



## **Startnotitie A29 Vaanplein - Barendrecht**

|        |              |
|--------|--------------|
| Datum  | 23 juli 2009 |
| Status | Definitief   |



## **Startnotitie A29 Vaanplein - Barendrecht**

Ontwerptractébesluit A29 Vaanplein - Barendrecht

|        |              |
|--------|--------------|
| Datum  | 23 juli 2009 |
| Status | Definitief   |



## Inhoud

|          |                                                                     |
|----------|---------------------------------------------------------------------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding 7</b>                                                  |
| 1.1      | Inleiding en historie 7                                             |
| 1.2      | Probleemstelling 7                                                  |
| 1.3      | Oplossingen 8                                                       |
| 1.4      | Procedures 9                                                        |
| 1.5      | Inspraakmogelijkheid 9                                              |
| 1.6      | Leeswijzer 10                                                       |
| <b>2</b> | <b>Beleid en regelgeving 11</b>                                     |
| 2.1      | Verkeer en vervoer 11                                               |
| 2.2      | Ruimtelijke Ordening 11                                             |
| 2.3      | Leefomgeving 12                                                     |
| 2.3.1    | Luchtkwaliteit 12                                                   |
| 2.3.2    | Geluid 13                                                           |
| 2.3.3    | Externe veiligheid 14                                               |
| 2.3.4    | Bodem 14                                                            |
| 2.3.5    | Water 14                                                            |
| 2.3.6    | Natuur en Landschap 14                                              |
| 2.3.7    | Cultuurhistorie en Archeologie 14                                   |
| <b>3</b> | <b>Huidige situatie en autonome ontwikkelingen 15</b>               |
| 3.1      | Beschrijving van wegvak 15                                          |
| 3.2      | Ligging van wegvak in de omgeving 16                                |
| 3.3      | Autonome ontwikkelingen 16                                          |
| 3.4      | Milieucomponenten in huidige situatie en autonome ontwikkelingen 17 |
| 3.4.1    | Luchtkwaliteit 17                                                   |
| 3.4.2    | Geluid 17                                                           |
| 3.4.3    | Externe veiligheid 18                                               |
| 3.4.4    | Bodem en Water 18                                                   |
| 3.4.5    | Natuur en Landschap 18                                              |
| 3.4.6    | Cultuurhistorie en Archeologie 19                                   |
| <b>4</b> | <b>Alternatieven 20</b>                                             |
| 4.1      | Alternatieven in relatie tot de probleemstelling 20                 |
| 4.2      | De voorgenomen activiteit 20                                        |
| 4.3      | Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) 21                        |
| 4.4      | Voorkeursalternatief 22                                             |
| 4.5      | Nulalternatief 22                                                   |
| <b>5</b> | <b>Onderzoeksmethode voor het effectenonderzoek 23</b>              |
| 5.1      | Inleiding 23                                                        |
| 5.2      | Verkeer en vervoer 23                                               |
| 5.3      | Luchtkwaliteit 24                                                   |
| 5.4      | Geluid 24                                                           |
| 5.5      | Externe veiligheid 24                                               |
| 5.6      | Bodem en Water 24                                                   |

|                  |                                                               |           |
|------------------|---------------------------------------------------------------|-----------|
| 5.7              | Natuur en Landschap                                           | 25        |
| 5.8              | Cultuurhistorie en Archeologie                                | 25        |
| 5.9              | Ruimtelijke Ordening en Economie                              | 25        |
| <b>6</b>         | <b>Procedure en planning</b>                                  | <b>27</b> |
| 6.1              | De Tracéwet en afstemming met andere regelingen               | 27        |
| 6.2              | Stappen in de procedure                                       | 27        |
| 6.2.1            | Stap 1: Startnotitie                                          | 27        |
| 6.2.2            | Stap 2: Inspraak, advies                                      | 28        |
| 6.2.3            | Stap 3: Richtlijnen voor het MER                              | 28        |
| 6.2.4            | Stap 4: OTB/MER                                               | 28        |
| 6.2.5            | Stap 5: Inspraak, advies en toetsing                          | 28        |
| 6.2.6            | Stap 6: Tracébesluit                                          | 28        |
| 6.2.7            | Stap 7: Beroep                                                | 28        |
| 6.2.8            | Stap 8: Planologische inpassing en vergunningen               | 29        |
| 6.2.9            | Stap 9: Realisatie van het project en evaluatie van de m.e.r. | 29        |
| 6.3              | De planning in de tijd                                        | 29        |
| <b>Bijlage A</b> | <b>Literatuurlijst</b>                                        | <b>30</b> |

# 1 Inleiding

## 1.1 Inleiding en historie

De A29 tussen het Vaanplein en de aansluiting Barendrecht heeft momenteel drie rijstroken. Het verkeer van de Vaanweg in het noorden en de A15 (vanuit westelijke en oostelijke richting) wordt hier samengevoegd van vier naar drie rijstroken. Deze situatie is voor de doorstroming en de verkeersveiligheid niet optimaal.

