen is ook gekeken naar andere alternatieven waaronder het beter benutten, dan wel aanpassen van bestaande infrastructuur. Hierbij is ook gekeken naar het toepassen van spitsstroken op de A20. Deze situatie is doorberekend maar er is gebleken dat een betere benutting van bestaande infrastructuur onvoldoende effect heeft om te voldoen aan de projectdoelstellingen. Ook het verbreden van de A20 lijkt geen realistische oplossing. Aanpassing van de A20, door bijvoorbeeld verbreding of overkluizing vergt aanzienlijke aantallen te slopen woningen en hoge kosten niet alleen ten aanzien van deze sloop maar ook ten aanzien van allerlei milieumaatregelen (de omgeving van de A20 wordt al aanzienlijk belast, met een verbreding wordt dit alleen maar erger). Conclusie was en is dat nieuwe infrastructuur aangelegd dient te worden om te kunnen voldoen aan de projectdoelstelling.*

### 4. Het viaduct Terbregseweg — spoorlijn Rotterdam — Gouda wordt nog niet aangepast.

Dat viaduct heeft al jaren een doorrijhoogte van maximaal 3,9 meter. Vrachtauto's die hoger zijn kunnen er écht niet onderdoor, blijkt uit de vele beschadigingen aan de onderkant van het viaduct. Dit viaduct is een essentieel onderdeel van de route tussen de A13/16 en de A20. Het getuigt van ongelofelijk amateurisme dat deze route NIET wordt verbeterd. Rijkswaterstaat wijst naar Rotterdam, als eigenaar van het lokale wegennet. En Rotterdam wijst naar Prorail, als beheerder van het spoorviaduct. 'Ergens later in de 21e eeuw zal dat viaduct misschien aangepakt gaan worden'. Al deze drie overheden doen hun best de niet-bestaande 'onbenulligheidsprijs' te winnen. Als die prijs niet bestaat, hou daar dan eens mee op, zou ik zeggen! Ga eens met elkaar praten, of: minister, grijp in! Door deze incompetent handwijze gaan die vrachtauto's door de woonwijk Ommoord rijden, of de chauffeurs zetten het verkeer vast omdat zij ambtelijk en bestuurlijk onvermogen op proberen te lossen door achteruitrijdend de tientallen auto's achter zich proberen te dwingen hetzelfde te doen. Ik nodig vertegenwoordigers van de betrokken overheden en de minister graag uit eens de gevolgen van zo'n praktijkgeval slecht bestuur bij te wonen. Eén miljard euro uitgeven voor een stukje autosnelweg waarna een vrachtauto vervolgens niet onder een viaduct door kan?! Geen zin of geen tijd? Ik nodig u vast uit voor een gastoptreden in een tv-programma over de balk gegooid geld. Succes verzekerd! Leuk!!

Oplossing: er moet in de plannen gewoon een nieuw viaduct in de Terbregseweg met een doorrijhoogte van 4,5 meter worden opgenomen.

Er is sprake van een ontwerpfout als wordt nagelaten het viaduct onder de spoorlijn over de Terbregseweg aan te passen aan de beoogde verkeersfunctie.

### **Reactie**

*De lage doorrijhoogte van het viaduct is bekend en geldt reeds langere tijd als een knelpunt. Dit viaduct maakt echter geen onderdeel uit van het rijkswegennet maar van het regionaal netwerk waarover ik geen beslissingsbevoegdheid heb. Voor het aanpakken van dit knelpunt kan ik derhalve niets anders dan u door te verwijzen naar de gemeente.*

5. De A13 is 'vol', en 'vol' is 'vol'; daar wordt nauwelijks iets aan gedaan; waarom niet?

Op de A13 staat sinds enkele jaren bijna elke dag over de gehele lengte van 12 kilometer een file van stilstaand en langzaam rijdend verkeer. De A13 heeft 2 x 3 rijstroken, met alleen tussen de Doenkade en Delft een extra spitsstrook. Met een voltooide A13/16 wordt verkeer niet over 3 rijstroken, maar over 3+2 = 5 rijstroken aangevoerd. Dat past dus niet. De nieuwe A13/16 functioneert dan niet meer als autosnelweg maar als bufferstrook. Net als met de verdubbeling van de Brienoordbrug jaren geleden gebeurd is. Aan de Haagse kant wordt het ook een rommeltje. Daar wordt een nieuwe rijstrook richting de A13 aangelegd via de Trekvliettunnel. Ja, ik verwacht in uw reactie te lezen dat die automobilisten waarschijnlijk de A4 tussen Delft en Schiedam zullen gaan gebruiken. Kunt u dan meteen even aangeven hoe, wanneer en tegen welke kosten de ontwerp- en/of uitvoeringsfout van de niet waterdichte fundering onder de A4 opgelost wordt? Ik ben benieuwd!

Oplossing: eerst de ontwerp- en uitvoeringsfout in de A4 Midden Delfland oplossen; en voorkomen dat het autoverkeer richting Rotterdam via de Trekvlietroute filevorming naar en op de A13 veroorzaakt.

Voor de toekomstige bereikbaarheid van het gebied tussen Den Haag, Rotterdam en het havengebied zijn maatregelen nodig om de in voorbereiding en in aanleg zijnde A4 tussen Delft en Schiedam en de Trekvliettunnel in Den Haag/Voorburg die bereikbaarheid niet te laten frustreren.

**Reactie**

*In de Variantennota behorende bij de TN/MER is toegelicht waarom een verbreding van de A13 niet verder in overweging is genomen. Een verbreding van de A13 vergt niet alleen aanzienlijke kosten, met de keuze voor de A4 Delft-Schiedam. is er ook sprake van een alternatieve / parallelle route in het geval van calamiteiten en wordt de verkeersdruk meer verdeeld. Bij de planontwikkeling van de A4 Delft-Schiedam is van meet af aan ook duidelijk geweest dat deze verbinding deel uitmaakte van een totaalplan voor de noordrand van Rotterdam, waarbij ook de aanleg van de A16 een essentiële randvoorwaarde was om de doorstroming in dit deel van Rotterdam te verbeteren. De uitvoeringsproblematiek in andere projecten van Rijkswaterstaat acht ik in het kader van dit Tracébesluit niet relevant. Voor wat betreft de door u aangehaalde projecten en ontwikkelingen zijn deze in het kader van een goede bereikbaarheid noodzakelijk en zijn deze ook in de verkeersmodelleringen opgenomen.*

*Niet alle knelpunten worden met de doortrekking van de A16 opgelost. Als gevolg van de doortrekking nemen de intensiteiten hier soms toe, dit is ondermeer het geval op de A13 tussen de aansluiting van de A16 Rotterdam op de A13 en Den Haag Zuid. Ik acht dit echter acceptabel gezien de grote voordelen op de andere delen van het netwerk (A13 Overschie en de A20) en het onderliggend wegennet in de noordrand van Rotterdam. Ten behoeven van de samenvoeging van de A16 Rotterdam met de A13 ter hoogte van de Doenkade wordt deze nog wel vormgegeven met een extra rijstrook op de A13 tot aan de Berkelse Zweth. In plaats van 3 rijstroken + een spitsstrook komen er dus 4 rijstroken + een spitsstrook. Vlak voor de Berkelse Zweth valt deze extra rijstrook weer af. Ik verwijs u verder ook naar de rapportage verkeer bijlage E van het Tracébesluit.*

6. De ontwerpsnelheid voor de A13/16 is 100 kilometer per uur.

Dat heeft mij verrast. Daardoor wordt inderdaad de geluidhinder van het autoverkeer naast de A13/16 alsmede de uitstoot van fijn stof en stikstofdioxide flink beperkt, ten opzichte van een ontwerpsnelheid van 120 km/uur. Maar hoe toekomstvast is zo'n beperkte ontwerpsnelheid?

De recente ontwikkelingen met de maximumsnelheid van 100 km/uur bij de A2 maken mij wantrouwend. Door een dogmatische voorgenomen verhoging van de maximumsnelheid tot 130 kilometer per uur is de huidige minister er - in combinatie met de verschillende procedureel/juridisch vastgestelde maximumsnelheden - in geslaagd er een zootje van te maken. Een maximumsnelheid van 130 in plaats van 100 of 120, variabel naar tijd van 7 tot 19 uur, of van 19 tot 7 uur, of juist bij regen of slecht zicht of mist. En dan moet je ook nog opletten op ander verkeer, en je auto binnen de lijntjes houden. Hoe verzin je het?! En te zijner tijd wordt misschien ook zoiets onzinnigs 200 meter van mijn huis ingevoerd?!

Ik heb de sterke indruk dat op een slinkse manier hier over een paar jaar de maximumsnelheid ook, in strijd met diverse rechterlijke uitspraken, wel eens zou kunnen worden verhoogd. Ik heb dan ook helaas géén enkel vertrouwen in de toekomstvastheid van de gehanteerde 100 km/uur.

Conclusie: de gehanteerde ontwerpsnelheid van 100 km/uur is een fopspeen. Oplossing: Ga uit van maximaal 120 km/uur, waarbij de tunnel vanaf de Rotte wordt doorgetrokken tot de President Rooseveltweg, met 2x3 rijstroken, zodat er NIET in de tunnel van rijstrook gewisseld hoeft te worden.

Verhoog de ontwerpsnelheid van de A13/16 tot 120 km/uur, verbreed de tunnel onder en nabij de Rotte tot 2x3 rijstroken, waarbij de tunnel vanaf de Rotte wordt doorgetrokken tot aan de President Rooseveltweg, zodat er niet in de tunnel van rijstrook gewisseld hoeft te worden.

**Reactie**

*Voor het beantwoorden van deze vraag is het relevant onderscheid te maken in de ontwerpsnelheid en rijksnelheid. De maximum rijksnelheid op het tracé wordt 100 kilometer per uur. Om met deze snelheid ook voldoende veilig te kunnen rijden hanteert Rijkswaterstaat bij het ontwerp van een weg vaak een extra marge, in dit geval een ontwerpsnelheid 120 km/u zoals ook volgt uit de ontwerprichtlijn NOA. Op enkele plekken op het tracé is deze extra veiligheidsmarge niet mogelijk en is de weg ontworpen op 100 km/u. Dit maakt ook dat het niet aannemelijk is dat de snelheid in de toekomst wordt verhoogd.*

*Voor wat betreft uw voorstel om de tunnel door te trekken tot over de President Rooseveltweg door de tunnel te verbreden tot 2x3 rijstroken, het volgende: het gebruik van de derde rijstrook maakt geen onderdeel uit van het huidige Tracébesluit. De ruimte voor de derde rijstrook is bedoeld om een eventuele verbreding op langere termijn niet onmogelijk te maken. Op het moment dat de derde rijstrook noodzakelijk blijkt, zal op grond van verkeersprognoses op dat moment en dan vigerende ontwerprichtlijnen het ontwerp buiten de tunnel worden vastgesteld. Ik wil op dit moment niet vooruitlopen op de rijstrookconfiguratie die dan noodzakelijk is. Hierbij wil ik nog opmerken dat het toevoegen van een 3<sup>e</sup> rijstrook ook meer verkeer genereert en dus elders op het tracé ook meer milieumaatregelen vraagt.*

7. De hoogte van de landtunnel tussen Hillegersberg en het Bergse Bos wordt door de gemeenteraad van Rotterdam te groot gevonden; om de hoogte en de lengte van de helling van die dijk te beperken wordt voorgesteld de ontwerphoogte van 4,5 m te beperken tot 4,0 meter.

Triest om zulke onzin van je eigen gemeenteraadsleden te moeten lezen. Zij mogen mee met de excursie naar de Terbregseweg; inspreker zal dan foto's opvragen van ongevallen met te hoge vrachtauto's en de autobus in een te lage tunnel, zoals recent in Lille.

Oplossing (met hetzelfde beoogde resultaat): Leg de rijbaan een halve meter lager dan nu ontworpen is, in plaats van het dak van de tunnel te verlagen

Handhaaf de doorrijhoogte van de landtunnel op 4,5 meter, maar verdiep de ligging van de rijbaan met 0,5 meter

### **Reactie**

*De regio, overigens bijgevalen door veel andere insprekers, hecht veel waarde aan het verder verdiept aanleggen van de landtunnel. De bodem van de tunnel die voorheen op het maaiveld lag wordt tot circa 4 tot 4,5 meter onder maaiveld aangelegd. Dit heeft echter geen effect op de doorrijhoogte in de tunnel. Deze blijft minimaal 4m70.*

8. De 13/16 tussen de President Rooseveltweg in Rotterdam Ommoord en de Rotte de komende twee jaar gebruiken als tijdelijke locatie voor de huisvesting van vluchtelingen?

De laatste maanden heeft Nederland, net als andere landen in noordwest Europa, te maken gekregen met verzoeken om ruimte te zoeken deze vluchtelingen te kunnen huisvesten. Ik overweeg de burgemeester van Rotterdam te verzoeken te onderzoeken of een strook grond van 200 x 1.000 meter in het tracé van de toekomstige 13/16 hiervoor in aanmerking zou kunnen komen, in samenspraak met nabijwonende bewoners van Rotterdam, vooruitlopend op en aansluitend aan de werkzaamheden voor de 13/16. Ik zou het op prijs stellen uw reactie op deze mogelijkheid te vernemen.

Overweeg een positieve instelling t.a.v. een mogelijk onderzoek naar de tijdelijke locatie voor huisvesting voor vluchtelingen gedurende twee jaar op het tracé van de 13/16, tussen de President Rooseveltweg en de Rotte.

### **Reactie**

*Ik neem kennis van uw zienswijze en adviseer u hierover rechtstreeks contact op te nemen met de gemeente.*

## **3.236      Zienswijze nr. 236**

Op basis van de doelstelling Saldo Nul is het de bedoeling dat met de A13/A16 geen verslechtering van geluid zal optreden en geen vermeerdering van de uitstoot van schadelijke stoffen in de lucht in vergelijking met 2012. De nieuwe A13/A16 heeft voor de locatie waar ik woon grote negatieve gevolgen. Niet alleen de uitstoot van fijn stof en stikstofdioxide in mijn directe woonomgeving gaat door de nieuwe weg toenemen, maar ook het geluid dat het verkeer op de weg voortbrengt zal behoorlijk toenemen. In het projectgebied wordt niet aan stapeling van geluid en uitstoot van schadelijke stoffen gedaan.

Het wordt allemaal afzonderlijk bekeken en blijft dan zagezegd onder de norm. Maar in je eigen leefomgeving heb je wel degelijk te maken met een stapeling van geluid en uitstoot van stoffen die de leefbaarheid bepalen. In mijn geval heb ik bijvoorbeeld ook te maken met de uitstoot van de vliegtuigen bij vliegveld Rotterdam Airport en het geluid van de HSL. Daarom is het in mijn ogen onterecht dat bij de A13/A16 alleen naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit en mate van geluidsvorming door de nieuwe snelweg wordt gekeken, en andere vormen van uitstoot van stoffen in de lucht en geluidproductie in de omgeving buiten beschouwing worden gelaten. Over de luchtkwaliteit mag het NSL zich dan buigen. Maar dan is het kwaad al geschiedt, want dan ligt de weg er al. In de plannen wordt er continu vanuit gegaan dat de luchtkwaliteit bij ingebruikname van de A13/A16 verder zal zijn verbeterd in vergelijking met de huidige situatie. Dat wordt dan veroorzaakt door de verwachte afname van stikstofdioxide. De verwachte toename van het gehalte fijn stof wordt niet zozeer gerelateerd aan de A13/A16, maar aan andere bedrijvigheid.

Nu is onlangs het gesjoemel met software bij dieselauto's aan het licht gekomen. De nieuwste personenauto's van meerdere merken die te boek staan als schone auto, overschrijden de strengste Europese norm voor vervuiling fors. Uit onderzoek is gebleken dat veel van de allernieuwste 'schone' diesels (bouwjaar 2015) zelfs slechter presteren dan de oude soepele uitstootnormen. En de laatste tijd zie je juist veel van die zogenaamd 'schone' dieselauto's op de weg. De gegevens waar Rijkswaterstaat in de rekenmodellen mee rekt en heeft gerekend zijn dus zeer onjuist. De berekeningen zijn gebaseerd op verkeerde gegevens en verwachtingen als het gaat om de luchtvervuiling veroorzaakt door het verkeer op de weg. Het komt er op neer dat de luchtvervuiling door de uitstoot van het verkeer op de wegen vele malen erger is dan werd aangenomen. En aangezien het er sterk naar uitziet dat er niet binnen de komende jaren alsnog een grote inhaalslag zal plaatsvinden als het gaat om vermindering van uitstoot van stikstofdioxide en fijn stof bij dieselauto's, zal dit consequenties hebben voor het Saldo Nul verhaal ten aanzien van de luchtkwaliteit. Gezien bovenstaande verzoek ik u dringend nieuwe berekeningen voor de luchtkwaliteit te maken, waarbij wordt uitgegaan van de werkelijke situatie en niet van de door de auto-industrie voorgelogen gegevens. Indien de nieuwe berekeningen consequenties met zich meebrengen dienen de plannen daarop te worden aanpast, wat consequenties zal hebben voor het verloop van de procedure van het project A13/A16.

Een deel van de snelweg A13/A16 vormt voor dieren een heel groot obstakel. Er staat een recreatieve verbinding gepland tussen het Schiebroekse park en de Vlinderstrik. Maar voor de dieren zien wij geen veilige mogelijkheden om de grote asfalt barrière met soms ook grote geluidsschermen veilig te passeren. Wij vragen u dringend de noodzakelijke maatregelen te treffen om verkeersslachtoffers onder dieren te voorkomen en de mogelijkheid te bieden om zich veilig tussen de verschillende groene gebieden te verplaatsen

Vanuit mijn woning heb ik straks uitzicht op twee grote viaducten van elk zeven meter hoogte. Omdat de snelweg ook nog eens meer richting mijn woning komt, heeft dat een enorme negatieve impact om mijn woongenot. In de plannen voor de A13/A16 wordt ervan uitgegaan dat met de aanleg van dit stuk snelweg een bijdrage wordt geleverd aan een goede leefbaarheid. Met de komst van de A13/A16 wordt mijn directe leefomgeving echter negatief beïnvloed en wordt mijn woongenot aangetast. Daarom overweeg ik om planschade in te dienen.

## **Reactie**

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Uit het akoestisch onderzoek komt naar voren dat er bron- en overdrachtsmaatregelen getroffen dienen te worden. Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving (Berkel en Rodenrijs Zuid) geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit zijn de geluidschermen langs het nieuwe tracé als gevolg van Saldo Nul verhoogd en is de passage van het nieuwe tracé ter plaatse van de kruising met de HSL circa 1,5 meter verlaagd. Voor de N471 wordt ten zuiden van de passage met de Rodenrijseweg een stil wegdektype aangelegd. Met het verkeer op de toe- en afritten van de A16 Rotterdam naar de onderliggende wegen is in de geluidberekeningen rekening gehouden.*

*Het treffen van de voornoemde maatregelen leidt ertoe dat wordt voldaan aan de wettelijke toetswaarden. Met het treffen van deze maatregelen is het project ten aanzien van geluid uitvoerbaar.*

*Specifiek met betrekking tot u woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 600 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek verwijs ik u graag naar de paragrafen 2.15 en 2.16 waar ook is ingegaan op cumulatie met andere geluidbronnen in de omgeving.*

*Het project A16 is in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgenomen. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen (inclusief bronmaatregelen) om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Zo is in de berekeningen van het NSL ook rekening gehouden met bestaande uitstoot van bijvoorbeeld het vliegveld Rotterdam The Hague Airport. Op deze wijze is geborgd dat wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Graag verwijs ik u naar paragraaf 2.17 waarin ik nader in ga op luchtkwaliteit en de softwarefraude met dieselmotoren.*

*Het klopt dat als gevolg van het plan natuurwaarden worden aangetast, dit is helaas niet te voorkomen. Daar waar natuurwaarden worden aangetast, wordt dit, conform vigerende wet- en regelgeving, zo veel als mogelijk gemitigeerd of gecompenseerd. Om negatieve gevolgen voor langs het tracé aanwezige dieren zo veel als mogelijk te voorkomen, zijn op basis van het uitgevoerde ecologische veldonderzoek daar waar migratieroutes voorkomen passende maatregelen getroffen. Zo worden in het Lage Bergse Bos, bijvoorbeeld, compenserende maatregelen getroffen om bestaande vliegroutes van vleermuizen te behouden. Verder worden diverse waterpartijen met plas-/draszones en natuurvriendelijke oevers aangelegd en worden in het plangebied duikers toegepast die geschikt zijn voor de passage door fauna, waarmee de door de provincie beoogde ecologische verbinding mogelijk wordt. Daarnaast worden, daar waar uit ecologisch veldonderzoek is gebleken dat bestaande migratieroutes voorkomen, passende maatregelen genomen en wordt bestaande beplanting langs de huidige N209 zo veel mogelijk weer terug geplant. Tot slot faciliteert de A16 de ambitie van de regio om een 16m brede recreaduct aan te leggen. Vanwege de breedte bestaat de mogelijkheid voor de regio om deze ook als ecopassage in te vullen. Op resterende delen van het wegtracé is niet uit te sluiten dat verkeersslachtoffers optreden. Hetzelfde geldt in de huidige situatie op de N209.*

*De aanblik vanuit Berkel en Rodenrijs richting Rotterdam zal inderdaad veranderen. In het inrichtingsplan Vlinderstrik is hierop geanticipeerd. Langs de noordgrens van de A16 zal een reeks bosvlakken aangeplant worden. De rand met bomen waardoor de polder nu begrensd wordt komt daarmee dichterbij.*

*Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen. Kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Ik zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

### **3.237      Zienswijze nr. 237**

Inspreker wil graag onderstaande punten beantwoord hebben, omdat hij deze niet terug heeft kunnen vinden in de hem beschikbare informatie aangaande: A13/A16.

- eerder beantwoord?: dan wil ik graag inzicht in de antwoorden op mijn vragen.
- nooit eerder beantwoord?: hoe wordt dit aangepakt?
- Hoe geschiedt de handhaving onder andere op de punten in: "algemeen beschaafd verkeersgedrag"?

De nieuwe snelweg lost zijn inziens de file problemen niet op omdat; wij Nederlanders in het algemeen onder andere met een aantal groeiende sociale problemen kampen, door eigen toedoen of hinder ervaren hiervan. Daarnaast is er technisch een aantal verbeteringen mogelijk welke verkeersopstoppingen sterk kunnen verminderen.

Een greep uit zijn persoonlijke punten van dagelijkse verbazing;

- 1: zeer veel mensen houden nauwelijks afstand.
- 2: zeer veel mensen geven geen richting aan, waardoor uitwijk manoeuvres veelvuldig plaatsvinden. Dit met alle ketting-reacties van dien.
- 3: Veel mensen kijken niet in hun spiegels alvorens van baan te wisselen of in te voegen.
- 4: veel mensen wisselen van baan, ook al is hier geen ruimte voor. Zodoende veel rem acties en opstoppingen.
- 5: veel mensen geven andere automobilisten en of motorrijders geen ruimte bij het invoegen of zelfs uitvoegen.
- 6: veel mensen sorteren bewust niet voor, maar rijden door ( langs de rij of rijbaan van wel voorgesorteerde weggebruikers ) en veroorzaken zo file op de doorgaande rijbanen.
- 7: veel mensen zijn met hun mobiele telefoon in de weer en letten hierdoor niet op.
- 8: veel mensen halen gewoon rechts in.
- 9: verkeerslichten op kruispunten worden veelvuldig niet opgevolgd / gewoon genegeerd.
- 10: kruispunten worden vooral in de spijstijden geblokkeerd (ook bij op en afritten).

#### **Reactie**

*Hetgeen u aandraagt in uw voorbeelden houdt verband met de handhaving van de verkeersregels en het aanspreken op sociaal onwenselijk gedrag. Dit is zeker een belangrijk onderwerp, waar ik met diverse landelijke campagnes ook op wijs, echter handhaving alleen draagt niet bij aan het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen waar de regio Rotterdam mee kampt. Voor meer informatie over de zogenoemde nut en noodzaak van de A16 verwijs ik u graag naar*



*paragraaf 2.1.*

Matrix borden:

: aangegeven snelheden: bij filevorming, worden massaal genegeerd.

Eerder voorgesteld in de gebiedstafel, maar geen antwoord op terug gekregen:

- actieve verkeer begeleiding

Techniek: met alle camera's, meet-lussen, radar, traject systemen en software deskundigen, moet dit mogelijk zijn.

Wanneer Rijkswaterstraat verkeer doorstroom meten/monitoren, moeten bij toenemende intensiviteit de snelheid en aanwijzingen actief aangepast worden.

In de huidige situatie;

1. Treden Matrix borden veel te laat in werking.
2. is de aangegeven snelheid in te groot contrast met de gereden snelheid in de afstand voor de opstopping/file.
3. rijden mensen regelmatig ongegeneerd door tot de daadwerkelijke file, met vele motieven. Enkele voorbeelden: omdat het in punt 2 genoemde contrast zo groot is, dat verkeersdeelnemers zich onveilig voelen de aangegeven snelheid te rijden of zich niet genoodzaakt voelen snelheid aan te passen door ontbreken van de in hun opinie benodigde opstopping.
4. is geen aanwijzing bij: noodzaak tot vluchtstrook gebruik bij: opstopping op een; op en/of afrit.
5. is geen actieve snelheids begeleiding na een file. hierdoor loopt de doorstroom gevaar enkele kilometers na oplossen van de file.

In een potentieel toekomstige situatie:

1. treden matrixborden in werking met de berekende adviessnelheid, zodat wanneer deze opgevolgd wordt nooit veel vertraagd hoeft te worden.
2. zorgt een geleidelijk verlaging van de maximum snelheid voor een vloeiender verloop van het verkeersbeeld en kan software men hier beter op inspringen.
3. wanneer de verkeersstroom te snel blijft rijden zal de maximum snelheid stapsgewijs blijven afnemen tot de verkeersstroom dusdanig geregeld is dat; de file geleidelijk overvloedt in de verkeersstroom.
4. Uiteindelijk zal de snelheid van de verkeersstroom in gecontroleerde stappen in snelheid toe kunnen nemen.
5. zal de verkeersstroom gemonitord kunnen worden + door het advies: afstand houden, vroegtijdige aanduiding van een vluchtstrook als verlenging van afrit, de doorstroom beter kunnen garanderen.

Deze mogelijkheden zijn door middel van efficiënt gebruik van de bestaande systemen + software ontwikkeling, minstens de door zijn opgesomde punten te realiseren.

kijk eens van een afstand naar de A13 tijdens spits, de A20, A16, waar ontstaan opstoppingen? wanneer deze punten worden aangepakt zal dit enorm schelen in verkeersopstoppingen. Hierna is pas goed meetbaar of een dergelijk project als: A13/ A16 echt zo noodzakelijk is als gedacht en geschetst.

Inspreker wil dit eventueel graag toelichten op uw / jullie uitnodiging.

**Reactie**

*Het actief monitoren van verkeer wordt reeds gedaan in de verkeerscentrales van Rijkswaterstaat. In de modelberekeningen is verder ook rekening gehouden met een*

*beperkte capaciteitswinst door een hogere stand van de techniek in het verkeer.*

*Voor wat betreft de opmerking van inspreker meer op een afstand te kijken naar de A13 levert het oplossen van lokale knelpunten op korte termijn weliswaar een positieve bijdrage aan de filevorming maar is dit geen oplossing voor de geconstateerde capaciteitsknelpunten die ontstaan als gevolg van de langere termijn verkeersgroei.*

Er wordt uitgegaan van modellen waarin de verkeersdruk oploopt: is hier rekening gehouden met de verandering van de werksituatie van veel Nederlanders? Denk aan: Thuiswerken, verhuizen door reisafstand, vergrijzing + de verschuiving van de arbeiders en mogelijk hun afkomst uit het land ten opzichte van het bedrijf waar zij werkzaam zijn?

### **Reactie**

*In de verkeersberekeningen is rekening gehouden met demografische en sociaal economische ontwikkelingen zoals door inspreker genoemd.*

Geluid:

Bijvoorbeeld referentiepunten: Oudebovendijk Rotterdam, Rodenrijseweg te Berkel en Rodenrijs, Terbregseveld Rotterdam, bewoners van de Rottekade in Bergschenhoek, Bewoners Rotterdam Hillegersberg, Schiebroek, merendeel van genoemden staan al reeds bloot aan zeer hoge geluidsdruk. Op jullie kaart met referentiepunten vallen sommigen van opgenoemden al onder de "overschrijding norm" gebieden.

Inspreker is ook wel benieuwd hoe aan de lucht kwaliteit en geluidsnormen kan worden voldaan bij een opschaling van de bestaande N weg: 2x1 baan 80km naar snelweg 2x3 baan 100 km en tevens hoofd rij-route.

Het geluidsvenster welke: Rijkswaterstaat hanteert ,specificeert niet duidelijk de frequenties. Echter na zoekwerk zag ik dat dit venster start op 150 HZ, nu is de zeer storende zware buldering van de huidige wegen al erg goed hoorbaar en geeft deze ons al, te samen met de stank van de huidige A13 ( in de huidige situatie op 2,2 km van onze woning.)

Hoe denken jullie deze problemen op te lossen?

Dit vraagt inspreker omdat: de geplande A13/A16 op enkele honderden meters van onze woning komt zonder voor hun locatie gedegen geluidwerende en luchtkwaliteit verbeterende maatregelen.

Daarnaast kreeg inspreker tot grote verontrusting, zeer tegenstrijdige antwoorden van jullie geluidskundige met betrekking tot positie van de weg, afroegeluid van banden, turbulentie, motorgeluid, enz.

Om u nog een deel van zijn zorgen te uiten: het knooppunt nabij Berkel en Rodenrijs/ Schiebroek, De extra uitstoot, het extra geluid.. dit in combinatie met het vliegveld "The Hague Airport" maakt hun woonsituatie hachelijk te noemen.

Worden de direct omwonenden per woning geïnformeerd naar de stand van zaken betreffende de impact op hun directe leefomgeving?

Als blijkt dat dit onleefbaar is: welke fatsoenlijke compensatie, om elders een woning te kunnen kopen, minimaal met een vergelijkbare situering ten opzichte van faciliteiten wordt ons dan geboden?

## **Reactie**

*Voor wat betreft het aspect geluid is uitgebreid onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Ten aanzien van uw opmerking dat op de kaart met referentiepunten sommige van de door inspreker genoemde gebieden al onder de "overschrijding norm" gebieden vallen, kan ik deze niet verifiëren. Deze gebieden liggen te ver van de bestaande snelwegen af zodat er van een overschrijding geen sprake is.*

*Om met de nieuwe aanleg aan de normen te voldoen komt uit het akoestisch onderzoek naar voren dat er verschillende bron- en overdrachtsmaatregelen getroffen dienen te worden ook in uw woonomgeving (Berkel en Rodenrijs Zuid). Dat er geen sprake zou zijn van gedegen geluidswerende voorzieningen is niet correct. Het betreft naast tweelaags ZOAB op de A16, stil asfalt op de N471 ten zuiden van de passage van de N471 met de Rodenrijseweg en ter hoogte van de aansluiting van de A16 op de N471 worden geluidschermen geplaatst. Het treffen van de voornoemde maatregelen leidt ertoe dat wordt voldaan aan de wettelijke toetswaarden. Met het treffen van deze maatregelen is het project ten aanzien van geluid uitvoerbaar. Daarnaast worden er nog extra geluidswerende maatregelen toegepast in het kader van de Inpassingsovereenkomst A16 die is gesloten met de omgeving. Als gevolg hiervan worden de schermen ter plaatse van de N471 verder opgehoogd.*

*De regio zet zich in, en is verantwoordelijk voor, het behalen van de Saldo Nul doelstelling en past hier zelf ook nog aanvullende maatregelen voor toe zoals het voorzien van de weg van het nog stillere asfalttype tweelaags ZOAB fijn. Dit asfalttype maakt echter geen onderdeel uit van het Tracébesluit zodat het effect van deze maatregel niet is meegenomen in het akoestisch onderzoek maar dus nog bovenop de effecten van de maatregelen in het Tracébesluit komt.*

*Specifiek met betrekking tot u woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 1000 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen in het Tracébesluit opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht de akoestische situatie daarmee aanvaardbaar. Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek als ook de wijze waarop is omgegaan met cumulatie van de andere geluidsbronnen verwijs ik u graag naar de paragrafen 2.15 en 2.16.*

*Voor het geluidonderzoek is aangesloten bij de wettelijke voorgeschreven rekenmethodiek om de geluidbelasting op basis van een jaargemiddelde situatie (zichtjaar 2032) te bepalen en deze waarde te toetsen aan de wettelijke normen. De overdrachtsberekeningen zijn uitgevoerd in de zogenoemde oktaafbanden met middenfrequenties van 63 - 125 - 250 - 500 - 1000 - 2000 - 4000 -8000 Hertz conform het Reken- en meetvoorschrift Geluid 2012, bijlage III. Ter hoogte van Berkel en Rodenrijs is de bestaande N209 geïntegreerd in het nieuwe tracé van de A16 Rotterdam waarbij voor de maximale rijnsnelheid is uitgegaan van 100 km/uur. De geluidbelasting als gevolg van het nieuwe tracé van de A16 Rotterdam is getoetst aan het wettelijk kader van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer (nieuwe aanleg). Voor nadere informatie verwijs ik u naar het akoestisch onderzoek behorend bij het Tracébesluit.*

*Tot slot, ten aanzien van de luchtkwaliteit geldt dat het project is opgenomen in het NSL, waarmee is geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de*

*wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen (inclusief bronmaatregelen) om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Zo is in de berekeningen van het NSL ook rekening gehouden met bestaande uitstoot van bijvoorbeeld het vliegveld Rotterdam The Hague Airport. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

*Ten aanzien van de door inspreker gevraagde compensatie geldt dat de overheid binnen haar taakuitoefening veel maatregelen en besluiten neemt in het kader van het algemene belang. Burgers en bedrijven kunnen nadeel ondervinden door dit optreden van de overheid. In sommige situaties hebben zij recht op een tegemoetkoming in de schade. Zo kan de aanleg van nieuwe infrastructuur leiden tot omzetverlies voor bedrijven, waardedaling van een woning of omrijdschade. Die schade komt in principe voor rekening van de benadeelde. Alleen in de uitzonderlijke situatie dat een bedrijf of burger onevenredig wordt getroffen, heeft hij mogelijk recht op een tegemoetkoming in de schade.*

*Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen. Kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Ik zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

### **3.238 Zienswijze nr. 238 Vesteda Investment Management BV**

Inspreker is in de wijk Ommoord eigenaar van 161 woningen. Vanwege het aanleggen van deze verbindingsweg, deels ondertunnelt, zullen de huurders van deze woningen hinder in de vorm van geluids- en lichthinder ondervinden. Het Ministerie erkent in de Toelichting op het Ontwerp-Tracébesluit A16 dat er na realisatie sprake zal zijn van geluidshinder.

Op pagina 59 van de Toelichting behorende bij het Ontwerp-Tracébesluit A16 en in afbeelding 5.2 van de Toelichting is opgenomen dat er een geluidsbelasting boven de streefwaarde zal worden verwacht. Er wordt aangegeven dat besloten is de binnenonderzoeken plaats te laten vinden nádat het Ontwerp-Tracébesluit A16 onherroepelijk is.

inspreker is van mening dat het Ministerie de binnenonderzoeken en de aanpassingen aan de woningen, als gevolg van de resultaten van de uitgevoerde onderzoeken, plaats dient te laten vinden alvorens het Ontwerp-Tracébesluit A16 onherroepelijk zal zijn.

Uit geen van de documenten behorende bij het Ontwerp-Tracébesluit A16 blijkt binnen welke periode het Ministerie de binnenonderzoeken en vereiste aanpassingen aan de woningen als gevolg van deze onderzoeken uit zal voeren. Dit brengt veel onzekerheid mee voor onze huurders.

Als gevolg van de ligging van de woningen en hierdoor de voorziene geluidsoverlast, verwacht Inspreker dat de mutatiegraad zal stijgen en de vrijgekomen woningen moeilijker, en niet tegen gelijke condities verhuurd kunnen worden. Hierdoor zal Vesteda leegstandsschade en waardeverlies oplopen. Het verhoogde leegstandsrisico, door een verhoogde mutatiegraad, zal naar verwachting minimaal 5% van de huuropbrengst beslaan. De moeilijke verhuurbaarheid zal een rechtstreeks effect hebben op de markthuren, met als gevolg een vermindering van de marktwaarde van de woningen in dit gebied. De huurwaarde (markthuur) zal met circa 5-10% dalen. Direct hieraan verbonden is dat de huren bij onze zittende huurders zeer matig dan wel niet verhoogd (mogelijk tot 0%) kunnen worden. De negatieve effecten die onze huurders zullen ondervinden van het tracé, zal direct invloed hebben op de klanttevredenheid. De klachten die de huurders zullen indienen bij Vesteda zullen intern in behandeling worden genomen, wat een enorme werkdruk met zich mee zal brengen. Als gevolg hiervan zullen investeringen in geluidwerende maatregelen in de woningen noodzakelijk zijn, om deze minimaal op gelijk niveau verhuurd te houden en daarmee de waarde van ons bezit en huurdertevredenheid te behouden.

Op grond van het bovenstaande is inspreker van mening dat het Ministerie haar verantwoordelijkheden dient te nemen vóór het onherroepelijk worden van het Ontwerp-Tracébesluit A16.

Indien het Ministerie hier niet toe besluit zal inspreker genoodzaakt zijn haar schade door te leggen naar het Ministerie.

Een mogelijkheid is tevens dat het Ministerie het ontwerp van het Tracé en alle bijbehorende voorzieningen dusdanig aanpast dat de ingeëntariseerde hinder niet zal plaatsvinden. Bijvoorbeeld door het overkappen van de snelweg, ter hoogte van het bezit van Vesteda.

### **Reactie**

*Er is ten behoeve van de woonomgeving (Ommoord/Rozenbuurt) een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Het gaat hier bijvoorbeeld om het realiseren van een halfverdiepte landtunnel in het Lage Bergse Bos en het realiseren van geluidschermen bij de noordelijke en zuidelijke tunnelmond. Daarmee neemt de totale geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen af.*

*De afstand van de woningen waarvan inspreker eigenaar/beheerder is (Ommoord/Rozenbuurt) tot het nieuwe tracé varieert van circa 130 meter (woningen Bottelroos) tot circa 300 meter (woningen Damastroos). De afstand tot de A20 bedraagt circa 700 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen varieert van minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg tot maximaal 56 dB. Van de in totaal 161 woningen gaat het bij 8 woningen om een toename van de geluidbelasting zoals die nu is toegestaan ten gevolge van de A20 met minder dan een 0,5 dB, in alle andere gevallen is er sprake van een verbetering, maar wordt niet aan de (strengere) toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg voldaan.*

*Voor deze woningen waarbij in het Tracébesluit is aangegeven dat de gevelbelasting meer dan 50 dB bedraagt, zal een onderzoek naar het binnenniveau plaatsvinden. Indien er sprake is van een overschrijding van de wettelijke binnenwaarden zal Rijkswater u een aanbod doen voor gevelmaatregelen. De adressen zijn vermeld in het Tracébesluit.*

*Het onderzoek naar het wettelijk binnenniveau wordt niet eerder gestart dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is. De reden hiervoor is dat vanaf dat moment er definitief zekerheid is over het plan en de daarin opgenomen geluidmaatregelen langs het nieuwe tracé. Uiteraard wordt u hiervan op de hoogte gehouden. Voor meer informatie over deze procedure verwijst ik u naar de site:  
<https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/gevelisolatie/index.aspx>*

*Aanvullend op het Tracébesluit ben ik verder met de regio overeengekomen dat op het gedeelte van de A16 tussen de tunnelmond Terbregseveld en het Terbregseplein tweelaags ZOAB fijn wordt aangebracht. Ook op de A20 (tussen afslag Prins Alexander tot voorbij het knooppunt Terbregseplein) wordt tweelaags ZOAB fijn aangebracht. Deze maatregel is echter niet in het Tracébesluit opgenomen zodat het effect van deze maatregel nog bovenop de effecten van de maatregelen in het Tracébesluit komt. Daarmee neemt de totale geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen nog verder af.*

*Het volledig ondertunnelen of overkappen van het nieuwe tracé in het Terbregseveld is niet haalbaar. Voor meer informatie hieromtrent verwijst ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.11.*

### **3.239 Zienswijze nr. 239, Autobedrijf A.Visser & Zn**

Inspreker is al ruim 50 jaar gevestigd op deze locatie waar zijn rond de jaren '60 via een gedwongen uitplaatsing in het kader van de aanleg van de A20 naartoe is verplaatst. Inspreker is een van de oudste en meest bekende autodemonterende bedrijven van Rotterdam en is gevestigd op een voor het bedrijf zeer strategische locatie in de directe omgeving van het stedelijk gebied.

Het onvermijdelijke gevolg van het Tracébesluit is dat het bedrijf volledig zal moeten verdwijnen en zo nodig wordt onteigend. Los van het feit dat dit nu de tweede keer is dat het bedrijf zal moeten wijken voor infrastructuurwerken, is het een hard gelag voor het bedrijf, omdat het een niet eenvoudige opgave zal zijn om een vergelijkbare locatie te vinden.

Insprekers hebben echter niet de illusie dat de A13/A16-verbinding met een zwaarwegend algemeen belang, zich ondergeschikt zal kunnen maken aan het belang van een autodemonterende bedrijf maar wij mogen wel van Rijkswaterstaat verlangen dat alles in het werk gesteld wordt om een minnelijke regeling te treffen, welke in ieder geval voorziet in de beschikbaarheid van een vervangende locatie. Zodra deze zeker is gesteld, kunnen nadere financiële afspraken verder worden uitgewerkt.

#### **Reactie**

*Grondverwerving ten behoeve van de aanleg van de A16 Rotterdam met bijkomende werken vindt plaats op basis van onderhandeling. Allereerst wordt op basis van minnelijke schikking getracht tot overeenstemming te komen. In de Onteigeningswet is vastgelegd dat de vermogens- en inkomenspositie van de betrokkenen voor en na de aankoop van de grond en/of opstallen gelijk moet blijven. Daarom wordt de schadevergoeding zodanig berekend dat alle schade volledig wordt vergoed. Onder schade valt onder andere aantoonbare vermogensschade, inkomensschade en bijkomende schades als verhuis- en herinrichtingskosten, verwervingskosten. Uitgangspunt is een aanbieding in geld, maar aanbiedingen in natura behoren tot de mogelijkheden, bijvoorbeeld in de vorm van vervangende grond.*

*Met inspreker zijn reeds verschillende gesprekken gevoerd, waaronder de mogelijkheid tot verplaatsing, hiermee is invulling gegeven aan het hiervoor genoemd onderhandelingsproces.*

*Indien – na uitvoerige onderhandelingen – geen overeenstemming wordt bereikt wordt na vaststelling van het bestemmingsplan of Tracébesluit een beroep gedaan op een gerechtelijke onteigening. De Onteigeningswet vormt hiervoor de wettelijke basis.*

### **3.240 Zienswijze nr. 240**

Inspreker geeft aan dat zij ernstig bezwaar maak tegen de aanleg van de A13/A16. Zij noemt puntsgewijs:

1. De gevolgen voor het bos en beplanting zijn voor omwonenden èn voor Rotterdam- Noord te nadelig groot.

#### **Reactie**

*Ten aanzien van natuur en inpassing verwijs ik u naar mijn antwoorden in de paragrafen 2.9 en 2.14.*

2. Meer specifiek wil zowel de gehele gebiedstafel Lage Bergse Bos als ondergetekende zoveel mogelijk van het bos en de lage begroeiing met name vanaf de molen richting de Grindweg bewaren, ook tijdens de bouw, dus niet opofferen aan werkterrein voor de aannemer.

Ad 2:

Deel uitmakend van de Gebiedstafel Lage Bergse Bos, tijdens de vele inspraakavonden, hebben insprekers de toezegging van RWS gekregen dat het bos, waaronder begrepen de populieren ter hoogte van onder meer de kop van de Hendrik Andriessenlaan en lage begroeiing vanuit de westkant van de molen westwaarts richting Grindweg, in stand zou blijven. Op de laatst bekende plankaart leek het erop dat dat niet zou gebeuren. De groene lijn op de plankaart tekening zowel boven als onder de geprojecteerde weg begrenst het gebied waarbinnen het werkgebied van de aannemer komt te liggen. Ook de rode bolletjeslijn op de landschapsplan tekening loopt op die grens: te breed qua toezegging. Bijzonder is dat juist aan de westzijde van de molen en wel ter hoogte van de Hendrik Andriessenlaan een knik in die grens ligt, waarmee het gebied juist breder wordt. Inmiddels heeft inspreker van de projectleider van RWS, Williard van der Sluis, per email vernomen dat "wordt overwogen de plangrens aan te passen, zodat de watergang (sloot tegen kop Hendrik Andriessenlaan) buiten de plangrens komt te liggen", en: "Uit alle onderliggende stukken blijkt dat er geen aanleiding is de sloot aan te passen en de populieren te kappen. Nogmaals, zonder daar nu al een expliciete toezegging over te doen, zijn we het ingenieursbureau wel bezig de nu ingetekende plangrens - de rode spikkellijn - kritisch tegen het licht te houden en daar waar er sprake is van een onnodige ruimteclaim / onduidelijke plangrens dit ook aan te passen. Deze situatie vind inspreker daar een sprekend voorbeeld van en zij heeft dus ook goede verwachting dat dit wordt aangepast." Dat zou betekenen dat niet buiten die grijze band gekapt mag worden, die is te zien op Bijlage G de natuurtoets op blz 115 afbeelding 9.1. Dat zou heel mooi zijn. Dat is een goed bericht, maar als het niet lukt dan maakt inspreker daar toch bezwaar tegen.

### **Reactie**

*De door inspreker genoemden watergang en rij populieren worden in het kader van het project niet aangetast. In het Tracébesluit is derhalve de plangrens opgeschoven (in de richting zoals inspreker verzoekt). Henriette Bosmanslaan, Molenlaan etc. worden niet gebruikt door bouwverkeer. Het bouwverkeer zal over het eigen werk rijden, dat wil zeggen dat het Lage Bergse Bos via een passage bij de Grindweg en een passage bij de Rotte wordt bereikt.*

3. Inspreker heeft bezwaar tegen de weg 'an sich', omdat bouw van deze weg voor direct omwonenden tijdens de bouw grote consequenties heeft.
4. Het voorstel om de werkterreinen aan de noordzijde van de weg aan te leggen.
5. Het voorstel om de weg langs de aan te leggen talud aan de zuidzijde eenrichting verkeer te maken, zodat die weg zo smal mogelijk wordt en er zo min mogelijk begroeiing aangetast wordt.

Ad 3,4 en 5:

De bouw heeft ook bouwverkeer tot gevolg vandaar de suggestie om de werkterreinen aan de noordzijde van de weg aan te leggen en de werkweg ten zuiden van het aan te leggen talud aan de zuidzijde eenrichting verkeer te maken, zodat die weg zo smal mogelijk wordt en er zo min mogelijk begroeiing aangetast wordt.

Bouwverkeer graag zoveel mogelijk niet door de woonwijk, zoals de Schubertlaan en de Henriette Bosmanslaan ivm gevaarlijk overlast voor veel fietsverkeer (schoolgaande kinderen), en gevolgen voor de bouwtechnische staat van de huizen die langs deze weg gesitueerd zijn. Ook niet over de al zo drukke Molenlaan.

### **Reactie**

*Rijkswaterstaat neemt in haar aanbesteding criteria op die de aannemer middels een financiële prikkel moet stimuleren hinder en schade tot een minimum te beperken (alhoewel enig overlast natuurlijk niet kan worden uitgesloten). Zie voor meer informatie ook mijn antwoord in paragraaf 2.19.*

*De suggestie van inspreker om de werkterreinen aan de noordzijde van de weg aan te leggen en de werkweg ten zuiden van het aan te leggen talud aan de zuidzijde eenrichting te maken, ga ik op voorhand niet voorschrijven aan de aannemer, aangezien ik de aannemer wil uitdagen zelf met plannen te komen hoe de hinder en overlast tot een minimum te beperken. Wel gelden er uitgangspunten die wel worden meegegeven aan de aannemer. Zo wordt uitgesloten dat bouwverkeer gebruik gaat maken van het onderliggend wegennet.*

*De Henriette Bosmanslaan, Molenlaan, etc. worden dus ook niet gebruikt door bouwverkeer. Het bouwverkeer zal over het eigen werk rijden, dat wil zeggen dat het Lage Bergse Bos via een passage bij de Grindweg en een passage bij de Rotte wordt bereikt.*

6. De weg is waardedrukkend voor mijn huis Hendrik Andriessenlaan, direct aanliggend aan het gebied waar de weg is geprojecteerd (op de kop van de straat tegen de sloot aan).

Ad 6: Info over de kans op planschade vergoeding is onvoldoende gegeven.

### **Reactie**

*Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen. kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen*



*vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Ik zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

7. De gerechtvaardigde angst voor het grondpeil in de omgeving en gevolgen voor de fundering van mijn huis en andere huizen.

Ad 7:

Op het moment dat er zgn. inspraak avonden zijn georganiseerd was geen enkele informatie bekend over de consequenties voor omwonenden wat betreft de grondwaterstand na de aanleg van de weg/tunnel, noch was er enig inzicht wat het heiwerk voor invloed zou hebben op de omliggende bebouwing, etc. etc. Zelfs kon men geen antwoord geven hoe de controle over dit soort belangrijke gegevens zou worden uitgevoerd, welke taxaties/opnamen zouden worden gemaakt en door wie en voor wiens kosten. Dat zou toch vanzelfsprekend niet voor rekening van de individuele eigenaren moeten komen. Hoe kun je een besluit als het onderhavige nemen als dat soort gegevens volledig ontbreken, cq. niet beschikbaar zijn. Deze essentiële informatie ontbrak en ook hoe een referentiekader zou worden opgesteld.

Hierbij stel ik de Staat reeds nu voor alsdan verantwoordelijk voor alle schade die aan mijn woning/perceel wordt toegebracht, waaronder wordt verstaan de consequenties van wijziging grondwaterpeil, trillingen ten gevolge van heiwerk en grondbelasting, geluidsoverlast tijdens de bouwperiode en het niet of onvoldoende gebruik kunnen maken van het recreatiegebied, direct grenzend aan mijn woning.

Info over opstellen nulsituatie en toetsing van de latere situatie is nodig. Waar komen bijvoorbeeld de controlebuizen voor de grondwaterstand en hoe worden evt scheuren in de muren opgemerkt, cq. vastgelegd. En info dient gegeven te worden hoe de individuele eigenaren dit kunnen laten toetsen op kosten van de Staat/Regio/Gemeenten Rotterdam en/of Lansingerland. Ik heb het tot nog toe niet aangetroffen bij de info.

### **Reactie**

*Zowel bij de aanleg- als in de gebruiksfase is het van belang om overlast en schade door verandering van grondwaterstanden te voorkomen met het oog op de gebruiksfuncties. Tunnels zullen waterdicht aangelegd worden. Uit het geohydrologisch onderzoek blijkt, dat de grondwaterstanden niet zullen veranderen bij een waterdichte tunnel. Mede op basis van geohydrologisch onderzoek is bepaald, dat er tijdens de aanleg ook geen grondwaterbemalingen in het eerste watervoerend pakket toegestaan zullen worden bij de tunnel onder de Rotte, Vaart Polder Bleiswijk en door het Lage Bergse bos. In het geohydrologisch onderzoeksrapport is een advies voor de grondwatermonitoring opgenomen. Rijkswaterstaat zal dit nog verder uitwerken tot een monitoringsplan. In het monitoringsplan zal rekening gehouden worden met de nulmeting en monitoring tijdens de aanleg- en gebruiksfase. De resultaten van het grondwateronderzoek zullen openbaar beschikbaar gesteld worden. Voor meer informatie over het uitvoeren van een nulmeting verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.20.*

8. Omdat de noodzaak van de weg is niet op recente cijfers aangetoond.

### **Reactie**

*Als gevolg van een betere economie neemt sinds september 2014 het autoverkeer en ook het goederenvervoer verder toe in de Randstad. Door de toegenomen drukte op de weg stijgt ook het aantal ongevallen met ook weer files tot gevolg. Naar mijn oordeel zijn de prognoses waarop de nut en noodzaak van het project zijn onderbouwd derhalve ook nog steeds actueel. Voor meer informatie verwijs ik u ook naar mijn antwoorden in de paragrafen 2.1 en 2.2.*

9. Enig positief punt is dat dankzij de 10 mio injectie de weg alsnog 4 meter lager kan worden gebouwd. Dat hebben we een paar jaar bevochten en dat dat dan 2 minuut voor twaalf voor slecht 1 % hogere kosten alsnog kan, is wel bevreedend. Waarom niet eerder toegezegd en afgestemd met aannemers??

### **Reactie**

*Dit resultaat is het gevolg van een onderhandeling die ik met de regio heb gevoerd. Deze onderhandeling was ten tijde van het Ontwerp-Tracébesluit nog niet afgerond. Met de instemming van de gemeenteraden van Lansingerland en Rotterdam in oktober 2015 is dit wel het geval en is deze maatregel alsnog verwerkt in het Tracébesluit.*

10. Last but not least , de positie van het Recreatieschap in de inspraakprocedure.

Onder de landschapsplan tekening die te zien is in Bijlage J Landschapsplan - hoofdstuk 6.3 blz 101 en 102, is vermeld: " De uitwerking van de herinrichting Lage Bergse Bos wordt parkachtig uitgevoerd conform het inrichtingsplan van Recreatieschap Rottemeren, zoals uitgewerkt in het 'Ambitiedocument Lage Bergse Bos 1.1'."

Echter in dit ambitiedocument staan meerdere tekeningen die niet echt realiseerbaar zijn. Ik maak bezwaar tegen de autonoomheid van de belsissingsbevoegdheid van het Recreatieschap bij de beslissing hoe het bos in te richten. Er is nog geen geldbedrag bekend want dat hangt af wat de Staat aan het Recreatieschap betaalt en wat er daar dan meegebeurt is afhankelijk van het Recreatieschap zonder rekening en verantwoording af te leggen aan de gebiedstafels. Het lijkt erop dat de indruk is gevestigd dat het een inspraakprocedure is (inclusief ingehuurde landschaps architecten met leuke plannetjes op micro niveau) maar in het huidige OTB zijn er nog vele onderwerpen niet uitgevoerd. Verwezen naar het autonome Recreatieschap maakt dat je je als serieuze deelnemer aan het overleg niet au serieux bent genomen. Tot slot, de laatste insprakavond werden tekeningen gepresenteerd waarin ik vele omissies en fouten heb moeten ontdekken. Dat is niet professioneel.

### **Reactie**

*Het Recreatieschap is de beheerder van het Lage Bergse Bos. Als beheerder gaat zij derhalve ook over de inrichting van het park. Met het Tracébesluit wordt primair de planologische inpassing van de halfverdiepte ligging van de tunnel gerealiseerd. Hierbij geldt wel een aantal eisen, namelijk dat het tunneldak groen wordt ingepast, dat de oversteekbaarheid wordt gegarandeerd (herstel van bestaande fiets- en wandelpaden), dat mitigerende maatregelen ten aanzien van flora en fauna worden gerespecteerd en dat er voldoende watercompensatie wordt gegarandeerd. Samen met experts van het Recreatieschap alsook de regionale overheden is de wijze waarop de halfverdiepte ligging aansluit op de plannen voor de rest van het Lage Bergse Bos uitgewerkt in het Landschapsplan dat als bijlage bij het Tracébesluit is gevoegd. Hierbij moet bedacht worden dat het deel van de tunnel maar een klein onderdeel is van het gehele nieuwe inrichting van het Lage Bergse Bos. Die inrichting valt buiten het Tracébesluit en wordt uitgevoerd onder*

*verantwoordelijkheid van het Recreatieschap. Ten aanzien van de tekeningen in het Tracébesluit zijn deze op een aantal punten gewijzigd.*

### **3.241 Zienswijze nr. 241, Bewonersgroep Rodenrijs-West (BGRW)**

*Zienswijze is mede namens een 4-tal particulieren.*

Inspreker stelt zich op het standpunt dat het OTB niet voldoet aan de daaraan te stellen eisen en dat een nieuw Milieu Effect Rapport, hierna: MER dient te worden opgesteld. Dit betekent dat geen definitief Tracébesluit kan worden genomen voordat een nieuw MER is opgesteld en vervolgens een nieuw OTB is opgesteld en ter inzage is gelegd

Vervolgens gaat inspreker in op de inhoud van het OTB. Primair zal worden betoogd dat de A13/A16 niet dient te worden aangelegd. Wanneer zou moeten worden geoordeeld dat de weg wel zou moeten worden aangelegd, wordt subsidiair betoogd dat die aanleg ter hoogte van Rodenrijs-West dient plaats te vinden conform de hiervoor door de BRGW aangedragen variant.

#### 1. Ter inzage gelegd OTB voldoet niet aan de daaraan te stellen eisen

Op de voorbereiding van een Tracébesluit is op grond van artikel 11, eerste lid, van de Tracéwet, hierna: Tw, afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, hierna: Awb, van toepassing, de uniforme openbare voorbereidingsprocedure, hierna: de uov. Dat betekent dat op grond van artikel 3.11, eerste lid, Awb een ontwerpbesluit ter inzage dient te worden gelegd. Dat ontwerpbesluit dient te voldoen aan alle eisen die gelden ten aanzien van het te nemen besluit. Is dat niet het geval, omdat in het ontwerpbesluit nog delen 'open' zijn gelaten of omdat vaststaat dat het inmiddels achterhaald is, dan wordt geen reële mogelijkheid geboden tot het indienen van zienswijzen.

Het OTB dat op 24 september jl. ter inzage is gelegd, is, zoals gesteld, al op 27 mei 2015 vastgesteld. De bedoeling was dat het OTB eerst ter inzage zou worden gelegd wanneer overeenstemming zou zijn bereikt met de gemeenten Rotterdam en Lansingerland over in het OTB op te nemen maatregelen. Door de gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland is 'Saldo Nul' geëist, dat wil zeggen dat de omwonenden van de weg de weg niet mogen horen, zien en ruiken. U heeft aanvankelijk gesteld dat u alleen de maatregelen wil treffen waartoe u wettelijk gezien gehouden bent en dat verdere maatregelen slechts worden opgenomen in het OTB wanneer de regio daarvoor betaalt. Vervolgens is gebleken dat u bepaalde Saldo Nul-maatregelen wel voor uw rekening wil nemen, maar andere niet. Overeenstemming over het totale pakket aan Saldo Nul-maatregelen dat in het OTB zou worden opgenomen, al dan niet voor rekening van de gemeenten of van het rijk, was er echter ten tijde van de terinzagelegging nog niet, terwijl wel vaststaat dat die maatregelen zullen worden getroffen.

Het OTB is daarmee achterhaald, vaststaat dat de weg niet wordt aangelegd zoals in het ter inzage gelegde OTB is aangegeven. Die terinzagelegging wordt kennelijk gezien als een formaliteit, een ronde die nu eenmaal verplicht moet worden gemaakt en niet om 'de nodige kennis te vergaren omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen', zoals bedoeld in het in artikel 3:2 Awb gecodificeerde zorgvuldigheidsbeginsel, waarvan de uov een nadere invulling is.

Daarnaast voldoet het OTB ook niet aan de eisen die daaraan worden gesteld in de Tracéwet en in de door uw ministerie zelf opgestelde 'Handleiding voor de OTB / TB-fase' (DWW-rapport nr. P-DWW-2000-046 ISBN-nr. 90-369-3764-7, 2e druk januari 2004. In productie 1 wordt dit nader uitgewerkt.

De conclusie is dan dat een achterhaald en onvolledig OTB ter inzage is gelegd. De weg zal niet worden aangelegd zoals in het OTB is omschreven en informatie die een (O)TB dient te bevatten, ontbreekt. Daardoor wordt degenen die een zienswijze willen indienen (en dat is, op grond van artikel 11, eerste lid, Tw, een ieder) de mogelijkheid onthouden om dat op een goede en zinvolle wijze te doen. Een ontwerpbesluit is weliswaar nog een ontwerp, maar het dient wel actueel en volledig te zijn. Nu dat niet het geval is, wordt niet voldaan aan de eisen die op grond van de tekst en de strekking van afdeling 3.4 van de Awb dienen te worden gesteld. Dat gebrek kan alleen worden hersteld door een nieuw, actueel en volledig ontwerpbesluit op te stellen en ter inzage te leggen.

### **Reactie**

*Het al dan niet treffen van Saldo Nul maatregelen heeft geen invloed op het tracé van de weg. Enkel de landschappelijke inpassing van de weg en bovenwettelijke maatregelen zouden, indien voor vaststelling van het ontwerp-Tracébesluit overeenstemming met de regio was bereikt, in het ontwerp-Tracébesluit zijn meegenomen. Ik ben dan ook van mening dat de informatie in de ter inzage gelegde stukken bij het ontwerp-Tracébesluit voldoende is voor een ieder om een zienswijze in te kunnen dienen.*

*Ten overvloede merk ik nog op dat een belanghebbende, die redelijkerwijs niet verweten kan worden dat hij geen zienswijze heeft ingediend, alsnog in beroep kan gaan tegen het Tracébesluit. Zodoende is de rechtsbescherming ook bij wijzigingen tussen Ontwerp-Tracébesluit en Tracébesluit gewaarborgd.*

### 2. Een nieuw MER dient te worden opgesteld

In augustus 2009 is de Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 Rotterdam vastgesteld. Het traject zoals dat nu uiteindelijk terecht is gekomen in het OTB is daarin evenwel niet onderzocht. De wijzigingen, met name ter hoogte van Rodenrijs-West (ligging aansluiting N471) zijn substantieel. Puntsgewijs kunnen de verschillen in uitgangspunten als volgt worden weergegeven:

Hoofdrapport TN MER, pag. 44:

Enkele bepalende technische uitgangspunten en randvoorwaarden zijn:

- Rijksweg 13/16 is een doorgaande stadsautosnelweg met 2x2 rijstroken met een vluchtstrook die geschikt is als ruimtelijke reservering voor 2x3 rijstroken;
- de bouwbeperkingen door de aanwezigheid van Rotterdam Airport worden opgevolgd;
- de begrenzing van de Vlinderstrik dient te worden gerespecteerd;
- rekening wordt gehouden met andere infrastructuur, waaronder twee regionale aardgastransportleidingen (Gasunie) en een olietransportleiding (NAM);
- Rijksweg 13/16 voldoet, voor zover mogelijk, aan de NOA en heeft een ontwerpsnelheid van 100 km/uur.

OTB:

- het OTB heeft 2x3 rijstroken met een ruimtereservering voor 2x4 rijstroken en daarbovenop aan weerszijden vluchtstroken;
- uit het OTB blijkt niet dat is getoetst aan de bouwbeperkingen door de aanwezigheid van het vliegveld, waardoor ook niet is vaststaat of het

- viaduct over de N471 hier wel aan voldoet;
- de Vlinderstrik en de begrenzing van de Vlinderstrik zijn niet gerespecteerd;
- buisleidingen zijn niet gerespecteerd althans, niet blijkt dat hieraan is getoetst en de aanleg van de weg is voorts ook voorzien in de buisleidingenstrook die is opgenomen in de Structuurvisie buisleidingen 2012 – 2035;
- de ontwerpsnelheid is 120km/uur volgens het Arcadis rapport, waarin wordt gereageerd op de door de BGRW voorgestelde variant (zie over dit rapport hierna paragraaf 5); in het OTB wordt gesproken over 'rijsnelheid' maar daar kan geen weg mee worden ontworpen.

Verder wordt in het Hoofdrapport TN MER op pag. 45 gesteld

*"Gecombineerde ligging. In verband met een mogelijk ruimtebesparing is, in afstemming met de BAG, een combinatie van Rijksweg 13/16 met de N209 tussen de Vliegveldweg en de Ankie Verbeek-Ohrlaan onderzocht. dit als uitwerking van de wens tot bundeling van beide wegen in de Variantennota. Bij de gecombineerde ligging worden de Rijksweg 13/16 en de N209 samengevoegd tot één weg, die in beide richtingen bestaat uit 2 rijstroken plus een 2-strooks weefvak, dus in totaal vier stroken. Conform de wens van de BAG is deze oplossing toegepast voor het tracégedeelte vanaf de Ankie Verbeek-Ohrlaan tot aan de Vliegveldweg."*

In het OTB is geen sprake meer van de onderzochte gecombineerde ligging, maar is de rijksweg 150 à 200 meter naar het noorden opgeschoven ten opzichte van. MER variant 2. Van een gecombineerde ligging is dus geen sprake (zie pag. 47 Hoofdrapport TN MER over variant 2: gecombineerde ligging, geen gescheiden ligging, zowel bij N471 als bij AVO-knoop). In de Notitie validatie van het MER op pag. 12 staat dat de N471 knoop enkele tientallen meters naar het noorden verlegd is, wat dus niet correct is (ontwerpwijziging IV ).

Voorts wijkt de prognose van het aantal voertuigbewegingen op het onderliggend wegennet in het MER af van de prognose in het OTB. De prognose van het MER is 31.000 voertuigen per etmaal, terwijl in de toelichting van het OTB sprake is van 34.000 voertuigen per etmaal, dus meer geluid en fijnstof.

Verder vermeldt het Hoofdrapport TN MER op pag. 54:

*"Passage HSL, Randstadrail en N471  
Na de aansluiting op de Ankie Verbeek-Ohrlaan stijgt de gecombineerde Rijksweg 13/16 + N209 naar het westen in een doorgaande vloeiende lijn naar het viaduct over de HSL om zowel de HSL, de Randstadrail en de N471 bovenlangs te kruisen. De hoogteligging van de Rijksweg is ter plaatse van de kruising met de HSL vergelijkbaar met de huidige ligging van de N209."*

In het OTB is de hoogteligging van de rijksweg ter plaatse van de kruising met de HSL circa 3,5 meter hoger, dus geenszins vergelijkbaar met de huidige ligging. De milieu-effecten daarvan zijn niet onderzocht.

Tenslotte wordt in het OTB ter hoogte van Berkel en Rodenrijs gebruik gemaakt van optie 5 in plaats van optie 4 die in het MER is onderzocht, maar dat is in het MER juist de optie met verdiepte passage van de HSL, terwijl in het OTB geen sprake is van verdiepte passage van de HSL. De milieu-effecten van optie 5 zonder verdiepte passage van de HSL zijn derhalve niet onderzocht.

Conclusie: al deze wijzigingen hebben een zodanige invloed op de milieu-effecten van het tracé dat een nieuw MER had moeten worden opgesteld.

## **Reactie**

*Inspreker is van mening dat een nieuw MER opgesteld dient te worden. Een MER wordt opgesteld om voldoende milieu-informatie te verzamelen om tot besluitvorming over een project over te gaan. De in die besluitvorming gemaakte keuze hoeft niet volledig overeen te stemmen met de in het MER beschreven uitvoeringen van het project; zo'n eis zou betekenen dat het MER zelf reeds een definitieve keuze over het project zou moeten inhouden. Verder is het toegestaan om de beschikbare informatie aan te vullen gedurende de besluitvormingsprocedure.*

*Of er een aanvulling op het MER moet worden opgesteld is afhankelijk van de vraag of er sprake is van een aanmerkelijke wijziging van het ontwerp in het Tracébesluit ten opzichte van de alternatieven die in het MER zijn onderzocht. Indien het besluit een variant beoogd, die beschouwd kan worden als een nadere uitwerking van de in het MER onderzochte varianten, is er volgens de Afdeling geen sprake van een aanmerkelijke wijziging. Dit is onder andere het geval wanneer de variant in het besluit uit een combinatie bestaat van de in het MER beschreven varianten. Voor het project A16 Rotterdam is onderzocht in hoeverre de ontwikkelingen die zijn opgetreden nadat de TN/MER was afgerond, tot gevolg hebben dat bij een nieuwe effectenstudie voor een ander alternatief gekozen zou worden.*

*In de TN/MER van 2009, zijn zes varianten uitgewerkt en onderling vergeleken. Op basis van deze varianten heb ik in 2013 een besluit genomen. Dit standpunt was het vertrekpunt voor het ontwerp-Tracébesluit. In de notitie validatie van het MER zijn de verschillen tussen de varianten onderzocht in de TN/MER en het ontwerp als opgenomen in het Tracébesluit uiteengezet. In deze notitie zijn deze wijzigingen nader onderbouwd (daarbij is uitdrukkelijk ook gekeken naar de wijzigingen tussen ontwerp-Tracébesluit en Tracébesluit). Er is voldoende (bruikbare) informatie beschikbaar om het Tracébesluit op te kunnen baseren. Daarmee wordt voldaan aan de eisen die de Wet milieubeheer stelt aan het nemen van een besluit. Voor verdere informatie verwijs ik ook door naar de notitie validatie van het MER. De opmerking dat in twee gevallen de milieueffecten niet zijn onderzocht is verder onjuist.*

*Ten aanzien van uw opmerking over bouwbeperkingen die volgen vanwege de aanwezigheid van het vliegveld kan ik u meegeven dat Rotterdam The Hague Airport als stakeholder betrokken is geweest bij het ontwerp en dat de ontwerpkeuzes zijn afgestemd.*

*Met betrekking tot de Vlinderstrik verwijs ik u door naar mijn antwoord in paragraaf 2.25.*

*Met betrekking tot uw punt inzake de buisleidingen is in de 'Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035' een ruimtelijke reservering opgenomen voor (een) eventuele toekomstige buisleidingen(strook) in het gebied ten noorden van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport. Deze ruimtelijke reservering is tevens opgenomen in de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) onder het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De gemeente kan het voorkeustracé binnen het in de Rarro aangegeven zoekgebied verplaatsen (dit zoekgebied heeft een breedte van 250 meter aan beide zijden van het voorkeustracé).*

*De A16 Rotterdam overlapt ten dele deze gemaakte ruimtelijke reservering. Dit is helaas onoverkomelijk gebleken. Een afweging van diverse belangen heeft hieraan ten grondslag gelegen. Aspecten als een verkeersveilig wegontwerp, de wettelijke*

*milieueisen, zorgvuldig ruimtegebruik en projectkosten hebben hierbij een rol gespeeld. Vanwege deze overlap zijn diverse betrokken partijen, zoals de gemeenten Rotterdam en Lansingerland en diverse diensten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, momenteel met elkaar in overleg. Omdat de kruising van een eventueel aan te leggen buisleiding met de sporen van de HSL-Zuid en RandstadRail de meest complexe ontwerpogave is wordt nu hierop gestudeerd. De resultaten van deze studie zullen medebepalend zijn voor de mogelijkheden voor een verlegd buisleidingstracé.*

*Het is de bedoeling dat dit overleg gaat uitmonden in een gewijzigde ruimtelijke reservering voor een buisleidingstrook in de Rarro.*

*De snelweg is ontworpen met een snelheid van 120 kilometer per uur, op basis van de ontwerprichtlijn NOA. De maximale snelheid, de rijnsnelheid, is echter 100 kilometer per uur. Dit als gevolg van de in- en uitvoegstroken vlak voor en na de tunnel. Vanuit de richtlijn convergentie en divergentiepunten nabij tunnelmonden voldoet de situatie alleen bij een maximale snelheid van 100 kilometer per uur.*

*Tot slot inspreker geeft aan dat er geen sprake is van een gecombineerde ligging. Dit is onjuist. In het (Ontwerp-)Tracébesluit is de gecombineerde ligging altijd een ontwerpuitgangspunt geweest. De N209 tussen de Vliegveldweg en de Ankie Verbeek-Ohrlaan als losliggende weg wordt opgeheven. In het standpunt heeft de minister gekozen voor een gecombineerde ligging van de N209 met de A16. De A16 heeft hier daarom in beide richtingen 3 rijstroken, in plaats van 2, zoals op de rest van het traject.*

### 3. Nut en noodzaak? De feiten en de afweging van de betrokken belangen

Hiervoor kwam al aan de orde dat de Awb in artikel 3:2 verlangt dat het bestuursorgaan de nodige kennis vergaart omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen. Artikel 3:4 Awb bepaalt verder dat het bestuursorgaan de rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen afweegt en dat de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.

Bij het nemen van een Tracébesluit tot de aanleg van een hoofdweg heeft u ruime beleidsvrijheid. U bent immers niet verplicht om tot die aanleg over te gaan. Dat betekent dat, alvorens een definitief Tracébesluit wordt genomen, vast moet staan dat met de aanleg waar dat besluit op ziet, bepaalde doelen worden gediend en dat de nadelige gevolgen van die aanleg niet onevenredig zijn in verhouding tot die doelen.

Uit het Tracébesluit blijkt dat met de aanleg van de A13/A16 wordt beoogd te bereiken dat:

1. de fileproblematiek op de bestaande A13/A16 wordt opgelost,
2. de sterke verkeersgroei tussen 2004 en 2020 wordt opgevangen en
3. de milieuproblematiek langs de A20, met name in Overschie, op het punt van geluidsbelasting en luchtvervuiling wordt aangepakt.

Die doelstellingen komen uit 2008. Het is inmiddels 7 jaar later, een periode waarin veel is veranderd, zodat het goed is om vast te stellen of deze problemen zich nog steeds in dezelfde mate voordoen en, voor zover dat het geval is, of er geen andere, minder belastende oplossingen voor zijn dan de kostbare aanleg van een nieuwe snelweg. Ten aanzien van de fileproblematiek op de bestaande A13/A16 kan worden opgemerkt dat binnenkort de A4 wordt geopend. Dat zal ertoe leiden dat ongeveer 33% van het verkeer dat thans over de A13 rijdt, gebruik zal gaan maken van de A4. De verkeerscapaciteit van de A13 zal dan weer ruim voldoende zijn, zodat zich daar geen fileprobleem meer voordoet.

Dat is ook in de huidige A13/16 plannen al ingecalculleerd want het wegvak van de A13 tussen vliegveld en Den Haag wordt in alle huidige plannen immers ook al niet verbreed.

Ook de A20 profiteert van de opening van de A4 omdat er verkeer van de Brienoord-corridor zal verschuiven naar de Benelux-corridor. Dit zal leiden tot naar schatting 25% minder verkeer op de A20.

De veronderstelde sterke verkeersgroei in de spits tot 2020 blijkt tot op heden helemaal niet plaats te vinden. Tot en met 2013 is zelfs sprake van een landelijke afname van het aantal voertuigkilometers van een 0,5 %. De economische crisis vanaf 2008, speelt hierbij een rol (minder arbeidsplaatsen), maar daarnaast neemt de groei van de bevolking af en zal na 2030 zelfs de totale omvang van de bevolking afnemen. De toenemende vergrijzing leidt verder tot een afname van de actieve beroepsbevolking en daarmee tot minder mensen die in de spits hun werk proberen te bereiken. Daarnaast leidt ook het Nieuwe Werken tot minder verkeer in de spits. De milieuproblematiek langs de A20 is verder sterk aan het verminderen. Auto's worden schoner, de toepassing van stiller asfalt is mogelijk en in Rotterdam-Noord worden de ontbrekende schermen geplaatst.

De problemen waarvoor de A13/A16 een oplossing dient te bieden, zijn nu, in 2015, dus minder groot dan in 2008, toen werd voorgenomen om de weg aan te leggen.

Bovendien zijn er voor de resterende problemen oplossingen met minder verstreckende gevolgen dan de aanleg van de A13/A16. Zo zou op korte termijn kunnen worden begonnen met de aanleg van spitsstroken op de A20. Op langere termijn kan de A20 worden verbreed, waarbij geldt dat de kosten voor het verwijderen van de bottleneck bij de Hofpleinlijn al zijn gemaakt. Het Rozenlaanviaduct zou nog moeten worden aangepast, maar de totale kosten van een verbreding van de A20 zijn heel veel lager dan de aanleg van de A13/A16. De te verbrede afstand is slechts een kwart van de lengte van de nieuw aan te leggen A13/A16 en er hoeven ook geen dure tunnels te worden aangelegd.

De nadelige gevolgen van de aanleg van de A13/A16 komen in de toelichting op het OTB nauwelijks aan de orde.

Die nadelige gevolgen zijn in de eerste plaats het grote aantal omwonenden dat hinder zal ondervinden van de nieuwe weg. Er moet worden voldaan aan wettelijke vereisten ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit, maar wanneer daaraan bij de aanleg van de weg al zou worden voldaan, betekent dat niet dat er op dit punt geen nadelige gevolgen zijn. De toename van geluidhinder en van de uitstoot van schadelijke stoffen als gevolg van de aanleg van de weg ten opzichte van de bestaande situatie zijn dus nadelige gevolgen.

Daarbij geldt voor delen van het nieuwe tracé dat ook sprake is van cumulatie van verschillende vormen van geluidhinder waarmee geen rekening is gehouden. Zo wordt in Rodenrijs al ernstige geluidhinder ondervonden van het vliegverkeer, het treinverkeer over de HSL en van de Randstadrail. Voor deze drie vormen van geluidhinder gelden drie verschillende regimes, die er niet in voorzien dat rekening wordt gehouden met cumulatie met andere vormen van geluidhinder.

Bij het nemen van een Tracébesluit, dat uiteindelijk een besluit is op het gebied van ruimtelijke ordening, en dat dus ook dient te voorzien in een goede ruimtelijke ordening, dient met die cumulatie wel rekening te worden gehouden.

Verder gaat als gevolg van de aanleg van de A13/A16 ook waardevol natuur- en recreatiegebied verloren. De aanleg loopt door het Lage Bergse Bos en gaat ten koste van de Vlinderstrik. Daarop zal hierna onder 4 nog nader worden ingegaan. Een ernstig nadelig gevolg, dat in de toelichting op het OTB wel wordt onderkend, maar waar uiteindelijk geen gewicht aan wordt gehecht, is de toename van de druk op het onderliggende wegennet in Lansingerland, op de N209 en de N471. Op de N209 zal sprake zijn van toename van verkeersintensiteiten tot 75% en op de N471



tot 25%. Dat gaat leiden tot verkeersgevaarlijke situaties en tot verkeershinder die zich in de wijde omtrek laat gevoelen.

Tenslotte behoren ook de hoge kosten van de aanleg van de A13/A16, met de vele kunstwerken die daarvoor nodig zijn tot de nadelige gevolgen van de aanleg van de weg. Het gaat daarbij immers om de inzet van gemeenschapsmiddelen, die ook voor andere doeleinden kunnen worden ingezet.

In het OTB komen deze nadelige gevolgen, als gesteld, nauwelijks aan de orde. Dat betekent dat ze kennelijk ook niet zijn afgewogen tegen de voordelen die de aanleg van de weg biedt, voordelen die zich, zoals uit het voorgaande blijkt, inmiddels in veel kleiner blijken te zijn dan werd aangenomen ten tijde van het eerste voornemen om over te gaan tot de aanleg van de A13/A16 in 2008.

Er is dus niet voldaan aan de verplichting om een afweging van alle betrokken belangen te maken. Wanneer dat zou zijn gebeurd, zou geen andere conclusie kunnen worden getrokken dan dat de A13/A16 niet zou moeten worden aangelegd, omdat de voordelen ervan bij lange na niet opwegen tegen de nadelige gevolgen.

### **Reactie**

*Ten aanzien van de nut en noodzaak van het project verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.1.*

*Voor wat betreft de door inspreker voorgestelde alternatieven en de A4, verwijs ik u naar de paragrafen 2.4 en 2.5.*

*Dat er naar oordeel van inspreker onvoldoende is gekeken naar nadelige effecten voor omwonenden is een stelling waar ik me niet in herken. In TN/MER, ontwerp-Tracébesluit en opnieuw in het Tracébesluit is uitgebreid onderzoek gedaan naar de milieueffecten. Samen met de regio (Saldo Nul) is derhalve ook fors geïnvesteerd in maatregelen, met het ondertekenen van de Inpassingsovereenkomst A16 met de regio medio oktober 2015 zijn ook de Saldo Nul maatregelen geborgd. Ik verwijs u hiervoor ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.9. Voor wat betreft uw opmerkingen inzake cumulatie verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.16.*

*U stelt terecht dat er sprake is van nadelige effecten op het onderliggend wegennet in Lansingerland zoals de N209 en N471. In het kader van de eerder genoemde Inpassingsovereenkomst A16 ben ik met de betrokken wegbeheerders overeengekomen dat de verkeerseffecten na aanleg van de A16 op deze wegen wordt gemonitord. Indien er sprake is van het werkelijk ontstaan van knelpunten wordt in overleg met de betrokken wegbeheerder bekeken welke passende maatregelen denkbaar zijn.*

*Tot slot, de ernst en omvang van de knelpunten, het ontbreken van volwaardige alternatieven en het draagvlak van de regio voor deze oplossing rechtvaardigt m.i. ook de hiervoor gereserveerde gelden.*

### **4. Tracé in OTB gaat ten koste van Vlinderstrik**

Natuur- en recreatiegebied de Vlinderstrik dient ter compensatie van het natuurverlies dat het gevolg is van de aanleg van de Tweede Maasvlakte. In het kernrapport Reparatie PKB plus PMR/750 ha werd daarover het volgende gesteld: "Bij de gevraagde afweging is van belang dat de realisering van een nagenoeg aaneengesloten, openbaar toegankelijk en vanuit de stad bereikbaar natuur- en recreatiegebied een wezenlijke component vormt voor het realiseren van de tweede doelstelling van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam: verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving in Rijnmond.

Realisering van deze doelstelling via de duidelijke keuze voor hoogwaardige natuur respectievelijk natuur- en recreatiegebied in het betrokken gebied komt tegemoet aan verschillende door het kabinet gesignaleerde problemen en behoeften. In de eerste plaats door vermindering van de huidige druk op de kwaliteit van bestaande natuur- en recreatiegebieden in de regio die het gevolg is van toenemende versnippering, verdroging en teruglopende biodiversiteit. In de tweede plaats door een concreet antwoord te geven op de als een bedreiging ervaren verstedelijking in de richting van het landelijk gebied. In de derde plaats als voorziening in de behoefte aan hoogwaardige recreatiegelegenheid in de nabijheid van de stad. Meer specifiek ten aanzien van de locatie kunnen de geprojecteerde natuur- en recreatiegebieden een bijdrage leveren aan de gewenste versterking van bestaande ecologische structuren in de Rotterdamse regio. Het gebied op Midden-IJsselmonde geeft daarbij inhoud aan het streven naar een natuur- en recreatiegebied met een forse omvang. De 150 ha in de noordflank (Vlinderstrik en Schiezone) geeft, als aanvulling op aldaar bestaande natuur- en recreatiestructuren, een belangrijke impuls aan de leefbaarheid in deze regio." In de Startnotitie inzake de A13/A16 was het volgende uitgangspunt opgenomen.

"De ecologische en recreatieve waarden in de nabijheid van het project Rijksweg 13/16 Rotterdam dienen tenminste op het huidige niveau te blijven en indien mogelijk versterkt te worden." Ook werd in de Startnotitie gesteld:

"De begrenzingen van Rotterdam Airport en van de groencompensatie voor de aanleg van de Maasvlakte ('Vlinderstrik', zie kaart 3) zijn vastgelegd in een planologische kernbeslissing (PKB). Bij de uitwerking van de oplossingsrichting worden deze grenzen gerespecteerd."

Verderop staat in de Startnotitie:

"De Ecologische Hoofdstructuur speelt een belangrijke rol in het studiegebied. Van west naar oost betreft het de natuurbestemming van een groot deel van de polder Schieveen, de ontwikkeling van de Vlinderstrik (compensatie in het kader van het project Maasvlakte), de verbinding tussen dit gebied en het plasseengebied met de Rotte. Een goede inrichting van de intermediaire zone (van Midden-Delfland tot Rottewig) moet mogelijk blijven. Ook de Groene Loper is een belangrijke groene verbinding."

En op pag. 28:

"Het plan van aanpak ontsnippering bevat maatregelen om onder meer de versnippering door bestaande infrastructuur te verminderen. Midden-Delfland, de Akerdijkse plasjes en de polder Schieveen maken onderdeel uit van de Groenblauwe Slinger, een netwerk van ecologische, recreatieve en hydrologische verbindingen dat loopt vanaf de Oranjeplassen via Midden-Delfland naar de Oude Rijn. De Groenblauwe Slinger is vastgesteld door Provinciale Staten in 1999. In het kader van de compensatie van natuurwaarden voor de aanleg van de Tweede Maasvlakte wordt voor het Vlinderstrikgebied – de smalle zone tussen Berkel en Rotterdam – een plan opgesteld voor circa 100 ha natuur- en recreatiegebied. Dit gebied moet ook functioneren als ecologische en recreatieve verbinding tussen de Groenblauwe Slinger en het Rottegebied. In de planologische kernbeslissing voor het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) zijn de grenzen van de Vlinderstrik vastgelegd."

Er is kennelijk ten tijde van het opstellen van de startnotitie nagedacht over een ondergrondse kruising, onder de HSL. Op pag. 14 staat:

"De kruising met het tracé van de HSL en Randstadrail: de beperkte ruimte moet tevens benut worden voor het versterken en/of conserveren van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de recreatieve functie. Door de funderingstechniek die voor de HSL is gekozen, is het niet mogelijk de weg deze spoorverbinding ondergronds te laten kruisen."

Wie dit leest, verwacht dat bij de vaststelling van het uiteindelijke tracé ten aanzien van de Vlinderstrik de uiterste zorgvuldigheid zal zijn betracht. Maar niets daarvan. Het OTB voorziet in een tracé dat zodanig naar het noorden is opgeschoven dat het nu pal langs en gedeeltelijk zelfs door de Vlinderstrik loopt en daar voorziet in een snelweg van 12 stroken breed (2 vluchtstroken, een in- en een uitvoegstrook, twee banen als reservering voor een 4e rijstrook, zes hoofdrijbanen) op een hoogte van 6 tot 9 meter boven maaiveld. Dat gaat ten koste van de oppervlakte en de belevingswaarde van dit natuur- en recreatiegebied. Er wordt een fysieke barrière opgericht tussen Lansingerland en Schiebroek. Dat levert ook een aantasting op van de Ecologische Hoofdstructuur.

De BGRW stelt zich op het standpunt dat het tracé langs de Vlinderstrik zoals voorzien in het OTB in strijd is met de PKB plus PMR en met de Ecologische Hoofdstructuur, zoals vastgelegd in de Zuidhollandse Verordening ruimte 2014. Ten onrechte is afgeweken van de uitgangspunten die zijn ingenomen in de startnotitie.

### **Reactie**

*Ik realiseer me dat met de aanleg van nieuwe wegen er sprake is van aantasting van natuurwaarden. Tevens heb ik de zorg voor een goede bereikbaarheid van de regio en het oplossen van knelpunten. Dit niet eens zo zeer om economische groei te bevorderen, maar ook uit zorg voor het behoud van de economische positie van deze voor Nederland belangrijke regio. Hierin moet een goede balans worden gevonden. Voor de inpassing van de A16 Rotterdam geldt derhalve dat zorgvuldig is gekeken naar de natuurwaarden en de wijze waarop nadelige effecten gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden. Daarnaast is ook zorgvuldig gekeken naar de inpassing van de snelweg in de omgeving en is gezocht naar integraal de beste oplossing.*

*Voor mijn reactie over de Vlinderstrik verwijs ik u naar paragraaf 2.25.*

### 5. Voorstel BGRW ten onrechte ter zijde geschoven

Hiervoor is al aangegeven dat in Rodenrijs sprake is van een cumulatie van geluidhinder. Er wordt veel hinder ondervonden van vliegtuigen en van de HSL en daar komt dan nu de geluidhinder van de A16 bij. Uw ambtsvoorganger minister Eurlings heeft deze problematiek uitdrukkelijk onderkend. In een brief van 24 april 2009 stelt hij dat hij in verband met de cumulatie van geluidseffecten ruimhartig wil omgaan met geluidwerende voorzieningen om deze effecten te mitigeren voor de regio. Een uitdrukkelijke toezegging van het ter zake bevoegde bestuursorgaan. In het OTB houdt u echter, in strijd met het vertrouwensbeginsel, geen enkele rekening met die toezegging.

De BGRW heeft zich vervolgens zelf gebogen over de vraag of, indien de A13/A16 toch zou moeten worden aangelegd, er geen variant te bedenken is waarbij de toename van geluidshinder en andere vormen van hinder worden beperkt tot aanvaardbaarder proporties.

Dat heeft geleid tot het plan om de N471 te verdiepen in een kleine tunnel onder de rijksweg door, waardoor de rijksweg zo laag mogelijk met een 1 meter hoog talud op huidig maaiveld ter plaatse van de N471 kan blijven, waarbij de rijksweg vervolgens zo laag mogelijk over de Randstadrail en de HSL gaat. Hierbij is de rijksweg smaller ter hoogte van het viaduct over de sporen heen, omdat de op- en afritten op maaiveld liggen ten westen van de N471. Dit laatste maakt de variant van de bewonersgroep verkeersveiliger dan de variant in het OTB omdat de op- en afritten dus op maaiveld liggen en niet op een steile helling zoals in de variant in het OTB.