Knooppunt Vaanplein is eind jaren negentig ingrijpend gereconstrueerd om ruimte te maken voor het tracé van de Betuweroute. Daarbij is een hooggelegen verbindingsboog gemaakt tussen de A15 (uit oostelijke richting) en de A29. Onderdeel van de geplande reconstructie van het knooppunt was het aanleggen van een vierde rijstrook tussen de nieuwe verbindingsboog en de aansluiting Barendrecht<sup>1</sup>. Bij de aanleg en verbetering van de tunnels onder de A29 is al rekening gehouden met de vierde rijstrook in zuidelijke richting. Om verschillende redenen is destijds echter besloten de vierde rijstrook niet bij de reconstructie mee te nemen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft met een zogenoemde Aanvangsbeslissing besloten om de procedure te starten om de vierde rijstrook aan de westelijke rijbaan tussen het Vaanplein en aansluiting Barendrecht alsnog aan te leggen.

Het wegvak ligt aan de A29 tussen km 11.300 en 11.850. De ligging van het wegvak en de omgeving daarvan is weergegeven op afbeelding 1.1.

## 1.2 Probleemstelling

Voorafgaand aan deze Aanvangsbeslissing is verkeerskundig onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling op de A29 tussen het Vaanplein en de aansluiting Barendrecht. Uit dat onderzoek is gebleken, dat de capaciteit van de huidige drie rijstroken op de A29 tussen het Vaanplein en de aansluiting Barendrecht (op termijn) niet voldoende is. Er is sprake van een tweezijdig verkeersprobleem: een verminderde doorstroming met mogelijke terugslag op de A15 en, mede als gevolg daarvan, een verminderde verkeersveiligheid. Daarbij is tevens gebleken dat in de toekomst de avondspits kritisch is voor het verwerken van het verkeer op de verbindingswegen naar de A29. Er zullen capaciteitsproblemen ontstaan in de avondspits in 2020 en de filegevoeligheid voor de parallelbaan van de A15 zal toenemen.

<sup>1</sup> Voor de reconstructie van het knooppunt behoefde geen tracéwetprocedure te worden doorlopen.

**Afbeelding 1.1**

Huidige situatie omgeving  
wegvak



### 1.3 Oplossingen

Voor problemen met de doorstroming zijn vaak meerdere typen oplossingen mogelijk. Deze zijn afgewogen in paragraaf 4.1. Uit deze afweging is naar voren gekomen dat voor de combinatie van problemen met de doorstroming en de verkeersonveilige situatie de aanleg van de vierde strook de beste oplossing is. Met de vierde strook wordt het mogelijk om het samenvoegen van het verkeer vanaf de verbindingswegen soepeler te laten verlopen, wat niet alleen de doorstroming maar ook de verkeersveiligheid ten goede zal komen. Als er vier in plaats van drie rijstroken zijn, kan het verkeer over een langere afstand geleidelijk invoegen. Dit is vooral van belang voor het vrachtverkeer dat vanaf Europoort op de A29 binnenkomt via de links gelegen verbindingsstroken.

Met een vierde rijstrook wordt voorkomen dat door een beperkte invoegcapaciteit filevorming en verkeersonveilige situaties ontstaan, die terugslaan naar de parallelbaan van de A15.

Afbeelding 1.2 geeft de huidige A29 in noord-zuidrichting weer.

**Afbeelding 1.2**

De huidige A29 gezien in  
noord-zuid richting



#### **1.4 Procedures**

Om over te kunnen gaan tot aanleg van de vierde strook wordt een procedure van de Tracéwet worden doorlopen. Er zal een ontwerptracébesluit (OTB) worden opgesteld en uiteindelijk een Tracébesluit worden genomen. In het Tracébesluit (TB) wordt de ruimtelijke vormgeving van het project juridisch vastgelegd.

Tevens moet op grond van de Wet milieubeheer de procedure van milieueffectrapportage worden doorlopen. Het doel van de m.e.r.-procedure is om het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Er zal een milieueffectrapport (MER) worden opgesteld waarin de milieueffecten van de vierde rijstrook worden beschreven.

Deze startnotitie markeert het begin van de m.e.r.-procedure. In deze startnotitie wordt de scope van het op te stellen MER beschreven. De te onderzoeken alternatieven en uit te voeren (milieu) onderzoeken komen in de startnotitie aan bod.

In hoofdstuk 6 van deze startnotitie is de zogenoemde verkorte tracéwetprocedure uitgebreid beschreven.