Verder betekent een laaggelegen weg dat het geluid minder geluidsoverlast bezorgt. Tevens kunnen de geluidsschermen deels vervangen worden door een grondwal en deels - indien nodig - bij een lageregelegen weg hoger worden aangelegd.

Daarnaast geldt voor het alternatief plan van de bewonersgroep: het zicht wordt minder vervuild, er is minder barrièrewerking en horizonvervuiling, de Vlinderstrik wordt minder verstoord door de aanwezigheid van de weg, de geluidhinder is aanzienlijk lager, er wordt ruimte bespaard omdat de rijksweg smaller is en zuidelijker aangelegd kan worden en de op- en afritten kunnen veiliger, want minder steil dan in de OTB-variant, worden aangelegd.

Ook is de laaggelegen weg, zoals in het alternatief plan van de bewonersgroep, kostentechnisch beter uitgaande van het gebied tussen de Oude Bovendijk en de AVO-knoop. Het viaduct over de Randstadrail en HSL dat er al ligt, kan hergebruikt worden, het uiteindelijke viaduct kan smaller dan de variant in het OTB, de oplossing met de kleine tunnel in de N471 is goedkoper (in aanleg en qua onderhoudskosten) en de beschikbaarheid van de weg is groter vanwege het lage risico (financieel, technisch).

Het plan van de BGRW voorkomt ook het aanzienlijke risico waarvan sprake is bij de hoge ligging van de weg uit het OTB namelijk dat de grondwal die daarvoor nodig is, zal verzakken en/of afschuiven én dat deze grondwal veel onderhoud zal vergen.

Het voorstel van de BGRW en de uitwerking daarvan zijn bijgevoegd als productie 2 (Voorstel alternatief kruising rijksweg met N471), productie 3 (Voorlopig ontwerp A13/A16 knoop N471) en productie 4 (Uitwerking voorlopig ontwerp A13/A16 knoop N471).

Door Rijkswaterstaat, hierna: RWS, is een eerste verkenning gedaan naar de variant van de BGRW. Dat heeft ertoe geleid dat is geconcludeerd dat deze variant tot meerkosten zou leiden en daarom zou moeten worden afgewezen.

Het onderzoek van Arcadis in opdracht van RWS, aan de hand waarvan deze conclusie is getrokken, is echter niet deugdelijk. Zo is de BGRW-variant daarin vergeleken met een oude variant van RWS, waarvan vast stond dat ze niet op die wijze zouden worden uitgevoerd, en dus niet met de variant waarvoor uiteindelijk is gekozen in het OTB.

Wat er niet deugt aan het rapport van Arcadis is uitvoerig toegelicht in de notitie die als productie 5 bij deze zienswijze is gevoegd. Daaruit blijkt ook dat de variant van de BGRW zowel technisch als financieel voldoet aan alle eisen die ten aanzien van het tracé zijn gesteld. De variant van de BGRW is echter uiteindelijk niet serieus genomen door RWS. Want uiteindelijk zijn, zoals een medewerker van RWS zich liet ontvallen, burgers niet deskundig en is RWS dat wel.

Het moge duidelijk zijn dat de BGRW zich op het standpunt stelt dat, voor zover zou moeten worden overgegaan tot de aanleg van de A13/A16, dit ter hoogte van Rodenrijs-West dient te geschieden conform de door de BGRW voorgestelde variant, om de volgende redenen:

- de rijksweg veroorzaakt in de BGRW-variant minder geluidhinder door de lagere ligging ;
- de rijksweg gaat minder ten koste van de Vlinderstrik;
- de landschappelijke inpassing van de rijksweg is door de lagere ligging veel beter;
- de totale kosten zijn lager dan in de OTB variant en de risico's, zowel technisch als financieel van de aanleg van de weg op een grondwal doen zich niet voor;
- de op- en afritten zijn veiliger want die liggen op maaiveld;
- de beschikbaarheid van de rijksweg (en onderliggend wegennet) kan worden gegarandeerd.

## **Reactie**

*Voor mijn antwoord op deze zienswijze verwijs ik u naar paragraaf 2.13*

### 6. Tracé in strijd met Buisleidingenstrook

In de toelichting op het OTB wordt geconstateerd dat het tracé, door de verlegging daarvan naar het noorden ter hoogte van Rodenrijs, is gelegen in de buisleidingenstrook die daar is aangewezen in de Structuurvisie buisleidingen 2012 – 2035. Op grond van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, hierna: Barro, mogen gemeenteraden geen bestemmingsplannen vaststellen die voorzien in functies die een belemmering kunnen vormen voor de aanleg van buisleidingen van nationaal belang, als zodanig aangewezen in de hiervoor bedoelde Structuurvisie (zie artikel 2.9.4 lid 1 Barro). U dient dan uiteraard ook zelf geen ruimtelijke besluiten te nemen die erin voorzien dat een buisleiding van nationaal belang niet meer kan worden aangelegd, want dat is uiteraard de consequentie van de aanleg van een rijksweg over een strook die is aangewezen voor de aanleg van een buisleiding van nationaal belang. Het OTB is dus in strijd met het Barro.

## **Reactie**

*Ik verwijs u hiervoor naar mijn eerder gegeven antwoord onder uw punt 2.*

### **3.242 Zienswijze nr. 242**

Mist het Ministerie van V&W nu echt zulke excellente wetenschappers dat zij een plan van pakweg 20 á 25 jaar geleden niet creatiever hebben kunnen aanpakken/oplossen dan hetgeen nu voor ons ligt?

In het begin van de jaren '80 van de vorige eeuw verschenen er ambtelijke rapporten die waarschuwden voor het overschrijden van de geluidbelastingnormen aan de westzijde van Schiebroek.

In ditzelfde decennium verklaarde de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat 16Hoven een planologisch onding, dat zo snel mogelijk zou moeten sluiten c.q. verplaatst moeten worden naar elders.

Wat is er sindsdien allemaal gewijzigd in dit deel van Schiebroek?

- De luchthaven werd eufemistisch een 'zakenluchthaven'. De zakenvluchten zijn te vergelijken met de hoeveelheid Ree (voor alle duidelijkheid 9%) in de Excellent reepaté van Albert Heijn. De rest is gelieerd aan varken in luchtvaarttermen charters, (vakantievluchten) Veel van het geluid veroorzaakt door de luchthaven wordt niet meegewogen in de geluidbelasting voor dit gebied. De taxiënde toestellen, het uittesten van vliegtuigmotoren, de 'artillerie' die veelvuldig op de luchthaven wordt gebruikt, pas zodra een vliegtuig loskomt van de grond maakt het geluid. Ook toestellen (bijvoorbeeld een DC3) die laag in het gebied rondcirkelen, ook al zijn ze van Rotterdam Airport afkomstig, zijn niet op weg van of naar de luchthaven.
- De Hofpleinlijn werd vervangen door de metro. In plaats van twee keer per uur een trein, in dit spits was dit 4 keer per uur, is de frequentie thans 6 keer per uur. Begint vroeger en gaat tot na 24.00 uur door met als kanttekening dat na 19.30 uur de frequentie nog 4 keer per uur is. Regelmatig wordt hier de maximaal wettelijk toegestane geluidbelasting overschreden!
- De HSL werd ook nog eens tussen luchthaven en metrolijn gepropt.
- De N471 kwam er en werd aangesloten op de G.K. van Hoogendorpweg. Deze weg was nog geen jaar in gebruik genomen en overtrof toen reeds alle aangenomen prognoses van ver in de toekomst.
- Ligt een de wielersbaan van AHOY. Door de successen in de wielersport worden hier regelmatig wedstrijden gereden. Op die momenten schalt de verouderde en totaal verkeerd opgestelde geluidsinstallatie het verloop van de wedstrijd tot ver

in de wijk Schiebroek.

Er is geen plek in Nederland te vinden waar de infrastructurele diversiteit zo groot is als in dit deel van Schiebroek en dan moet er ook nog een rijksweg bij. Een rijksweg praktisch parallel aan een andere rijksweg op nog geen 4 km afstand! Die twee rijkswegen komen dan ook nog eens samen en gezien het aantal rijstroken dat hier samenkomt ontstaat er een (toekomstig) knelpunt. Gezien het bovenstaande vraag ik mij af welke planoloog met droge ogen een dergelijk plan heeft durven/ willen ontwikkelen.

Aangezien milieunormen vandaag de dag veel strenger zijn dan toen (jaren '80 van die ambtelijke rapporten) vraag ik mij af of mooie brochures als "Schonere lucht langs rijkswegen" de realiteit niet sterk verhullen. Met veel minder verkeer ontstond er toen al een alarmerende situatie, zelfs ambtelijk vastgelegd. Hoe kan het dan nu "schoner" zijn/worden?

Zo kwam onlangs nog naar buiten dat er gesjoemeld was met de milieunormen door autofabrikant VW en TNO tests en Milieudefensie toonden aan dat VW niet de enige was. Voor wat de MER uitkomsten betreft zal dus op zijn minst aanvullend onderzoek gedaan moeten worden.

De huidige minister van Verkeer en Waterstaat beweerde onlangs nog in het programma Pauw dat bij de berekeningen van de uitstoot van auto's uit gegaan was van reële berekeningen en niet van de fabrieksopgaven. Dat zou een aanvullend MER niet nodig maken, als dit al juist zou zijn. Zij groef daarmee echter haar eigen graf. Immers zij onthield daarmee de staat vele tientallen zo niet honderden miljoenen euro's aan belastinginkomsten de afgelopen jaren. En haar blazoen was al besmet.

De startbaan van Rotterdam Airport ligt erg dicht op de huizen van Schiebroek. Vliegtuigmotoren zijn sterk vervuילend. Zij stoten tijdens de start gigantische hoeveelheden PAK's, fijnstof, NO<sub>2</sub> etc. uit. De uitstoot van de toekomstige rijksweg, de veel drukker G.K. van Hoogendorpweg (als onderdeel van de stadsas uit het IPNR) zullen de luchtkwaliteit, die al zo slecht is geen goed doen. Bij de huidige prognoses voor wat betreft geluid en luchtkwaliteit is uitgegaan van allerlei aannames. En dit geheel staat nu al behoorlijk onder druk. Alle infrastructurele voorzieningen willen hier namelijk uitbreiden. De luchthaven wil meer bestemmingen, over het HSL-spoor gaan meer treinen rijden, de frequentie van de Randstadrail wil men nog opvoeren etc.etc. En al die overlast wordt aan de hand van theoretische aannames in kaart gebracht. En als die niet kloppen, is het jammer voor de bewoners. Doe op dit moment eens echte metingen als alle verkeersvoorzieningen hier van zich laten horen en ruiken

In de tijd van bladlose bomen zal de rijksweg voor de nodige lichthinder zorgen.

Ook de aangebrachte geluidschermen van de A13/A16 absorberen geen geluid maar verplaatsen dit. Zij verplaatsen dit evenals het geluid afkomstig van de A20 naar Schiebroek. Nu deze wijk volledig ingeklemd ligt door infrastructurele voorzieningen vraag ik mij af of hier nog een aanvaardbaar geluidsniveau kan worden bereikt. Misschien moet hier eerder gesproken worden over een aanvaardbaar leefklimaat. De zonering van de luchthaven, die de bewoners zou moeten beschermen, blijkt van elastiek. Iedere keer moet er een MER uitgevoerd worden om de zaak weer verder te kunnen oprekken. Zelfs met meetapparatuur maakt een opstijgend verkeerstoestel richting het westen geen geluid aan Schiebroekse zijde! Fanamos is hierin glashelder! U kunt het nalezen in de meldingen van de DCMR. En dit zou toch

het instrument moeten zijn om dit in beeld te brengen. Breng de cumulatie van het werkelijk voortgebrachte geluid eens in beeld en verschuil u niet achter het ontbreken van een wettelijk kader. Neem nu eindelijk eens uw verantwoordelijkheid!

Schiebroek wordt een Rotterdamse wijk waar de zorg voor het welzijn van de aldaar wonende burgers kennelijk uit de gemeentewet en overige wetten is geschrapt. Aangelegde natuur wordt in dit plan beter beschermd dan de er levende bewoners.

Tegenwoordig bereik je niets meer met zienswijze. Alles ligt zoals in dit plan al decennia vast. De starheid van Rijkswaterstaat lag als een onwrikbaar blok beton op dat van de Gebiedstafels zo heb ik begrepen. Toch wil ik mijn stem laten horen. Voor de leefbaarheid van Schiebroek!

### **Reactie**

*Gedurende een besluitvormingsproces van meerdere jaren heeft de minister verschillende varianten en alternatieven afgewogen. Allereerst is in de variantennota gekozen voor de aanleg van een nieuwe snelweg in de vorm van de A16 Rotterdam. Alternatieve oplossingen, zoals verbetering van openbaar vervoer en intensievere benutting van bestaande infrastructuur bleken niet afdoende. In de trajectnota/MER zijn vervolgens verschillende varianten van de A16 beoordeeld op de te verwachte effecten. Aangedragen varianten uit de omgeving zijn in afzonderlijke onderzoeken ook beoordeeld. Op basis van deze beoordeling is uiteindelijk gekozen voor het huidige tracé. Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat het gekozen tracé het doelmatigst is voor het oplossen van de problematiek. Ik verwijs u ook door naar paragraaf 2.4.*

*Met betrekking tot de luchtkwaliteit (o.a. fijn stof) geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarmee wordt geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. In het NSL is ook rekening gehouden met andere bronnen uit de buurt, zoals Rotterdam The Hague Airport. In samenhang met de TN/MER is tevens een gezondheidsonderzoek (GES) uitgevoerd. Hieruit kwam luchtkwaliteit niet als knelpunt naar voren. Ik verwijs u verder door naar paragraaf 2.17. In deze paragraaf wordt ook ingegaan op de emissie van dieselmotoren.*

*In het kader van het Tracébesluit is de verlichting niet in detail uitgewerkt. Er is rekening gehouden met de wettelijke kaders, lichtvervuiling en verstrooiing van licht in relatie tot natuurbescherming en met de hoogte van de lichtmasten in relatie tot luchtvaartveiligheid. Lichthinder kan echter niet worden voorkomen, maar wel zo veel als mogelijk worden beperkt. In het contract zullen in het kader van een goede inpassing van de verlichting in de omgeving wel eisen worden opgenomen ter beperking van omgevingshinder door verlichting.*

*Met betrekking tot geluid is ten behoeve van uw woonomgeving (Schiebroek Noord) een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Voor de woningen in Schiebroek is op basis van geluidbelasting als gevolg van het nieuwe tracé en rekening houdend met de geluidbelasting en woningdichtheid een afweging gemaakt van maatregelen (via het zogenoemde doelmatigheidscriterium). Ook de inpassing van deze maatregelen heeft de nodige aandacht gehad in het besluitvormingstraject. Er is ook gekeken naar de gecumuleerde geluidbelasting. De gecumuleerde geluidbelasting (na de aanleg van het nieuwe tracé inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen) van uw woning bedraagt  $L_{cum} = 60$  dB.*

*Hierbij is rekening gehouden met het vliegveld (huidige situatie, voor de uitbreiding van het vliegveld Rotterdam The Hague Airport worden separaat de wettelijke procedures doorlopen), HSL, N471 en Randstadrail. Voor meer informatie verwijs ik u ook naar paragraaf 2.16.*

*Met betrekking tot uw woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé bedraagt circa 1.000 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg.*

*In het kader van Saldo Nul zullen de regionale overheden een aantal aanvullende maatregelen nemen aan enkele onderliggende wegen (aanleg stil asfalt op enkele wegvakken in en nabij Schiebroek. Voor een aantal woningen direct langs deze wegen heeft dit een positief effect. Inspreker vraagt een nulmeting te doen. Voor het geluidonderzoek is aangesloten bij de wettelijke voorgeschreven rekenmethodiek om de geluidbelasting op basis van een jaargemiddelde situatie (in 2032) te bepalen en deze waarde te toetsen aan de wettelijke normen. Een nulmeting maakt daarvan geen onderdeel uit omdat deze meting dan over een lange duur (circa 1 jaar) moet worden uitgevoerd om een representatieve waarde te geven. Dat is voor alle woningen binnen de invloedssfeer van het nieuwe tracé ondoenlijk en wettelijk niet nodig.*

*Ten slotte, ten aanzien van uw opmerking dat er sprake is van een starre overheid deel ik deze mening niet. Er is sprake geweest van een langdurig en intensief participatie traject dat in een groot aantal gevallen in samenwerking met de regio ook heeft geleid tot een vergaande inpassing van deze nieuwe snelweg. Zie verder ook mijn reactie in de paragrafen 2.8 en 2.9.*

### **3.243 Zienswijze nr. 243**

#### 1. Gevolgen voor milieu en leefomgeving Schiebroek:

Door de aanleg van de A13/A16 raakt de wijk Schiebroek volledig ingesloten door luchtvervuilende en geluidsoverlast producerende infrastructuur. Vooral bewoners van het westelijk deel van Schiebroek hebben nu al steeds meer last van een steeds drukker wordende N471, een steeds intensiever gebruik van Rotterdam-The Hague Airport, een steeds frequenter bereden Randstadrail en HSL. Als deze steeds intensievere infrastructuur ligt op korte afstand (600 meter tot minder dan 100 meter) van woningen vandaan waar tot op heden geen enkele investering is gedaan in bv. extra geluidsisolatie. Bewoners trekken al vele jaren aan de bel bij (deel)gemeente, provincie en Rijk maar worden keer op keer afgescheept met antwoorden in de lijn van 'ons project voldoet aan de wettelijke eisen en daarom zien we geen aanleiding tot aanpassingen'. De afzonderlijke projecten (HSL, N471, luchthaven, Randstadrail) zullen ongetwijfeld allemaal (net) aan wettelijke eisen voldoen, over de steeds verdere opeenstapeling van overlast voor omwonenden maakt tot op heden geen enkele instantie zich druk. De aanleg van een A13/A16 wordt dus de zoveelste extra aanslag op het milieu en de leefomgeving van omwonenden.

#### **Reactie**

*Er is ten behoeve van de woonomgeving (Schiebroek Noord) een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit (inclusief de met de regio overgekomen bovenwettelijke maatregelen in het kader van Saldo Nul). Het gaat hier bijvoorbeeld om het toepassen van stil asfalt in de vorm van tweelaags ZOAB en het realiseren van geluidschermen ter hoogte van de AVO-knoop en de*



*kruising met de N471. Ook de inpassing van deze maatregelen heeft de nodige aandacht gehad in het besluitvormingstraject.*

*Er is ook gekeken naar de gecumuleerde geluidbelasting. Hierbij is rekening gehouden met het vliegveld (huidige situatie), HSL, N471 en Randstadrail. Voor de uitbreiding van het vliegveld Rotterdam The Hague Airport worden separaat de wettelijke procedures doorlopen. Voor meer informatie over hoe is omgegaan met cumulatie verwijs ik u graag naar 2.16.*

*Voor de woningen in Schiebroek is op basis van geluidbelasting als gevolg van het nieuwe tracé en rekening houdend met de geluidbelasting en woningdichtheid een afweging gemaakt van maatregelen (via het zogenoemde doelmatigheidscriterium). Specifiek met betrekking tot uw woning merk ik dat de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé circa 1500 meter bedraagt. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen in het Tracébesluit opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg.*

*Met betrekking tot de luchtkwaliteit merk ik op dat het project A16 Rotterdam is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hiermee is geborgd dat wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Zie hiervoor ook paragraaf 2.17. In samenhang met de TN/MER is tevens een gezondheidsonderzoek (GES) uitgevoerd. Hieruit kwam luchtkwaliteit niet als knelpunt naar voren. In paragraaf 2.18 ga ik hier nader op in.*

## 2. Inpassing kruising N471/Randstadrail/HSL:

Door de in het OTB voorgenomen wijze van kruisen van de N471/Randstadrail/HSL komt de weg onnodig hoog te liggen. Door deze verhoogde ligging ontstaat – eveneens onnodige- visuele horizontvervuiling voor bewoners van de westrand van Schiebroek. Nog ernstiger zijn de gevolgen van deze verhoogde ligging met betrekking tot een veel verdere uitwaaiering van stand, fijnstof en geluid over het westelijk deel van Schiebroek (zie ook onder punt 1).

Door bewoners van Lansingerland is al geruime tijd geleden een alternatief plan ingediend waarbij de hoogteligging van de nieuwe weg op dit punt aanzienlijk gereduceerd kan worden. Dit plan is naar mijn mening tot op heden door/namens uw departement volstrekt onvoldoende op serieuze wijze meegenomen in de afweging om te komen tot een zo optimaal mogelijke inpassing van de nieuwe weg. Los van het door bewoners van Lansingerland voorgestelde alternatief ben ik van mening dat de 'lastige' kruising van N471, Randstadrail en HSL sowieso niet 'automatisch' maar mag leiden tot een voor bewoners van Schiebroek (en Lansingerland) ongunstige hoge ligging van de weg op dit punt. Zowel ten tijde van de planvorming rondom de HSL als tijdens de ombouw van de Hofpleinlijn tot randstadrail en ten tijde van de redelijk recente (enkele jaren gelden) herinrichting van de kruising N471/N209 bestonden er reeds plannen tot aanleg van een verbinding A13/A16 via, ongeveer, dit tracé. Het betuigt van onkundig en wat mij betreft zelfs behoorlijk bestuur dat destijds deze ontwikkelingen bewust (uit kostenoverwegingen?) genegeerd zijn waardoor nu een situatie is ontstaan waarin de A13/A16 zogenaamd 'alleen nog maar' via een veel te hoog viaduct deze daar eerder aangelegde infrastructuur zou kunnen kruisen. De gevolgen van dit kortzichtige beleid en gebrek aan regie vanuit uw departement kunt u niet klakkeloos afwentelen op omwonenden.

Het door Arcadis in haar onderzoek naar deze kruising aangegeven argument dat een verhoogde ligging slechts tot 400 meter afstand extra overlast zou geven acht

ik van zuiver academische waarde. De dichtstbijzijnde woningen (Adrianalaan) liggen op 475m, deze marge van nog geen 20% zal wordt mijn stellige overtuiging volledig teniet gedaan door mogelijke meetfouten, weersinvloeden e.d. Daarnaast gaat het omwonenden, zoals al onder 1) aangegeven, niet alleen om absolute waarden van alleen dit project maar mede om de opeenstapeling van geluids- en fijnstofbronnen in dit gebied.

De in hetzelfde onderzoek door RWS getrokken conclusie dat de kosten van een verdiepte ligging van de N471 niet opwegen tegen de voordelen acht ik dan ook volstrekt bezijden de realiteit. Als er al sprake zou zijn van meerkosten (waarvan overigens door RWS tot op heden onvoldoende is aangetoond dat dat daadwerkelijk het geval is) bestaan die feitelijk uit de eerder geschetste 'erfenis' als gevolgd van besparingen en kortzichtig beleid (c.q. onvoldoende regie) bij de aanleg van de nu te kruisen infrastructuur. De gevolgen daarvan kunt u, zoals eveneens al aangegeven, niet met professioneel rechte rug klakkeloos afwentelen op omwonenden en het milieu.

### **Reactie**

*Naar dit voorstel is reeds onderzoek gedaan. In dit onderzoek is geconcludeerd dat dit alternatief redenen met zich meebrengt om dit niet op te nemen in het Ontwerp Tracébesluit. In het Tracébesluit wordt de passage over de RandstadRail en de HSL echter wel geoptimaliseerd, waardoor het tracé ter plaatse van de A16 met circa 1,5 meter wordt verlaagd. Ik verwijs u ook verder naar paragraaf 2.13.*

### 3. Evenredige inspanningen tot voldoende inpassing:

Het overgrote deel van de middelen (aanvankelijk en later toegevoegd) beschikbaar voor goede inpassing van de weg in de omgeving worden besteed aan een relatief kort traject; de landtunnel door het Bergse Bos. Hoezeer ik het Bergse Bos ook van belang acht voor –ook- de bewoners van Schiebroek acht ik deze middelenverdeling volstrekt buiten proporties. Temeer omdat hierdoor –zo blijkt- volstrekt onvoldoende middelen overblijven voor fatsoenlijke inpassingen elders op het traject, m.n. rondom de kruising N471 (zie boven)

### **Reactie**

*De keuzes die zijn gemaakt voor de A16 Rotterdam zijn het resultaat van een zorgvuldige afweging waarin diverse belangen zijn betrokken. Voor wat betreft de inpassing wordt samen met de regio geïnvesteerd in een omvangrijk pakket van (milieu)maatregelen gericht op een goede inpassing en het minimaliseren van milieuoverlast. De regio neemt hierbij de zogenoemde 'bovenwettelijke maatregelen' ofwel de maatregelen die nodig zijn vanuit de regionale wens om het geluidniveau te beperken tot dat van 2012 ('Saldo Nul') en extra inpassingsmaatregelen voor haar rekening, ik draag er zorg voor dat alle infrastructurele projecten voldoen aan de wettelijke (milieu)normen.*

*Tussen het Ontwerp-Tracébesluit en het Tracébesluit heb ik met de regio nadere afspraken gemaakt over de opname van Saldo Nul maatregelen (zie ook paragraaf 2.9) in het Tracébesluit. Met betrekking tot de verdeling van de middelen kan ik aangeven dat in gezamenlijkheid met de regio is besloten voor het maatregelenpakket zoals dat is opgenomen in het Tracébesluit. De keuze van de regio voor de tunnel wordt nader toegelicht in paragraaf 2.10.*

### 4. Nut en noodzaak aanleg van deze weg:

Reeds bij de gedachtevorming over de toekomst van de A20/tijdens destijds door RWS uitgevoerde onderzoeken bleek dat de congestie op de A20 tussen

Terbergseplein en Kleinpolderplein niet primair veroorzaakt wordt door de hoeveelheid doorgaand noord-zuid-verkeer. Het gaat daarom ook niet aan de noodzaak van de aanleg van de A13/A16 te blijven onderbouwen met argumenten als 'goed voor de doorstroming'. De eigenaardigheden en daardoor problemen op de A20 (waaronder veel in-en uitvoegend lokaal verkeer) worden niet opgelost. Het doorgaande noord-zuid-verkeer (van/naar Den Haag en Amsterdam) wordt nu al in belangrijke mate bepaald door de capaciteit van de A13 en A4. Op beide wegen vormen zich dagelijks files (einde spitsstrook A13 bij Delft, aansluiting A13/A4 Ypenburg en aansluiting A4/A12 Prins Clausplein), hoe sneller verkeer naar de A13 geleid wordt, hoe langer deze files zullen worden. In omgekeerde richting zal de buffercapaciteit van de A13 direct voor het Kleinpolderplein nooit voldoende blijken om te voorkomen dat de dagelijkse file daar tot (ver) voor de aansluiting A13/A16 zal staan (oftewel: automobilisten kunnen de A13/A16 niet bereiken). Per saldo zal de tijdswinst voor doorgaand verkeer in de praktijk nihil tot gelijk aan nul zijn. Het door uw departement eveneens aangevoerde argument dat de aanleg van de A13/A16 helpt de overlast voor omwonenden van de A20 (Rotterdam Noord en Kleiwegkwartier) en de A13 (Overschie) terug te dringen is uiteraard een drogreden; u verplaatst de overlast eenvoudigweg naar andere omwonenden (Ommoord/Terbregge, Hillegersberg/Schiebroek en Lansingerland.) Te samen met andere ontwikkelingen lijken er daarom onvoldoende redenen de A13/A16 aan te leggen. Of in ieder geval wegen de vermeende voordelen niet bij benadering op tegen de nadelen (zie ook boven)

### **Reactie**

*Ik verwijs u in deze naar mijn antwoorden in de paragrafen 2.1 en 2.3. Ten aanzien van uw opmerking dat er sprake is van een verplaatsing van overlast deel ik deze mening niet, aangezien er samen met de regio ook fors wordt geïnvesteerd in vergaande inpassings- en milieumaatregelen.*

### **3.244 Zienswijze nr. 244**

In alle informatie over het OTB die ik gelezen heb, is mij niet duidelijk geworden voor welke variant nu precies gekozen is. Doordat ik geen duidelijkheid daar over heb is het moeilijk voor mij om een reeele zienswijze in te dienen omdat ik mij geen duidelijk beeld kan vormen op welke variant ik nu moet reageren. Graag zou ik de actuele variant en het volledige ontwerp besluit toegestuurd krijgen zodat ik die informatie tot mij kan nemen en er dan zonodig alsnog op kan reageren.

Wat betreft de effecten voor het milieu is het moeilijk een beeld te vormen op basis van het onderzoek in 2009 terwijl er daarna allerlei wijzigingen in het traject zijn bedacht. De hoogte boven het maaiveld van de A13/A16 (viaduct) ter hoogte van de kruising met de N471, de ligging van deze weg die opgeschoven is naar het noorden en ook dat er nu 2x 3 rijstroken gepland zijn in plaats van 2x2 rijstroken. (Ik begrijp dat er ruimte wordt gereserveerd voor een eventuele 4e rijstrook in beide richtingen.) Deze veranderingen zijn van invloed op het milieu van het tracé en zijn omgeving, ik zou graag informatie van u krijgen wat de effecten op het milieu zijn ten opzichte van de door u geleverde plannen.

Er staat bij de (nieuw) vastgestelde referentiepunten voor de geluidsproductieplafonds geen verwijzing waar ik deze punten op een van uw kaarten in het OTB kan vinden. Daardoor kan ik geen duidelijk beeld krijgen van waar de GPP wordt overschreden en dus goed kan reageren op de OTB via deze zienswijze. Graag wil ik de mogelijkheid alsnog krijgen als u deze informatie ter

beschikking stelt aan mij.

Er wordt geschreven in uw rapporten over geluidswerende middelen maar of u het Saldo Nul gaat waarmaken wordt slechts zeer beperkt over geschreven. Kunt u mij daar meer informatie over geven.

De Vlinderstrik is een compensatie voor de aanleg van de 2e Maasvlakte. Doordat er een stuk van de Vlinderstrik wordt afgehaald voor de aanleg van de A13/A16 vraag ik mij af of de compensatie qua oppervlakte nog wel voldoet en is het natuurgevoel met een ongeveer 6 tot 9 meter boven het maaiveld uitstekende snelweg naast het natuurgebied ver te zoeken en compenseert naar mijn mening zeer weinig.

### **Reactie**

*De minister heeft er voor gekozen om het ontwerp wat is opgenomen in het ontwerp-Tracébesluit samen te stellen uit twee varianten uit de TN/MER. Tussen de aansluiting op de A13 en de passage met de Rotte is de A16 Rotterdam vormgegeven conform variant 2 uit de TN/MER. De overige tracédelen van de A16 Rotterdam worden vormgegeven conform variant 3 uit de TN/MER. Dit blijkt ook uit de toelichting die samen met het Ontwerp-Tracébesluit ter inzage heeft gelegen. Al deze informatie, inclusief het volledige ontwerp heeft ter inzage gelegen is voor een ieder vrij toegankelijk.*

*Inspreker geeft verder aan dat het niet mogelijk is om op basis van onderzoek uit 2009 een beeld te vormen van de te verwachten milieueffecten. In de Wet milieubeheer is geen termijn gesteld waarbinnen het besluit moet worden genomen waar het MER betrekking op heeft. In de Wet milieubeheer is wel bepaald dat de gegevens die in het MER zijn gebruikt nog redelijkerwijs ten grondslag kunnen worden gelegd aan het vast te stellen besluit (artikel 7.36a sub b Wm). Uit de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) volgt dat tijdsverloop tussen het opstellen van het MER en het vaststellen van het besluit geen reden is voor een actualisatie van het MER. Het MER is geen besluit, maar verzamelt voldoende milieu-informatie om tot besluitvorming over te gaan. Indien deze informatie niet meer redelijkerwijs aan het vast te stellen besluit ten grondslag kan worden gelegd, is het MER onbruikbaar en neemt het bevoegd gezag geen besluit. Of het MER nog voldoende actueel is, zal per geval bekeken moeten worden. Hiervoor wordt aansluiting gezocht bij de heersende opvatting in de jurisprudentie of sprake is van een aanmerkelijke wijziging in omstandigheden.*

*Om te zien of het MER nog steeds actueel is heeft de minister gekeken of er wijzigingen in het ontwerp zijn doorgevoerd die niet in het MER zijn behandeld en of de autonome ontwikkelingen gewijzigd zijn. Deze punten zijn onderzocht en beschreven in het rapport 'validatie van de TN/MER'. Als uitkomst is gebleken dat de wijzigingen voornamelijk leiden tot lokaal andere effecten dan beschreven in de MER-varianten op zich. Over het geheel genomen, bevat het ontwerp nog steeds drie volledige aansluitingen en leiden de ontwerpwijzigingen niet tot significant andere effecten dan beschreven in het MER. Ten aanzien hiervan heeft ook nog een validatie van de gegevens uit het MER plaatsgevonden om te zien of deze nog te zijn gebruiken voor het ontwerp in het Tracébesluit. Deze kunt u terugvinden in de notitie validatie van het MER.*

*De gebruikte onderzoeksgegevens zijn niet verouderd en hier kan bij de beoordeling van het tracé nog steeds gebruik van gemaakt worden.*

*De referentiepunten die langs het nieuwe tracé op basis van hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer in het Tracébesluit worden vastgesteld, staan vermeld in het*

*akoestisch onderzoek behorend bij het Tracébesluit (deelrapport Akoestisch onderzoek op referentiepunten, bijlage F5 bij Tracébesluit).*

*Er is ten behoeve van uw woonomgeving een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit, naast schermen, stil asfalt op de A16 en ten zuiden van de passage van de N471 met de Rodenrijseweg. Ten tijde van het opstellen van het ontwerp-Tracébesluit waren de Saldo Nul maatregelen nog geen onderdeel van het besluit. Tussen het ontwerp-Tracébesluit en het Tracébesluit heb ik met de regio nadere afspraken gemaakt over de Saldo Nul maatregelen (zie ook paragraaf 2.9). Onderdeel van deze afspraken is dat in het Tracébesluit extra maatregelen van de regio in het kader van Saldo Nul zijn opgenomen. Samen met de regionale maatregelen in het kader van Saldo Nul wordt ten aanzien van geluid de geluidsbelasting teruggebracht tot op het niveau van 2012. Ondanks het feit dat er Saldo Nul maatregelen in het Tracébesluit zijn opgenomen is de regio verantwoordelijk voor het voldoen aan de uitgangspunten van Saldo Nul.*

*Verder is als gevolg van een ontwerpoptimalisatie de passage met de HSL en RandstadRail met circa 1,5 meter verlaagd wat ook een positief effect heeft op de geluidsbelasting.*

*Specifiek met betrekking tot uw woning merk ik op, dat de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé circa 950 m. bedraagt. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. De geluidbelasting als gevolg van de N471 bedraagt minder dan 48 dB. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat aan de wettelijke eisen voor wat betreft de geluidbelasting wordt voldaan. Ik acht de akoestisch situatie daarmee aanvaardbaar.*

*Voor wat betreft uw zienswijze inzake de Vlinderstrik verwijs ik u naar paragraaf 2.25.*

### **3.245 Zienswijze nr. 245**

De zienswijze van inspreker richt zich op de aanleg van de tunnel door het Bergse Bos. Vanaf hun huis is het een paar minuten lopen naar het bos en in weekends en op vrije dagen wandelen wij graag door het bos met onze jonge kinderen. Door de aanleg van de tunnel wordt de ruimtelijke uitstraling van het bos ingrijpend gewijzigd. Insprekers begrijpen niet dat, ondanks de bezwaren die hiertegen zijn in gebracht, wordt vastgehouden aan een tunnel op maaiveldniveau waardoor er een heuvel van acht meter hoogte ontstaat. De toezegging dat in de aanbesteding er ruimte wordt geboden voor oplossingen van een tunnel met een maximale hoogte van vier meter vinden wij volstrekt ontoereikend aangezien geenszins vaststaat dat een dergelijke oplossing wordt aangedragen en er geen enkele verplichting bestaat tot het doen van een dergelijk voorstel.

De bedoeling is dat er nieuwe bomen geplant worden, maar het zal jaren duren voor deze nieuwe bomen een hoogte hebben die gelijk is aan de huidige bomen die gekapt gaan worden.

Naast het feit dat insprekers zich niet kunnen vinden in het beoogde eindresultaat vrezen zij ook de overlast die zij meerdere jaren zullen hebben tijdens de uitvoering van de werkzaamheden. In onderliggende documenten wordt gesteld dat de aannemer de overlast tot een minimum moet zien te beperken, maar het Bergse Bos zal gedurende een aantal jaar een bouwput zijn waardoor de rust die er nu te

vinden is ver te zoeken zal zijn en de mogelijkheid om te recreëren ernstig wordt beperkt. Het hoeft geen betoog dat dit een verslechtering van hun leefklimaat is. Groen is niet volop aanwezig in Rotterdam waardoor een alternatief ook lastig wordt. Natuurlijk is er de mogelijkheid naar het Kralingse Bos te gaan, maar dat is niet lopende te bereiken waardoor de mogelijkheid om even een ommetje te maken door het bos beduidend minder wordt en een ander karakter krijgt. In het OTB missen we concrete maatregelen om deze overlast daadwerkelijk tegen te gaan.

### **Reactie**

*Na eerdere afspraken voor de inpassing van de weg hebben de minister en de regio recent een aantal aanvullende maatregelen afgesproken. De gemeenteraden van Rotterdam en Lansingerland hebben daarop in oktober 2015 voor ondertekening gestemd. Afgesproken is dat de landtunnel in het Lage Bergse Bos vier meter lager wordt aangelegd dan in het Ontwerp-Tracébesluit is opgenomen. In plaats van een tunnel op maaiveld nu dus een halfverdiepte aanleg. Voor de volledige overeenkomst wordt verwezen naar:*

*<http://www.a13a16rotterdam.nl/Documenten/384373.aspx>*

*De landtunnel wordt 4 meter lager aangelegd en aan weerszijden voorzien van een talud met groen en bomen. Ook het dak van de tunnel wordt groen ingepast en voorzien van fiets- en wandelpaden. Op deze wijze maakt de tunnel na aanleg weer 1 op 1 onderdeel uit van het Lage Bergse Bos. Het is dus niet zo dat dit deel van het Bos wordt weggenomen. Na de aanleg van de weg, is deze behoudens een glooiende heuvel in het landschap niet meer te zien en kan er ook opnieuw volop worden gerecreëerd.*

*In de Ontwerp-Tracébesluit-fase is intensief overlegd met het Recreatieschap over de herinrichting van het Lage Bergse Bos. Al het bos dat gekapt wordt vanwege de aanleg van de A16 zal worden gecompenseerd, waar mogelijk op dezelfde locatie na aanleg van de tunnel en een zo groot mogelijk areaal terug te planten in het Lage Bergse Bos. De taluds kunnen begroeien met bomen. Op het tunneldak komt een grondlaag van 1 meter waardoor groei van hoge struiken of kleine bomen mogelijk is.*

*Het klopt dat desondanks het tijd kost voor nieuwe natuur om zich te ontwikkelen en voor het gebied als geheel om zich te herstellen. Juist omdat natuur ontwikkeltijd nodig heeft om volgroeid te raken, wordt er in de compensatieopgave een zogeheten kwaliteitstoeslag opgenomen. Op deze wijze wordt er per saldo meer hectaren nieuwe natuur aangelegd dan wordt verwijderd. Alle recreatieve verbindingen in het Lage Bergse Bos zullen hersteld worden na aanleg van de A16.*

*Het bouwen van een nieuwe weg gaat helaas niet zonder hinder. Met name ook in het Lage Bergse Bos zal tijdens de bouw van de tunnel overlast te verwachten zijn. Om die reden krijgt hinder binnen het project bijzondere aandacht. Naast het feit dat de beoogd aannemer zich heeft te houden aan alle wettelijke eisen zoals bijvoorbeeld op grond van het Bouwbesluit en ook rekening moet houden met gemeentelijke voorschriften, geldt dat potentiële opdrachtnemers een plan moeten indienen op welke wijze zij hinder denken te gaan beperken. Hoe beter het plan is hoe meer korting er vanuit het rijk wordt ingezet op de aanbiedingsom. Het is om die reden dat de bouwwijze en fasering nog niet in detail is uitgewerkt, wel gelden een aantal basis uitgangspunten. Ik verwijs u ook naar paragraaf 2.19.*

Tot slot zetten sprekers vraagtekens bij de belangenafweging. Sprekers weten dat de A13 een knooppunt is, maar we vragen ons af of de files daadwerkelijk zullen afnemen en of de afname van files het wegnemen van een stuk bos dat aan vele mensen de gelegenheid biedt om te recreëren en een groene oase is in een verder verstedelijkt gebied rechtvaardigt. Wij zijn van mening, dat de belangen van het behoud van het bos in casu zwaarder zouden moeten wegen. Daarnaast zetten sprekers vraagtekens bij de onderbouwing van de noodzaak van de weg nu dit is gebaseerd op oude onderzoeken waarvan niet duidelijk is of - en in hoeverre - deze nu nog geldigheid bezitten.

### **Reactie**

*Ten aanzien van de nut en noodzaak verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.1. Duidelijk is dat er nog steeds sprake is van een toenemende verkeersdruk wat de doortrekking van de A16 nog steeds rechtvaardigt. Ten aanzien van het Lage Bergse Bos geldt dat er zowel door het Rijk als regio naar is gestreefd deze groene oase te handhaven. Dit wordt gerealiseerd door middel van de aanleg van de weg in een halfverdiepte tunnel. Ik ben dan ook van oordeel dat er een gedegen belangenafweging heeft plaatsgevonden.*

Sprekers maken zich voorts zorgen over de gevolgen voor de grondwaterstand die dit project tot gevolg kan hebben. Vele huizen (hun huis ook) zijn gebouwd op houten palen. Een (tijdelijke) verlaging van de grondwaterstand kan enorme gevolgen hebben voor de huizen. Uit de tot nu toe gepresenteerde stukken is niet duidelijk geworden op welke manier wordt voorkomen dat de grondwaterstand zal dalen. In Hillegersberg zijn al op verschillende punten problemen met de houten palen.

### **Reactie**

*Ten aanzien van uw zorgen over het grondwater: Zowel bij de aanleg- als in de gebruiksfase is het van belang om overlast en schade door verandering van grondwaterstanden te voorkomen met het oog op de gebruiksfuncties. Tunnels zullen waterdicht aangelegd worden. Uit het geohydrologisch onderzoek blijkt, dat de grondwaterstanden niet zullen veranderen bij een waterdichte tunnel. Mede op basis van geohydrologisch onderzoek is bepaald, dat er tijdens de aanleg ook geen grondwaterbemalingen in het eerste watervoerend pakket toegestaan zullen worden bij de tunnel onder de Rotte, Vaart Polder Bleiswijk en door het Lage Bergse bos. In het geohydrologisch onderzoeksrapport is een advies voor de grondwatermonitoring opgenomen. RWS zal dit nog verder uitwerken tot een monitoringsplan. In het monitoringsplan zal rekening gehouden worden met de nulmeting en monitoring tijdens de aanleg- en gebruiksfase. De resultaten van het grondwateronderzoek zullen openbaar beschikbaar gesteld worden. Ik verwijs u ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.21.*

## **3.246 Zienswijze nr. 246**

Inspreker maakt bezwaar tegen de nieuwe snelweg vanwege het niet halen van saldo nul. Inspreker vraagt daarom voor het beter en goed onderzoeken naar de mogelijkheden om de rijksweg thv knooppunt N471 lager te leggen. Inspreker woont aan de Zuidersingel in Lansingerland. Inspreker pleit voor een rijksweg met niet zien, niet horen en niet ruiken (saldo nul halen). Het huidige voorstel voldoet hier niet aan. Bewonersgroep (BGRW) heeft een schitterend alternatief voorstel uitgewerkt waarbij de rijksweg op maaiveld komt te liggen en de N471 in een tunnelbak onder de rijksweg doorgaat. Hierdoor komt de rijksweg veel minder hoog en over een korter traject hoog te liggen en ziet en hoort inspreker veel minder van

de rijksweg en hebben inspreker en bewoners van Rodenrijs veel minder hinder van deze rijksweg. Vlg BGRW is deze variant uiteindelijk ongeveer even duur als het voorstel van RWS. De onderbouwing van RWS dat de variant 36 miljoen euro duurder zou zijn, is onvoldoende onderbouwd en voor inspreker onvoldoende duidelijk gemaakt en het gemaakte rapport van RWS bevat allerlei fouten en tegenstrijdigheden. Het alternatieve voorstel van BGRW is in opdracht van RWS op zijn belangrijkste kenmerken onderzocht. Echter dit is niet door een onafhankelijke instantie onderzocht, maar door een bureau wat zelf betrokken is bij het vervaardigen van het huidige ontwerp. Ik pleit ervoor dat dit alsnog onderzocht wordt door een onafhankelijk bureau en door een bureau wat niet betrokken is bij het ontwerpen van deze rijksweg. Inspreker pleit ervoor dat dit alsnog onderzocht wordt door een onafhankelijk bureau en door een bureau wat niet betrokken is bij het ontwerpen van deze rijksweg.

Inspreker pleit er voor dat het, in nodig, mogelijk zou moeten zijn dat de wielerbaan op een andere plek gesitueerd wordt zodat de variant van BGRW mogelijk wordt. Waarom zit er ter hoogte van de wielerbaan een bocht in de rijksweg? Kan dit niet rechtgetrokken worden zodat er een meer vloeiender rijksweg ontstaat die wellicht ook goedkoper is? Nu komt de rijksweg tevens dicht bij bewoners van Lansingerland te liggen. Inspreker vindt het geen bezwaar als met de variant BGRW de toe- en afritten iets dicht bij Rodenrijs komt te liggen. De hinder hiervan is veel minder en van een geheel andere orde dan in een landelijk gebied over een langer traject tot 7 meter hoge rijksweg aanleggen waar continu veel verkeer (2x3 rijstroken) over heen dendert. De rijksweg gaat al ten koste van natuurgebied. De extra ruimte voor de toe- en afritten uit variant BGRW is een fractie van de extra ruimte die de rijksweg inneemt. Het is goedkoper als het huidige viaduct bij de variant BGRV verbreed worden ipv vervangen wordt.

Is deze mogelijkheid meegenomen bij het genoemde meerkosten plaatje van 36 miljoen?

Bij het BGRW alternatief zijn lagere schermen nodig. Dit is goedkoper en geeft minder visuele vervuiling. Ook zal deze hoogte minder snel een beletsel vormen voor de luchthaven. Op dit moment is het nog steeds niet bekend of de bovenwettelijke schermen (ophoging) in het kader van saldo nul wel toegestaan is vlg de Luchtverkeersleiding. Dit betekent dat het nog maar de vraag is of in dit gebied saldo nul met het voorstel van RWS wel haalbaar is. Inspreker pleit ervoor dat dit aspect meegenomen wordt in de afwegingen. Saldo Nul is aantoonbaar wel haalbaar met de BGRW variant. Waarom moet de Oude Bovendijk via een ingewikkelde constructie parallel aan de Rijksweg naar Rotterdam ontsloten worden? Kan dit niet elders ontsloten worden, waardoor de variant BGRW goedkoper wordt? De ventweg parallel aan de rijksweg komt straks ten zuiden van de rijksweg te liggen waardoor de Rijksweg meer naar Lansingerland opschuift met meer hinder voor Lansingerland.

## **Reactie**

*Naar de voorgestelde variant van Rodenrijs-west is aanvullend onderzoek uitgevoerd waaruit blijkt dat dit geen kosteneffectieve variant is. Verder wordt met bovenwettelijke maatregelen ook Saldo Nul behaald. Deze maatregelen zijn nu opgenomen in het Tracébesluit. Verder blijkt uit het onderzoek dat de voorgestelde variant meer ruimtebeslag heeft in vergelijking met het gekozen tracé.*

*Dat dit onderzoek is uitgevoerd door dezelfde bureaus die ook adviseren over het gekozen tracé doet niks af aan de uitkomsten van dit onderzoek. In tegendeel, doordat sprake is van hetzelfde bureau is er meer projectkennis aanwezig en kan een betere vergelijking worden gemaakt. Verder zijn deze bureaus onafhankelijke*



*adviseurs. Hetzelfde onderzoek laten uitvoeren door nog een ander bureau leidt niet tot een andere uitkomst. De minister is er niet op uit om het gekozen tracé door te drukken, maar om het tracé te kiezen wat de meest passende oplossing vormt.*

*U geeft aan dat u tegenstrijdigheden in het onderzoek heeft opgemerkt. Naar mening van de minister zijn deze niet aanwezig. Graag horen wij van u waar volgens u deze tegenstrijdigheden en onvolmaaktheden in zitten. Met betrekking tot het her situeren van de wielerved. Het huidige tracé is een afweging geweest van meerdere belangen, waaronder technische belangen, veiligheid en belangen uit de omgeving. Een belangrijk aspect om de weg richting het vlinderstrikgebied op te schuiven is de kruising met de HSL. Voor de A16 dienen nieuwe viaducten gebouwd te worden over de HSL en Randstadrail. Deze zijn ten noorden van de N209 geprojecteerd, mede om ruimte te creëren om de grondwallen voor het Schiebroeksepark in te richten. Hiervoor moet de weg al het vlinderstrikgebied in slingeren wat automatisch ruimte overlaat voor het handhaven van de wielerved. Bij het ontwerpen van het tracé heb ik gepoogd om aanwezige functies zoveel mogelijk intact te laten.*

*Met betrekking tot de schermen bij het alternatief van BGRW. Conform de afsprakenkaart worden ter hoogte van de aansluiting met de N471 geluidschermen geplaatst met een hoogte van respectievelijk 3 meter (noordzijde aansluiting) en 4 meter (zuidzijde aansluiting) hoog. Voor de afweging rondom het alternatief BGRW verwijs ik u naar paragraaf 2.4. Daarnaast is Rotterdam The Hague Airport als stakeholder betrokken geweest bij het ontwerp en zijn de ontwerpkeuzes afgestemd.*

### **3.247      Zienswijze nr. 247**

Inspreekers reactie heeft betrekking op het deel van het tracé dat langs de wijk Schiebroek loopt. Deze wijk is reeds zwaar belast met geluidhinder en verminderde luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer, spoorverkeer, vliegverkeer, metroverkeer en tramverkeer. Daarnaast zijn er ook een aantal objecten met risico's op het gebied van externe veiligheid. De wijk ligt in een omgeving waar reeds sprake is van een hoge achtergrondconcentratie van stoffen in de lucht die gezondheidsschade kunnen opleveren zoals onder andere fijn stof (incl de kleinste fractie). Primair zijn wij van mening dat een nieuw tracé van de snelweg niet zo dicht langs deze wijk moet lopen, in ieder geval niet bovengronds. Niet alleen dient voldaan te zijn aan wettelijke normen op het gebied van geluidshinder en luchtkwaliteit maar het bevoegd gezag dient ook af te wegen of gelet op de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en gelet op de mogelijkheden die zij heeft om alle belangen af te wegen er aanleiding is om een besluit niet, of in ieder geval anders te nemen. Het besluit zou in dit geval niet, of in ieder geval anders moeten worden genomen gezien de cumulatie van gezondheidseffecten van genoemde bronnen en daardoor veroorzaakte gezondheidsschade in de wijk.

#### **Reactie**

*Voor het thema gezondheid verwijs ik graag naar mijn antwoord in paragraaf 2.18.*

Indien er desalniettemin voor gekozen wordt om het tracé op de nu geplande plaats aan te leggen, dan is nader onderzoek nodig om ervoor te zorgen dat er zodanige maatregelen kunnen worden genomen dat de gezondheidssituatie verbetert. Er wordt in de motivering van het besluit vanuit gegaan dat de situatie niet verslechterd ten opzichte van het niveau van 2012. Gelet op de meeste recente gegevens op het gebied van uitstoot van voertuigen en gelet op de recente

onderzoeken van het RIVM omtrent luchtkwaliteit in deze regio en de daardoor veroorzaakte gezondheidsschade, mede ook gezien de onderzoeken waar de WHO zich op baseert, kan worden betwijfeld of deze aanname klopt. Graag zien wij dat deze aanname nader wordt onderbouwd. Ook indien deze aanname wel correct is, dan zou gelet op genoemde onderzoeken, gestreefd moeten worden naar een verbetering van de luchtkwaliteit. Zo de kwaliteit in de periode tussen 2012 en de daadwerkelijke aanleg verbetert, dan wordt deze door de weg voor een goed deel weer teniet gedaan. Een zorgvuldige belangenafweging en toepassing van de beginselen van behoorlijk bestuur noopt ertoe dat er aanvullende maatregelen worden getroffen waardoor de luchtkwaliteit niet op deze wijze wordt aangetast.

### **Reactie**

*In de monitoringstool behorende bij het NSL kan worden geraadpleegd wat de PM10-concentratie betreft. Hieruit blijkt dat specifiek voor de wijk Schiebroek in 2015 de concentratie PM10 maximaal 30 µg/m<sup>3</sup> bedraagt. Op grond van de wet is de maximale toegestane grenswaarde 40 µg/m<sup>3</sup>. In de huidige situatie wordt daar met aanwezigheid van de N209 ruim onder gebleven. Voor de jaren 2020 en 2030 blijkt sprake is van een daling van de concentratie fijn stof. Op basis hiervan concludeer ik dat geen sprake is van overschrijding van de geldende Europese normen, niet in de huidige situatie en niet in de situatie dat de A16 is gerealiseerd.*

*Het project is verder opgenomen in het NSL, waarmee is geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Het NSL is het plan van de gezamenlijke overheden om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Het NSL houdt rekening met voorgenomen grote projecten die de luchtkwaliteit verslechteren en zet hier maatregelen (inclusief bronmaatregelen) om de luchtkwaliteit te verbeteren tegenover. Zo is in de berekeningen van het NSL ook rekening gehouden met bestaande uitstoot van bijvoorbeeld het vliegveld Rotterdam The Hague Airport.*

*Overigens is er nog steeds sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit naar de toekomst toe. De emissiefactoren die worden toegepast bij het berekenen van de luchtkwaliteit, worden jaarlijks door de mij vastgesteld, mede op basis van input van de landelijke kennisinstututen zoals RIVM. Binnen de scope van het onderhavige concreet project A16 is gebruikt gemaakt van de meest recente emissiefactoren.*

*Aangezien er in de huidige situatie al geen sprake is van een overschrijding en er naar de toekomst nog steeds sprake is van een verbetering hebben de regionale overheden in het kader van Saldo Nul ook niet voorzien in extra maatregelen op het gebied van luchtkwaliteit.*

Ook geluidhinder geeft gezondheidsschade. Recent onderzoek toont aan dat deze invloed er zelfs toe kan leiden dat het leervermogen van kinderen wordt aangetast. Dit treedt nog eerder op in een situatie waarbij sprake is van cumulatie. (Ook overige factoren zoals bevolkingssamenstelling speelt hier een rol; hetgeen evenzeer in deze wijk aan de orde is). Het is op grond van alle informatie die insprekers nu hebben hun conclusie dat de luchtkwaliteit en de geluidssituatie is bij de tunnelmond onaanvaardbaar slecht wordt maar ook op plaatsen waar sprake is van een wal en/of schermen rond de wijk Schiebroek. Wat betreft het deel waar nu de N209 loopt, vragen insprekers zich af of een verdiepte ligging in combinatie met een even hoge of hogere wal en/of schermen de gezondheidsrisico's tot een aanvaardbaar niveau zou kunnen terugbrengen, een niveau waarbij geen sprake is van extra verloren levensjaren en verslechterde levenskwaliteit (ziektes als kanker, longklachten/astma etc). Verder hebben insprekers op een informatie-avond

vernomen dat een scherp randje op een scherm (evt bovenop een geluidwal) de verspreiding van schadelijke stoffen door de lucht zou kunnen tegengaan. Mocht dit inderdaad correct zijn, dan verzoeken insprekers hierbij deze optie nader te onderzoeken en deze maatregel toe te passen. Het zou hier gaan om een budgettair neutrale maatregel. Verder verzoeken insprekers u maatregelen te nemen opdat het verkeer, indien de weg daadwerkelijk wordt aangelegd, niet vooral over dit tracé gaat lopen. Dit zou er ook toe leiden dat uw verkeersprognoses niet meer kloppen en dat de gezondheidsschade navenant groter is.

### **Reactie**

*Er is ten behoeve van uw woonomgeving (Schiebroek Noord) een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit, dit is inclusief de met de regio overeengekomen Saldo Nul maatregelen. Het gaat hier bijvoorbeeld om het toepassen van stil asfalt in de vorm van tweelaags ZOAB en het realiseren van geluidschermen ter hoogte van de AVO-knoop en de kruising met de N471. Daarnaast leidt de landschappelijke inpassingsmaatregel in de vorm van twee aarden wallen tussen de AVO-knoop en de kruising met de N471 ook tot een verminderde geluidsbelasting. Met deze maatregelen wordt ruimschoots voldaan aan de normen, zodat van knelpunten op het gebied van gezondheid ook geen sprake is. Specifiek met betrekking tot uw woning merk ik op dat de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé circa 1150 meter bedraagt. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg.*

*Verder is met de regio overeengekomen dat de A16 Rotterdam en A20 tussen het Terbregseplein en de afslag Prins Alexander wordt voorzien van het zeer stille asfalt tweelaags ZOAB fijn. Het toepassen van het extra stil asfalt tweelaags ZOAB fijn is niet opgenomen in het akoestisch onderzoek. Het akoestische effect hiervan komt dus nog bovenop de akoestische effecten van de maatregelen die in het kader van het Tracébesluit worden getroffen.*

*Een volledige verdiepte ligging van het tracé ten noorden van Schiebroek- Noord is op grond van de milieuonderzoeken ook niet nodig aangezien met de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen aan alle wettelijke normen wordt voldaan.*

*Uit modelberekeningen is bekend dat ter plaatse van tunnelmonden sprake is van een toename van de concentraties. Op grond van het zogenaamd toepasbaarheidsbeginsel hoeft hier niet getoetst te worden omdat deze gebieden niet toegankelijk zijn voor het publiek. In de omgeving van de tunnelmonden die vrij toegankelijk zijn voor publiek wordt ruim voldaan aan de grenswaarden voor NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>. Ik verwijs u verder ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

*Tot slot, bijzondere uitvoeringsvormen van een geluidscherm, zoals een afwijkend gevormde rand, hebben mogelijk enig effect op de verspreiding van schadelijke stoffen in de onmiddellijke nabijheid van de weg, echter op grotere afstand van de weg, waar zich bijvoorbeeld woningen bevinden, zal het effect verwaarloosbaar zijn.*

Insprekers willen ook aandacht vragen voor de situatie voor fietsers en voetgangers. In de huidige situatie is de N209 eenvoudig gelijkvloers over te steken en vele schoolkinderen, werkforenzen en recreanten maken hiervan gebruik. Dit levert een positieve bijdrage aan zowel hun eigen gezondheid als die van de wijk (als dit voor hen een alternatief is voor de auto bijv). In de plannen is voorzien in een fietsoversteekplaats maar deze is zeer onaantrekkelijk vergeleken met de

huidige situatie. Een fietstunnel met een beperkte helling zou in onze ogen een beter alternatief zijn.

### **Reactie**

*Bij de kruising van de A16 met de N209 is gekozen voor een fietsoversteek over de snelweg heen. Uit veiligheidsoverwegingen is een gelijkvloerse oversteek bij een snelweg niet wenselijk. In zijn algemeenheid wordt een fietstunnel als sociaal onveiliger beschouwd, waardoor dit niet een aantrekkelijk alternatief is.*

Tot slot moet het insprekers nog van het hart dat het tracé voelt als het afsluiten van de wijk. Het is in alle opzichten een verslechtering: voor de gezondheid van de wijkbewoners, voor de mogelijkheden om vrijelijk de wijk te verlaten aan de noord/west-zijde, voor het woongenot en de waarde van de woningen. Insprekers hebben begrepen dat de weg naar verwachting nagenoeg geen oplossing zal bieden voor de files en de bereikbaarheid. Het ontlasten van de Molenlaan had ook gekund door deze straat in de spits verminderd bereikbaar te maken voor verkeer dat geen bestemmingsverkeer is voor de deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek. Het fileprobleem en de bereikbaarheidsproblemen kan en moet op andere manieren worden opgelost dan door de aanleg van meer asfalt. In dit specifieke geval met een zeer dicht bevolkt deel van het land waar reeds veel wegen doorlopen, is dit eens te meer aan de orde.

### **Reactie**

*Dat de doortrekking van de A16 nagenoeg geen oplossing zal bieden voor de files blijkt niet uit de onderzoeken. Voor wat betreft de bereikbaarheid en ook leefbaarheid van de A13 Overschie, A20 alsook grote delen van het onderliggende wegennet tussen de A20 en de huidige N209 biedt de A16 een goede oplossing..*

*Ten aanzien van de Molenlaan geldt wel degelijk dat de komst van de A16 de verkeersdruk mindert. Voor meer informatie verwijs ik u ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.9. Ten aanzien van de suggestie van inspreker de problemen op de Molenlaan op te lossen door deze minder bereikbaar te maken, leidt dit alleen maar tot het verplaatsen van het autoverkeer naar andere delen van het wegennet, van een structurele oplossing is dan ook geen sprake. Er zijn meerdere onderzoeken gedaan naar mogelijkheden om de Molenlaan autoluwer te maken. Het resultaat hiervan was dat zonder extra overgang van de Rotte tussen A12 en A20 het niet mogelijk is om minder verkeer over de Molenlaan te laten rijden.*

## **3.248 Zienswijze nr. 248**

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de gemeenten Rotterdam en Lansingerland maken zich hard voor Saldo Nul: geen toename van geluid ten opzichte van de situatie zonder A13/A16 door middel van bovenwettelijke maatregelen die moeten leiden tot Saldo Nul, ook voor wat betreft de luchtkwaliteit wordt gestreefd naar Saldo Nul. Mijn vraag is: als later uit controles van geluidsniveau en luchtkwaliteit op en rond de weg de gestelde saldo NUL niet haalbaar blijkt te zijn, of en zo ja, welke aanvullende maatregelen genomen (kunnen) worden? Een onvoorziene toename van (internationaal) (weg)verkeer en de uitbreidingsplannen van het naastgelegen vliegveld zullen zeker een grote invloed hebben op de geluids- en fijnstofproductie. Als de snelweg er eenmaal ligt dan gaat deze niet snel *meer* weg en zonder zoiets als tolheffing zijn verkeersstromen nauwelijks in te dammen. Is er serieus rekening gehouden met een 'worse case' scenario?

### **Reactie**

*Met het onderteken van de Inpassingsovereenkomst A16 medio oktober 2015 zijn de met de regio een aantal bovenwettelijke maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Met dit pakket aan maatregelen zijn opnieuw de geluidsbelastingen doorgerekend en zijn de geluidsproductieplafonds (GPP's) vastgesteld dan wel aangepast.*

*Sinds juli 2012 geldt als een van de pijlers van de nieuwe geluidwetgeving voor rijkswegen het voorkomen van ongeplande groei van geluid, als gevolg van bijvoorbeeld de door inspreker genoemde toename van wegverkeer. Deze wetwijziging heeft als grote voordeel dat de ontwikkeling van de geluidsbelasting jaarlijks wordt bijgehouden en bij overschrijding van de geluidproductieplafonds (in het geval van de A16 de geluidproductieplafonds inclusief het effect van Saldo Nul) wordt ook bekeken of maatregelen noodzakelijk en/of (nog) doelmatig zijn. Op deze wordt naar de omgeving een extra garantie ingebouwd. Voor de vastgestelde geluidniveaus, het jaarlijkse verslag en meer informatie hierover verwijs ik u graag naar de website <http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wetten-regels-en-vergunningen/geluid-langs-rijkswegen/geluidregister.aspx>.*

*Ten aanzien van de uitbreiding van het vliegveld geldt dat het vliegveld moet aantonen dat zij met inbegrip van de A16 kan voldoen aan de wettelijke normen maar niet aan Saldo Nul. Voor meer informatie omtrent de procedure ten aanzien van de uitbreiding van het vliegveld verwijs ik u naar de site: <http://www.platformparticipatie.nl/projecten/alle-projecten/projectenlijst/rotterdam-the-hague-airport/index.aspx>*

*Ten aanzien van de luchtkwaliteit geldt dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL kijkt naar alle bestaande en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele plannen die de luchtkwaliteit kunnen verslechteren. Zo wordt in de berekeningen dus ook rekening gehouden met de bestaande uitstoot van bijvoorbeeld het vliegveld Rotterdam The Hague Airport. Op deze wijze is verzekerd dat voldoende naar de cumulatie is gekeken. Aangezien de luchtkwaliteit jaarlijks een verbetering laat zien, is op grond hiervan door de regio ook niet voorzien in extra Saldo Nul maatregelen.*

*Wel vindt er jaarlijks een monitoringsronde plaats voor het NSL, waarbij ook wijzigingen in aangemelde projecten en nieuwe meldingen worden doorgevoerd. Jaarlijks wordt het NSL getoetst of nog wordt voldaan aan de normen. Mocht blijken dat niet aan de normen voldaan kan worden, dan zullen er aanvullende maatregelen moeten worden overwogen en indien doelmatig ook worden getroffen.*

Als tweede punt: zijn er voor de dieren tunnels/overbruggingen aanwezig om van de ene naar de andere kant van de snelweg te komen? Dit is essentieel voor een goed functionerend ecosysteem.

### **Reactie**

*Bij de inpassing van het ontwerp is zo veel als mogelijk rekening gehouden met aanwezig natuurwaarden en wordt ook nieuw habitat gecreëerd. Om negatieve gevolgen voor langs het tracé aanwezige dieren zo veel als mogelijk te voorkomen, zijn op basis van het uitgevoerde ecologische veldonderzoek daar waar migratieroutes voorkomen passende maatregelen getroffen. Zo worden in het Lage Bergse Bos, bijvoorbeeld, compenserende maatregelen getroffen om bestaande vliegroutes van vleermuizen te behouden. Verder worden diverse waterpartijen met plas-/draszones en natuurvriendelijke oevers aangelegd en wordend doorheen het*

*plangebied ecoduikers toegepast waarmee de door de provincie beoogde ecologische verbinding mogelijk wordt. Daarnaast worden, daar waar uit ecologisch veldonderzoek is gebleken dat bestaande migratieroutes voorkomen, passende maatregelen genomen en wordt bestaande beplanting langs de huidige N209 zo veel mogelijk weer terug geplant. Tot slot faciliteert de A16 de ambitie van de regio om een 16m brede recreaduct aan te leggen. Vanwege de breedte bestaat de mogelijkheid voor de regio om deze ook als ecopassage in te vullen. Op resterende delen van het wegtracé is niet uit te sluiten dat verkeersslachtoffers optreden. Hetzelfde geldt echter in de huidige situatie op de N209.*

### **3.249      Zienswijze nr. 249**

Graag maken insprekers gebruik van de mogelijkheid om onze zienswijze over de plannen ten aanzien van de A13/A16 te geven. In een eerder schrijven van onze kant hebben wij u al kenbaar gemaakt dat insprekers onvoldoende nut en noodzaak zien om dit stuk snelweg aan te leggen. Insprekers hebben destijds aangegeven dat de toen nog te realiseren A4 naar ons idee een sterke verbetering voor de bewoners van Overschie zou gaan opleveren aangezien het verkeer op de A13 daardoor zou gaan verminderen met als gevolg verbetering van de luchtkwaliteit en minder geluidsoverlast. Dit geldt ook voor de A20 tussen het Terbregseplein en Kleinpolderplein. De verkeersontlasting op de beide stukken snelweg zal hun inziens vooral worden bewerkstelligd door de nieuwe A4 die binnenkort open gaat en in mindere mate door de A13/A16. Insprekers verzoeken u daarom dan ook na opening van de A4 de verkeersstromen te monitoren en vervolgens de capaciteit op het wegennet rond Rotterdam opnieuw te berekenen. In eerdere rapportages van Rijkswaterstaat hebben insprekers gelezen dat door de nieuwe A4 in combinatie met de geplande A13/A16 de hele ruit van Rotterdam dichtslibt. Ons inziens is de nieuwe snelweg A13/A16 niet nodig

#### **Reactie**

*Voor de nut en noodzaak van zowel de A4 alsook de A16 verwijs ik u door naar paragraaf 2.1. Bij de verkeersonderzoeken die zijn uitgevoerd is ook het positieve effect van de A4 betrokken. Voor meer informatie hierover verwijs ik u door naar paragraaf 2.5*

In de officiële stukken wordt nog steeds uitgegaan van een tunnel op maaiveld in het Lage Bergse Bos. Tijdens de informatiebijeenkomst op 14 oktober 2015 hebben wij vernomen dat deze tunnel 4 meter verdiept gaat worden aangelegd. Daar hebben wij echter nog niets van kunnen terugvinden in de officiële stukken. Graag zouden wij deze positieve wijziging zwart op wit willen zien.

#### **Reactie**

*Tijdens de informatiebijeenkomsten was de Inpassingsovereenkomst A16, waarin een half verdiepte ligging van de tunnel is opgenomen, nog niet ondertekend. Inmiddels is dit het geval, waarmee de tunnel dan ook inderdaad half verdiept zal worden aangelegd. Dit is ook het Tracébesluit opgenomen.*

Op basis van de doelstelling Saldo Nul is het de bedoeling dat met de A13/A16 geen verslechtering van geluid zal optreden in vergelijking met 2012. Op de plek waar wij wonen horen wij slechts bij zuid tot zuidoostenwind het geluid van de snelwegen A16 en A20. Als de A13/A16 vanaf 2022/2023 in gebruik genomen gaat worden, dan betekent dat voor ons dat we niet alleen meer het geluid van een snelweg horen bij wind uit zuid tot zuidoostelijke richting, maar ook uit noordoost tot zuidoostelijk en van west tot noordwestelijke richting. Voor ons betekent dat een

zodanige toename van geluidshinder dat dat ons woongenot aanzienlijk aantast.

### **Reactie**

*Ten aanzien van het effect van de windrichting (en andere meteorologische omstandigheden) geldt dat de geluidbelastingen zijn bepaald op basis van modelberekeningen voor een jaargemiddelde situatie, conform de daarvoor het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg2012). In het reken- en meetvoorschrift is voorgeschreven dat met de landelijk gemiddelde weersituatie rekening moet worden gehouden en niet met de meest voorkomende windrichting op een bepaalde locatie. De berekening van het geluidniveau gaat hierbij uit van een situatie onder meewindcondities. Dat wil zeggen dat het geluid de wind mee heeft en dus verder draagt.*

*Naast het effect van de landtunnel is er ten behoeve van uw woonomgeving (Hillergersberg) een groot aantal geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Het gaat hier bijvoorbeeld om het toepassen van stil asfalt in de vorm van tweelaags ZOAB en het realiseren van diverse geluidschermen waaronder ook de met de regio overeengekomen Saldo Nul schermen langs ondermeer de AVO-knoop en de noordelijke en zuidelijk tunnelmond tot en met het Terbregseplein*

*Voor wat betreft de geluidbelasting geldt in uw situatie dat de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé circa 600 meter bedraagt. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen en in het Tracébesluit opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt ter plaatse van uw woning minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Hiermee wordt voldaan aan de wettelijke normen.*

In de plannen wordt er continu vanuit gegaan dat de luchtkwaliteit bij ingebruikname van de A13/A16 verder zal zijn verbeterd in vergelijking met de huidige situatie. Dat wordt dan veroorzaakt door de verwachte afname van stikstofdioxide. De verwachte toename van het gehalte fijn stof wordt niet zozeer gerelateerd aan de A13/A16, maar aan andere bedrijvigheid. Nu is onlangs het gesjoemel met software bij dieselauto's aan het licht gekomen. De nieuwste personenauto's van meerdere merken die te boek staan als schone auto, overschrijden de strengste Europese norm voor vervuiling fors. Uit onderzoek is gebleken dat veel van de allernieuwste 'schone' diesels (bouwjaar 2015) zelfs slechter presteren dan de oude soepele uitstootnormen. En de laatste tijd zie je juist veel van die zogenaamd 'schone' dieselauto's op de weg. De gegevens waar Rijkswaterstaat in de rekenmodellen mee rekent en heeft gerekend zijn dus zeer onjuist. De berekeningen zijn gebaseerd op verkeerde gegevens en verwachtingen als het gaat om de luchtvervuiling veroorzaakt door het verkeer op de weg. Het komt er op neer dat de luchtvervuiling door de uitstoot van het verkeer op de wegen vele malen erger is dan werd aangenomen. En aangezien het er sterk naar uitziet dat er niet binnen de komende jaren alsnog een grote inhaalslag zal plaatsvinden als het gaat om vermindering van uitstoot van stikstofdioxide en fijn stof bij dieselauto's, zal dit consequenties hebben voor het Saldo Nul verhaal ten aanzien van de luchtkwaliteit. Gezien bovenstaande verzoeken wij u dringend nieuwe berekeningen voor de luchtkwaliteit te maken, waarbij wordt uitgegaan van de werkelijke situatie en niet van de door de auto-industrie voorgelogen gegevens. Indien de nieuwe berekeningen consequenties met zich meebrengen dienen de plannen daarop te worden aanpast, wat consequenties zal hebben voor het verloop van de procedure van het project A13/A16. Wij verzoeken u ons van aangepaste plannen op de hoogte te brengen.

In het projectgebied wordt niet aan stapeling van geluid en uitstoot van schadelijke stoffen gedaan. Het wordt allemaal afzonderlijk bekeken en blijft dan zagezegd onder de norm. Maar in je eigen leefomgeving heb je wel degelijk te maken met een stapeling van geluid en uitstoot van stoffen die de leefbaarheid bepalen. Daarom is het in onze ogen onterecht dat bij de A13/A16 alleen naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit en mate van geluidsvorming door de nieuwe snelweg wordt gekeken, en andere vormen van uitstoot van stoffen in de lucht en geluidproductie in de omgeving buiten beschouwing worden gelaten. Over de luchtkwaliteit mag het NSL zich dan buigen. Maar dan is het kwaad al geschiedt, want dan ligt de weg er al.

### **Reactie**

*Ten aanzien van de cumulatie van luchtkwaliteit geldt dat het NSL ook kijkt naar alle bestaende en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele plannen die de luchtkwaliteit kunnen verslechteren. Zo wordt in de berekeningen dus ook rekening gehouden met de bestaende uitstoot van bijvoorbeeld het vliegveld Rotterdam The Hague Airport. Op deze wijze is verzekerd dat voldoende naar de cumulatie is gekeken. Zie verder ook paragraaf 2.17 waarin ook wordt ingegaan op softwarefraude met dieselmotoren..*

*In het akoestisch onderzoek is gekeken naar de cumulatie met andere geluidsbronnen. Ik verwijs u hiervoor ook door naar mijn antwoord in paragraaf 2.16.*

Een deel van de snelweg A13/A16 vormt voor dieren een heel groot obstakel. Er staat een recreatieve verbinding gepland tussen het Schiebroekse park en de Vlinderstrik. Maar voor de dieren zien wij geen veilige mogelijkheden om de grote asfalt barrière met soms ook grote geluidsschermen veilig te passeren. Wij vragen u dringend de noodzakelijke maatregelen te treffen om verkeersslachtoffers onder dieren te voorkomen en de mogelijkheid te bieden om zich veilig tussen de verschillende groene leefgebieden te verplaatsen.

### **Reactie**

*In de inpassing van het ontwerp is zo veel als mogelijk rekening gehouden met aanwezig natuurwaarden en wordt er ook nieuw habitat gecreeerd. Om negatieve gevolgen voor langs het tracé aanwezige dieren zo veel als mogelijk te voorkomen, zijn op basis van het uitgevoerde ecologische veldonderzoek daar waar migratieroutes voorkomen passende maatregelen getroffen. Zo worden in het Lage Bergse Bos, bijvoorbeeld, compenserende maatregelen getroffen om bestaende vliegroutes van vleermuizen te behouden. Verder worden diverse waterpartijen met plas-/draszones en natuurvriendelijke oevers aangelegd en wordend doorheen het plangebied ecoduikers toegepast waarmee de door de provincie beoogde ecologische verbinding mogelijk wordt. Daarnaast worden, daar waar uit ecologisch veldonderzoek is gebleken dat bestaende migratieroutes voorkomen, passende maatregelen genomen en wordt bestaende beplanting langs de huidige N209 zo veel mogelijk weer terug geplant. Tot slot faciliteert de A16 de ambitie van de regio om een 16m brede recreaduct aan te leggen. Vanwege de breedte bestaat de mogelijkheid voor de regio om deze ook als ecopassage in te vullen. Op resterende delen van het wegtracé is niet uit te sluiten dat verkeersslachtoffers optreden. Hetzelfde geldt in de huidige situatie op de N209.*

De aannemer die de weg en de tunnel mag realiseren, krijgt de volledige zorg over het bereikbaar houden van het Lage Bergse Bos tijdens de werkzaamheden. Ook wordt de aannemer min of meer vrijgelaten als het gaat om aan-en afvoerroutes en het treffen van mitigerende maatregelen voor de dieren. De overheid dient dit soort



belangrijke zaken niet volledig uit handen te geven. De overheid dient als eis te stellen dat tijdens de uitvoering altijd een route is voor de dieren die zich verplaatsen tussen het Lage Bergse Bos en de aangrenzende woonwijken. Dus dit niet aan de aannemer overlaten, maar een verplichting in het contract met de aannemer opnemen om het werk gefaseerd uit te voeren, waardoor er voor de dieren altijd een ecologische zone is waar ze gebruik van kunnen maken tijdens de werkzaamheden. De overheid dient tevens de contouren aan te geven waar een verbod is voor de aannemer om aan en af te voeren en waar geen opslagplaats van materiaal mag komen. Binnen die door de overheid gestelde contouren kan de aannemer dan zelf een keuze maken.

### **Reactie**

*Het is correct dat de aannemer enige vrijheid heeft, echter wel binnen wettelijke kaders en rekening houdende met de lokale, gemeentelijke voorschriften. Het is dus niet zo dat de aannemer geheel vrij wordt gelaten. Zo worden er ook eisen gesteld door de gemeente Lansingerland en het Recreatieschap Rottemeren, beiden betrokkenen in dit gebied. De genoemde punten zijn reeds in bespreking als aandachtspunt.*

*Tijdens de aanlegfase zal er sprake zijn van enige overlast. Deze overlast wordt zoveel als mogelijk beperkt. De bouwfasering is wel vrij aan de aannemer. In het kader van de aanbesteding wordt de aannemer wel uitgedaagd de bouw hinder tot een minimum te beperken. Naar mijn oordeel kan hinder ook bestaan uit het niet of slecht toegankelijk zijn van recreatiegebieden. Het dus tijdens de bouw zoveel mogelijk openbaar toegankelijk houden van de recreatiegebieden en beperking van de hinder in de aanlegfase kan een onderdeel zijn waar de aannemer op kan scoren. In beginsel rijdt bouwverkeer zoveel mogelijk naar het plangebied over het hoofdwegennet en de belangrijkste uitvalswegen.*

*Voor wat betreft de mitigerende maatregelen voor de flora en fauna tijdens de bouw dient de aannemer zicht te houden aan de zorgplicht en zal hij een ecologisch protocol moeten opstellen waarin hij aangeeft hier invulling aan te geven. Voor dit protocol heeft de aannemer goedkeuring nodig van het bevoegd gezag.*

Het Lage Bergse Bos wordt vooral als recreatiegebied aangemerkt, terwijl de natuurwaarden naar onze mening onderbelicht blijven. De realisatie van onder andere een klimwand en een amfitheater in het bos zal naar verwachting ook aantrekkingskracht uitoefenen op personen die daar op bepaalde tijdstippen ongewenst gedrag zullen vertonen. Omdat dat plaatsvindt achter een helling, namelijk het talud over de tunnelbak heen, is er geen zicht op. Dit zou ook nadelige gevolgen kunnen hebben voor het bos en de dieren die er wonen.

### **Reactie**

*Rijkswaterstaat en Recreatieschap Rottemeren (beheerder van het Lage Bergse Bos) hebben samen uitwerking gegeven aan de inrichting van het gebied. Het gaat dan om de recreatieve functie, maar ook de wenselijke groene uitstraling, met nieuwe bomen en struiken die recht doen aan de ecologische waarde van het gebied. Het is dus niet zo dat de natuurwaarden geen aandacht hebben gekregen en niet zijn meegewogen.*

*Daar waar natuurwaarden in het Lage Bergse bos worden aangetast, wordt dit, conform vigerende wet- en regelgeving en rekening houdende met een kwaliteitstoeslag, gemitigeerd of gecompenseerd. Zo wordt een zo groot mogelijk areaal aan in het Lage Bergse bos gekapte bomen weer op het tunneldak terug*

*geplant. Met het halfverdiept aanleggen van de tunnel is er overigens sprake van minder ruimtebeslag en dus ook minder kap van bomen. Daarnaast worden ook voor in het bos aanwezige beschermde vleermuizen, reptielen en vogels mitigerende en/of compenserende maatregelen uitgevoerd om negatieve effecten van de aanleg van de weg te verminderen dan wel te voorkomen. Op deze manier wordt getracht om de huidige functionaliteit van het bos zo veel als mogelijk te behouden.*

*Voor wat betreft de door inspreker genoemde klimwand en amfitheater vormen deze geen onderdeel van het Tracébesluit. Het Tracébesluit A16 Rotterdam omvat enkel die maatregelen die nodig zijn voor de inpassing van het wegtracé, of die voortvloeien uit een compensatie-opgave.*

*Voor meer informatie over de inrichting van het Lage Bergse Bos verwijs ik u ook naar het schetsontwerp van het Recreatieschap Rottemeren dat is te vinden via de volgende link: <http://www.heerlijkbuiten.nl/natuur-en-recreatieschappen/rottemeren/herinrichting-lage-bergse-bos>. Hierin is ook te zien dat er serieus en met zorg omgegaan wordt met de inrichting van het gebied.*

In de plannen voor de A13/A16 wordt ervan uitgegaan dat met de aanleg van dit stuk snelweg een bijdrage wordt geleverd aan een goede leefbaarheid. Met de komst van de A13/A16 verslechtert onze leefbaarheid helaas echter. Ons woongenot en onze directe leefomgeving worden negatief beïnvloed. In onze ogen daalt de waarde van onze woning en onze tuin. Daarom zullen wij planschade indienen.

### **Reactie**

*Met de doortrekking van de A16 wordt voor veel inwoners van Rotterdam een verbeterde situatie in hun leefbaarheid bereikt, dit geldt voor zowel de inwoners langs de A13 Overschie, A20 als ook de bewoners langs nu overbelaste delen van het onderliggende wegennet, zoals in uw omgeving bijvoorbeeld de Molenlaan. De omwonenden langs het nieuwe tracé krijgen naast de wettelijke maatregelen extra maatregelen in het kader van Saldo Nul. In de praktijk wordt hiermee de milieubelasting niet meer of minder dan de situatie in 2012 zonder een doortrekking.*

*Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen. kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Ik zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

### **3.250 Zienswijze nr. 250**

Op 1 oktober 2015 heeft inspreker een brief ontvangen waarin staat dat er berekend is dat er in 2032 niet kan worden voldaan aan de voorkeurswaarde van 50 db bij onze woning. En dat dit een onzekere factor blijft, gezien het feit dat de minister het OTB ter inzage heeft gelegd waarin alle maatregelen zijn opgenomen die de minister moet nemen om aan de wettelijke inpassingseisen te voldoen. De overige maatregelen die dus in het belang zijn van onze woonomstandigheden/leefbaarheid die uitgevoerd moeten worden om de weg goed

in te passen en waarover in principe al overeenstemming was bereikt tussen regionale partijen en de minister, zijn niet in het OTB opgenomen. Deze aanvullende maatregelen zijn nodig om aan het uitgangspunt van Saldo Nul te voldoen voor lucht en geluid en om de weg landschappelijk goed aan te laten sluiten op de omgeving. Voor onze woonsituatie/leefbaarheid is het van groot belang dat er een tweelaags ZOAB fijn op het gehele tracé van de A13/A16 wordt gelegd en verder dat de minister onderzoekt de verdere uitwerking van het tracé of innovatieve technieken toegepast kunnen worden met als doel de geluidsproductie verder te verminderen. Ook het plaatsen van geluidsschermen zal moeten worden toegepast. Mijn zienswijze naar aanleiding van uw brief met bijgevoegde brochure is dat het bij ons overkomt dat Rijkswaterstaat al snel naar het doelmatigheidscriterium zal verwijzen gezien onze locatie waardoor ze de minister van Infrastructuur en Milieu gaan vragen het geluidsproductieplafond te verhogen. Dit zou dan helemaal niet overeenkomen met wat ons tijdens de gebiedstafels is voorgespiegeld, namelijk dat we wel degelijk inspraak hebben ook al zijn wij maar met een kleine groep bewoners en dat dit zeker niet alleen een formaliteit is. Dus dat we er met elkaar naar zouden streven om Saldo Nul te bereiken.

Wij zijn dan ook van mening dat Rijkswaterstaat aan ons verplicht is om er alles aan te doen om Saldo Nul te bereiken. Er is al veel geluidsoverlast bij onze woning door het nabij gelegen Rotterdam The Hague Airport. Wij willen niet dat geluidsoverlast, milieuschade en veiligheidsrisico's in onze leefomgeving verder toenemen door de aanleg van de snelweg in de buurt van ons huis.

### **Reactie**

*Inmiddels heb ik met de regio overeenstemming bereikt over het Saldo Nul pakket. In afwijking van het Ontwerp-Tracébesluit zijn deze maatregelen nu opgenomen in het Tracébesluit. In het Tracébesluit is ter plaatse van de Oude Bovendijk als gevolg van Saldo Nul rekening gehouden met een hogere afscherming dan in het Ontwerp Tracébesluit. Daarnaast wordt ook geluidsscherm gerealiseerd (5 meter) aan de noordzijde van de A16 gelegen nabij de oude bovendijk. Overeenkomstig de Inpassingsovereenkomst A16 zal op het nieuwe tracé ook het wegdektype tweelaags ZOAB fijn worden toegepast. Echter, omdat dit type wegdek op onderdelen nog onzeker is met betrekking tot het beheer en onderhoud, wordt dit buiten het kader van het Tracébesluit om gerealiseerd (als bovenwettelijke maatregel). Omdat dit asfalttype geen onderdeel uitmaakt van het Tracébesluit komt het effect van deze maatregel nog bovenop de effecten van de maatregelen in het Tracébesluit. Daarmee neemt de totale geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen nog verder af.*

*Met betrekking tot uw woning is opnieuw de geluidbelasting berekend. De afstand van uw woning tot het nieuwe tracé bedraagt circa 80 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen in het Tracébesluit opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt circa 55 dB. Aangezien de gevelbelasting meer dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg bedraagt, zal een onderzoek naar het binnenniveau plaatsvinden. Indien er sprake is van een overschrijding van de wettelijke binnenwaarden zal Rijkswaterstaat u een aanbod doen voor gevelmaatregelen. De adressen zijn vermeld in het Tracébesluit. Het onderzoek naar het wettelijk binnenniveau wordt niet eerder gestart dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is. De reden hiervoor is dat vanaf dat moment er definitief zekerheid is over het plan en de daarin opgenomen geluidmaatregelen langs het nieuwe tracé. Uiteraard wordt u hiervan op de hoogte gehouden. Voor meer informatie over deze procedure verwijs ik u naar de site:*

*<https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/gevelisolatie/index.aspx>*

*De effecten met betrekking tot cumulatie van geluid zijn onderzocht en daarbij is ook rekening gehouden met de actuele geluidbelasting als gevolg van het vliegveld. Met de uitbreidingsplannen van het vliegveld is in het Besluit geen rekening gehouden. Daarvoor zal separaat nog een inspraakprocedure volgen. Voor meer informatie verwijs ik ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.16.*

*Tijdens de gebiedstafels is door ons uitleg gegeven over het doelmatigheidscriterium. Voor meer informatie over mijn visie op het participatietraject verwijs ik u graag naar paragraaf 2.8.*

Wat ook tot onze verbazing verder niet aan de orde komt, is de geluidsoverlast die we zullen krijgen bij de aanleg van deze weg. Te denken hierbij valt aan werkzaamheden 's nachts en de ontsluiting van de Oude Bovendijk, dit baart ons grote zorgen. Wij willen dan ook dat hierover afspraken gemaakt gaan worden waarbij wij als bewoners gehoord gaan worden en recht van inspraak hebben.

### **Reactie**

*Er wordt in dit project niet verwacht dat nachtelijke werkzaamheden moeten worden uitgevoerd. Conform wet- en regelgeving moet een aannemer een vergunning aanvragen indien 's nachts gewerkt moet worden. Niet alleen geluidsoverlast wordt gerekend als een vorm van hinder, ook een verminderde bereikbaarheid tijdens de bouw. Met de beheerders en direct betrokkenen worden daarom ook afspraken gemaakt hoe de bereikbaarheid te garanderen, dat wil zeggen ook op een verkeersveilige wijze en indien van toepassing met een beperkte toename van reisduur. Wel moet er worden gekeken welke flexibiliteit er binnen deze afspraken is te realiseren. Het kan namelijk voorkomen dat in het kader van een goede logistiek en de wens om hinder en overlast voor de omgeving te minimaliseren het juist ook de voorkeur kan hebben over te gaan tot bijvoorbeeld tijdelijke of gedeeltelijke afsluitingen. De afspraken hieromtrent worden opgenomen in het DBFM-contract. Mochten er afwijkingen nodig zijn, dan zal dat alleen geschieden in overleg met de betreffende beheerder en direct betrokkenen. Voorafgaand en tijdens de realisatiefase zal er met belanghebbenden langs het tracé ook regelmatig overleg worden gevoerd over de bouwfaserings- en de uitvoeringswijze. Voor meer informatie verwijs ik u ook naar de paragrafen 2.19 en 2.20.*

Ten slotte willen wij u er ook nog op attenderen dat door de aanleg van de snelweg ons huis sterk in waarde zal verminderen, wij zouden het niet meer als vanzelfsprekend vinden als hier een compensatie tegen over staat.

### **Reactie**

*Indien u ten gevolge van dit Tracébesluit van mening bent dat u schade lijdt of zal lijden en deze schade behoort redelijkerwijs niet voor uw rekening te blijven en wordt anderszins niet (voldoende) gecompenseerd, dan kunt u een verzoek om nadeelcompensatie indienen. Kunt u een verzoek om schadevergoeding indienen vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. Ik zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden. Voor de indiening en afhandeling van de aanvraag is de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van overeenkomstige toepassing.*

**3.251 Zienswijze nr. 251**

Allereerst willen insprekers aangegeven dat zij tegen de aanleg van deze snelweg zijn. Aan het nut en noodzaak van de nieuwe snelweg wordt enorm getwijfeld omdat er bij de beslissing voor het tracé geen rekening wordt gehouden met onderstaande trends en feiten:

- Wat zijn de gevolgen van het doortrekken van de A4 op de huidige A13/A16?
- Welke invloed heeft de veranderende manier van werken zoals flexibele werktijden, Het Nieuwe Werken en thuiswerken?
- Wat voor gevolgen heeft de ontwikkeling van zelfsturende auto's op de filedruk? (o.a. minder ongelukken, meer auto's dicht op elkaar die dezelfde snelheid en baan aanhouden)
- Welk effect hebben slimmere routeplanners die real-time complete verkeersstromen bepalen?
- Wat is de invloed van vergrijzing (aantal werkenden neemt af) op hoeveelheid verkeer op de autoweg?
- Jongeren hechten steeds minder belang aan bezit (van een auto) en gaan auto's delen of maken gebruik van het OV.
- Papieren producten worden vervangen door digitale producten en hoeven niet meer over de weg getransporteerd worden.
- Hogere kosten van de zorg vanwege verminderde gezondheid door fijnstof.
- Het Bergse Bos wordt minder aantrekkelijk als recreatiegebied en als gebied om te ontspannen en sporten doordat het ongezond is vanwege luchtvervuiling.
- Er wordt veel over geluidsnormen gesproken in allerlei besluiten terwijl de gevolgen van fijnstof veel schadelijker zijn voor de mens en natuur dan geluid

**Reactie**

*Bij de planontwikkeling van de A4 Delft-Schiedam is van meet af aan duidelijk geweest dat deze verbinding deel uitmaakte van een totaalplan voor de noordrand van Rotterdam, waarbij ook de aanleg van de A16 een essentiële randvoorwaarde was om de doorstroming in dit deel van Rotterdam te verbeteren.*

*In de verkeersberekeningen is derhalve zowel in het project A4 als bij de A13/16 met beide projecten rekening gehouden. Ik verwijs u verder naar mijn antwoord in paragraaf 2.5.*

*In het gebruikte verkeersmodel is reeds rekening gehouden met de veranderende manier van werken en het veranderend autobezit. De verwachting van al deze ontwikkelingen is echter niet van dien aard dat de groei van het verkeer teniet wordt gedaan. Dit blijkt ook opnieuw uit de recente groei van de verkeercijfers.*

*Ten aanzien van intelligente voertuigen zullen deze ongetwijfeld positieve effecten hebben op files en ongevallen. Ik ijver daarom ook sterk voor deze ontwikkeling en wil Nederland internationaal tot de koplopers laten horen. Zie voor meer informatie ook: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/mobiliteit-nu-en-in-de-toekomst/inhoud/zelfrijdende-autos>. Deze ontwikkelingen zijn echter ook nog omgeven met diverse onzekerheden zodat hier niet op kan worden voorgesorteerd. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.4.*

*Het effect van routeplanners is voor een individueel automobilist weliswaar positief, echter het draagt onvoldoende bij aan het voorkomen van files. Routeplanners zoeken naar alternatieve routes en lossen geen files op.*

*Alhoewel ik me de zorgen van insprekers kan voorstellen worden ten aanzien van de door inspreker genoemde milieueffecten nergens de milieunormen overschreden. Ook uit een uitgevoerd gezondheidsonderzoek blijken op het gebied van lucht en geluid geen knelpunten. Van hogere gezondheidskosten en schade is naar mijn oordeel dan ook geen sprake. Voor meer details verwijs ik naar mijn antwoorden in de paragrafen 2.16, 2.17 en 2.18.*

Er wordt steeds de indruk gewekt dat de geplande aanleg inmiddels in een dusdanig stadium is gekomen dat deze discussie over bovenstaande punten niet meer kan worden gevoerd. Insprekers zijn van mening dat dit besluit altijd teruggedraaid kan worden door de wijsheid en kennis die er nu is en door af te wachten hoe bovenstaande trends zich ontwikkelen voordat er +/- € 1.200.000.000,- uitgegeven wordt (en meestal valt dit hoger uit). Voor dit geld kunnen vele duurzame investeringen worden gedaan die veel innovatiever en aantrekkelijker zijn voor de samenleving dan deze ouderwetse oplossing voor een mogelijk 'probleem' in de toekomst. Ondanks het feit dat insprekers vanwege bovenstaande punten een heroverweging, uitstel, afstel of annulering wensen om het nut van de mogelijke A13/A16 verder te onderzoeken, beperken zij hun zienswijze hieronder tot het Ontwerp-Tracébesluit.

- Er mag geen schade voor de gezondheid zijn als gevolg van de nieuwe snelweg. Oftewel de luchtkwaliteit zoals die nu zonder snelweg is moet identiek zijn aan de luchtkwaliteit na de snelweg. Er dient dus een onafhankelijke meting plaats te vinden voordat de snelweg wordt aangelegd.
- De snelweg is ondertunneld, overkapt of onder een heuvel geplaatst. Waardoor het gebied van de snelweg en daaromheen volledig teruggegeven kan worden aan de natuur. Wellicht is het een oplossing om de snelweg eerder te laten dalen bij het Terbregse Veld door een soort klaverblad te hanteren waardoor de weg eerder gedaald is zodat die ook daar volledig ondertunneld kan worden.
- Schade aan woningen door werkverkeer t.b.v. het Tracébesluit dienen volledig vergoed te worden. Wij sluiten ons volledig aan bij de zienswijze van inspreker 194 en omwonenden. Dit werkverkeer mag niet over de Terbregse Rechter Rottekade rijden vanwege trillingsschade aan onze huizen.

## **Reactie**

- *Voor wat betreft het effect van de A16 op de luchtkwaliteit verwijs ik graag naar paragraaf 2.17. Ten aanzien van het meten van de luchtkwaliteit geldt dat de luchtkwaliteit in Rotterdam continu door DCMR wordt gemeten; de meetresultaten hiervan zijn online te volgen via <http://www.luchtmeetnet.nl/>. Verder merk ik op dat het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Hierdoor is ook geborgd dat wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden.*
- *Ter hoogte van het Lage Bergse bos wordt een gedeelte van snelweg inderdaad in een (halfverdiepte) tunnel gerealiseerd. Uit eerder onderzoek naar een lage uitvoering rondom het Terbregseplein bleek dat dit geen haalbare oplossing is. Zie hiervoor ook paragraaf 2.11*
- *Ten slotte, in beginsel rijdt bouwverkeer zoveel mogelijk naar het plangebied over het hoofdwegennet en de belangrijkste uitvalswegen.*

*Rijkswaterstaat neemt in haar aanbesteding verder criteria op die de aannemer middels een financiële prikkel moet stimuleren hinder en schade tot een minimum te beperken (alhoewel enig overlast natuurlijk niet kan worden uitgesloten). Het beste plan krijgt zo, voor rekening van het Rijk, een korting op de ingediende aanbieding. In het contract wordt ook voorgeschreven dat de aannemer bij het uitvoeren van de werkzaamheden verantwoordelijk is voor het herstel van door zijn toedoen ontstane schade. Ik ben van mening dat hier ook een preventieve werking van uitgaat en de aannemer zodoende zelf op zoek gaat naar de maatregelen die dit het beste kunnen bewerkstelligen.*

**3.252      Zienswijze nr. 252**

*Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nummer 140. Voor mijn antwoord verwijs ik u derhalve ook naar zienswijze 140.*

**3.253      Zienswijze nr. 253, Vereniging Tegen Milieubedrijf in en om het nieuwe waterweggebied**

Mede namens, Stichting Gezond Overschie, Vereniging Natuur- en Milieubescherming Noordrand, Stichting Natuur- en Milieuwacht Berkel & Rodenrijs

Bij deze dienen vier voornoemde organisaties, actief in de Noordrand van Rotterdam, de gemeente Lansingerland en de provincie Zuid-Holland, zienswijzen in betreffende het Ontwerp-tracébesluit A16 Rotterdam.

Toevoeging eerder ingediende zienswijze.

Vormfout. Bij schrijven van 24.09.15, uw kenmerk IENM/BSK-2015/188593, zijn de organisaties geïnformeerd over de bekendmaking en ter inzage legging van het OTB. Verwijzing naar dan wel beantwoording van de zienswijze ontbreekt. Het bleek menselijk gezien ondoenlijk in de ter inzage gelegde Nota van Beantwoording de relatie tussen zienswijze en beantwoording te ontdekken. Voor zover wel mogelijk zijn de ambtelijke reacties algemeen, te vaag en niet goed onderbouwd. VTM, VNMN, SGO en SNMW handhaven hun zienswijze en verzoeken deze als toegevoegd en ingelast te beschouwen.

**Reactie**

*Iedere inspreker op de TN/MER heeft een unieke registratiecode ontvangen en in de index in de Nota van Antwoord op de TN/MER is aangegeven waar de antwoorden op uw zienswijze(n) zijn terug te vinden. Ik begrijp uit uw zienswijze dat deze opzet voor u onvoldoende duidelijk is geweest en dat dit tot gevolg heeft gehad dat u van mening bent dat u onvoldoende antwoord hebt gekregen. Ik betreur dit en hoop dat dit met deze opzet van deze Nota van Antwoord op het Ontwerp-Tracébesluit niet het geval is. In deze Nota van Antwoord ga ik niet opnieuw in op uw zienswijzen op het TN/MER aangezien in de Nota van Antwoord voor de TN/MER al wel een reactie is gegeven op uw ingediende zienswijze op de TN/MER.*

Insprekers geven aan dat zij de volgende bedenkingen hebben:

1. De oorspronkelijke beleidsgrondslag: verbetering van het milieu in Overschie is verlaten. De A13 blijft A13 en wordt geen N13. De minister onttrekt de A13 niet aan het rijkswegennet. De projectgrens ligt ten Noorden van de wijk, bij het Knooppunt Doenkade/A13. Zelfs het inpassingsplan met de bovenwettelijke maatregelen ziet

niet in een verbetering van milieufactoren ( lucht, stank, geluid door afname van het aantal mv/e en vervuilende (vracht)wagens. Van een milieuzonering is geen sprake.

### **Reactie**

*Van een onttrekking van de A13 aan het rijkswegennet en/of een milieuzonering is en was geen sprake. Wel wordt met het project A16 Rotterdam bereikt dat er op het traject A13 Overschie een verkeersreductie van circa 28% wordt bereikt. Met deze reductie van het aantal motorvoertuigen wordt voorzien in een verbetering van de effecten ten gevolge van lucht en geluid. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.3.*

2. Verouderde en onvolledige MER. De MER is niet bijgesteld. Het streven naar het Saldo Nul, doel van het regionale inpassingsplan wordt niet gehaald. De resterende milieuoverlast na de doorvoering van de inpassingen is niet berekend.

### **Reactie**

*Inspreker is van mening dat een nieuw MER opgesteld dient te worden. Een MER wordt opgesteld om voldoende milieu-informatie te verzamelen om tot besluitvorming over een project over te gaan. De in die besluitvorming gemaakte keuze hoeft niet volledig overeen te stemmen met de in het MER beschreven uitvoeringen van het project; een dergelijke eis zou betekenen dat het MER zelf reeds een definitieve keuze over het project zou moeten inhouden. Verder is het toegestaan om de beschikbare informatie aan te vullen gedurende de besluitvormingsprocedure.*

*Of er een aanvulling op het MER moet worden opgesteld is afhankelijk van de vraag of er sprake is van een aanmerkelijke wijziging van het ontwerp in het Tracébesluit ten opzichte van de alternatieven die in het MER zijn onderzocht. Indien het besluit een variant beoogd, die beschouwd kan worden als een nadere uitwerking van de in het MER onderzochte varianten, is er volgens de Afdeling geen sprake van een aanmerkelijke wijziging. Dit is onder andere het geval wanneer de variant in het besluit uit een combinatie bestaat van de in het MER beschreven varianten. Voor het project A16 Rotterdam is onderzocht in hoeverre de ontwikkelingen die zijn opgetreden nadat de TN/MER was afgerond, tot gevolg hebben dat bij een nieuwe effectenstudie voor een ander alternatief gekozen zou worden.*

*In de TN/MER van 2009, zijn zes varianten uitgewerkt en onderling vergeleken. Op basis van deze varianten heb ik in 2013 een besluit genomen. Dit standpunt was het vertrekpunt voor het ontwerp-Tracébesluit. In de notitie validatie van het MER zijn de verschillen tussen de varianten onderzocht in de TN/MER en het ontwerp als opgenomen in het Tracébesluit uiteengezet. In deze notitie zijn deze wijzigingen nader onderbouwd (daarbij is uitdrukkelijk ook gekeken naar de wijzigingen tussen ontwerp-Tracébesluit en Tracébesluit). Er is voldoende (bruikbare) informatie beschikbaar om het Tracébesluit op te kunnen baseren. Daarmee wordt voldaan aan de eisen die de Wet milieubeheer stelt aan het nemen van een besluit. Voor verdere informatie verwijs ik ook door naar de notitie validatie van het MER. Enkel tijdsverloop tussen het MER en het besluit is geen reden voor actualisatie van het MER. Uit deze notitie blijkt verder dat er gaan andere omstandigheden zijn die aanleiding geven om aan te nemen dat het MER geactualiseerd moet worden. Er is in deze notitie getoetst of wijzigingen van wetgeving en van het ontwerp nog van invloed zijn geweest, dit was niet het geval.*



*De maatregelen in het kader van Saldo Nul zijn niet meegenomen ten tijde van het Ontwerp-Tracébesluit. Saldo Nul is ook een verantwoording van de regio en is geen rijksopgave. Ik heb na bekendmaking van het Ontwerp-Tracébesluit een Inpassingsovereenkomst A16 met de regio gesloten waarin ik toezeg enkele Saldo Nul maatregelen in het Tracébesluit mee te nemen. Ik verwijs u door naar paragraaf 2.9.*

3. Alternatieven van participerende burgers zijn afgewezen. Ondermeer de BOS - variant, de verdiepte ligging N470, afscherming door plaatsing van hakhoutzone op een wal in Schieveen, extra schermen langs de 'boog' de aansluiting op de A13, een tunnel onder het Bergse Bos zijn afgewezen. De verlengde A16 Rotterdam verhoogt de achtergrondconcentraties fijn stof, NOx en roet. De zorg en aanbevelingen van de gebiedstafels zijn structureel genegeerd.

### **Reactie**

*Voor een antwoord op uw zienswijze ten aanzien van de participatie verwijs ik u naar paragraaf 2.8 en voor wat betreft de door inspreker niet in onderzoek genomen alternatieven naar mijn antwoord in paragraaf 2.4.*

*Anders dan inspreker stelt is er wel sprake van een (halfverdiepte) tunnel onder het Lage Bergse Bos. Ten aanzien van de plaatsing van een hakhoutzone op een wal in Schieveen, dit maakt inderdaad geen deel uit van het Tracébesluit maar betreft een weergave van de inrichtingsplannen van de regio. Deze inrichtingsplannen zijn opgesteld door gemeente Rotterdam.*

*Voor wat betreft de voorgesteld schermen zijn deze niet noodzakelijk om te voldaan aan de milieueisen voor wat betreft geluid. Ik verwijs u verder naar paragraaf 2.15*

*Tot slot, ten aanzien van uw zorgen ten aanzien van de luchtkwaliteit, het project is opgenomen in het NSL, waarmee is geborgd dat in de omgeving van het project wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

4. Ondanks aanbevelingen van het RIVM en TNO (Menno Keuken) is de roetnorm niet opgenomen als norm en gehanteerd als indicator van gezondheidsrisico's. De OTB waarvan de Mer deel uitmaakt is voorbarig. De minister had de milieugevolgen opnieuw moeten berekenen.

### **Reactie**

*Er zijn voor roet momenteel nog geen grens- of richtwaarden vastgesteld. Om die reden zijn is het kader van het project ook geen onderzoek naar roet gedaan. De methoden om de verspreiding van roet naar de omgeving te berekenen zijn nog in ontwikkeling. De huidige rekenresultaten en ook beschikbare achtergrondconcentraties zijn nog indicatief.*

*Dat wil echter niet zeggen dat er binnen het Rijksbeleid geen aandacht is voor het terugdringen van roet. Hoewel de concentraties door invoering van roetfilters al zijn verlaagd, willen gemeenten en het Rijk actief de roetconcentraties verder terugdringen. Bij de maatregelen om roetconcentraties te verlagen, gaat het met name om maatregelen die resulteren in een lager aandeel van oudere dieselauto's (zonder roetfilter) in de (binnen)steden en om inzet gericht op vergroten van het aandeel van de nieuwste generatie bussen (Euro-VI). Met het landelijk meetnet kan ook de voortgang worden beoordeeld. Voor meer informatie verwijs ik u naar de site: <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2015/11/26/16-miljoen-euro->*

*voor-laatste-knelpunten-luchtkwaliteit. Hier kunt u ook de kamerbrief inzake het actieplan luchtkwaliteit downloaden.*

**5. Verouderde opvatting van mobiliteit.** Er is geen rekening gehouden met veranderende mobiliteitsbehoefte. Zowel van vrachtvervoer (alternatief: per trein), afname woon-werkverkeer door thuiswerken, stimulering filemijndend, zakendoen via conference calls als zelfsturende auto's en toename digitaal data verkeer.

#### **Reactie**

*Ten aanzien van de door inspreker genoemde ontwikkelingen verwijs ik naar de paragrafen 2.1 en 2.2.*

**6. Bronaanpak niet overwogen.** Duurzame, langere termijnmaatregelen zoals het weren van vervuulende (vracht)wagens, aftakken vrachtverkeer via Mathlingeweg, modalshift, uitplaatsing en stringente vestigingsvoorwaarden distributie centra, beloning milieuvriendelijk rijgedrag, beprijzing en fiscale maatregelen: zij ontbreken bij de afwegingen van nut en noodzaak van de aanleg van de A13-16 verbinding.

#### **Reactie**

*Op de opmerking dat er geen bronaanpak is overwogen wil ik opmerken dat op verschillende wijzen invulling aan deze maatregelen wordt gegeven, het weren of aftakken van vrachtverkeer en het beprijzen van vrachtverkeer past echter niet binnen het vigerend Kabinetsbeleid. Voor meer informatie omtrent de initiatieven gericht op filemijnden en het stimuleren van andere modaliteiten dan de auto verwijs ik u onder meer naar de volgende sites:*

- [www.beterbenutten.nl](http://www.beterbenutten.nl)
- <http://marktplaatsvoormobiliteit.nl/>
- <http://www.spitsmijden.nl/>

*Ten aanzien van de vestiging van bijvoorbeeld de door inspreker genoemde distributiecentra geldt dat Rijk en regio samen intensief het ruimtelijk / economisch beleid intensief afstemmen. Ruimte en middelen zijn immers schaars in Nederland en er is in bepaalde gebieden sprake van een opeenstapeling van (soms tegenstrijdige) opgaven. Daarom moet goed gekeken worden hoe deze ruimte het beste in te richten is. Daar is een gezamenlijk beeld van de opgaven in een specifiek gebied voor nodig. Dit gezamenlijk beeld wordt vastgesteld in zogenaamde gebiedsagenda's die frequent worden geactualiseerd, zodat ze aansluiten bij het nieuwe beleid en de meest recente ontwikkelingen. Welke (strategische) opgaven worden opgepakt en welke oplossingen worden gekozen, bepalen Rijk en regio in samenspraak in jaarlijkse bestuurlijke overleggen MIRT (BO's MIRT) per regio.*

*Voor meer informatie inzake de samenwerking met de regionale overheden en de gebiedsagenda verwijs ik naar de site:*

*<http://www.zuidvleugel.nl/content/samenwerking-met-het-rijk>. Voor meer informatie over het MIRT verwijs ik naar de site: <http://mirt2016.mirtoverzicht.nl>.*

**7. Vergelijking met de A4 IODS.** De minister meet met twee maten: eenduidig beleid ontbreekt wat betreft financiering van compensatie maatregelen van nieuwe infrastructuur op het gebied van natuur, leefomgeving, vernietiging cultuurhistorisch landschap, afname weidevogelbiotopen, barrièrewerking van de nieuwe weg. Voor de A4 MD stelde het ministerie miljoenen euro's beschikbaar. Verbeterde inpassing van de A16/13 is betaald door de regio e.a. zelf. De minister kan willekeur, ad hoc beleid en minachting van de belangen van betrokkenen en de omgeving worden verweten. Er is een schrijnende tegenstelling tussen bijvoorbeeld een facet van het

IODS: de ecopassage Hofwijk het recreaduct Schiebroekse Park/ Vlinerstrik. Voor de migratiemogelijkheden van de Noorse woelrat was 1,5 miljoen euro beschikbaar. Het recreaduct kan verbreed worden van 8 naar 16 m, echter zonder ecopassage. Met als gevolg dat de ecologische verbindingen in de Noordrand zijn onderbroken, uitwisseling van soorten en paren bemoeilijkt. De bevindingen uit het vastgestelde, maar niet uitgevoerde bestemmingsplan Verbreding N209 - Doenkade zijn niet meegenomen in het OTB. De in dat bestemmingsplan is de barrière werking geschetst en zijn aanpassingen voorgesteld om de ecologische verbindingen in stand te houden met ondermeer de Overschiese Plasjes, Wilgenplas, Schiebroekse Park, en de groenaanleg in de wijken Hillegersberg/Schiebroek.

### **Reactie**

*De Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam (IODS) is een gebiedsgericht programma dat bestaat uit zes kwaliteitsprojecten waar de A4 Delft-Schiedam er 1 van is. Het programma houdt in dat gelijk met de aanleg van de A4 Delft - Schiedam ook wordt geïnvesteerd in de kwaliteit van Midden-Delfland (kaart) en de stedelijke inpassing van de A4 Delft-Schiedam tussen Schiedam en Vlaardingen.*

*Van deze zes kwaliteitsprojecten is het ministerie alleen verantwoordelijk voor de A4 Delft-Schiedam, de andere projecten zoals de realisatie van 100 hectare nieuwe natuur, agrarisch natuurbeheer (weidevogelpact), ecopassages en maatregelen voor versterking weidevogel natuur en het aanleg en verbinden recreatieve routes voor fietsers, skaters, kanoërs worden getrokken en gefinancierd door de regionale overheden zelf. Het is dus niet zo dat dit alles wordt betaald door het ministerie. Verder geldt net als bij de A16 dat het project A4 Delft-Schiedam ook mede wordt gefinancierd met een regionale bijdrage. In het geval van de A4 Delft-Schiedam is voor de inpassing 60 miljoen euro beschikbaar gesteld. Deze afspraken zijn vastgelegd in het IODS-convenant. Dat er aldus sprake zou zijn van het meten met 2 maten is naar mijn oordeel ook niet aan de orde.*

*Onderdeel van het natuuronderzoek zijn de effecten van versnippering op beschermde soorten. Waar barrières voor soorten ontstaan door de aanleg van de snelweg, bijvoorbeeld tussen verblijfplaats en foerageergebied, worden maatregelen getroffen om negatieve effecten op deze soorten te voorkomen. Dit wordt bijvoorbeeld gedaan voor de vleermuizen in het Lage Bergse Bos. Daarnaast worden ecologische verbindingen mogelijk gemaakt door de aanleg van natuurvriendelijke oevers door heel het plangebied en het gebruik van ecoduikers. Hierbij wordt tevens rekening gehouden met de beoogde Ecologische verbinding tussen de Rottemeren en de Ackerdijkse Plassen, waar de natuur- en recreatiegebieden aan de noordzijde van het plangebied deel van uitmaken. Deze verbinding wordt door het plan niet onmogelijk gemaakt. Een verbinding tussen het Schiebroekse Park en de Vlinderstrik maakt hier echter geen deel van uit.*

Voor de aanleg van een ecopassage moet duidelijk zijn welke problemen de passage voor soorten op moet lossen. Er moet dan ook duidelijk zijn welke functie de passage moet vervullen en voor welke soorten dit relevant is. Als er geen knelpunt is, de doelsoorten niet aanwezig blijken te zijn of er is geen geschikt leefgebied aan weerszijden van de passage, is de kans groot dat de ecopassage geen effect heeft.

De aanleg van ecopassage Hofwijk heeft tot doel om een verbinding te creëren waarmee kleine zoogdieren en amfibieën zich gemakkelijk tussen de Ackerdijkse Plassen en de Vlietlanden kunnen bewegen. Hofwijk is één van de ecopassages binnen deze verbinding. De Noordse woelmuis vormt een van de doelsoorten

waarvoor deze verbinding kan gaan functioneren. Deze soort komt namelijk voor in de Vlietlanden in Midden-Delfland. Op deze manier komt een groter leefgebied binnen het bereik van deze soort te liggen. De ecopassage Hofwijk is daarom als zodanig niet vergelijkbaar met het recreaduct tussen het Schiebroekse Park en de Vlinderstrik, waar een dergelijke binding tussen leefgebieden voor specifieke soorten niet aan de orde is. De Noordse woelmuis komt ook niet in de omgeving van het *plangebied voor de A16 Rotterdam voor*.

*Wel wordt het recreaduct 16 meter breed. Naast de ruimte die op het recreaduct benodigd is voor fietsers en wandelaars, blijft er echter ruimte beschikbaar voor een groene inpassing. De inrichting en vormgeving van het recreaduct is een regionale opgave en wordt in het Tracébesluit niet vastgelegd. Het heeft de voorkeur het recreaduct zo in te richten dat het recreaduct tevens gunstig is voor de oversteek van vleermuizen en kleine zoogdieren.*

8. De aanleg van de A16/ A13 verbinding loopt uit op een ecologische en maatschappelijke ramp. Zelfs flankerend beleid ontbreekt om de overlast van bouwwerkzaamheden in de omringende wijken en polders te minimaliseren. 'Aannemers voorwaarden' bij de aanbesteding worden geacht de problemen te voorkomen en op te lossen. Deze zijn echter niet in beeld gebracht. De zorg en aanbevelingen van de gebiedstafels zijn structureel genegeerd. Van participatie, van een Maatschappelijke Kosten Baten analyse is nooit sprake geweest. De intrinsieke waarde van het landschap, een standaard factor in de binnen de afweging van nut en noodzaak is niet meegenomen. Het OTB is onzorgvuldig voorbereid en onvolledig onderbouwd.

### **Reactie**

*Het bouwen van een nieuwe weg gaat helaas niet zonder hinder, om die reden krijgt hinder zoals dat van bouwverkeer binnen het project bijzondere aandacht. Zie hiervoor ook mijn antwoord in paragraaf 2.19.*

*Voor wat betreft de flora en fauna tijdens de bouw dient de aannemer zicht te houden aan de zorgplicht en zal hij een ecologisch werkprotocol moeten opstellen. In dit werkprotocol wordt aangegeven hoe ter plaatse omgegaan dient te worden met aanwezige flora en fauna, op welke manier en in welke periode de werkzaamheden uitgevoerd worden. Met andere woorden hierin vindt een verdere uitwerking van algemeen beschreven maatregelen op projectniveau plaats en worden deze projectspecifiek toegespitst. Daarnaast wordt hierin ook beschreven hoe toezicht wordt gehouden op de uit te voeren maatregelen om de functionaliteit van leefgebieden te behouden en hoe de controle op het effect van de maatregelen, indien nodig, wordt gemonitord. Voor dit protocol heeft de aannemer goedkeuring nodig van het bevoegd gezag. In bijlage G, Natuurtoets wordt meer uitgebreid ingegaan op dit protocol.*

*Gezien de vele waarborgen in de vorm van de wettelijke kaders, gemeentelijke voorschriften en de aanpak om de markt uit te dagen hinder tot een minimum te beperken zie ik geen enkele aanleiding aan te nemen dat het beeld van een ecologische en maatschappelijke ramp zoals inspreker deze schetste ook een realistisch beeld is.*

*Ten aanzien van het ontbreken van een MKBA, deze is in 2009 uitgevoerd.*

*Tot slot ingaande op uw opmerking inzake de intrinsieke waarde van het landschap is deze zeker wel meegenomen in de afweging. In de variantennota (2008) zijn*

*naast een nieuwe verbinding ook andere alternatieven afgewogen, zoals betere benutting van het openbaar vervoer en de huidige infrastructuur. Deze alternatieven blijken echter niet doelmatig te zijn en lossen en het verkeersprobleem niet op. In de TN/MER van 2009 zijn vervolgens diverse tracéligging onderzocht. Bij al deze alternatieven is gekeken naar de effecten op het landschap. Met de keuze voor het huidig tracé, aan de rand van het Lage Bergse Bos wordt de barrièrewerking en versnippering tot een minimum beperkt. Met de keuze voor een halfverdiepte ligging is dit effect nog verder geminimaliseerd en wordt het Lage Bergse Bos na aanleg van de weg ook hersteld.*

**9. Luchtkwaliteit: sjoemeldieselnormen.** De luchtkwaliteitberekeningen zijn traditioneel gebaseerd op rollerbank rekenmodellen. En niet getoetst aan de 'real - drive'- uitstoot. De minister zelf twijfelt aan de juistheid van de normen, gezien het feit dat zij de toets door de Raad van State in deze vermeed. Zij trok haar beroep in tegen de uitspraak van de Rechtbank Rotterdam, inzake de vernietiging van het besluit snelheidsverhoging (van 80 naar 100km/uur op de A13 door Overschie.). Naar nu blijkt, is ook de uitstoot van benzinemotoren onjuist- te laag- berekend. Nieuw onderzoek zal moeten aantonen dat de Europese normen gehaald worden. Beter nog dat de roetnorm gehaald wordt

#### **Reactie**

*Zie voor mijn antwoord op deze zienswijze paragraaf 2.17.*

**10. Geluid: berekeningen onjuist uitgevoerd.** Het meetpunt aan de Hofweg staat te ver van het tracé af. De verstoring op het weidevogelgebied is groter dan uit de berekeningen blijkt. Ook op dit punt faalt de MER. Geluid draagt ver. Geluidsstil asfalt bestaat niet. Bovendien is dit ZOAB een experiment. De slijtage en onderhoudskosten onbekend. De deeltjes dragen bij aan de luchtvervuiling. Voor Overschie betekent de aanleg dat de wijk van drie kanten ingesloten wordt door snelwegen. Er is een constante geluidsbelasting. Zelfs al bedraagt deze 55 dba, aan de gevel, dan is het een constante factor van hinder en onrust die werkt op het zenuwstel van de bewoners.

#### **Reactie**

*Polder Schieveen is in TN/MER beschreven als zeer goed weidevogelgebied. Dat klopt nog steeds, echter is er nu ook sprake van Ecologische Hoofdstructuur ter plaatse van het plangebied. Dat was ten tijde van het TN/MER nog niet het geval. Als autonome ontwikkeling werd toentertijd ook uitgegaan van het realiseren van een bedrijventerrein in Polder Schieveen. Er zijn voor natuur in het TN/MER ook geluidsberekeningen uitgevoerd, maar met inachtnaam van het bedrijventerrein is beschreven dat de verstoringscontour nergens in het beoogde natuurdoel van de polder kwam te liggen, omdat de natuurzone van de weg 'afgeschermd' zou worden door het bedrijventerrein. In het Ontwerp-Tracébesluit is er wel sprake EHS en Belangrijk weidevogelgebied in Polder Schieveen en wijzen de berekeningen uit dat sprake is van verstoring door geluid. Hier wordt de compensatieopgave ook op gebaseerd. Bij het bepalen van de compensatieopgave bij geluidsverstoring in de EHS kan worden uitgegaan van 35% van de zone binnen de 47dB(A)-contour en dit is conform de Beleidsregel compensatie natuur, recreatie en landschap van de provincie Zuid-Holland uit 2013.*

*Het oppervlak dat verstoord wordt door een toename van de geluidsbelasting en de afname van de dichtheid van weidevogels als gevolg van die verstoring, wordt bepaald volgens vastgestelde drempelwaarden (Provincie Zuid-Holland, 2013). Deze waarden zijn gebaseerd op een serie onderzoeken naar de effecten van verkeer op*

*de dichtheid van broedvogels in zowel agrarisch grasland als bossen (Reijnen et al. 1992, Reijnen et al. 1996, Reijnen en Foppen, 2006). Hierin zijn voor verschillende soorten weidevogels de effectafstanden bepaald en het verband tussen dichtheid en geluidsverstoring. Hoewel voor sommige vogels de drempelwaarde laag ligt en andere juist minder verstoring gevoelig zijn, is op basis van deze onderzoeken geconcludeerd dat voor weidevogels gemiddeld 47 dB als drempelwaarde genomen kan worden. Vanaf deze drempelwaarde vindt er voor weidevogels gemiddeld genomen een afname in broedvogeldichtheden plaats. Voor EHS is deze waarden in de toelichting bij de Beleidsregel compensatie (Provincie Zuid-Holland, 2013b) overgenomen om de compensatieopgave te bepalen.*

*Met betrekking tot geluid geldt dat een wettelijke norm is vastgesteld. In het kader van geluidonderzoek is conform de wettelijke eisen gerekend en getoetst. Graag verwijs ik u voor meer informatie naar paragraaf 2.15.*

*Waar inspreker doelt op het experimenteel stadium van het stil asfalt, wordt tweelaags ZOAB fijn bedoeld. Het is correct dat dit een relatief nieuwe vorm van asfalt is. De cijfers zijn echter niet fictief, op verschillende delen van het hoofdwegennet is reeds ervaring opgedaan met de akoestische werking van dit type asfalt. De onzekerheden zitten dus niet in de akoestische werking, maar meer in het beheer en onderhoud. In het kader van de A16 is dit type asfalt met de regio overeengekomen als (innovatieve) maatregel dat wel wordt aangelegd, maar niet als maatregel en effect in het Tracébesluit is meegenomen. Het akoestische effect hiervan komt dus nog bovenop de akoestische effecten van de maatregelen die in het kader van het Tracébesluit worden getroffen.*

11. Stank. In combinatie met de periodieke stankoverlast van onverbrande kerosine die vrijkomt bij het taxiën van vliegtuigen bij de start en warmdraaien van de motoren op RTHA, is de buitenlucht onaangenaam om in te ademen. De recreatieve waarde van alle voorzieningen en inrichtingen in de Noordrand vermindert. Gevreesd wordt dat de toename van vluchten en passagiers dit effect versterken.

#### **Reactie**

*Voor de uitbreiding van vliegveld Rotterdam The Hague Airport (RTHA) loopt een aparte procedure; zienswijzen tegen de uitbreiding kunnen binnen die procedure worden ingediend. Onderdeel van deze procedure is een MER Deze MER moet inzicht bieden in de milieueffecten. Voor meer informatie omtrent de procedure en de wijze waarop u op dit besluit kunt reageren verwijs ik naar de site: <http://www.platformparticipatie.nl/projecten/alle-projecten/projectenlijst/rotterdam-the-hague-airport/index.aspx>*

12. Cumulatieve effecten. Het fenomeen van de uitwerking van alle negatieve milieufactoren op de mens zijn niet meegewogen. Een Gezondheid Effect Screening (GES) ontbreekt. Een MKBA had de verhoging van ziektekosten inzichtelijk gemaakt. De minister heeft ervoor gekozen deze afweging buiten beschouwing te laten en niet gebruik te maken van de jongste inzichten op dit gebied. Een schandelijke ommissie.

#### **Reactie**

*Samen met TN/MER is een GES opgesteld. Zie voor dit document ook de site: <http://www.platformparticipatie.nl/projecten/alle-projecten/projectenlijst/a16-rotterdam/trajectnota-milieueffectrapport/documenten/index.aspx>. Voor meer informatie verwijs ik ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.18.*

13. Groepsrisico vervoer gevaarlijke stoffen is onderschat. Mocht een tankwagen scharen en de tunnelwand raken dan is de schade niet alleen economisch. De bestuurders en passagiers van alle voertuigen in de tunnel zijn in gevaar. De veiligheidsfactor dient verhoogd.

Het is aannemelijk dat het vervoer van gevaarlijke stoffen toch over de A13 blijft gaan.

#### **Reactie**

*Het vervoer van gevaarlijke stoffen door tunnels kent een landelijk verplichte rekenmethode, namelijk het model QRA-tunnels. Deze rekenmethode schrijft nauwkeurig voor hoe er gerekend moet worden en met welke variabelen. In dit rekenmodel zitten variabelen voor de diverse soorten en aantallen van gevaarlijke stoffen die door de tunnel (categorie C) vervoerd worden, maar ook variabelen over bijvoorbeeld vluchtwegen en overige voorzieningen. De risico's die behoren bij specifieke gevaarlijke stoffen zijn meegenomen op de voorgeschreven wijze. Het risicoprofiel van de tunnel is al hoog omdat een groot aantal parameters hier invloed op hebben. Met name de lengte van de tunnel en de grote verkeersintensiteit zijn hierin bepalend. Bovendien wordt gerekend met toegestane hoeveelheden en niet met feitelijke transportcijfers, waardoor gerekend wordt met een maximale invulling.*

*Voor het bestaande wegennet gelden de bestaande risicoplafonds volgens de Regeling Basisnet. Deze plafonds blijven in de situatie met A16 onverminderd gelden. Uit de berekeningen van de huidige situatie blijkt er geen groepsrisico te zijn bij de onderzochte deeltrajecten. Voor de autonome situatie blijkt dat de hoogte van het groepsrisico bij twee van drie onderzochte deeltrajecten van het tracé van de A16 op een factor 0,000 tot 1.0E-009 ligt ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Voor de toekomstige situatie met A16 blijkt uit de berekeningen dat de hoogte van het groepsrisico per kilometer van de drie onderzochte deeltrajecten van de A16 Rotterdam liggen op een factor 0,005 tot 0,057 ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Er is geen sprake van een significant groepsrisico omdat volgens artikel 7 het groepsrisico dan tussen 0,1 maal de oriëntatiewaarde en 1 maal de oriëntatiewaarde moet liggen en het groepsrisico ten opzichte van de situatie voorafgaand aan het Tracébesluit niet met meer dan tien procent toeneemt. Het groepsrisico hoeft niet verantwoord te worden en er hoeven geen aanvullende maatregelen te worden genomen.*

*Voor meer informatie verwijs ik u ook naar het Rapport Externe Veiligheid Bijlage H van het Tracébesluit.*

14. Klimaatrisico genegeert. Het RCI rapport uit 2013 blijkt bij de minister onbekend. Het terrorisme risico van een dergelijke bundeling van infrastructuur ( HSL, Randstadrail, spoorweg, vliegveld, rijkswegen, ontsluitingen wijken en bedrijfsterreinen) noodt uit tot een aanslag ingeval van escalatie van spanningen.

#### **Reactie**

*In reactie op uw stelling dat het klimaatrisico is genegeerd het volgende: binnen de waterhuishouding van de weg wordt voor de dimensionering van het hemelwater rekening gehouden met de regenduurlijnen van Meteoconsult 2006. Hierin zijn de klimaatscenario's met hogere neerslagintensiteiten opgenomen tot 2050. Voor de dimensionering van nieuw oppervlaktewater wordt het voorgeschreven beleid van de waterschappen gevolgd. De compensatie-eisen in dit beleid zijn gebaseerd op de klimaatscenario's, zoals in het Nationaal Bestuursakkoord Water-Actueel (NBW-Actueel) is afgesproken.*

*In het Deltaprogramma is opgenomen dat voor de regio waar de nieuwe A16 in valt, wordt ingezet op verticale evacuaties (in gebouwen) en geen horizontale evacuaties (via de weg). Daarom zijn er geen aanvullende eisen voor de A16 Rotterdam met betrekking tot een eventueel gebruik als evacuatieleroute.*

*Ten aanzien van het door inspreker genoemde risico van terrorisme; de overheid doet er alles aan om terroristische aanslagen te voorkomen. Bijvoorbeeld door mogelijke terroristen in de gaten te houden. Door op tijd te signaleren of iemand radicaliseert. En door mensen en gebouwen die risico's lopen extra te beveiligen. Voor meer informatie verwijs ik u naar de site:  
<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/terrorisme-en-nationale-veiligheid/inhoud/terrorismebestrijding>.*

15. Driehoek. Er is geen visie, geen oplossing voor de ontsluiting dan wel functie van de driehoek die ontstaat nabij de aansluiting op de A13. Dat er geen uitzicht is voor de aanwonende agrariër is een maatschappelijk schandaal. Een van de losse einden die de voorbarigheid van het besluit kenmerken.

#### **Reactie**

*De bedoelde driehoek is in het Tracébesluit landschappelijk beter ingepast, waarbij ook ruimte is gecreëerd voor waterberging. Het is mij bekend dat het uitzicht van betreffende agrariër zal afnemen en dat genoemd perceel geheel wordt ingesloten. Dit is voor mij ook aanleiding geweest om bij de inpassing van de nieuwe weg deze zo groen mogelijk vorm te geven, in dit geval ook met de toepassing van grondwallen langs de nieuwe weg.*

16. Inpassing in Schieveen en rol van de vereniging tot behoud van Natuurmonumenten. De gebiedstafel Overschie (West) pleitte voor de aanleg van een aarden wal ter afscherming van de autolichten vanaf de snelweg de polder in. Nu staat de hakhoutzone op maaiveldniveau en mist de afschermende uitwerking. Ook ligt een vergelijking met het IODS voor de hand. In Midden -Delfland kreeg NM als natuur compensatie honderden hectares agrarisch grondgebied. Polder Schieveen is onderhands ( want buiten concrete besluitvorming, zoals bedoeld in het Awb, overgedragen aan NM. Deze particuliere organisatie verzet zich wel tegen de aanleg van de Blankenburgtunnel, maar niet tegen de aanleg van de A4 en niet tegen de aanleg van de A16/1A13. In beide laatste gevallen is er sprake van grondoverdracht en - niet weersproken -bedoeld als natuurcompensatie. Dit betekent dat de minster elders natuurschade niet hoeft te compenseren. Nu aangetoond is dat de natuurwaarde niet toeneemt als gevolg van het beheer van NM, staat ook compensatie van natuurschade ter discussie. De MER is onvolledig op dit punt.

#### **Reactie**

*Het klopt dat als gevolg van het plan natuurwaarden worden aangetast, dit is helaas niet te voorkomen. De effecten van de A16 Rotterdam op de beschermde natuurwaarden zijn uitgebreid in beeld gebracht. Onderdeel hiervan is een beoordeling van de aantasting van de EHS, in Polder Schieveen. Deze gebieden zijn in erfpacht bij Natuurmonumenten. Weidevogeltellingen in opdracht van Natuurmonumenten laten zien dat het 'Belangrijke weidevogelgebied' en de EHS in Polder Schieveen ook kwalificeren als zodanig. Dit betekent dat er gemiddeld een minimum aan broedende weidevogels per hectare voorkomt. Fysieke aantasting van deze gebieden, maar ook verstoring door bijvoorbeeld geluid, waardoor de kwaliteit voor broedende weidevogels afneemt, moeten dan gecompenseerd worden. Ten*



*aanzien van de opmerking over de afscherpende werking van het hakhout, de locatie ligt buiten de grenzen van het Tracébesluit en deze inrichting is conform het Natuur en recreatieplan Schieveen van de gemeente Rotterdam. Zie voor meer informatie mijn antwoord in paragraaf 2.14.*

17. Bodemgesteldheid en kwel. Kortheidshalve verwijzen de organisaties naar de perikelen rond de aanleg van de A4 MD. De opening op 18.12. a.s wordt uitgesteld omdat de watervergunning is aangevochten. De kosten overschrijding van het jarenlang wegpompen van opborrelend grondwater, de schade aan landbouw en natuur vanwege de opdringende zouttong en de bodemdaling zijn onvoorziene kosten posten van deze schadelijk gevolgen. Eenzelfde scenario dreigt in de veengebieden van de Noordrand, in het bijzonder Polder Schieveen waar nog geen nieuw waterplan is vastgesteld of in procedure is gebracht.

#### **Reactie**

*Het ontwerp van de A16 aan de noordrand is op een dusdanige manier vormgegeven dat er geen permanente wateronttrekkingen uitgevoerd hoeven te worden om de ontwatering van wegconstructie in stand te houden. De ontwatering wordt in stand gehouden door het aanleggen van sloten aan weerszijden van de weg en door er voor te zorgen dat de weg voldoende hoogte heeft. Op locaties waar de weg onvoldoende hoogte heeft (tunnel Lage Bergse Bos) komt de weg in een waterdichte constructie te liggen waardoor geen permanente wateronttrekking hoeft plaats te vinden. Tijdens de bouw zullen geen wateronttrekkingen uit het eerste watervoerend pakket toegestaan worden. Zie verder ook paragraaf 2.21.*

18. De herplant van bosplantsoen en bomen wordt uitgevoerd door de aanplant van 'veren'. Van volwaardige herplant is geen sprake.

#### **Reactie**

*Voor wat betreft de bomencompensatie, is berekend hoeveel bomen er binnen het plangebied gekapt worden. Iedere boom wordt herplant (binnen het plangebied) of anders gecompenseerd (buiten het plangebied). In overleg met en op verzoek van de gemeenten Rotterdam en Lansingerland is de compensatie door hen ingevuld. Houtopstanden worden teruggebracht in de vorm van losse bomen, struwelen en bosjes. Natuurcompensatie heeft echter ontwikkeltijd nodig. Het is onmogelijk om volgroeide bomen terug te planten, maar op termijn zal de jongere aanplant zich ook ontwikkelen tot volwaardige houtopstanden. Uiterlijk binnen 10 jaar na de kap dienen de bomen herplant te zijn, met de gemeenten wordt er echter naar gestreefd om binnen 5 jaar na ingebruikname van de weg dichte bosvakken te hebben gerealiseerd. Dit kan bijvoorbeeld door de aanplant buiten de plangrens eerder te realiseren dan de weg open gesteld wordt waardoor er dus meer tijd is voor de groei van de bomen/bosplantsoen/bomenrijen). Dit principe vormt ook de basis voor de verdere uitwerking van de compensatieopgave. Hierbij wordt er tevens op gelet dat de terug te planten bomen van dezelfde kwaliteit zijn als de bomen die gekapt worden en eisen te stellen aan stamdiktes. Daarnaast moet herbepanting die niet is aangeslagen weer vervangen worden. Zo wordt gegarandeerd dat het hele te kappen areaal wordt terug geplant met een goede kwaliteit.*

19. Fietsroutes worden onderbroken. Fietspaden langs de snelweg zijn onwenselijk

#### **Reactie**

*Uitgangspunt van het Tracébesluit is dat bestaande (fiets)verbindingen worden hersteld. Uit uw zienswijze blijkt mij niet waarom u fietspaden langs snelwegen onwenselijk acht. Vanuit de -terechte- wens van de regio om fietsverbindingen in*

*stand te houden, is het onontkoombaar dat een fietsverbinding parallel aan de snelweg wordt gerealiseerd. Uitgangspunt bij de realisatie van dit fietspad is dat veiligheid van de fietsers wordt geborgd.*

20. De westelijke plangrens is onduidelijk: Verlegging van de Tennetleidingen is noodzakelijk maar de ruimtelijke consequenties nog onbekend. Het OTB is onvolledig en voorbarig. Eigenaars van percelen in Schieveen verkeren in het onzekere hoeveel land zij moeten afstaan nabij de tunnel ter hoogte van de Hofweg. Nu al is een kostenoverschrijding evident. Een gemiste kans is de verbreding van de tunnel die als onveilig en onguur bekend staat.

### **Reactie**

*Het verleggen van kabels en leidingen is onderdeel van de uitvoeringsfase en is ten tijde van het Tracébesluit nog niet volledig uitgewerkt. Het verleggen van kabels en leidingen vindt waar dat mogelijk is, plaats binnen de grenzen van het Tracébesluit.*

*In het Tracébesluit zijn een aantal wijzigingen doorgevoerd ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit. Op basis van de begrenzing van het Tracébesluit is duidelijk welke gronden benodigd zijn en worden. Grondverwerving ten behoeve van de aanleg van de rijksweg met bijkomende werken vindt plaats op basis van onderhandeling. Allereerst wordt op basis van minnelijke schikking getracht tot overeenstemming te komen. In de Ontheffingswet is vastgelegd dat de vermogens- en inkomenspositie van de betrokkenen voor en na de aankoop van de grond en/of opstallen gelijk moet blijven. Daarom wordt de schadevergoeding zodanig berekend dat alle schade volledig wordt vergoed.*

*De Hofwijk tunnel wordt verlengd omdat de A13 ter plaatse wordt verbreed. Bij het aanpassen van de tunnel dient rekening gehouden te worden met sociale veiligheid.*

### **3.254 Zienswijze nr. 254, Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard**

Allereerst willen insprekers hun zorg uiten over het feit dat de diverse trajecten en bijbehorende planproducten verschillende doorlooptijden kennen die naar oordeel van insprekers onvoldoende op elkaar aansluiten. Als verantwoordelijk waterbeheerder van het gebied waar het grootste deel van de nieuwe Rijksweg komt te liggen, dienen insprekers de waterhuishoudkundige belangen van andere functies in het gebied mee te wegen bij de beoordeling van het OTB. Om de ruimtelijke impact van watermaatregelen goed te kunnen bepalen, is een gedetailleerd ontwerp van het watersysteem noodzakelijk. Rijkswaterstaat en het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (hierna: HHSK) werken op dit moment samen aan de totstandkoming hiervan. Echter, de hieruit volgende relevante ruimtelijke gevolgen zijn, als gevolg van de keuze van de Minister van Infrastructuur en Milieu om het OTB nu ter visie te leggen, niet in dit OTB meegenomen. Insprekers wijzen u erop dat hiermee een zeker risico wordt geïntroduceerd ten aanzien van de mogelijkheid een adequaat functionerend watersysteem te realiseren.

Daarnaast worden er zeer waarschijnlijk een aantal aanpassingen aan het wegontwerp doorgevoerd, zoals voorzien in de Inpassingsovereenkomst A16 tussen het Rijk en de regio (zijnde de gemeenten Rotterdam, Lansingerland, de Metropoolregio, provincie en het recreatieschap Rottemeren). Het gaat onder andere om de half verdiepte aanleg van de landtunnel door het Lage Bergse Bos en de verlegging van de zuidelijke tunneimond bij de Rotte. Deze zijn nu nog niet meegenomen in het OTB maar zijn wel bepalend voor de inrichting van de

waterhuishouding en het grondwatersysteem. Ook andere maatregelen uit de Inpassingsovereenkomst A16 kunnen mogelijk nog van invloed zijn op de waterhuishouding en de daarvoor benodigde ruimte.

Gezien het bovenstaande, en het feit dat HHSK nog volop in gesprek is met RWS over het ontwerp van de waterhuishouding, kunnen wij deze zienswijze niet anders dan beperken tot de hoofdlijnen. Wij behouden ons daarom het recht voor om in het vervolg van de planuitwerking eventuele issues nader te duiden.

Wij vertrouwen erop dat u de relevante aspecten vervolgens op een passende wijze met ons afstemt en de afspraken hierover opneemt in het gedetailleerde waterhuishoudingsplan en vervolgens de (op een later moment af te sluiten) uitvoeringsovereenkomst RWS-HHSK en het uiteindelijke Tracébesluit (TB).

### **Reactie**

*In overleg met u is het ontwerp en het waterhuishoudingsplan naar aanleiding van de ontwerpoptimalisaties en de met de regio overeengekomen inpassingsmaatregelen verder gedetailleerd. Het resultaat hiervan is in het Tracébesluit dan wel in de met u afgesloten uitvoeringsovereenkomst opgenomen. Aan voorgaand bezwaar ten aanzien van het OntwerpTracébesluit wordt naar mijn oordeel daarmee tegemoet gekomen.*

Hieronder is per thema aangegeven welke ruimtelijk relevante zaken inspreker graag aangevuld of aangepast zien in het (O)TB.

#### Algemeen

De wijze waarop de maatregelvlakken voor waterhuishouding op de plankaarten zijn aangegeven (blauwe arcering als 'dubbelbestemming over de andere maatregelvlakken), impliceren een schijnnaauwkeurigheid t.a.v. de ligging van bepaalde watergangen en waterpartijen. Om de toekomstige realisatie van watermaatregelen op andere plekken binnen de OTB-grenzen niet bij voorbaat onmogelijk te maken, vragen insprekers u om het gehele gebied binnen de OTB-grenzen, met uitzondering van de weg zelf, aan te duiden als gebied waar watermaatregelen kunnen worden gerealiseerd.

### **Reactie**

*Uit het Tracébesluit volgt dat binnen verschillende maatregelvlakken watermaatregelen mogelijk zijn. Op deze wijze wordt tegemoetgekomen aan de zienswijze van inspreker.*

#### Waterveiligheid

De bestaande waterkeringen in het gebied dienen te allen tijde hun functie te behouden. Het gaat om de Landscheiding (Doenkade), de keringen langs de Vaart Bleiswijk (Grindweg/Bergweg-Zuid) en de keringen langs de Rotte. Deze keringen staan echter niet als zodanig aangeduid op de plankaarten van het OTB. Wij verzoeken u deze keringen, inclusief de bijbehorende kern- en beschermingszones, duidelijk aan te geven op de plankaarten.

### **Reactie**

*Ten aanzien van uw advies om de waterkeringen op te nemen op de plankaarten dan wel aan te geven op welke wijze deze alsnog planologisch worden geborgd, geldt dat de vaststelling van de exacte locatie van de waterkeringen en bijhorende beschermingszones overeenkomstig het systeem van de Waterwet door het hoogheemraadschap worden geregeld in de (aan te passen) legger. In de besluittekst is omschreven dat er sprake is van aan te passen en nieuw te realiseren*

*waterkeringen en is ook de locatie globaal geduid, zodat aan de verplichtingen volgend uit de Tracéwet wordt voldaan. De verdere detaillering van de waterkeringen vindt plaats in het kader van de realisatie en zal na uw goedkeuring als basis dienen voor de door u aan te passen legger.*

#### Watersystemen

Op diverse plekken is ons niet duidelijk of de gewenste waterhuishouding binnen de aangegeven OTB-grenzen past, dan wel of OTB-grenzen uitgebreid dienen te worden om de benodigde maatregelen te treffen. Het gaat dan om ten minste:

- De A13 t.h.v. de Overschiese Plasjes: dit gebied valt binnen de OTB-grens en mogelijk ligt hier nog een compensatieopgave;
- Het wegdeel t.h.v. akoestisch landschap en de Vlinderstrik: zowel ten noorden als ten zuiden zullen de benodigde maatregelen mogelijk een groter gebied beslaan;
- De AVO-knoop: maatregelen t.b.v. de wateraanvoer naar Wildersekade, de in stand te houden breedte van de aanvoer naar de door HHSK te realiseren stuw, de verbinding tussen de hoofdwatgang aan de noordzijde van de AVO-knoop met de afvoerwatgang naar het nieuwe gemaal Bergweg-Zuid, alsmede de instandhouding van een bestaande onderbemaling in de hoek N209/Wildersekade;
- De aansluiting van de hoofdwatgang naar gemaal Bergweg Zuid: het gemaal ligt net buiten de OTB-grens terwijl de hoofdwatgang hierop recht moet aansluiten. Het ruimtebeslag van de hoofdwatgang inclusief taluds en onderhoudsstroken zal minimaal 20 m moeten bedragen;
- De oprit vanaf de Hoofdweg op de A16 richting Den Haag t.h.v. het Terbregseplein: De bestaande hoofdwatgang en de verbinding met het Lage Land moet hier in stand blijven.

#### **Reactie**

*De inpassing van het watersysteem is met u afgestemd. Ten aanzien van de door u aangegeven locaties is daarbij het volgende gebleken.*

- *De locatie bij de A13 ter hoogte van de Overschiese Plasjes is geen compensatieopgave;*
- *De maatregelen van de wegdelen van de aarden wallen en de Vlinderstrik kunnen binnen de Tracébesluit grenzen gerealiseerd worden.*
- *De maatregelen bij de AVO knoop kunnen eveneens binnen de Tracébesluit grenzen gerealiseerd worden. Ik heb daarbij inderdaad rekening gehouden met de instandhouding van de stuw bij de nieuwe stuw van HHSK bij de AVO laan, de waterverdeling naar het gemaal Bergweg Zuid en de bestaande onderbemaling in de hoek N209/Wildersekade. Verder is rekening gehouden met het handhaven van de bestaande hoofdwatgang bij de oprit van de Hoofdweg op de A16 richting Den Haag.*
- *De hoofdwatgang direct bij het gemaal Bergweg-Zuid ligt inderdaad buiten het (ontwerp)Tracébesluit. Ik zal met u nadere afspraken maken omtrent de inrichting van deze watgang.*
- *De genoemde verbinding met het Lage land blijft ter plaatse van de Hoofdweg op de A16 richting Den Haag ter hoogte van het Terbregseplein in stand.*

De totale wateropgave in het ontwerp-Tracébesluit-gebied bedraagt 18,3 ha. Dit is bepaald op basis van een gekozen uitgangspunt voor de nu aanwezige hoeveelheid oppervlaktewater. Er zijn echter momenteel ontwikkelingen in het gebied waardoor de uitgangssituatie verandert. Hiermee dient in de uiteindelijke watercompensatie rekening te worden gehouden. Voor HHSK geldt dat er momenteel watgangen worden aangelegd en verbreed t.b.v. het project duiker en stuw Anky Verbeek-Ohrlaan (AVO-laan) + watgang en gemaal Bergweg-Zuid. De hierdoor gerealiseerde extra berging dient t.z.t. meegenomen te worden in de compensatie-

opgave. Ook kunnen gewijzigde inzichten ten aanzien van toekomstige klimaatscenario's leiden tot aanpassingen van de wateropgave. Hiermee dient in de verdere uitwerking rekening te worden gehouden.

### **Reactie**

*De totale wateropgave is bepaald op basis van de huidige situatie en autonome ontwikkelingen. Daarbij is rekening mee gehouden met de aanpassingen van de waterhuishouding conform het projectplan van het hoogheemraadschap bij de AVO-laan (projectplan waterafvoer Schiebroek en bouw gemaal Bergweg Zuid). Bij het bepalen van de watercompensatie is rekening gehouden met bestaand beleid en wetgeving ten aanzien van de watercompensatie. De totale compensatieopgave in het Tracébesluit is 18,8 hectare*

Uit het gedetailleerde waterhuishoudingsplan volgt mogelijk dat er als gevolg van de aanleg van de Rijksweg rekening moet worden gehouden met de realisatie van twee nieuwe gemalen: Het betreft een aanvoergemaal op de aanvoerroute Vaart-Bleiswijk richting Wildersekade en een afvoergemaal t.h.v. de Grindweg om het Molenlaankwartier te bemalen. Aangezien de aanleg van gemalen opgenomen dient te worden in de besluittekst van het (O)TB, vragen wij u om hiermee, vooruitlopend op de totstandkoming van het definitieve waterhuishoudingsplan, rekening te houden.

De noodzaak om, als gevolg van de aanleg van de Rijksweg, een afvoergemaal voor het Molenlaankwartier te realiseren, leidt tot een zeer ongewenste afname van de robuustheid van het watersysteem. Het gebied watert nu onder vrij verval af via een duiker. De afvoer via een gemaal leidt tot een verhoogde kwetsbaarheid van het gebied voor extreme neerslag (en dus tot een extra wateropgave), een verhoogde onderhoudsinspanning en afname van vismigratiemogelijkheden. Hiervoor dient in nauw overleg met HHSK een adequate oplossing te worden gevonden.

### **Reactie**

*Omdat ik de aannemer de mogelijkheid willen bieden om, waar mogelijk, optimalisaties door te voeren in de waterhuishouding, zijn de kleinere gemalen niet opgenomen op de detailkaarten, dit is ook geen verplichting. In de besluittekst is opgenomen dat ten behoeve van de waterveiligheid en het watersysteem duikers of andere bouwkundige voorzieningen gerealiseerd worden die nodig zijn voor de instandhouding van verbindingen tussen hoofdwatertgangen. Gemalen vallen onder deze 'andere bouwkundige voorzieningen'.*

*In overleg met u is gekozen voor afvoer van het water vanuit Molenkwartier naar het nieuwe door u te realiseren gemaal Bergweg Zuid. Dit is benoemd in het waterhuishoudingsplan.*

In de besluittekst van het OTB is aangegeven dat de breedte van te realiseren watertgangen maximaal 5 m op de waterlijn bedraagt, waarbij er nog een plasdrasoever van maximaal 5 m kan worden aangelegd. Deze eis aan de waterbreedte vloeit voort uit het Besluit Burgerluchtvaart t.b.v. Rotterdam Airport waarmee wordt beoogd de vogel-aantrekkende werking te verminderen. Wij wijzen u erop dat de vereiste hydraulische afvoercapaciteit van hoofdwatertgangen te allen tijde dient te worden gewaarborgd om het gebied droog te kunnen houden. Op een aantal trajecten, waaronder de nieuwe hoofdwatertgang naar gemaal Bergweg-Zuid, betekent dit dat de benodigde breedte op de waterlijn groter dan 5 m zal moeten zijn.

Voor zowel hoofdwatgangen binnen het (O)TB-gebied alsook de te behouden hoofdwatgangen grenzend aan het (O)TB-gebied verzoeken wij u de obstakelvrije onderhoudsstroken van 5 m breed als zodanig te bestemmen in het OTB. Dit speelt onder andere bij de bestaande hoofdwatgang in het Lage Bergse Bos aan de zijde van de woonwijk.

### **Reactie**

*Op een aantal trajecten is rekening gehouden met watgangen die breder zijn dan 5 m, zoals de nieuwe hoofdwatgang naar gemaal Bergweg-Zuid. Hier worden de afmetingen van de watgangen ingericht conform de afvoer zoals door het hoogheemraadschap is aangegeven in het projectplan waterwet Waterafvoer Schiebroek en bouw gemaal Bergweg-Zuid. Dit is ondertussen met u afgestemd.*

*Voor hoofdwatgangen is in het ontwerp rekening gehouden met een obstakelvrije onderhoudsstroken van 5 m breed. Ook dit is ondertussen met u afgestemd.*

Voor de zuivering van afstromend wegwater zullen diverse voorzieningen worden aangelegd, zoals beschreven in het waterhuishoudingsplan. Deze voorzieningen vragen ruimte. De exacte afmetingen, locaties en aansluitingen op het oppervlaktewatersysteem moeten nog worden uitgewerkt in het gedetailleerde waterhuishoudingsplan. Hoewel het voor ons in dit stadium niet is te beoordelen, gaan wij ervan uit dat dit past binnen de aangeduide OTB-grenzen

### **Reactie**

*Er is gecontroleerd of de maatregelen en watercompensatie binnen het Ontwerp-Tracébesluit konden worden opgenomen. Voor het Tracébesluit hebben wij deze controle opnieuw uitgevoerd. Met u is ook besproken voor welke wegdelen er zuivering van afstromend water voorzien is met een andere voorzieningen dan met berm passages. Daarbij hebben we ook bepaald met welke omvang er rekening gehouden dient te worden voor de zuiveringsvoorziening, zodat gecontroleerd is of de voorzieningen ook ingepast kunnen worden binnen de grenzen van het Tracébesluit.*

### Overig

Ten slotte nog twee specifieke opmerkingen ten aanzien van:

- Het te realiseren viaduct ter plaatse van de kruising van de A16 met de N209/AVO-laan (kunstwerk K30): HHSK zal de ontsluitingsweg van van bedrijventerrein Schiebroek, dat genoemd kunstwerk passeert, moeten gebruiken om de door HHSK gerealiseerde stuw en bijbehorende waterstaatkundige werken te kunnen bereiken. Conform afspraken tussen RWS en HHSK dient de doorrijhoogte vier meter te bedragen. Uit het OTB valt niet af te leiden of aan deze afspraak is voldaan. Indien het kunstwerk verhoogd moet worden, leidt dit mogelijk tot een groter ruimtebeslag. Wij vragen u hiermee rekening te houden.
- De geplande nieuwe vijverpartij aan de zuidzijde van de Landtunnel nabij de Rotte: Het gebied waarin deze vijver moet komen kenmerkt zich door voedselrijke en zoute kwel (vergelijk Lage Bergse Bos). Het graven van waterpartijen als deze zal leiden tot een naar verwachting permanent slechte waterkwaliteit als gevolg van de toestroming van dit voedselrijke en zoute grondwater. Dit is voor HHSK ongewenst en wij kunnen daar geen verantwoording voor nemen. Aangezien de vijver ook geen waterhuishoudkundige noodzaak heeft, pleiten wij ervoor om deze niet te realiseren. Daarom verzoeken wij u deze plas niet in het plan op te nemen.

### **Reactie**

*Alle nieuw te realiseren kunstwerken in het tracé hebben een doorrijhoogte die voldoende is om vrachtverkeer door te laten. De doorrijhoogtes zijn ook opgenomen in artikel 2 (tabel 1) van het Tracébesluit. Specifiek voor kunstwerk 30 is een doorrijhoogte van minimaal 4m60 opgenomen.*

*Deze vijverpartij die opgenomen was in het Ontwerp-Tracébesluit is geen onderdeel meer van het Tracébesluit.*

### **3.255 Zienswijze nr. 255, Natuur- en milieufederatie Zuid-Holland**

*Dit betreft een zienswijze mede namens een groot aantal maatschappelijke organisaties, bewonersorganisaties en particulieren, waaronder:*

- *Natuur en Milieufederatie Zuid-Holland*
- *Natuurmonumenten*
- *Rotterdams Milieucentrum*
- *Bewonersorganisatie Ommoord (zie ook zienswijze 169)*
- *Belangenvereniging Hillegersberg Bergse Bos (zie ook zienswijze 169)*
- *Stichting Natuurbescherming Vlinderstrik (zie ook zienswijze 187)*
- *Stichting Bewonersorganisatie 110-Morgen (zie ook zienswijze 216)*
- *Vereniging Molenlaanbelangen (zie ook zienswijze 163)*
- *Bewonersorganisatie Vereniging Terbregge's Belang*
- *Stichting Rotte-Verband (zie ook zienswijze 169)*
- *Community InHillegersberg (zie ook zienswijze 180)*
- *Bezorgde Bewoners Berkelseweg*
- *Stichting tot Behoud van Kern en Plassen Hillegersberg*

In deze zienswijze komen de volgende onderwerpen aan de orde:

1. Onderbouwing van de keuze voor de aanleg van de A16 ROTTERDAM
2. Natuur en landschap
3. Geldigheid van de MER
4. Inpassing
5. Luchtkwaliteit

1. Onderbouwing van de keuze voor de aanleg van de A16 ROTTERDAM

#### 1.1 Ontbreken structuurvisie

Op grond van de Tracéwet (art 2, lid 4) dient een (ontwerp) Tracébesluit voorafgegaan te worden door een structuurvisie. Alhoewel de verkenning en de MER voor deze weg dateert van voor de wetswijziging, die deze structuurvisie verplicht stelt, ontheft dit de minister niet van de plicht om deze structuurvisie alsnog op te stellen en de daarvoor geldende procedure te laten doorlopen. Deze structuurvisie zou als kader de onderbouwing moeten vormen voor de keuze om de A16 Rotterdam aan te leggen. Bij gebrek aan deze structuurvisie wordt nu gebruik gemaakt van gedateerde documenten bij de onderbouwing van de keuze tot aanleg van de A16 Rotterdam. Zo stamt de Startnotitie A13/A16 uit 2005 en de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) uit 2009. Dit is te verouderd om er nu nog op zorgvuldige wijze keuzes op te kunnen baseren voor de aanleg van grootschalige nieuwe infrastructuur.

### **Reactie**

*Artikel III van het overgangsrecht voor de in 2012 gewijzigde tracéwet regelt:*

1. *Indien door Onze Minister een beslissing is genomen op grond van artikel 2,*

*tweede lid, van de Tracéwet, zoals dat artikel luidde voor de inwerkingtreding van deze wet, zijn hoofdstuk II, artikel 9, eerste lid, voor zover het de termijnstelling betreft, en artikel 10, vierde lid, van de Tracéwet, zoals die luiden na de inwerkingtreding van deze wet, niet van toepassing op het desbetreffende project.*

- 2. Het eerste lid is van overeenkomstige toepassing op door Onze Minister binnen een jaar na inwerkingtreding van deze wet aan te wijzen projecten waarvoor de in het eerste lid bedoelde beslissing nog niet is genomen maar waarvan de verkenning zich reeds in gevorderd stadium bevindt.*

*Anders dan inspreker stelt, betekent dit dat juist voor aangewezen projecten die nog in de verkenningsfase zitten maar al wel vergevorderd zijn niet de nieuwe tracéwet met uitgebreide verkenningenfase hoeft te worden toegepast (zie het tweede lid, van het hierboven aangehaalde Artikel III). Die aangewezen projecten zijn te vinden in de wijzigingswet Tracéwet. (Wijzigingswet Tracéwet met het oog op versnelling en verbetering besluitvorming infrastructurele projecten beschikbaar via [ww.wetten.overheid.nl](http://ww.wetten.overheid.nl))), De A13/A16/A20 Rotterdam is één van die projecten. De zogenaamde overgangslijst is gepubliceerd in Staatscourant, nr. 25926, 17 december 2012.*

*In de wet en de onderliggende regelgeving is duidelijk omschreven welke procedure in dit geval gevolgd moet worden.*

*In de Trajectnota/MER uit 2009 zijn diverse varianten en alternatieven onderzocht. De Trajectnota/MER werkte de Variantennota (2008) verder uit, gaat nader in op de gesignaleerde problematiek, op de mogelijke oplossingen en op de effecten daarvan. Aangezien in de Variantennota is vastgesteld, dat er geen reële alternatieven zijn voor de aanleg van de Rijksweg 13/16 kende de Trajectnota/MER slechts het alternatief: aanleg Rijksweg 13/16 en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Het alternatief Rijksweg 13/16 kent varianten in twee hoedanigheden: tracévarianten en tolvarianten. De autonome situatie geldt als referentie voor de beoordeling van de effecten van beide alternatieven.*

*Voor het Ontwerp-Tracébesluit zijn verkeersberekeningen gedaan op basis verkeersmodellen. In die modellen zijn alle recente ontwikkelingen, zoals de aanleg van bedrijventerreinen, nieuwe woonlocaties en nieuwe infrastructuur verwerkt. Uit de verkeersberekeningen blijkt dat de A16 Rotterdam nog steeds voldoet aan de doelstelling: Het creëren van een oplossing die de gesignaleerde problemen op het gebied van de verkeersafwikkeling en de leefbaarheid op de A13 bij Overschie en de A20 tussen het Kleinpolderplein en het Terbregseplein, alsmede op het onderliggend wegennet, wegneemt/verkleint. Ten aanzien van uw stellingname inzake het MKBA verwijs ik u naar mijn antwoord op uw zienswijze inzake de onderbouwing van de nut en noodzaak.*

### 1.2 Nut en noodzaak zijn onvoldoende onderbouwd

In het OTB (2015) wordt voor de onderbouwing van nut en noodzaak van de A16 Rotterdam volstaan met het beschrijven van de verkeersknelpunten die gaan ontstaan wanneer er niet ingegrepen zou worden. Inspreker erkent dat er knelpunten zijn, maar dat betekent nog niet dat iedere oplossingsrichting die deze knelpunten vermindert ook een zorgvuldige oplossing is. De oplossing zelf kent immers ook nadelen in de vorm van investeringskosten en negatieve effecten op natuur, milieu, landschap, ruimte, recreatie, klimaat, woonomgeving etc. Nut en noodzaak van de A16 Rotterdam als oplossingsrichting zouden daarom dus onderbouwd moeten worden met het inzichtelijk maken van de kosten en baten en



een vergelijking hiervan met andere mogelijke oplossingsrichtingen. Er is weliswaar een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA; 2009) opgesteld, maar hierin is alleen ingegaan op de A16 Rotterdam als oplossingsrichting. Hieruit blijkt dat de verhouding tussen kosten en baten van de A16 Rotterdam positief uitvalt (afhankelijk van de te kiezen variant variërend van 1,09 tot 2,63). Hierbij is echter gerekend met verouderde cijfers die uitgaan van een onrealistisch hoge verkeersgroei. Wat betreft demografische en economische ontwikkeling is namelijk uitgegaan van het zogenaamde European Coordination (EC) scenario. In 2006 zijn er echter al nieuwe groeiscenario's opgesteld, de WLO scenario's, waarbij in het scenario van de hoogste groei (GE scenario) al uit werd gegaan van een lagere groei van het autoverkeer dan in het EC-scenario waar TN/MER van de A16 Rotterdam en de bijbehorende MKBA zich op baseert. Bovendien bleek al in 2009 dat de daadwerkelijke ontwikkeling van de automobiliteit zich begaf op het niveau van het laagste WLO groeiscenario (RC scenario), inspreker verwijst hiertoe naar een in haar zienswijze opgenomen figuur.

Nog actuelere inzichten laten zien dat de werkelijke groei van het autoverkeer, zowel landelijk als in Zuid-Holland als in de Rotterdamse regio (zie bijvoorbeeld figuur 2), kleiner is dan waar de probleemanalyse van de A16 Rotterdam op gebaseerd is. De breed gedragen verwachting is dat het verkeersvolume op het hoofdwegennet zeker tot 2020 ver onder het GE-scenario zal blijven. Een niveau rond het Re-scenario lijkt het meest waarschijnlijk.

Kortom: De onderbouwing van nut en noodzaak van de A16 Rotterdam berust op de aanname van een grotere verkeersgroei dan a) de werkelijke verkeersgroei en b) de actuele prognoses over de verkeersgroei in de toekomst en is daarmee aantoonbaar onzorgvuldig.

In 2012 is er weliswaar onderzoek uitgevoerd door het CPB naar de mate waarin de WLO scenario's nog actueel zijn, maar daarbij wordt niet ingegaan op de actualiteit met betrekking tot verkeer en vervoer. Dit wordt ook expliciet in deze publicatie vermeld: Deze notitie geeft een korte update hiervan, waarbij alleen gekeken wordt naar de ontwikkelingen van het BBP, de productiviteit en het arbeidsaanbod.

In 2013 concludeerde CE Delft op basis van een review van het gebruik van de economische scenario's bij MIRT projecten<sup>4</sup> dat de WLO scenario's aan een actualisatie toe zijn en dat bij het gebruik van onrealistisch hoge prognoses van de verkeersgroei de baten van snelwegen te rooskleurig worden voorgesteld. Bovendien werken de Planbureaus in 2015 aan het opstellen van nieuwe WLO scenario's. In de notitie die de eerste start vormt van de aanloop naar deze nieuwe scenario's wordt expliciet benoemd dat er wat het autoverkeer betreft sprake lijkt te zijn van een trendbreuk:

Er zijn signalen dat het autogebruik vermindert, vooraf onder jongeren.

Kortom, er bestaat consensus over dat er geen sprake is en zal zijn van een vermeende aanhoudende hoge groei van het autoverkeer. De onderbouwing van nut en noodzaak van de A16 Rotterdam berust echter wel op de aanname van een hoge verkeersgroei en daardoor is deze onderbouwing aantoonbaar onzorgvuldig. Onderzoek van CE Delft (2013) heeft aangetoond dat wanneer uit wordt gegaan van meer realistische aannames over de verkeersgroei de verhouding tussen kosten en baten verandert. Een meer realistische verkeersgroei voor 2020 ligt ergens rond het niveau van het RC-scenario. Een dergelijk verkeersvolume leidt tot veel lagere

reistijd-baten in de MKBA. Uit het onderzoek van CE Delft is gebleken dat de totale baten in het RC-scenario zo'n factor 2 tot 4 lager zijn dan in EC. Het is daarom nog maar de vraag of bij realistische en actuele aannames over de verkeersgroei, de baten van de A16 Rotterdam nog wel opwegen tegen de kosten.

### **Reactie**

*Het betoog van inspreker komt er in de kern op neer dat de keuze voor het project A16 Rotterdam is gebaseerd op verouderde informatie. Hiertoe wordt o.a. ook het MKBA aangehaald dat nog is gebaseerd op het EC-scenario. Ook dit zou in de beleving van inspreker niet correct zijn.*

*Bij de besluitvorming over dit type projecten ga ik niet over één nacht ijs. Ik betrek hierin intensief de regio. Binnen de regio is er ook consensus over het feit dat er grote knelpunten bestaan op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid en dat het project hier een goede oplossing voor biedt. Samen met de regio wordt derhalve ook fors geïnvesteerd in maatregelen. Dit zouden we allemaal niet doen als we er niet van overtuigd waren dat dit project geen goede oplossing is. In de aanloop naar deze besluitvorming maak ik gebruik van meerdere instrumenten om tot een keuze te komen, zoals een TN/MER, een variantennota en een MKBA. In de variantennota zijn ook andere alternatieven bekeken dan enkel de aanleg van nieuwe infrastructuur. De stelling van inspreker dat enkel gekeken is naar de A16 Rotterdam deel ik niet.*

*Inspreker geeft aan dat het MKBA uit 2009 verouderd zou zijn. Haar betoog is gefundeerd op het idee dat er sprake is van een MKBA gebaseerd op een scenario met een onrealistisch hoge verkeersgroei en dat de verkeersgroei velen malen kleiner is. Na een afvlakkende groei, waarvan de oorzaak grotendeels ook gelegen is in de recente economische recessie blijkt dat als gevolg van een betere economie het autoverkeer en ook het goederenvervoer weer verder toeneemt in de Randstad. Er is daarom geen aanleiding om te veronderstellen dat de groei van het verkeer naar de toekomst toe in de Rotterdamse regio zal stagneren of dat de files zullen verdwijnen. Ik zie derhalve ook geen aanleidingen het MKBA te actualiseren op grond van de mening van inspreker dat er sprake is van achterhaalde economische prognoses en gehanteerde verkeercijfers. Zie verder ook mijn reactie in paragraaf 2.2. De geconstateerde knelpunten blijven actueel. Veel van de knelpunten doen zich reeds voor in de huidige situatie, dit motiveert in grote mate ook de noodzaak voor het project. De doorkijken zijn hierbij met name ook een middel om de robuustheid van de oplossing te toetsen en niet zozeer de noodzaak van de oplossing zelf.*

### 1.3 Samenhang ontwikkelingen rijkswegen

In de regio zijn er tenminste vier ontwikkelingen betreffende de aanleg of verbreding van rijkswegen, zoals het onderhavige project, de aanleg van de A4 Delft-Schiedam, de Blankenburgtunnel en de verbreding van de A15. De (cumulatieve) effecten van deze projecten zijn - mede veroorzaakt door de ouderdom van de gegevens en rapporten waarop dit project is gebaseerd - onvoldoende in hun onderlinge samenhang beoordeeld. Daardoor is onvoldoende onderzocht of de aanleg van de verbinding A16 Rotterdam nog wel noodzakelijk is als de effecten van die andere projecten in aanmerking wordt genomen.

### **Reactie**

*In de verkeersberekening met het NRM is deze samenhang onderzocht. Zowel de A4 Delft-Schiedam, Blankenburgtunnel als de verbrede A15 zijn in de probleemanalyse beschouwd. In de Referentiesituatie 2030 is geanalyseerd wat er zou gebeuren als het project A16 niet wordt aangelegd maar alle andere genoemde ontwikkelingen wel idem de ruimte ontwikkelingen en ook investering in het OV zoals ook overeengekomen in het kader van de MIRT afspraken. Uit deze analyse volgen een groot aantal resterende knelpunten op de A13 Overschie, A20 en ook het onderliggend wegennet. Hiervoor biedt alleen het doortrekken van de A16 naar de A13 een passende oplossing. Ik verwijs u derhalve ook naar bijlage E, verkeersrapport waarin deze analyse uitgebreid is beschreven.*

#### 1.4 Alternatieven voor de aanleg van de A16 Rotterdam zijn onvoldoende in beschouwing genomen en ontbreken in de MER

Al vanaf de start van het besluitvormingsproces over de A16 Rotterdam is toegewerkt naar de aanleg van deze weg als oplossing voor de benoemde opgaven en zijn alternatieve oplossingsrichtingen buiten beschouwing gebleven. In de Startnotitie A13/A16 (2005) wordt slechts zeer kort aangegeven dat enkele alternatieve oplossingsrichtingen geen oplossing zouden bieden en derhalve niet in aanmerking zijn gekomen voor nadere studie:

- Verbredingsalternatief
- Combinatiealternatief
- Capaciteitsvergroting van het onderliggende wegennet
- Benuttingsalternatief

Het is niet duidelijk uit welke onderzoeken blijkt dat deze alternatieven geen optie zijn. In ieder geval zijn deze alternatieven niet meegenomen in de MER. En bovendien is ook niet duidelijk of het doelbereik van de verschillende alternatieven beoordeeld is op basis van verschillende prognoses waarbinnen de toekomstige verkeersontwikkeling zich zou kunnen bevinden (zie ook 'Nut en noodzaak zijn onvoldoende onderbouwd').

In de Variantennota (2009) wordt vervolgens aangegeven dat er drie alternatieven onderzocht zijn:

- Niets doen
- Aanleg van de A13/A16
- Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Er zijn echter diverse aanwijzingen dat alternatieven voor de A16 Rotterdam realistische oplossingsrichtingen kunnen vormen voor de geformuleerde doelstellingen. Zo heeft een onderzoek van Milieudefensie ('Bouwen aan een groene metropool', mei 2011) aangetoond dat een pakket aan maatregelen waarbij geen dure en ingrijpende infrastructuur (de A16 Rotterdam) wordt aangelegd en de leefomgeving wordt gespaard de bereikbaarheid net zo effectief kan verbeteren als het aanleggen van infrastructuur. En ook het opwaarderen / verbreden van bestaande infrastructuur voldoet volgens onderzoek aan de gestelde doelen. Er is dus geen reden waarom alternatieven anders dan de aanleg van de A16 Rotterdam niet in beschouwing genomen worden.

Bovendien is er de plicht om alternatieven wel in beschouwing te nemen. Ten eerste is dit nodig in het kader van een zorgvuldige voorbereiding en een deugdelijke motivering van een Tracébesluit. Bovendien is de A16 Rotterdam niet opgenomen in bijlage II van de Crisis- en Herstelwet. Voor projecten die hier wel onder vallen stelt artikel 1.11 van die wet de verplichting om alternatieven te beschrijven in het MER buiten werking. Maar voor projecten die niet in deze bijlage zijn opgenomen geldt de verplichting om de effecten van alternatieven te beschrijven in het kader van de

Wet milieubeheer. Artikel 7.23 van deze wet schrijft hierover voor dat een besluit-MER bevat:

- Een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen, en de motivering van de keuze van de in beschouwing genomen alternatieven.
- Een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de beschreven alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven.

### **Reactie**

*Inspreker geeft aan dat het onduidelijk is hoe alternatieven zijn afgewogen. Ik heb in het besluitvormingsproces meerdere alternatieven betrokken. In de Variantennota en in het onderbouwende rapport hiervan is onder andere ingegaan op verschillende alternatieven. Het gaat hier onder andere om alternatieven als het beter benutten van bestaande infrastructuur alsook het intensiveren van het openbare vervoer. Uit deze afweging is gebleken dat deze maatregelen, of een combinatie daarvan, niet voldoende doelbereik hebben. Deze alternatieven zijn daarom niet te beschouwen als redelijkerwijs te beschouwen alternatieven in de zin van de Wet milieubeheer. Op basis hiervan is vervolgens gekozen om in de TN/MER de milieueffecten van de aanleg van nieuwe infrastructuur en het meest milieuvriendelijke alternatief in beeld te brengen. In tegenstelling tot wat inspreker aandraagt heb ik wel degelijk verschillende alternatieven betrokken in mijn besluitvormingsproces. Het onderdeel van de zienswijze waarin inspreker aangeeft dat dit niet heeft plaatsgevonden is onjuist. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.4.*

### 1.5 De A16 Rotterdam voldoet onvoldoende aan de gestelde projectdoelen

In de Startnotitie A13/A16 (2005) wordt de doelstelling voor de A16 Rotterdam als volgt omschreven:

*De doelstelling van het project Rijksweg 13/16 Rotterdam is een oplossing creëren die de designaleerde verkeersknelpunten wegneemt/verkleint en de kwaliteit van de leefomgeving verbetert.*

Dit betreft dus een dubbele doelstelling: zowel bereikbaarheid als de kwaliteit van de leefomgeving dienen te verbeteren. In het TB is het deel van deze doelstelling dat betrekking heeft op de leefomgeving echter afgezwakt: hier wordt in de geformuleerde projectdoelstelling slechts van een lokale verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving gesproken:

- betrouwbare en acceptabele reistijden;
- goede bereikbaarheid van Rotterdam-Centrum en de regio;
- vermindering van de verkeersdruk op het onderliggend wegennet;
- verbetering van de leefbaarheid rond de A13-A20.

De afzwakking van de doelstelling ten behoeve van de kwaliteit van de leefomgeving is onterecht. Het hele studiegebied zou voor deze doelstelling, net als voor de bereikbaarheidsdoelstellingen, in ogenschouw genomen moeten worden zoals dit ook in de startnotitie geformuleerd werd.

Met de aanleg van de A16 Rotterdam worden de gestelde doelen echter slechts in zeer beperkte mate behaald.

Zo laat de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA; 2011) zien dat de A16 Rotterdam nadat deze gerealiseerd is in 2028 zelfs bij lage economische groei al een knelpunt zal zijn (zie figuur 3). En ook de A13 en de A20, de knelpunten waarvoor

de A16 Rotterdam een oplossing zou moeten vormen, blijven in 2028 bij hoge economische groei knelpunten en blijven bij lage economische groei slechts net onder de streefwaarde voor reistijd van 1,5. En in de update van de NMCA (2012) wordt simpelweg gesteld dat de hele noordkant van Rotterdam, inclusief de A4 Midden-Delfland, in een laag groeiscenario in 2028 een knelpunt zal zijn. Ook het OTB laat zien dat de aanleg van de A16 Rotterdam slechts op één NoMo traject (Ridderkerk - Kleinpolderplein, A13-A20 tijdens de ochtendspits) zorgt voor het behalen van de streefwaarde voor reistijd waar dit in de referentie situatie niet het geval is. Terwijl op twee andere NoMo trajecten (Ypenburg - Kleinpolderplein, A13 ochtendspits en Kleinpolderplein - Ridderkerk, A20/A16, avondspits) zowel in de referentiesituatie als na aanleg van de A16 Rotterdam niet voldaan kan worden aan de streefwaarden voor reistijd. De A16 Rotterdam voldoet daarom niet aan de doelen met betrekking tot betrouwbare en acceptabele reistijden en een goede bereikbaarheid van Rotterdam-Centrum en de regio. Inspreker verwijst hiervoor naar een figuur uit de NMCA

*Knelpunten in het wegennet bij lage en hoge economische groei*

Ook blijkt uit de bijlage 'Verkeer en vervoer' van het OTB dat de A16 Rotterdam de problemen op het onderliggende wegennet niet volledig oplost. In het OTB wordt aangegeven dat de A16 Rotterdam zorgt voor afname van de intensiteiten op de Molenlaan, G.K. van Hogendorpweg en de Gordelweg maar ook voor een toename van het verkeer op de N471 en de N209. Daardoor is er in Lansingerland sprake van een toename van de congestie. Voor knelpunten die hierdoor ontstaan zijn nog geen oplossingen in zicht.

Daarnaast is het discutabel of de A16 Rotterdam werkelijk voor een afname van intensiteiten op de Molenlaan zorgt. De gepresenteerde cijfers geven dit aan, maar dat is gebaseerd op het rekenmodel dat bij autonome groei voorspelt dat er (in 2030) 35.500 voertuigen op de Irenebrug (Molenlaan Terbregseweg) rijden. Met de aanleg van A16 Rotterdam zal (in 2030) de etmaalintensiteit 21.500 zijn; een verschil van maar liefst 39%. Dit is echter een rare rekensom, immers, de Irenebrug kan deze intensiteit niet aan en kan in feite de huidige intensiteit niet verwerken (Verkeersanalyse Molenlaan, september 2010, Gemeente Rotterdam). Uit de Verkeersanalyse Molenlaan blijkt dat de Irenebrug een 12 uren intensiteit kent van 16.500 voertuigen (van 07.00 tot 19.00). Er kunnen domweg niet meer voertuigen per etmaal op dan 18.000! Daarom kan gesteld worden dat ook op de Molenlaan feitelijk geen afname van de intensiteit zal voorkomen. De A16 Rotterdam voldoet daarom niet aan de doelen met betrekking tot vermindering van de verkeersdruk op het onderliggend wegennet, maar zorgt slechts voor een verplaatsing van de verkeersdruk naar andere locaties op het onderliggend wegennet.

Daarnaast zal volgens de OTB, Tunnelveiligheidsplan (Bijlage I, pagina 21) 5 x per week zowel in ochtend-als in avondspits een fileterugslag plaatsvinden in de tunnelbuis richting Breda. Ook dit gaat veel overlast veroorzaken en het gebruik van de weg beperken, aangezien er formeel geen files gewenst zijn in tunnels, waardoor verkeer weer via de A13/A20 geleid gaat worden of via de Molenlaan gaat rijden. Dit doet het doel van een oplossing bieden voor gesignaleerde verkeersknelpunten dan grotendeels teniet. Voor een verdere toelichting op dit punt verwijst inspreker ook naar de zienswijze van de Vereniging Molenlaanbelangen.

Ten slotte wordt onvoldoende aangetoond dat de A16 Rotterdam de kwaliteit van de leefomgeving verbetert. Het OTB stelt dat hier sprake van zou zijn omdat:

1. de geluidswaarden op het traject A13-A20 gemiddeld circa 2 dB onder de plafondwaarden liggen;

2. in en rond het plangebied zowel voor 2020 als 2030 de concentraties ruim onder de grenswaarden van NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> (en ook PM<sub>2,5</sub>) blijven.

Wat punt 1 betreft blijkt uit deze motivering niet dat er sprake is van een verbetering van de situatie met betrekking tot geluid. Er wordt slechts aangegeven dat de situatie gunstiger is dan de maximale toelaatbare geluidsproductie. Met deze motivering zou ieder project een positief effect hebben op de kwaliteit van de leefomgeving wat geluid betreft omdat de plafondwaarden immers niet overschreden mogen worden. Bovendien is de vermeende verbetering in relatieve zin slechts zeer beperkt. Ook blijft in deze motivering buiten beschouwing dat naast de vermeende verbetering op het traject A13-A20 er ook effecten zijn langs het tracé van de A16 Rotterdam waar in de referentiesituatie dus geen weg ligt (inspreker verwijst hierbij naar afbeelding 2.2. uit de Toelichting bij het OTB).

Elders in het OTB (hoofdrapport akoestisch onderzoek) wordt duidelijk dat hier in plaats van de bedoelde verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving sprake is van een verslechtering wat geluid betreft: Voor de objecten/bestemmingen langs het nieuwe tracé (op grotere afstand van de bestaande rijkswegen) neemt de bijdrage van de rijkswegen toe.

Wat luchtkwaliteit betreft wordt slechts aangegeven dat het project is opgenomen in het NSL. Het doel van het NSL is ervoor te zorgen dat Nederland overal tijdig aan de grenswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide zal voldoen. Dit betekent echter niet dat doordat de A16 Rotterdam is opgenomen in het NSL dit project op zichzelf een bijdrage levert aan het verbeteren van de luchtkwaliteit, terwijl de projectdoelstelling van de A16 Rotterdam dit wel beoogt. Het feit dat het noodzakelijk is om de A16 Rotterdam op te nemen in het NSL laat al zien dat de A16 Rotterdam zelf een negatief effect heeft op de luchtkwaliteit. De A16 Rotterdam voldoet daarom niet aan de doelen met betrekking tot het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving.

Ook de commissie MER constateerde in haar toetsingsadvies (rapportnummer 1669-155) op de MER (2009) al dat de A16 Rotterdam er slechts in zeer beperkte mate in slaagt om de gestelde doelen te bereiken:

*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 is onduidelijk waarom deze kritiek van de commissie MER niet geleid heeft tot substantiele wijzigingen van de plannen (en dus ook tot de MER) aangezien een reactie op het toetsingsadvies van de commissie MER ten onrechte geen onderdeel uitmaakt van het OTB of anderszins gepubliceerd is.

## **Reactie**

*Inspreker geeft aan dat de doelstelling dat betrekking heeft op de leefomgeving is afgezwakt en dat met de aanleg van de A16 Rotterdam de gestelde doelen echter slechts in zeer beperkte mate worden behaald. Inzake de bereikbaarheid haalt*

*inspreker bijvoorbeeld het NMCA aan waaruit zou blijken dat de A16 zelfs bij een lage verkeersgroei (RC) een knelpunt zou zijn. Het NMCA is een tool om eventuele toekomstige knelpunten te inventariseren. Het geeft geen absolute waarde aan de aard en omvang van knelpunten, deze analyse wordt uitgevoerd op basis van het NRM zoals ook voor deze studie ingezet. Op basis van de NRM-berekeningen blijkt dat de A13 in 2030 zeer goed wordt benut en dat deze al zelfs weer aan zijn capaciteit grenst. Ik heb geen reden te twijfelen aan de NRM cijfers en de berekeningen.*

*Met de aanleg van de A16 wordt duidelijk aangetoond dat er sprake is van een verbeterde bereikbaarheid. De A16 voorziet gezien het geprognostiseerde gebruik in een duidelijke behoefte en draagt op een groot aantal locaties bij aan een significante afname van de intensiteiten. Ook krijgen de trajecten die over op de A20 en/of de A13 lopen een lagere reistijdfactor. In vergelijking met de referentiesituatie gaat er weliswaar meer verkeer in het studiegebied rijden, maar minder over het onderliggend wegennet. Zonder de A16 neemt de verkeersdruk op het onderliggend wegennet sterker toe, dan op het hoofdwegennet, omdat het hoofdwegennet nauwelijks nog in staat is om extra verkeer af te wikkelen. Hierdoor wordt een deel van het verkeer naar het onderliggend wegennet verdrongen. Op het onderliggend wegennet neemt vooral de verkeersdruk in Lansingerland flink toe (43 %). De toename is vooral terug te vinden op de N471 en de N209.*

*De A16 Rotterdam leidt er dus toe dat de verkeersdruk op het onderliggend wegennet afneemt. Opnieuw een doelstelling van het project. Deze afname is redelijk gelijk verdeeld over de gebieden, waarbij de daling in Lansingerland (-11%) en Rotterdam-Noord en Prins Alexander (-16%) het grootst is. Door de gewijzigde routekeuze en de verkeersaantrekkende werking ten gevolge van de aanleg van de A16 Rotterdam nemen de reistijdfactoren van de trajecten buiten deze driehoek over het algemeen wel iets toe. Dit is met name het gevolg van gewijzigde routekeuze en verkeersaantrekkende werking van de A16 waardoor er een toename optreedt bij reeds bestaande knelpunten op de A16 richting de Brienoordbrug en de A20 oost richting Gouda waar de nieuwe weg relatief gezien maar een kleine bijdrage aan levert. In het kader van de MIRT-verkenning Rotterdam Vooruit, waarbij de A16 Rotterdam als autonome ontwikkeling is meegenomen, zijn deze knelpunten ook erkend en is opdracht gegeven 5 projecten nader uit te werken:*

- meer en beter openbaar vervoer tussen Rotterdam-Zuid en de rest van de regio;*
- beter benutten van het stedelijk en regionaal wegennet;*
- aanleg van een Nieuwe Westelijke Oeververbinding;*
- verbeteren van de doorstroming op de Brienoord- en Algeracorridor;*
- wegverbreding op de A20-oost tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda.*

*De uitwerking van deze projecten is vastgelegd in de Rijksstructuurvisie 'Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding'. De Nieuwe Westelijke Oeververbinding is het eerste project dat verder wordt uitgewerkt.*

*Over de andere prioritaire projecten hebben bestuurders eveneens nadere afspraken gemaakt. Voor deze afspraken verwijs ik u naar Rijksstructuurvisie: <http://www.blankenburgverbinding.nl/Bibliotheek/Documenten/Documenten+Rijksstructuurvisie/default.aspx>.*

*Inspreker doet verder melding van het feit dat ook op het onderliggend wegennet niet sprake is van het voldoen aan de doelstelling. Zo neemt de verkeersgroei op de N209 en N471 toe. Op de N209 en N471 is inderdaad sprake van meer verkeer,*

*grotendeels is dit ook het gevolg van een herverdeling (uit het verkeersonderzoek blijkt dat er op het onderliggende wegennet in zijn totaliteit minder verkeer rijdt). De toename tussen bijvoorbeeld de aansluiting AVO-laan en de Boterdorpseweg wordt veroorzaakt doordat verkeer vanuit de kernen Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek en Bleiswijk richting Rotterdam wordt gebundeld op de N209. Dit verkeer reed in de referentiesituatie nog via lokale wegen (bijvoorbeeld Bergweg Zuid en Hoeksekade) naar Rotterdam. Ook ontstaat er een heroriëntatie van verkeer, waarbij enerzijds verkeer van Berkel en Rodenrijs naar de oostzijde van Rotterdam via de N209 rijdt. Met de regio is afgesproken dat de werkelijke ontwikkeling van het verkeer op deze wegen na aanleg van de A16 wordt gemonitord. Op deze wijze kunnen adequate maatregelen genomen worden indien uit de monitoring blijkt dat uit de groei blijkt dat er mogelijk knelpunten gaan ontstaan.*

*Ten aanzien van de bedenkingen van inspreker op het effect op de Molenlaan en de fileterugslag verwijs ik u naar mijn antwoorden in de paragrafen 2.6 en 2.7.*

*Tot slot geeft inspreker aan dat er onvoldoende wordt aangetoond dat de A16 Rotterdam de kwaliteit van de leefomgeving verbetert. Ik verwijs u hiervoor naar mijn antwoord in paragraaf 2.3.*

*Voor wat betreft de A13 en A20 is er wel degelijk sprake van een verbetering, immers na aanleg van de A16 rijdt er over de A13 27% minder verkeer en op de A20 gemiddeld tussen de 4% en 13%. Dat is een merkbaar effect. Voor wat betreft de opmerking van inspreker dat er in de referentiesituatie geen weg ligt op het tracé van A16, is dit slechts ten dele het geval. Het tracé van de A16 valt voor meer dan helft samen met de bestaande N209. De bestaande geluidsbelasting van de huidige N209 is vergelijkbaar met die van de toekomstige A16 (ondanks meer verkeer wordt dit effect bereikt door o.a. schermen en stil asfalt). Voor de huidige geluidsbelasting van de N209, die niet is voorzien van al deze maatregelen, verwijs ik u naar de geluidskaart van de gemeente Rotterdam: <http://www.si2.nl/eu-kaarten/rdam/2012/geluidsbelastingskaarttrtd2012.html>.*

*Op de andere delen ligt de A16 grotendeels in een tunnel – dus geen geluidsoverlast –, alleen ter hoogte van het Terbregseveld is sprake van de situatie dat er in de referentiesituatie geen weg ligt. Met de geluidsmaatregelen hier en op de A20 wordt bereikt dat voor 99% van de woningen binnen het onderzoeksgebied de geluidsbelasting afneemt.*

*Ten aanzien van de luchtkwaliteit is hier in het kader van het MER uitgebreid onderzoek naar gedaan en valt het project onder het NSL. Ik verwijs hiervoor ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.17.*

*Ten aanzien van het advies van de Commissie MER dat de doelstellingen in slechts beperkte mate worden gehaald, is m.i. voldoende aangetoond dat er sprake is van een verbetering van de leefbaarheid. Middels het vergaande pakket aan inpassingsmaatregelen, inbegrepen de bijdrage van de regio in het kader van Saldo Nul is naar mijn oordeel ook sprake van een goeie inpassing en blijven de effecten langs het tracé van de A16 ook ruimschoots onder de hiervoor geldende normen. Ik verwijs u verder ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.9.*

1.6 De effecten van het OTB op robuustheid van het wegennet zijn te beperkt onderbouwd



In het OTB wordt aangegeven dat de aanleg van de A16 Rotterdam het wegennet robuuster maakt doordat er een extra verbinding bij komt die een alternatieve route voor de A16 en de A20 biedt. Dit is dus een kwalitatieve beschrijving van het effect op robuustheid. De mate van robuustheid van een nieuwe verbinding is echter ook kwantitatief aan te duiden. De methode hiervoor is beschreven door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM; onderdeel van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu)<sup>4</sup>. De robuustheid neemt namelijk niet automatisch toe door het toevoegen van extra doorsnijdingen doordat de verkeerssituatie complexer kan worden waardoor de kans op incidenten toeneemt en het netwerk dus kwetsbaarder wordt. Om een goed beeld te krijgen op de effecten op robuustheid zou dus een kwantitatieve beoordeling plaats moeten vinden.

### **Reactie**

*Mijn Ministerie is bezig met een onderzoek om een methode vast te stellen om te komen tot robuustheidsscores (in klassen). Die methode zal leiden tot globale indicaties van effecten op robuustheid en geen economische waardering daarvan - de kentallen daarvoor zijn ook niet beschikbaar. Daarnaast is het nog niet mogelijk effecten van maatregelen op robuustheid met modellen te voorspellen.*

*Zolang die methode nog niet is vastgesteld en er nog geen modellen zijn ontwikkeld waarmee effecten op robuustheid kunnen worden voorspeld doe ik bij planprocedures alleen kwalitatieve uitspraken over effecten op de robuustheid.*

*De robuustheid verbetert omdat er door de realisatie van een extra verbinding tussen de A16 en de A13, naast de bestaande verbindingen, altijd een alternatieve route beschikbaar is bij een incident/calamiteit op één van de routes.*

## **2. Natuur en Landschap**

### **2.1 Het OTB is strijdig met de PKB PMR**

Het tracé van de A16 Rotterdam raakt de Vlinderstrik dat deel uitmaakt van de 750 ha natuur- en recreatiegebied dat ontwikkeld is en wordt als onderdeel van het Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). In het kader van PMR zijn afspraken tussen betrokken partijen vastgelegd om tegelijkertijd met de aanleg van de Tweede Maasvlakte ook de leefomgevingskwaliteit in de omgeving van Rijnmond te verbeteren. Provincie Zuid-Holland is convenantpartner evenals het rijk, Gemeente Rotterdam en diverse natuur- en milieuorganisaties. Eén van de projecten uit het PMRconvenant is de aanleg van 100 ha natuur- en recreatiegebied aan de noordrand van Rotterdam: de Vlinderstrik. In de Planologische Kernbeslissing (PKB) die in het kader van PMR genomen is, is hierover vastgelegd dat:

*{. ..} in de Schiebroekse- en de Zuidpolder (de Vlinderstrik, red.) een openbaar toegankelijk natuur- en recreatiegebied met een oppervlakte van circa 100 hectare worden gerealiseerd.*

En:

*De Schiebroekse en de Zuidpolder zullen worden ingericht als recreatief uitloopgebied en als ecologische verbindingzone tussen de Groenblauwe Slinger en het Rottemereengebied, waarbij de infrastructurele barrières die gevormd worden*

---

<sup>4</sup> De betekenis van robuustheid, Kim, juli 2010

*door de N470, de Hoge Snelheidslijn en de toekomstige busverbinding tussen Rotterdam en Zoetermeer zullen worden ingepast.*

De Vlinderstrik dient dus een aantrekkelijke recreatieve functie te vervullen voor de inwoners van het omliggende stedelijke gebied (Rotterdam, Lansingerland). Het wordt momenteel door de gemeenten ingericht als groene buffer met open weides, smalle watergangen, rietkragen, fiets- en wandelpaden. Provincie Zuid-Holland heeft gezorgd voor de financiering van 40 ha extra waardoor de Vlinderstrik totaal 140 ha bedraagt. De inrichting van dit gebied is inmiddels gestart, het beheer wordt uitgevoerd door Natuurmonumenten en lokale agrariërs.

Wij vrezen dat de kwaliteit van het aan te leggen natuur- en recreatiegebied achteruit gaat door licht- en geluidhinder van de A16 Rotterdam en daarmee de beoogde doelstelling van PMR niet wordt behaald. Ook de dertiende voortgangsrapportage PMR/750 ha (2014) onderkent dit risico: Naast het kwantitatieve risico is er sprake van een kwalitatief risico door de aanleg van de A13/16.

In het OTB komen de geluidsschermen alleen ter plaatse van de kruisingen met infrastructuur en die zijn zodanig laag dat ze geluidhinder voor recreanten niet geheel zullen voorkomen. In het westelijke deel wordt de snelweg alleen met een dubbele rij knotbomen afgeschermd, wat geen visuele en akoestische bescherming biedt.

Wij verzoeken u dan ook om aan te tonen dat er geen versturende werking zal uitgaan van de nieuwe A16 Rotterdam voor recreanten, zodat de beoogde doelstelling van recreatief uitloopgebied en ecologische verbindingzone onverkort overeind blijft, en dit te onderbouwen met cijfers.

### **Reactie**

*Voor mijn antwoord verwijs ik u naar mijn reactie in paragraaf 2.25.*

#### 2.2 De effecten van de situering van de wielerbaan zijn onvoldoende onderzocht

De ongelukkige ligging van de wielerbaan zorgt ervoor dat de A16 Rotterdam ter hoogte van deze locatie richting het noorden afbuigt waardoor deze het nieuwe natuur- en recreatiegebied insnijdt. Dit zou voorkomen kunnen worden wanneer de wielerbaan uitgeplaatst zou worden naar een andere locatie. Er is echter onvoldoende inzichtelijk gemaakt wat de mogelijkheden zijn voor deze uitplaatsingen en wat de effecten hiervan zouden zijn. Een uitplaatsing zou ook het risico wegnemen van overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit ter plaatse van de wielerbaan. In de afweging van het handhaven van de wielerbaan op deze locatie is bovendien niet meegenomen dat er een (reservering voor) een leidingstrook langs de wielerbaan richting Doenkade loopt. Doordat de wielerbaan gehandhaafd blijft en dus de nieuwe weg over de huidige leidingstrook wordt aangelegd zal noodzakelijkerwijs een nieuwe leidingstrook dienen te worden gereserveerd en als zodanig worden bestemd in het natuur- en recreatiegebied Vlinderstrik. Daarmee neemt het oppervlak bruikbaar gebied af omdat een dergelijke reservering beperkende consequenties heeft voor zowel inrichting als toekomstige gebruiksmogelijkheden.

### **Reactie**

*Met betrekking tot het her situeren van de wielerbaan. Het huidige tracé is een afweging geweest van meerdere belangen, waaronder technische belangen, veiligheid en belangen uit de omgeving. Een belangrijk aspect om de weg richting*

*het vlinderstrikgebied op te schuiven is de kruising met de HSL. Voor de A16 dienen 2 nieuwe viaducten gebouwd te worden over de HSL en Randstadrail. Deze zijn ten noorden van de N209 geprojecteerd, mede om ruimte te creëren om de grondwallen voor het Schiebroeksepark in te richten. Hiervoor moet de weg al het vlinderstrikgebied in slingeren, wat automatisch ruimte overlaat voor het handhaven van de wielerved. Bij het ontwerpen van het tracé heb ik gepoogd om functies zoveel mogelijk intact te laten.*

*Met betrekking tot de vlinderstrik verwijs ik u naar paragraaf 2.25.*

*Met betrekking tot uw punt over de leidingenstrook is in de 'Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035' een ruimtelijke reservering opgenomen voor (een) eventuele toekomstige buisleidingen(strook) in het gebied ten noorden van de luchthaven Rotterdam The Hague Airport. Deze ruimtelijke reservering is tevens opgenomen in de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) onder het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De gemeente kan het voorkeustracé binnen het in de Rarro aangegeven zoekgebied verplaatsen (dit zoekgebied heeft een breedte van 250 meter aan beide zijden van het voorkeustracé).*

*De A16 Rotterdam overlapt ten dele deze gemaakte ruimtelijke reservering. Dit is helaas onoverkomelijk gebleken. Een afweging van diverse belangen heeft hieraan ten grondslag gelegen. Aspecten als een verkeersveilig wegontwerp, de wettelijke milieueisen, zorgvuldig ruimtegebruik en projectkosten hebben hierbij een rol gespeeld. Vanwege deze overlap zijn diverse betrokken partijen, zoals de gemeenten Rotterdam en Lansingerland en diverse diensten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, momenteel met elkaar in overleg. Omdat de kruising van een eventueel aan te leggen buisleiding met de sporen van de HSL-Zuid en RandstadRail de meest complexe ontwerpogave is, wordt nu hierop gestudeerd. De resultaten van deze studie zullen medebepalend zijn voor de mogelijkheden voor een buisleidingentracé. Het is de bedoeling dat dit overleg gaat uitmonden in een gewijzigde ruimtelijke reservering voor een buisleidingenstrook in de Rarro.*

### 2.3 Het uitsluiten van negatieve effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van stikstofdepositie is onvoldoende onderbouwd

De MER (2009) en de natuurtoets die hoort bij het OTB (2015) bevatten tegenstijdige informatie over de te verwachte effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van wijzigingen in de stikstofdepositie door de aanleg van de A16 Rotterdam. In de MER wordt aangegeven dat potentiële effecten zijn te verwachten op de Natura 2000-gebieden Oude Maas en Meijndel & Berkheide door een toename van het verkeer nabij deze gebieden (op resp. de A29 en de Landscheidingsweg). In haartoetsingsadvies (2009) merkt de commissie MER zelfs nog op dat ten behoeve van de besluitvorming over het Tracébesluit een nadere uitwerking gegeven dient te worden van de effecten van verzurende en vermestende depositie op Meijndel & Berkheide omdat op basis van de informatie in de MER aantasting van de natuurlijke kenmerken niet kan worden uitgesloten. De Natuurtoets die behoort bij het OTB trekt vreemd genoeg hele andere conclusies: hierin wordt aangegeven dat er sprake is van een afname van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebied de Oude Maas als gevolg van de A16 Rotterdam, vanwege de sterke verkeersafname op de nabijgelegen A15. Ook wordt aangegeven dat er geen sprake is van veranderingen in de stikstofdepositie voor Meijndel & Berkheide. En dat in de Natura 2000-gebieden Boezems Kinderdijk, Hollands Diep en Biesbosch sprake is van toenames van stikstofdepositie als gevolg van het project. Er wordt niet nader toegelicht waar deze grote verschillen door veroorzaakt worden. Derhalve is het onduidelijk of de

mogelijke risico's voor aantasting van met name Natura 2000-gebied Meijndel & Berkheide als gevolg van een toename van de stikstofdepositie zoals die uit het MER bleken en door de commissie MER benoemd werden inderdaad uitgesloten kunnen worden.

Bovendien zijn de effecten door veranderingen in de stikstofdepositie als gevolg van de aanleg van de A16 Rotterdam te beperkt onderzocht. In het OTB (Natuurtoets) wordt aangegeven dat deze onderzocht zijn op basis van de veranderingen in verkeersintensiteit en zijn berekend voor het toetsjaar 2023. Dit is volgens het OTB 1 jaar na openstelling van de weg. In het Voortgangsoverzicht Tracéwetplichtige projecten] wordt echter aangegeven dat de realisatie in '2021-23' afgerond zal zijn. Het is dus nog maar de vraag of de A16 Rotterdam in 2023 al een jaar opengesteld is. Om een goed beeld te krijgen van de effecten van de A16 Rotterdam met betrekking tot stikstof zou dus een ander toetsjaar gekozen moeten worden.

### **Reactie**

*In het MER uit 2009 werd uitgegaan van een stikstofdepositietoename als gevolg van het project op Natura 2000-gebieden Oude Maas en Meijndel & Berkheide. De basis van de stikstofberekeningen in het kader van natuur ligt in de verkeersmodellen. Voor de verkeersberekeningen wordt gebruik gemaakt van het NRM, het verkeersmodel van Rijkswaterstaat. Om de kwaliteit en actualiteit van de verkeersprognose (dus niet het NRM) te borgen worden jaarlijks modelinvoergegeven zoals de beleidsuitgangspunten en omgevingskenmerken voor de toekomst geactualiseerd op basis van nieuw vastgesteld beleid (MIRT). De resultaten zijn dan ook niet meer gelijk. Dit leidt tot verschillen in de referentiecijfers tussen MER en (Ontwerp)Tracébesluit. Daarnaast is tussen het MER uit 2009 en het (Ontwerp)Tracébesluit het ontwerp van de A16 Rotterdam zelf gewijzigd. Ook deze planwijzigingen leiden tot verschillen in resultaten. Op basis van de netwerkafbakening met de verkeerscijfers zoals gehanteerd in het Ontwerp-Tracébesluit bleek geen sprake van een stikstofdepositietoename op deze gebieden. Door een afname van verkeer op de A15 blijkt juist sprake van een afname van stikstofdepositie op Oude Maas.*

*Op basis van verkeerscijfers is vastgesteld dat in de regio rond het projectgebied, en op grotere afstand op de A16, verkeerstoenames optreden als gevolg van het project, zowel 1 jaar (2023) als 10 jaar na openstelling (2032). Hierdoor is in de Natura 2000-gebieden Boezems Kinderdijk, Hollands Diep en Biesbosch sprake van een toename van stikstofdepositie. De effecten op deze gebieden zijn daarom beoordeeld in het kader van de Voortoets met behulp van Aerial. Op basis hiervan is vastgesteld dat geen van de N2000-gebieden binnen de invloedssfeer van de wegen, waarop sprake is van een project gerelateerde verkeerstoename, (significante) negatieve effecten ondervindt als gevolg van stikstofdepositietoename. Verder toont een vergelijking van de huidige ruimte tussen de achtergronddepositie en KDW's met de totale Nederlandse depositie op deze Natura 2000-gebieden aan dat zelfs in het geval van cumulatie van stikstofdepositie met andere projecten het uitgesloten is dat de KDW's overschreden worden. De toenames als gevolg van project A16 Rotterdam zijn minimaal en in het geval van stikstofdepositie zijn de aanwezige habitattypen en -soorten ter plaatse van de depositietoenames niet of weinig stikstofgevoelig, of het gebied is niet opgenomen in het PAS-programma. Ik verwijs u in dit kader ook door naar de uitgevoerde natuurtoets.*

### 2.4 De compensatieopgave EHS is te beperkt

In het OTB wordt uitgegaan van een compensatieopgave voor de EHS van 12,6 ha. Hierbij is geen compensatie opgenomen als gevolg van versnippering van de EHS omdat gesteld wordt dat dit geen negatieve gevolgen heeft. Dit wordt onderbouwd met de informatie dat in de snipper EHS aan de zuidzijde van de verbindingsboog (2,1 ha) geen sprake zou zijn van de aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS omdat hier geen broedparen weidevogels zijn waargenomen. Openheid van het landschap maakt echter deel uit van de wezenlijke kenmerken van natuurbeheertype 'vochtig weidevogelgrasland' voor weidevogels. Dit natuurbeheertype kan daarom alleen goed functioneren bij een zekere minimale omvang van een open aaneengesloten gebied. Het gebied dat wordt afgesneden door de verbindingsboog levert daarom in de huidige situatie een bijdrage aan het functioneren van het hele EHS-gebied door bij te dragen aan rust, openheid en duisternis. Wanneer deze wordt gescheiden van de rest van het gebied door de verbindingsboog vervalt deze bijdrage en is de snipper van 2,1 hectare volledig waardeloos als 'vochtig weidevogelgrasland'. Het is daarom onterecht om te stellen dat er geen sprake is van de aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden als dit gebied wordt afgesneden van de rest van het EHSgebied. Daarom zal er voor deze 2,1 ha dus compensatie plaats moeten vinden (inclusief kwaliteitstoeslag van 33%). De compensatieopgave EHS moet daarom verhoogd worden met  $2,1 + 33\% = 2,8$  ha tot 15,4 ha in totaal. Daarnaast pleiten wij ervoor om voor uitvoering van de compensatieopgave te zoeken naar mogelijkheden om dit in het gebied waar de ingreep plaatsvindt te doen in plaats van in het Oudeland van Strijen waar Rijkswaterstaat reeds gronden in bezit heeft.

### **Reactie**

*In paragraaf 2.4 wordt gesteld dat het gebied dat wordt afgesneden door de verbindingsboog van de A16 Rotterdam in de huidige situatie een bijdrage levert aan het functioneren van het hele EHS-gebied door bij te dragen aan de rust, openheid en duisternis. Dit zijn wezenlijke kenmerken en waarden die van belang zijn voor de aanwezigheid van weidevogels. Daarom zou volgens insprekers ook de versnippering van deze 2,1 ha EHS meegenomen moeten worden in de compensatieopgave. In de Natuurtoets is echter vastgesteld dat in de huidige situatie de wezenlijke kenmerken en waarden, die van belang zijn voor de aanwezigheid van weidevogels, ter plaatse van deze 2,1 ha ontbreken. Dit wordt enerzijds veroorzaakt doordat deze hoek vlakbij het punt is gelegen waar de N209 en de A13 samenkomen. Hierdoor is er van verschillende kanten reeds sprake van verstoring van deze hoek door licht en geluid.*

*Daarnaast is er rondom de boerderijen aan de Schieveensedijk 11 tot 31 sprake van veel opgaande beplanting, wat de openheid van het landschap rondom deze boerderijen inperkt en waardoor er gelegenheid is voor predatoren om vanuit te jagen. Dit laatste lijkt de meest bepalende factor te zijn voor het ontbreken van broedparen ter plaatse van de snipper van 2,1 ha, omdat op andere plekken langs wegen waar geen opgaande beplanting aanwezig is, wel waarnemingen van broedparen dicht langs de weg zijn gedaan. Op basis hiervan is in de Natuurtoets geconcludeerd dat niet alleen de weidevogels ter plaatse van deze snipper in verschillende jaren ontbreken, maar dat ook de wezenlijke kenmerken die van belang zijn voor het voorkomen van weidevogels ontbreken. Hierdoor is er geen sprake van een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van de snipper van 2,1 ha, want de wezenlijke kenmerken en waarden voor Vochtig weidevogelgrasland ontbreken hier immers al in de huidige situatie. Vanwege het ontbreken aan openheid in deze hoek, draagt de betreffende 2,1 ha ook niet bij aan de wezenlijke kenmerken en waarden van de rest van het EHS-gebied. In de plansituatie is deze openheid wel meer aanwezig. De verbindingsboog komt hoger in*

*het landschap te liggen, maar hierlangs wordt geen opgaande beplanting aangebracht, waardoor er geen rustplaatsen voor predatoren aanwezig zijn. Daarnaast wordt langs de verbindingsboog een zichtwal geplaatst om verstoring door licht te beperken. Aantasting van de EHS als gevolg van verstoring door geluid, wordt gecompenseerd.*

*De beoordeling is tevens in lijn met de toelichting voor de beoordeling van Belangrijk Weidevogelgebied (wat betreft doelstelling en wezenlijk kenmerken en waarden vergelijkbaar met Vochtig weidevogelgrasland binnen de EHS) in de Beleidsregel Compensatie natuur, recreatie en landschap (Provincie Zuid-Holland, 2013), waarin staat: "De compensatieopgave dient te worden berekend op basis van de oppervlakte belangrijk weidevogelgebied dat door de ingreep verloren gaat of voor weidevogels ongeschikt wordt. Omdat de belangrijke weidevogelgebieden globaal begrensd zijn, de weidevogels binnen deze gebieden (meestal) niet homogeen verspreid zijn en de dichtheden jaarlijks kunnen fluctueren, verdient het aanbeveling om bij de effectvoorspelling zowel actuele als oudere verspreidingsgegevens (stippenkaarten) te betrekken. Daarmee kan beter onderbouwd worden of er wel sprake is van een significant negatief effect en hoe groot dat effect dan is. Het zou bijvoorbeeld kunnen dat het effect van de ingreep beperkt blijft tot dat deel van een belangrijk weidevogelgebied waarin 'van nature' of door reeds aanwezige storingsbronnen al weinig tot geen weidevogels voorkomen. De vraag of negatieve effecten significant zijn mag niet gerelateerd worden aan de totale omvang van een belangrijk weidevogelgebied."*

*De compensatie van EHS en Belangrijk weidevogelgebied vindt voor 12 hectare plaats in de Polder Oudeland van Strijen en voor 6,1 hectare in polder Schieveen. Voor een volledige compensatie van het weidevogelgebied in de directe omgeving van de A16 Rotterdam zijn helaas onvoldoende locaties aanwezig om nieuwe weidevogelgebieden te creëren. Mocht het echter zo zijn dat er tijdig nieuwe locaties worden gevonden, dan wordt deze mogelijkheid in het Tracébesluit opgehouden. Ik verwijs u ook naar paragraaf 2.14 en de uitgevoerde natuurtoets.*

#### 2.5 De uitvoering van de compensatieopgave is nog onzeker

In het OTB wordt niet aangegeven waar en hoe de compensatieopgave exact gerealiseerd zal gaan worden. Daardoor is niet te beoordelen of de compensatieopgave op een juiste manier te realiseren zal zijn. Zo lang er geen sprake is van zekerstelling van acceptabele en tijdige realisatie van de compensatie kan er geen definitief besluit worden genomen tot aanleg van de A16 Rotterdam.

#### **Reactie**

*Op het moment van vaststellen van het Ontwerp-Tracébesluit was de invulling van de compensatieopgave nog niet geheel uitgewerkt. Inmiddels is duidelijk dat 12 ha van de compensatieopgave voor EHS en Belangrijk weidevogelgrasland wordt gecompenseerd in het Oudeland van Strijen. De overige 6,1 ha wordt in Polder Schieveen gecompenseerd.*

#### 2.6 Aanpassing ecologische verbinding: Zestienhovenweg en Bergweg Zuid is te vrijblijvend

Het tracé van de A16 Rotterdam doorsnijdt de ecologische verbinding Zestienhovenweg en Bergweg Zuid waardoor deze niet kan functioneren. Volgens de beleidsregel compensatie zijn geen ruimtelijke ontwikkelingen toegestaan die het realiseren van de beoogde natuurfunctie op termijn onmogelijk maken. Omdat de ecologische verbinding nog niet is ingericht wordt daarom in het OTB voorgesteld

om de ligging te verplaatsen zodat deze na aanleg van de A16 Rotterdam nog wel kan functioneren. Hiervoor worden enkele suggesties gedaan en voorbeelden gegeven van mogelijke inrichtingsmaatregelen die het functioneren van de verbinding moeten onderbouwen. Wij zijn het ermee eens dat het noodzakelijk is dat de realisatie van een goed functionerende ecologische verbinding ook na de realisatie van de A13/A216 mogelijk moet blijven. Wij pleiten er echter voor om in het OTB gelijk een goed onderbouwde her-begrenzing en maatregelen voor inrichting van de verbinding op te nemen. Als het gebied toch 'op de schop' gaat vanwege de realisatie van de A16 Rotterdam, dan is het via 'werk met werk' maken een logische keuze om de ecologische verbinding gelijk te realiseren.

### **Reactie**

*Het behoud van de ruimte voor de ecologische verbindingzone tussen de Zestienhovenweg en Bergweg-zuid door herbegrenzing van de ecologische verbinding aan de noordzijde van het tracé, is in de fase van het Ontwerp-Tracébesluit-afgestemd met de Provincie Zuid-Holland. Omdat door middel van herbegrenzing de verbinding niet onmogelijk wordt gemaakt, wordt voldaan aan de verplichting die voortvloeit uit de Beleidsregel compensatie natuur, recreatie en landschap (Provincie Zuid-Holland, 2013). Rijkswaterstaat attendeert de Provincie Zuid-Holland bij vaststelling van het Tracébesluit nogmaals op de noodzaak tot herbegrenzing, zodat de nieuwe ligging van de verbindingzone voldoende geborgd is. De invulling van de ecologische verbindingzone is in beginsel een taak van de gemeente. Zij willen invulling aan de ecologische verbinding geven door ontwikkeling van het Triangelpark op deze locatie. Daar waar ingrepen ten behoeve van de A16 Rotterdam plaatsvinden wordt echter inderdaad al 'werk met werk' gemaakt door de ecologische verbinding al ten dele in te vullen en verdere ontwikkeling door de regio te faciliteren. Zo wordt er onder de Bergweg Zuid een duiker gerealiseerd die geschikt voor passage van fauna om een verbinding mogelijk te maken voor kleine zoogdieren en eventueel vleermuizen. Daarnaast wordt de Bergweg-zuid begeleidt met knotwilgen en wordt het talud langs de tunnelmond aan de noordzijde met bomen beplant, zodat er ook opgaande structuren aanwezig zijn als onderdeel van de verbinding vanuit het Lage Bergse Bos. Tenslotte wordt langs de noordzijde van het tracé een watergang aangelegd met plas-draszone. De regio kan in hun verdere invulling van dit gebied hierop aansluiten.*

### 2.7 Het geplande elzenhakhout aan de zuidzijde van de polder Schieveen vormt een risico voor steenuil en weidevogels

Het landschapsplan laat zien dat op het tracé van de A16 Rotterdam ter hoogte van de luchthaven ten noorden van de OTB-grens sprake zal zijn van het realiseren van elzenhakhout. Dit komt dan dus aan de zuidzijde van de polder Schieveen. Wij onderkennen dat het voor de ecologische en landschappelijke kwaliteiten in de polder Schieveen wenselijk is om hier een barrière tussen de polder en de weg te realiseren. Maar dit zou op een andere manier moeten gebeuren dan via elzenhakhout. Het risico is namelijk groot dat dit aantrekkelijk is voor predatoren en dus slecht voor de weidevogel in de polder Schieveen die juist gebaat zijn bij openheid en het afwezig zijn van bomen en bosjes. Ook wordt in de natuurtoets aangegeven dat ten behoeve van de steenuilen bij de Bovendijk aan de zuidzijde van het territorium geen houtwallen, hakhout, bomenrijen en bosjes aangeplant zouden moeten worden omdat dit steenuilen naar de snelweg kan lokken waardoor de kans op verkeersslachtoffers toeneemt. In plaats van het geplande elzenhakhout zou het daarom veel beter zijn om de A16 Rotterdam ten zuiden van Schieveen te verlagen (tot polderniveau) en het zicht en geluid van de weg van de polder Schieveen af te schermen door het realiseren van een aarden wal tussen de weg en de polder. Met deze mitigerende maatregelen kunnen de negatieve effecten voor

weidevogels en de hiertoe beschermde gebieden in veel grotere mate voorkomen worden.

### **Reactie**

*De in het kader van de Afsprakenkaart voorziene realisatie van elzenhakhout ten noorden van de A16 Rotterdam maakt geen onderdeel uit van het Tracébesluit, maar betreft een weergave van de inrichtingsplannen van de regio. Daar waar de weg, ter plaatse van de verbindingsboog met de A13, in de EHS komt te liggen, wordt deze afgeschermd door een zichtwal. Aan de zuidzijde van Polder Schieveen ligt de weg open in het landschap, zodat er zicht is op de polder. Hier is voor gekozen omdat de weg op veel andere plekken al is afgeschermd om verstoring van licht en geluid en zicht op de weg zoveel mogelijk te beperken. Langs Polder Schieveen is het echter mogelijk voor de weggebruiker om het weidelandschap in te kijken. Dit is vergelijkbaar met de huidige situatie langs de N209.*

*Voor wat betreft de suggestie voor het plaatsen van een aarden scherm voor het mitigeren van effecten is gebleken dat deze niet nodig is. Ten aanzien van de huidige geluidbelasting van de N209 vormt de A16 een beperkte toename. Ook is gebleken dat de weidevogels zich op dit moment al bevinden buiten contour rondom de A16 waar een hogere geluidsbelasting wordt verwacht.*

*Het verder verlagen van de weg tot op polderniveau is geen optie omdat de weg moet voldoen aan een minimale drooglegging.*

### 2.8 Door toepassing van het 'worst case scenario' is de compensatieopgave te beperkt

In het OTB wordt bij het vaststellen van de benodigde natuurcompensatie als gevolg van verstoring een vergelijking gemaakt tussen de mate van verstoring in de referentiesituatie in 2030 en de situatie met aangelegde voorkeursvariant in 2030. Voor het vaststellen van de mate van verstoring en de compensatieopgave die daaruit voortvloeit, wordt het onderscheid gemaakt tussen delen van het gebied die binnen en buiten de 47 dB(A) contour vallen. Dit wordt als grens gehanteerd waarboven verstoring plaatsvindt. Doordat echter met een hoog groeiscenario wordt gerekend (GE), is er in de referentiesituatie al sprake van een forse toename van verstoring ten opzichte van de huidige situatie door de autonome groei van verkeer en industrie. Hierdoor is de afname van EHS-gebied waar de verstoring onder de 47 dB(A) blijft door de aanleg van de A16 Rotterdam relatief beperkt. Het GE-scenario is wat milieueffecten betreft echter een worst case scenario. Het is dus aannemelijk dat er in werkelijkheid bij autonome ontwikkeling minder verstoring optreedt en er dus in een groter deel van de EHS geen sprake is van verstoring boven de 47 dB(A) dan in de referentiesituatie. En de aanleg van de A16 Rotterdam dus voor een groter toename zorgt van het gebied binnen de EHS waar de verstoring boven de 47 dB(A) uit zal komen. Hierdoor wordt nu van een te beperkte compensatieopgave als gevolg van een toename van verstoring in de EHS uitgegaan.

### **Reactie**

*Er wordt gesteld dat de compensatieopgave voor EHS als gevolg van de toenemende verstoring door geluid, te beperkt is vanwege het toepassen van het hoog economisch groeiscenario voor de verkeerscijfers. Doordat met een hoog groei scenario wordt gerekend zou er in de referentiesituatie al sprake zijn van een forse toename van verstoring ten opzichte van de huidige situatie. Dit laatste blijkt echter niet het geval te zijn. Ten behoeve van het vaststellen van de toename van geluidsverstoring op de EHS is zowel een geluidsmodellering voor de huidige situatie in 2016, als de toekomstige, autonome situatie in 2032 uitgevoerd. De verschillen tussen de huidige situatie en de referentiesituatie blijken hieruit verwaarloosbaar*



*klein te zijn. Het toepassen van het hoge groeiscenario leidt dus niet tot een toename van verstoring ten opzichte van de huidige situatie.*

*Daarnaast is in alle gevallen het effect als gevolg van de aanleg van de A16 Rotterdam (het projecteffect) bepaald door de modellering van de referentiesituatie te vergelijken met de modellering van de referentiesituatie + het project. In beide berekeningen is het hoge groeiscenario meegenomen. Vervolgens worden de berekeningen van elkaar afgetrokken om het projecteffect te bepalen. Dit laat daarom zuiver het effect zien dat door de toename van verkeer en de aangepaste ligging als gevolg van het project A16 Rotterdam optreedt.*

#### 2.9 Effecten op Lepelaars Voornes Duin ten onrechte buiten beschouwing gebleven

Er is ten onrechte niet gekeken naar de effecten van het verkleinen van de oppervlakte van het open landschap in de Schieveense polder in relatie tot de belangrijke functie van het gebied als foerageergebied voor de lepelaar. Het is bekend dat lepelaars vanuit Natura 2000- gebied Quakjeswater (Voornes Duin) tot in de Schieveense polder foerageren. Daarmee heeft deze ingreep een negatief extern effect op dit Natura 2000 gebied.

#### **Reactie**

*Er wordt gesteld dat er sprake is van externe werking op het Natura 2000-gebied Voornes Duin. De lepelaars waarvoor in Voornes Duin een instandhoudingsdoelstelling geldt, foerageren onder andere ook in Polder Schieveen. Er is daarom sprake van een directe relatie tussen de individuen in de kolonie in Voornes Duin en Polder Schieveen als foerageergebied. Inderdaad blijkt uit weidevogeltellingen in Polder Schieveen uit 2009 en 2011 de aanwezigheid van lepelaars gedurende de dag in Polder Schieveen. Aan het eind van de dag vliegen de lepelaars weer terug naar de kolonie. Ook in de NDFF zijn waarnemingsgegevens in Polder Schieveen aanwezig, waaronder waarnemingen van lepelaars dicht langs de weg, aan weerszijden van de N209. De stelling dat dus sprake is van externe werking op Natura 2000-gebied Voornes Duin is daarmee gegrond.*

*De aantallen lepelaars in Voornes Duin liggen volgens de laatste tellingen (seizoen 2013/2014, [www.sovon.nl](http://www.sovon.nl)) boven de instandhoudingsdoelstelling. Naar verwachting is het effect van de A16 Rotterdam dus niet zodanig dat verstoring van de lepelaars die verspreid door de polder aanwezig zijn, leidt tot het niet behalen van de instandhoudingsdoelstelling in Voornes Duin. Er is dus wel sprake van beperkt negatieve effecten, maar niet van significant negatieve effecten. Naar aanleiding van deze zienswijze is de natuurtoets op dit onderdeel aangevuld.*

#### 2.10 Oorzaak verdwijnen broedparen weidevogels nabij Schieveense Dijk 51

Op pagina 58 van de Natuurtoets wordt aangegeven in het deel van het belangrijk weidevogelgebied rondom de Schieveensedijk 51 de afgelopen jaren geen broedparen weidevogels zijn waargenomen. Als verklaring wordt aangegeven dat naast de nabijheid van de weg en boerderijen ook veranderingen in beheer en abiotische omstandigheden hiervoor gezorgd hebben. Dit is echter maar ten dele juist: de belangrijkste reden waarom de laatste jaren hier aanmerkelijk minder vogels zitten is dat er een nieuwe aansluiting op de Doenbrug is gemaakt, er een werkterrein is ingericht en er veel lawaai/licht/verstoring heeft plaatsgevonden.

#### **Reactie**

*In de Natuurtoets is beschreven waarom in specifiek het kleine Belangrijk Weidevogelgebied rondom Schieveensedijk 51 in de tellingen van 2014 geen broedparen zijn aangetroffen. Deze verklaring is opgenomen om aan te geven dat hoewel er recentelijk geen broedparen zijn aangetroffen, er factoren zijn die deze afwezigheid verklaren en dat het gebied in potentie wel geschikt is. Omdat het*

*gebied in potentie (op basis van oude tellingen uit 2009 en 2011) wel geschikt blijkt te zijn, is het verlies door vernietiging meegenomen als compensatie. De beschreven werkzaamheden ten behoeve van de Doenbrug zijn niet specifiek van invloed op de percelen rond Schieveensedijk 51, maar op deze gehele hoek van Polder Schieveen. Deze opmerking vormt wel een terechte aanvulling op de beschrijving van de huidige situatie en is opgenomen in de Natuurtoets. De beoordeling wordt hierdoor echter niet anders.*

### 3. Geldigheid MER

#### 3.1 Er heeft ten onrechte geen actualisatie van het MER plaatsgevonden

Inspreker stelt dat de Wet milieubeheer (artikel 7.23) het meenemen van alternatieven in het besluit-MER verplicht. Zelfs als de varianten die in de Trajectnota/MER (2009) zijn beschreven als 'redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven' beschouwd zouden worden, dan kan nog niet aan deze verplichting voldaan worden doordat deze MER gebaseerd is op verouderde gegevens. De ecologische gegevens die op basis van veldonderzoek verkregen zijn, stammen uit 2009. Dit is te oud om nu nog houdbaar te zijn ter onderbouwing van een afweging tussen alternatieven. In de 'Notitie validatie van de MER' (2015) wordt hier niet op ingegaan. De Notitie validatie is alleen geschreven om aan te tonen, dat er geen nieuwe MER nodig is. Deze notitie gaat om aan te tonen dat er geen nieuw MER nodig zou zijn alleen in op varianten in de uitvoering van de weg, maar gaat helemaal niet in op de verouderde gegevens die de basis vormen voor het (O)TB. De Natuurtoets van het OTB (2015) kan niet als actualisatie van de MER wat betreft ecologische effecten beschouwd worden omdat hierin slechts de effecten van één uitgewerkte variant zijn onderzocht en dus niet de in het kader van de Wet milieubeheer vereiste alternatieven. Ten minste wat ecologie betreft had dus een actualisatie van het MER moeten plaatsvinden.

#### **Reactie**

*Inspreker geeft aan dat een actualisatie van het MER moet plaatsvinden nu volgens inspreker deze is gebaseerd op onjuiste gegevens en de natuurtoets (2015) van het OTB niet geldt nu deze enkel ziet op de voorkeursvariant. Ten tijde van het kiezen van het juiste alternatief en de voorkeursvariant waren de benodigde gegevens en onderzoeken actueel en kon destijds daarop het besluit gebaseerd worden. Verder wordt in de notitie validatie van het MER ook ingegaan op de vraag of het MER nog voldoende actueel is. Enkel tijdsverloop tussen het MER en het besluit is geen reden voor actualisatie van het MER. Uit deze notitie blijkt verder dat er geen andere omstandigheden zijn die aanleiding geven om aan te nemen dat het MER geactualiseerd moet worden. Er is in deze notitie getoetst of wijzigingen van wetgeving en van het ontwerp nog van invloed zijn geweest, dit was niet het geval. In de notitie is nog expliciet ingegaan op wat dit betekent voor het onderdeel Natuur. De natuurtoets behandelt de effecten van de gekozen variant. Dit is een nadere effectbeoordeling. Het feit dat de natuurtoets enkel ingaat op de voorkeursvariant is logisch, nu er uiteindelijk is gekozen om de voorkeursvariant uit te werken in het Tracébesluit. Deze wijze van besluitvorming en trechtering is gebruikelijke praktijk.*

#### 4. Inpassingsmaatregelen

##### 4.1 Te hoge geluidbelasting en lichthinder in polder Schieveen

De polder Schieveen wordt momenteel ingericht als natuur- en weidevogelgebied met recreatieve waarden, o.a. voor de Rotterdamse stadsbewoner. Samen met gemeente Rotterdam investeert Natuurmonumenten veel geld om deze doelen te bereiken vanuit het belang van hoogwaardige groengebieden in de directe omgeving van de stad. Te veel geluid van de weg zal betekenen dat de weidevogeldoelen hier niet gehaald worden en de belevingswaarde van het gebied lager wordt, waarmee de investering in feite weggegooid geld is. Daarom pleiten wij voor een voldoende hoge aarden geluidswal langs de weg ter plaatse van polder Schieveen die licht en geluid voldoende tegenhoudt om de blijvende rust in het gebied te garanderen. Vooral ter plaatse van de verhoging van de snelweg. In de bocht naar de A13 toe vrezden wij teveel geluidhinder. Op het viaduct zelf is alleen een "zichtwal" voorzien, maar die is zo laag dat geen geluidswering zal optreden. Juist vanwege de hoge ligging zal de geluidsverstoring enorm toenemen. Ook op dit punt verzoeken wij u om maatregelen te nemen zodat er geen versturende werking zal uitgaan van de nieuwe A16 Rotterdam - ook met dubbellaags ZOAB fijn - voor: a) weidevogels en b) recreanten en dit te onderbouwen met cijfers.

##### **Reactie**

*Voor wat betreft uw suggestie voor het plaatsen van een aarden wal voor het mitigeren van effecten is gebleken dat deze niet nodig is. Ten aanzien van de huidige geluidbelasting van de N209 vormt de A16 een beperkte toename. Ook is gebleken dat de weidevogels zich op dit moment al bevinden buiten de contour rondom de A16 waar een hogere geluidsbelasting wordt verwacht.*

*Ten aanzien van licht geldt dat er rekening is gehouden met de wettelijke kaders, lichtvervuiling en verstrooiing van licht in relatie tot natuurbescherming en met de hoogte van de lichtmasten in relatie tot luchtvaartveiligheid. In het kader van het Tracébesluit is de verlichting niet in detail uitgewerkt. Lichthinder kan echter niet worden voorkomen, maar wel zo veel als mogelijk worden beperkt. In het contract zullen in het kader van een goede inpassing van de verlichting in de omgeving wel eisen worden opgenomen ter beperking van omgevingshinder door verlichting, dit kan door de hoeveelheid licht te beperken tot waar het strikt noodzakelijk is, door:*

- *het kunstmatig licht enkel daar te richten waar het ook daadwerkelijk nodig is (doelgericht) en dit zo te doen dat deze weg van het foerageergebied of de migratieroute schijnt;*
- *gebruikt te maken van armaturen die het licht door middel van een scherpe bundel één bepaalde kant en weg van het foerageergebied of de migratieroute, op richten;*
- *gebruik te maken van aangepaste armaturen die verstrooiing van licht minimaliseren;*
- *het aantal lampen, de lichtintensiteit en het gebruik van hoge lichtmasten met veel lichtverstrooiing te beperken;*
- *voor en na de werkzaamheden het gebruik van kunstverlichting te beperken tot enkel verlichting ter beveiliging van opslagterreinen. Ook hiervoor gelden de bovenvermelde restricties.*

##### 4.2 Opname aanvullende maatregelen in het TB

Insprekers gaan er vanuit dat de extra maatregelen van (de nog te besteden € 30 miljoen van de Metropoolregio en de stad Rotterdam en de aanvullende bijdrage van € 15 miljoen van de minister van I&M overeenkomstig de brieven d.d. 30-09-2015

van B&W Rotterdam aan de gemeenteraad, d.d. 23-09-2015 van de minister van I&M aan de Metropoolregio Rotterdam- Den Haag en d.d. 23-09-2015 van wethouder Langenberg aan de raadscommissie EHMD van de gemeente Rotterdam) worden toegevoegd aan de in het OTB vermelde inpassingsmaatregelen. Hieronder valt ook het recreaduct tussen het Schiebroekse Park en de Vlinderstrik waarbij de voorgestelde breedte van 16 meter als een minimum gezien moet worden. Mochten deze extra maatregelen niet doorgaan, dan dienen deze geacht te worden bij deze zienswijze opnieuw te zijn ingediend.

### **Reactie**

*Bij deze kan ik u toezeggen dat genoemde maatregelen zijn opgenomen in het Tracébesluit. Voor meer informatie verwijs ik u ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.9.*

#### 4.3 Inpassingsmaatregelen op specifieke locaties

Insprekers pleiten voor het nemen van maatregelen om een betere inpassing op een aantal specifieke locaties te realiseren. Het gaat hierbij om:

- Overkappen van de weg vanaf de tunnel onder de Rotte tot zo ver mogelijk in het
- Terbregseplein;
- Het tegengaan van hinder door verlichting van de snelweg;
- Het toepassen van groene geluidsschermen;
- Hoogte landtunnel in het Lage Bergse Bos
- Inpassing vormgeving tunnelgebouwen

Voor een toelichting hierop verwijzen wij naar de zienswijze van Bewonersorganisatie Ommoord (BOO), de Stichting Rotte-Verband, de Belangenvereniging Hilleegersberg-Bergse Bos (BVHBB) en de Bewonersorganisatie Rotte (BOR). Als aanvullend argument voor het toepassen van groene in plaats van glazen geluidsschermen willen wij hierbij benoemen dat glazen geluidsschermen een risico vormen voor vogels doordat zij deze moeilijk waar kunnen nemen, terwijl dat voor groen aangeklede geluidsschermen niet geldt.

### **Reactie**

- *Ten aanzien van de overkapping van de weg vanaf de tunnel verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.11. Wel is het zo dat de tunnel ten opzichte van het OTB verder is doorgetrokken tot circa 100 meter voorbij de 2<sup>e</sup> kwelsloot achter de Rotte;*
- *Ten aanzien van het tegengaan van hinder door verlichting zal gebruik worden gemaakt van verlichting met een minimum aan verstrooiing;*
- *Daar waar schermen moeten komen, heb ik merendeels tweezijdig begroeide schermen toegepast. Indien begroeiing aan de wegzijde niet mogelijk is zijn schermen aan de omgevingszijde wel begroeid. Op enkele specifieke locaties op kunstwerken en bij de tunnelmonden zijn wel transparante schermen toegepast, vanuit esthetische en technische redenen. Deze zullen een print krijgen, zodat ze voor vogels goed waar te nemen zijn. De hoogte van de landtunnel in het Lage Bergse Bos is in het Tracébesluit vergeleken met het Ontwerp-Tracébesluit verlaagd van een tunnel op maaiveld naar een halfverdiepte ligging. Ik verwijs u ook naar mijn antwoord in paragraaf 2.9.*

*In het Landschapsplan wordt de vormgeving van de tunnelgebouwen niet uitgewerkt. Er wordt alleen gesteld dat "De dienstgebouwen van de tunnel zijn zo gepositioneerd dat ze op het laagste punt van de halfverdiepte tunnel liggen, waardoor de hoogte wegvalt in het bos. Ze worden dusdanig ingepast en vormgeven*

*dat ze esthetisch passen in de omgeving." De vormgeving wordt in de realisatiefase in overleg met het Recreatieschap verder uitgewerkt .*

## 5. luchtkwaliteit

### 5.1 Er is onvoldoende onderbouwd dat de normen voor luchtkwaliteit behaald zullen worden.

Het OTB stelt dat er geen problemen met luchtkwaliteit te verwachten zijn omdat de A16 Rotterdam is opgenomen in het NSL. Het NSL gaat er echter vanuit dat het autoverkeer steeds schoner wordt als gevolg van het autoverkeer dat steeds schoner wordt door het Europese beleid op dit gebied. In september 2015 is echter gebleken dat de autoindustrie op grote schaal manieren heeft gevonden om dit Europese beleid te omzeilen en dieselmotoren dus in de praktijk een veel grotere bijdrage leveren aan de luchtvervuiling dan op papier. De prognoses op het gebied van de effecten op luchtkwaliteit van het verkeer als gevolg van de A16 Rotterdam zijn daarom gebaseerd op aannames die niet blijken aan te sluiten bij de realiteit. Daardoor kan onvoldoende gegarandeerd worden dat de aanleg van de A16 Rotterdam niet zal leiden tot overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit.

#### **Reactie**

*Ik verwijs u hiervoor naar mijn reactie in paragraaf 2.17..*

### 5.2 De aannames over de ontwikkeling van emissies zijn onvoldoende onderbouwd

De berekeningen ten aanzien van de stikstofemissie gaan uit van de aanname dat er een autonome daling optreedt van de emissie door schonere auto's. Er is echter gebleken dat dit een onjuiste aanname is. Inspreker onderbouwt dit met een figuur wat het verschil weergeeft tussen de aangenomen trend en de werkelijke ontwikkeling. Er is al sinds jaren geen autonome daling meer zichtbaar. Het is dus vreemd om met aannames te rekenen en die als vaststaand feit in berekening mee te nemen, terwijl duidelijk is dat deze aannames afwijken van de werkelijke ontwikkeling. Er zou daarom ook een meest negatief scenario moeten worden berekend uitgaande van de nu waarneembare autonome stijging. Bovendien is het onduidelijk welke ontwikkelingen zijn meegenomen in de invoergegevens van het ministerie van I&M van 15 maart 2014, die als basis worden genomen. Hierdoor kan niet worden nagegaan of alle voorziene relevante ontwikkelingen in de regio hierin op de juiste wijze zijn opgenomen. Onjuiste of onvolledige aannames over de ontwikkeling van emissies hebben zowel voor het behalen van de normen voor luchtkwaliteit als voor de stikstofdepositie op de natuur gevolgen.

#### **Reactie**

*De emissiefactoren die worden toegepast bij het berekenen van de luchtkwaliteit, worden jaarlijks door de mij vastgesteld, mede op basis van input van de landelijke kennisinstututen zoals RIVM. Voor het project A16 is gebruikt gemaakt van de meest recente emissiefactoren. Hierbij merk ik op dat er nog steeds sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit naar de toekomst toe. Voor een overzicht van de relatie ontwikkelingen emissies en luchtkwaliteit in de periode 1990 – 2013 verwijs ik u ook naar de site*

*<http://www.clo.nl/indicatoren/nl0081-relatie-ontwikkelingen-emissies-en-luchtkwaliteit>.*

*Met uitzondering van de door inspreker aangehaalde ontwikkeling van ammoniak, waarbij de landbouwsector voor het merendeel verantwoordelijk is voor de uitstoot, blijkt voor NOx, PM10 een duidelijke dalende trend van de emissies waar te nemen en neemt de luchtkwaliteit toe.*

### 3.256 **Zienswijze nr. 256, GroenLinks Rotterdam**

*Naar aanleiding van het Ontwerp-Tracébesluit A16 is Groenlinks een petitie gestart tegen de aanleg van de A13/A16, met als strekking:*

#### **A13/A16? NO WAY, schone lucht en een goede nachtrust**

Het kabinet wil een snelweg aanleggen ten noorden van Rotterdam: de A13/A16. Het tracé van die weg loopt vanaf Rotterdam Airport langs het Schiebroeksepark, door het Lage Bergse Bos en rakelings langs de woonwijken Ommoord en Terbregge. Bewoners voeren samen met GroenLinks actie tégen de A13/A16 en vóór het gezond en groen houden van de woonomgeving.

Wil je de minister laten weten dat je tegen de A13/A16 bent en vóór een groene en gezonde woonomgeving en een goede nachtrust? Teken dan hier!

*In totaal zijn hier ruim 10.696 reacties op binnengekomen; via een handtekeningenactie ruim 2.079 en via internet ruim 8.617. Van deze internetactie zijn er circa 1.668 reacties met een persoonlijke toevoeging. Het merendeel van deze toevoegingen gaat in meer algemene zin over de nut en noodzaak, participatieproces, inpassing en milieuoverlast. Voor de beantwoording hiervan verwijs ik naar mijn antwoorden in hoofdstuk 2. Daarnaast zitten er tussen deze reacties ook personen / organisaties die ook zelf een aparte zienswijze hebben ingediend. Hiervoor verwijs ik naar de betreffende zienswijzen in dit hoofdstuk. Voorzover er meer specifieke reacties zijn gegeven die in het voorgaande niet zijn beantwoord, worden die hierna beantwoord.*

### 3.257 **Zienswijze nr. 261**

... en pal langs huizen en een hoog en grootbejaardentehuis (Ten Hogerbrugge)

#### **Reactie**

*Specifiek met betrekking tot uw woning merk ik het volgende op; de afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 800 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg. Ik acht de akoestisch situatie daarmee aanvaardbaar. Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek verwijs ik u graag naar paragraaf 2.15. Ook het bejaardenwooncomplex aan de Varenhof is in het akoestisch onderzoek betrokken. Ook daar overschrijdt de geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg niet.*

### 3.258 **Zienswijze nr. 267**

80 op de A13, zeker wanneer het heeft geregend want dan maakt de weg meer lawaai!

#### **Reactie**

*Het aanpassen van de snelheid op de A13 valt buiten de projectscope van de A16. Op de A16 zal een maximum snelheid van 100 km/u gelden.*

### 3.259 **Zienswijze nr. 295**

Afslag Schiedam noord afsluiten vanwege milieunormen en gezondheid omwonenden. En dan nu kappen in de groene longen en een nieuwe groep

blootstellen aan schadelijke uitlaatgassen?

**Reactie**

*Ten aanzien van de bomenkap en de effect van lucht verwijs ik u naar mijn antwoorden in hoofdstuk 2. Voor wat betreft de afslag Schiedam-Noord wordt niet afgesloten omwille milieunormen en/of gezondheid: Wegens ruimtebeperkingen in het Kethelplein vervalt bij de huidige aansluiting Schiedam-Noord de mogelijkheid om de A20 west richting Hoek van Holland op te gaan en vervalt vanaf de A20 west uit de richting Hoek van Holland de verbinding naar de aansluiting Schiedam-Noord. Dit verkeer zal via afslag 9 Vlaardingen-Holy en het lokale wegennet haar bestemming kunnen bereiken.*

**3.260 Zienswijze nr. 336**

Als het openbaar vervoer voor ouderen gratis wordt en daardoor weer rendabel zijn al die nieuwe snelwegen volgens mij overbodig en slecht voor de toekomst van Nederland.

**Reactie**

*Gedurende het besluitvormingsproces heeft de minister meerdere alternatieven afgewogen. Deze zijn opgenomen in de variantennota. Eén van de alternatieven was het optimaliseren van het openbaar vervoer in de regio. Uit dit onderzoek is gebleken dat een verbetering van het openbaar vervoer niet de verkeersproblematiek uit de regio oplost. Het sterk verbeteren van het openbaar vervoer leidt tot een afname van het verkeer op de A13 en A20 van 0% tot 1%. Het aanleggen van nieuwe infrastructuur is nodig voor het oplossen van de verkeersproblematiek. Het gratis maken van het openbaar vervoer voor deze doelgroep zal tevens naar verwachting een zeer geringe afname van de verkeersbewegingen leiden in de spitsuren.*

**3.261 Zienswijze nr. 404**

biodiversiteit komt verder onder druk

**Reactie**

*Het klopt dat als gevolg van het plan natuurwaarden worden aangetast, dit is helaas niet te voorkomen. Tegelijkertijd biedt de aanleg van nieuwe wegen ook kansen om natuur te ontwikkelen. Voor het in beeld brengen van de effecten van de A16 Rotterdam op beschermde natuurwaarden zijn verschillende natuuronderzoeken uitgevoerd. In deze toetsen zijn de mogelijke effecten op natuur beoordeeld. Het betreft dan zowel fysieke aantasting, maar ook versnippering en verstoring van natuurwaarden.*

*Daar waar natuurwaarden worden aangetast, wordt dit, conform vigerende wet- en regelgeving, zo veel als mogelijk gemitigeerd of gecompenseerd. Zo worden, bijvoorbeeld, als onderdeel van het bomencompensatieplan een zo groot mogelijk areaal aan in het Lage Bergse Bos gekapte bomen weer op het tunneldak terug geplant. Op deze manier wordt getracht om de huidige functionaliteit van het bos zo veel als mogelijk te behouden. Verder worden alle waterpartijen met plas-/draszones en natuurvriendelijke oevers aangelegd en wordend doorheen het plangebied ecoduikers toegepast waarmee de door de provincie beoogde ecologische verbinding mogelijk wordt. Daarnaast worden, daar waar uit ecologisch veldonderzoek is gebleken dat bestaande migratieroutes voorkomen, passende*

*maatregelen genomen. Tot slot faciliteert de A16 de ambitie van de regio om een 16m brede recreaduct aan te leggen. Vanwege de breedte bestaat de mogelijkheid voor de regio om deze ook als ecopassage in te vullen. Op deze wijze wordt getracht om eventuele achteruitgang van de biodiversiteit in dit dichtbevolkte gebied te beperken. Door ecologische verbindingen te versterken en meer natuurvriendelijke oevers aan te leggen wordt vanuit A16 Rotterdam juist getracht om meer leefgebieden voor soorten te creëren en daarmee de biodiversiteit te vergroten.*

**3.262 Zienswijze nr. 446**

de Bovontunnel bespaart 30% en is duurzaam bespaart CO2 [www.bovon.nl](http://www.bovon.nl)

**Reactie**

*Het concept van de Bovontunnel gaat uit van een geboorde tunnel onder maaiveld. In het geval van de A16 is er sprake van een bestuurlijk overeengekomen half verdiepte ligging. Dit maakt dat de toepassing van welke boortechniek dan ook niet aan de orde is. Ook speelt mee dat Rijkswaterstaat de uitvoeringswijze grotendeels aan de markt wil laten. Binnen dat principe past niet het voorschrijven van een vaste uitvoeringswijze.*

**3.263 Zienswijze nr. 447**

De BSO opvang en school van mijn kinderen ligt pal naast de geplande snelweg. De veiligheid en gezondheid van mijn kinderen zal hiermee ernstig verstoord kunnen worden

**Reactie**

*Ik begrijp uw zorg omtrent de gezondheid en veiligheid van uw kinderen. Uit de onderzoeken blijkt echter dat er ter plaatse van de BSO geen directe aanleiding is om te veronderstellen dat er sprake is van gezondheidsknelpunten en veiligheidsissues. Voor meer informatie verwijst ik ook naar de paragrafen 2.17 en 2.18.*

**3.264 Zienswijze nr. 458**

De leefbaarheid van onze kinderen komt hiermee in gevaar. De school, kinderopvang en BSO van onze kinderen komen hier dan vlak langs te liggen

**Reactie**

*Ik verwijst u naar mijn antwoord op zienswijze 212.*

**3.265 Zienswijze nr. 529**

Dit gebied is te mooi om verpest te worden door een snelweg, wat wordt de vgl stap als deze weg wederom niet genoeg blijkt..\\?\\?

**Reactie**

*De keuze voor de ligging van de A16 is een zorgvuldig proces geweest waarin ook veel aandacht is geweest voor de omgeving. Tevens zijn er samen met de regio verschillende maatregelen genomen om het tracé zo goed mogelijk in te passen. Zo wordt de A16 halfverdiept in een tunnel aangelegd ter plaatse van het Lage Bergse Bos. Verder wordt de weg voldoende robuust aangelegd en heeft het tracé voldoende doelbereik, dat wil zeggen dat aan de projectdoelstellingen wordt voldaan. Ik verwijst u ook door naar paragraaf 2.9 over de inpassing.*



**3.266 Zienswijze nr. 555**

Dit onzalige plan mag nooit doorgang vinden. Er is een veel betere oplossing, wat zult u vragen. Het plan "ROME" voorziet in een oplossing! [www.rooker-en-mees.nl](http://www.rooker-en-mees.nl)

**Reactie**

*De minister is van mening dat de gekozen oplossing het meest doelmatige alternatief is. De minister is tot deze keuze gekomen na een uitgebreide besluitprocedure waarin verschillende alternatieven en varianten zijn afgewogen. In de variantennota heeft de minister verschillende alternatieven afgewogen. Hierbij is onder andere gekeken of mogelijk een intensivering van het openbaar vervoer of een betere benutting dan wel uitbreiding van bestaande infrastructuur een oplossing vormt. Uit de Trajectnota bleek dat voor het oplossen van de verkeersproblemen nieuwe infrastructuur moet worden aangelegd. Vervolgens heeft de minister verschillende tracévarianten van de A16 afgewogen. Hierbij is in de Trajectnota/MER gekeken naar de te verwachten milieueffecten en de geschatte kosten. Op basis van dit proces is samen met de regio ook gekozen voor het huidige tracé als meest doelmatige oplossing. Ik heb kennis genomen van uw stelling en informatie op uw site, deze overtuigt mij vooralsnog niet te kiezen voor een andere oplossing dan nu in het Tracébesluit uitgewerkt.*

**3.267 Zienswijze nr. 572**

Door dit gebied, met naar mijn mening hoge archeologische waarde, hoort geen snelweg te komen! Dit gebied zou juist beschermd moeten worden.

**Reactie**

*Er is een onderzoek uitgevoerd naar de archeologische waarden in het plangebied. Op basis van het uitgevoerde onderzoek is er een goed beeld van de bodemopbouw en de daarin (potentieel) aanwezige archeologische resten. Geconcludeerd wordt dat op slechts één locatie sprake is van (potentieel) behoudenswaardige archeologische resten. Op deze locatie wordt nog aanvullend (waarderend) onderzoek uitgevoerd. Indien uit dit aanvullend (waarderend) onderzoek blijkt dat er inderdaad behoudenswaardige resten aanwezig zijn, dan dient hier conform de wet- en regelgeving mee omgegaan te worden. Dit houdt in dat de resten geconserveerd of afgegraven moeten worden. Indien van toepassing worden hierover eisen in het contract voor de aannemer opgenomen.*

**3.268 Zienswijze nr. 594**

Een vierbaansweg langs ouderenhuisvesting Arcadia? Je kunt nu 's nachts je raam al niet openzetten!!!

**Reactie**

*Voor wat betreft het aspect geluid is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van de komst van de weg. Uit het akoestisch onderzoek komt naar voren dat er bron- en overdrachtsmaatregelen getroffen dienen te worden. Er zijn ten behoeve van uw woonomgeving (Hillegersberg) geluidbeperkende maatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Het gaat hier bijvoorbeeld om het realiseren van een halfverdiepte landtunnel in het Lage Bergse Bos; het realiseren van geluidschermen van de zuidelijk tunnelmond tot het Terbregseplein en van de noordelijke tunnelmond tot de AVO-knoop; het toepassen van stil asfalt in de vorm van tweelaags ZOAB. Daarmee neemt de totale geluidbelasting als gevolg van de*

*rijkswegen af. Het treffen van de voornoemde maatregelen leidt ertoe dat wordt voldaan aan de wettelijke toetswaarden en is het project uitvoerbaar.*

*Specifiek met betrekking tot de ouderenhuisvesting merk ik het volgende op; de afstand van deze locatie tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 900 meter. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de met de regio overeengekomen in het Tracébesluit opgenomen Saldo Nul maatregelen bedraagt minder dan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg.*

*Voor meer informatie over het akoestisch onderzoek verwijs ik u graag naar paragraaf 2.15.*

**3.269      Zienswijze nr. 605**

en heel belangrijk:geen verhuizing van manege hillegersberg hierdoor!!!

**Reactie**

*Voor mijn reactie op deze zienswijze verwijs ik u naar mijn antwoord op zienswijze nummer 131.*

**3.270      Zienswijze nr. 607**

En ook niet langs mijn volkstuin graag....

**Reactie**

*Met uitzondering van ATV Terbregge is er geen sprake van een doorsnijding of aantasting van volkstuinen. Zie ook mijn antwoord op de zienswijzen nr. 155 en 199. In Schiebroek Noord vindt in het park en de volkstuinen geen verslechtering van de milieukwaliteit plaats als gevolg van het Tracébesluit. Het park en de volkstuinen liggen achter 4,5 meter hoge aarden wallen.*

**3.271      Zienswijze nr. 608**

En stoppen met 130: 100 is okay.

**Reactie**

*Voor de nieuwe A16 geldt een maximum snelheid van 100 km/uur.*

**3.272      Zienswijze nr. 615**

Er is al een vliegveld, HSL-lijn en genoeg andere bronnen van herrie. Ook is het sneu dat volkstuinen complex Terbregge geforceerd moet verhuizen als de plannen doorgaan. Laat de weg er alsjeblieft niet komen

**Reactie**

*Ten aanzien van cumulatie met andere bronnen verwijs ik u naar mijn antwoord in paragraaf 2.16. Voor wat betreft de volkstuinen verwijs ik u naar respectievelijk mijn antwoorden op de zienswijzen nr. 155 en 199.*

**3.273      Zienswijze nr. 630**

Er is al zo weinig bos rond Rotterdam. En worden nu nog de laatste ruiterroutes rond Rotterdam ook nog om zeep geholpen? Dat laten we toch niet gebeuren

### **Reactie**

*In het Tracébesluit wordt de inrichting van het Lage Bergse Bos uitgevoerd in overeenstemming met het Schetsontwerp voor de inrichting Lage Bergse Bos, vastgesteld op 1 juni 2015 door het dagelijks bestuur van het Recreatieschap Rottermeren en begin 2016 aangepast op de half verdiept ligging. Dit betreft het handhaven van het netwerk van ruiterspaden. Tijdens de aanlegfase worden bestaande ruiterspaden zoveel mogelijk gehandhaafd, maar kan niet worden uitgesloten dat paden tijdelijk moeten worden afgesloten en/of omgeleid. Zie verder ook mijn antwoord in paragraaf 2.19.*

### **3.274 Zienswijze nr. 661**

Er is toch een wetsontwerp in de maak die gaat meten hoe het met de geluidshinder buiten de woning is i.p.v binnen.

### **Reactie**

*De wijze waarop in het kader van het Tracébesluit onderzoek is gedaan naar geluidshinder is vastgelegd in de Wet milieubeheer. Het prognosejaar voor de geluidsberekeningen is 2032 en kan derhalve niet gemeten worden. Daarom wordt er ook gebruik gemaakt van modellen die de toekomstige situatie moeten voorspellen. Bij het maken van deze modellen wordt overigens wel gebruik wordt gemaakt van beschikbare meetgegevens. Bij het bepalen van de geluidsbelasting geldt dat deze wordt berekend op de gevel van de woning, pas als er niet voldaan kan worden aan deze normen wordt er gekeken naar de geluidsbelasting in de woning. Van de door inspreker gesuggereerde wetswijziging is geen sprake.*

### **3.275 Zienswijze nr. 687**

Er zijn een aantal constructieve ideeën naar voren gebracht o.a. door <http://www.molenlaankwartier.nl/>

### **Reactie**

*Deze zienswijze verwijst naar de ideeën die naar voren zijn gebracht in zienswijze die is opgenomen in paragraaf 3.180. Ik verwijs voor de beantwoording aldus daar deze zienswijze.*

### **3.276 Zienswijze nr. 692**

Er zitten ook vossen in het gebied wat goed is voor een gezond eco systeem laat deze natuur niet verloren gaan

### **Reactie**

*Veel kleine zoogdiersoorten, waaronder de vos, vallen binnen de Flora- en faunawet onder tabel 1. Dit betreft algemene soorten waarvoor een vrijstelling geldt van artikel 8 tot en met 13 van de Flora- en faunawet. Aan deze vrijstelling zijn geen aanvullende eisen gesteld, behalve de zorgplicht. Daarom zijn voor deze soorten geen specifieke maatregelen opgenomen in de Natuurtoets. Alle werkzaamheden dienen echter te worden uitgevoerd met in acht name van de zorgplicht. Op deze manier wordt verstoring en aantasting van het leefgebied wel zoveel mogelijk voorkomen. In de praktijk betekent de zorgplicht dat in eerste instantie de vaste rust- of verblijfplaatsen waar mogelijk gespaard moeten blijven. Indien dit niet mogelijk is, vinden de werkzaamheden in ieder geval plaats buiten de kwetsbare perioden voor de aanwezige soorten of vinden de werkzaamheden plaats buiten de verstoringafstand van de betreffende soorten. Bij lokale werkzaamheden wordt voor*

*zover mogelijk in één richting gewerkt en wel in de richting van de uitwijkmogelijkheden, zodat aanwezige mobiele soorten, zoals vossen, kunnen uitwijken. Daarnaast bieden de aanleg van onder andere een faunapassage onder de Bergweg-zuid, de aanleg van het recreaduct (invulling door de regio) en ruimte voor invulling van ecopassages langs de HSL en de Schieveensedijk ook in de gebruiksfase weer mogelijkheden voor de verspreiding van (deze meer algemene) soorten.*

**3.277 Zienswijze nr. 872**

Heel de voetbalclub sv ommoord baalt als een stekker wij voelen ons aardig bij de neus genomen (600 leden)

**Reactie**

*De sportvereniging SV Ommoord ligt langs de A20, buiten het traject waar er sprake is van een fysieke reconstructie van de A20. Ter plaatse van de sportvereniging wordt alleen stil asfalt aangelegd en geen verbreding. Inspreker hoeft derhalve ook geen angst te hebben voor een aantasting van zijn voetbalvereniging.*

**3.278 Zienswijze nr. 876**

Helemaal voor oplossen verkeersproblemen, maar deze variant is politiek gedreven en niet technisch. Doe het goed en kies voor verlengde a16 of, beter nog, de a3 die al 80 jaar ontbreekt.

**Reactie**

*De A3 is een plan voor een directe verbinding tussen Amsterdam - Gouda - Rotterdam – Dordrecht dat stamt uit de periode van het Rijkswegenplan 1938. Dit plan is reeds in het kader van de eerste structuurschema verkeer en vervoer afgevoerd van de planvorming. Tot op heden is het plan ook niet actueel en ook niet opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) waarin het Rijk haar ambities schetst van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040*

**3.279 Zienswijze nr. 1018**

Ik ben tegen het aanleggen van extra snelwegen - het wordt eind zoek - er blijft geen natuur meer over. Er moeten andere oplossingen zijn zoals extra fietspaden of beter gebruik van het openbaar vervoer.

**Reactie**

*Voor wat betreft het fietsen is het zo dat deze opgave bij de regionale overheid ligt. Wel is het zo dat in het kader van dit project de regio investeert in nieuwe fietspaden om en nabij het tracé (Regionaal Uitvoeringsprogramma A13/16 Rotterdam). Voor meer informatie hieromtrent verwijs ik u naar de Inpassingsovereenkomst*

*A16: <http://www.a13a16rotterdam.nl/Documenten/384373.aspx>. Voor uw andere opmerkingen verwijs ik naar mijn antwoorden in hoofdstuk 2.*

**3.280 Zienswijze nr. 1244**

Liever goede aansluiting maken van Nieuwerkerk a/d IJssel naar A12.

**Reactie**

*De verbinding van Nieuwerkerk ad /IJssel naar de A12 zal verbeterd worden door de in aanleg zijnde Moordrechtboog tussen Moordrecht en de A12. Daarnaast zal er een*

*verkenning opgestart worden om te kijken of de doorstroming op dit deel van de A20 kan en moet worden verbeterd.*

**3.281      Zienswijze nr. 1293**

Mijn paarden staan al 16 jaar in Bergschenhoek, 10 km van huis, omdat de omgeving daar zo prachtig is, midden in de Randstad. Ik wil dit niet verliezen! En mijn paarden willen de grassprietjes ook niet kwijtraken!

**Reactie**

*Uit de zienswijze is niet duidelijk waar het paard van inspreker in Bergschenhoek staat. Met de manege Hillegersberg wordt intensief gesproken over een nieuwe locatie. Ik verwijs u ook door naar mijn antwoord op zienswijze 131.*

**3.282      Zienswijze nr. 1297**

Mijn volkstuin in schiebroek komt naast de weg te liggen en daar ben ik tegen.

**Reactie**

*In Schiebroek Noord vindt in het park en de volkstuinen geen verslechtering van de milieukwaliteit plaats als gevolg van het Tracébesluit. Het park en de volkstuinen liggen achter 4,5 meter hoge aarden wallen.*

**3.283      Zienswijze nr. 1298**

mijn volkstuin ligt er vlakbij. Dus extra stank en herrie...

**Reactie**

*Met uitzondering van ATV Terbregge is er geen sprake van een doorsnijding of aantasting van volkstuinen. In Schiebroek-Noord vindt in het park en de volkstuinen geen verslechtering van de milieukwaliteit plaats als gevolg van het Tracébesluit. Het park en de volkstuinen liggen achter 4,5 meter hoge aarden wallen.*

**3.284      Zienswijze nr. 1362**

Niet door/langs mijn voetbalvereniging sv ommoord

**Reactie**

*De sportvereniging SV Ommoord ligt langs de A20, buiten het traject waar er sprake is van een fysieke reconstructie van de A20. Ter plaatse van de sportvereniging wordt alleen stil asfalt aangelegd en geen verbreding. Inspreker hoeft derhalve ook geen angst te hebben voor een aantasting van zijn voetbalvereniging.*

**3.285      Zienswijze nr. 1461**

Omwonenden zijn nog steeds NIET goed geïnformeerd en hebben geen benul wat er gaat gebeuren!!

**Reactie**

*Op de website [www.A16Rotterdam.nl](http://www.A16Rotterdam.nl) treft u veel informatie aan over de planvormingsfase van de A16 Rotterdam en kunt u kennis nemen van hetgeen van met de gemeenten en het Recreatieschap Rottemeren is afgesproken over de inpassing van de weg, de wettelijke en bovenwettelijke geluidsmaatregelen.*

**3.286 Zienswijze nr. 1497**

Ook de uitbreiding van het vliegveld zou niet door mogen gaan. Daarvoor geldt hetzelfde probleem

**Reactie**

*Voor de uitbreiding van vliegveld Rotterdam The Hague Airport (RTHA) loopt een aparte procedure; zienswijzen tegen de uitbreiding kunnen binnen die procedure worden ingediend. Onderdeel van deze procedure is een MER Deze MER moet inzicht bieden in de milieueffecten. Voor meer informatie omtrent de procedure en de wijze waarop u op dit besluit kunt reageren verwijs ik naar de site: <http://www.platformparticipatie.nl/projecten/alle-projecten/projectenlijst/rotterdam-the-hague-airport/index.aspx>*

**3.287 Zienswijze nr. 1499**

*Ook het te lage geluidsscherm van de A20 meenemen in de te nemen maatregelen.*

**Reactie**

*Bij de akoestisch berekeningen is uitgegaan van de meest actuele gegevens zoals opgenomen in het geluidsregister van Rijkswaterstaat. In dit register zijn de vigerende geluidproductieplafonds (GPP's) opgenomen als ook de bestaande geluidsmaatregelen. Op grond van het akoestisch onderzoek blijkt dat met extra maatregelen in de vorm van tweelaags ZOAB kan worden voldaan aan de vigerende GPP's en dat de geluidsbelasting in 2030 ook lager ligt. Van te lage geluidsschermen is geen sprake.*

*De afstand van uw woning tot het nieuwe tracé van de A16 bedraagt circa 150 meter. De huidige geluidbelasting, ten gevolge van de bestaande rijkswegen, op deze locatie is 57 dB. De geluidbelasting als gevolg van de rijkswegen inclusief de in het Tracébesluit opgenomen maatregelen bedraagt 55 dB. Omdat vanwege de nieuwe weg niet aan de toetswaarde van 50 dB voor nieuwe aanleg kan worden voldaan komt uw woning wel opnieuw in aanmerking voor een binnenwaarde onderzoek.*

**3.288 Zienswijze nr. 1519**

Optie: maak een tunnel of trek de A4 door, dat scheelt ook veel. GEEN BOMEN KAPPEN, waardoor ons groene hart van Rotterdam Oost verloren gaat.

**Reactie**

*Een volledige ondertunneling van de A16 is onderzocht in de variantennota. Hieruit is gebleken dat een boortunnel niet kosteneffectief is. In het MIRT-projectenboek zijn voor de aanleg van deze rijksweg de kosten geschat op 1 tot 1,5 miljard euro. De aanleg van een volledig ondertunnelde A16 zal 3 tot 3,25 miljard euro gaan kosten. Om deze reden is de tunnelvariant buiten beschouwing gelaten door de Minister.*

*De gekapte bomen worden weer gecompenseerd en er vindt herplant plaats. Daarnaast is de weg in het Lage Bergse bos wel gelegen in een landtunnel waarbij de landtunnel landschappelijk wordt ingepast in de omgeving. Voor een beeld van deze inpassing verwijs ik u door naar het landschapsplan (bijlage J bij het Tracébesluit).*

*Bij de planontwikkeling van de A4 Delft-Schiedam is van meet af aan duidelijk geweest dat deze verbinding deel uitmaakte van een totaalplan voor de noordrand van Rotterdam, waarbij ook de aanleg van de A16 een essentiële randvoorwaarde was om de doorstroming in dit deel van Rotterdam te verbeteren. In de verkeersberekeningen is derhalve zowel in het project A4 als bij de A13/16 met beide projecten rekening gehouden. Ik verwijs u verder naar mijn antwoord in paragraaf 2.5.*

**3.289      Zienswijze nr. 1642**

Toekomstige levensverwachtingsjaren generatie R rondom deze TOLWEG gemiddeld 2 jaar korter. Fileprobleem wordt niet opgelost. Hooguit circa 5 -10 km verplaatst!

**Reactie**

*In reactie op hetgeen in de zienswijze is opgenomen dat er sprake zou zijn van een TOLWEG, is dit niet langer het geval. In mijn brief van 4 november 2013 aan de Tweede Kamer meld ik dat ik afzie van tol op deze nieuwe verbinding. De reden hiervoor is een hoge vraaguitval, te veel verkeer dat niet gebruik gaat maken van de nieuwe verbinding, maar blijft rijden via de A13, A20 en zelfs het onderliggend wegennet. Dit is in het kader van de projectdoelstellingen niet gewenst, ergo dit leidt niet tot een verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid. Voor meer informatie verwijs ik u naar mijn brief aan de Kamer: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2013/11/04/besluitvorming-tol-nieuwe-westelijke-oeververbinding-a13-16-en-via15>.*

*Ten aanzien van de overige opmerkingen inzake de gezondheid en de nut en noodzaak (fileprobleem wordt niet opgelost) verwijs ik u naar mijn antwoorden in de paragrafen 2.1 en 2.18.*



Dit is een uitgave van

## **Rijkswaterstaat**

[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)

0800 - 8002

(gratis, dagelijks 06.00 - 22.30 uur)

juni 2016