#### **1.5 Inspraakmogelijkheid**

Deze startnotitie ligt zes weken ter inzage, van 31 juli 2009 tot en met 10 september 2009. In deze periode kan iedereen schriftelijke inspraakreacties indienen, wat ook online via een inspraakformulier op internet kan. Daarnaast is er gelegenheid om mondeling in te spreken op woensdag 2 september in het gemeentehuis van Barendrecht, Binnenhof 1 te Barendrecht. De inspraak in dit stadium van de procedure is bedoeld om inzicht te krijgen in de denkbeelden van betrokkenen en belangstellenden over de alternatieven en effecten die in de verdere

procedure onderzocht moeten worden om tot de beste oplossing van het bestaande probleem te komen.

Als u wilt reageren, stuur dan uw reactie uiterlijk 10 september 2009 naar:

Inspraakpunt OTB/ MER A29  
Postbus 30316  
2500 GH Den Haag.

### **1.6 Leeswijzer**

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 een korte samenvatting gegeven van de relevante elementen uit het landelijke en regionale verkeers-, ruimtelijke ordenings- en milieubeleid. De huidige situatie en ontwikkelingen van het wegvak komen in hoofdstuk 3 naar voren. Er wordt een beschrijving van het wegvak gegeven en er wordt ingegaan op de omgeving en op autonome ontwikkelingen. Verder komen milieucomponenten in de huidige situatie aan bod. Hoofdstuk 4 gaat in op de te ontwikkelen alternatieven, te weten het nulalternatief, de voorgenomen activiteit, het meest milieuvriendelijk alternatief en het voorkeursalternatief. De voor deze alternatieven te onderzoeken effecten komen in hoofdstuk 5 aan bod. Per effect wordt ingegaan op het te onderzoeken beoordelingskader en de wijze van effectbeoordeling. Ten slotte wordt de procedure behandeld in hoofdstuk 6. Hierbij wordt ook ingegaan op de tijdsplanning van het project.

## 2 Beleid en regelgeving

De planstudie houdt rekening met het beleid op het gebied van verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening en kwaliteit van de leefomgeving. In dit hoofdstuk wordt een korte samenvatting gegeven van de meest relevante elementen uit het landelijke en het regionale beleid.

### 2.1 Verkeer en vervoer

De **Nota Mobiliteit** (14 februari 2006) bevat het rijksbeleid voor verkeer en vervoer voor de periode tot 2020. Het nationale beleid is gericht op het bieden van een basiskwaliteit voor betrouwbare en acceptabele reistijden en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarnaast is het streven om te voldoen aan de wettelijke normen en richtlijnen op het gebied van geluidhinder en luchtkwaliteit. Knelpunten in het landschap en water moeten worden opgelost en de kwaliteit van de inpassing van infrastructuur moet verbeteren.

In de Nota Mobiliteit is voor het realiseren van een betrouwbare bereikbaarheid afstemming tussen infrastructuur en (geplande) woon- en werklocaties van groot belang. Er zijn streefwaarden geformuleerd voor een acceptabele reistijd.

**Van A naar Beter** is de naam van een Nederlands overheidsinitiatief uit 2003 om het publiek voor te lichten over verkeer- en vervoerprojecten in Nederland die moeten leiden tot een betere bereikbaarheid en veiligheid. Het is een initiatief van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Eén van de onderdelen van A naar Beter is het programma '**Fileproof**', waarin initiatieven van de rijksoverheid staan om de filedruk te verminderen. De realisatie van de extra rijstrook op de A29 past beleidsmatig binnen deze maatregelen.

Het verkeersbeleid van de provincie Zuid-Holland wordt weergegeven in het **Provinciaal Verkeers- en vervoersplan 2002-2020** (21 januari 2004). Zuid-Holland kiest in dit plan voor een beheerste groei van de mobiliteit op basis van een afgewogen beleidsmix. Het gaat in deze matrix om benutten, bouwen, besturen en beprijzen. De provincie Zuid-Holland zet hierbij in eerste instantie in op een optimale benutting van het huidige verkeers- en vervoerssysteem. De provincie wil bestaande infrastructuur aanpassen en beter benutten voordat er aan andere mobiliteitsoplossingen gedacht wordt. De realisatie van een extra rijstrook van de A29 past binnen deze filosofie.

Het **Landschapsplan A29/A4/N59** (23 februari 2007) geeft het beleid van Rijkswaterstaat weer voor de vormgeving van deze rijkswegen. In dit plan wordt het bedrijventerrein Vaanpark gezien als zichtlocatie. 'In verstedelijkt gebied wordt de continuïteit van de weg gewaarborgd door aanbrengen van een vaste lijn (bomenrij). Wel zicht op bedrijfslocaties behouden door opkronen van de beplanting naar bomen', is een citaat uit dit Landschapsplan.

### 2.2 Ruimtelijke Ordening

De **Nota Ruimte** (17 januari 2006) bevat de visie van het Rijk op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen voor de komende decennia. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is om ruimte te

scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies. Meer specifiek richt het nationaal ruimtelijk beleid zich op: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid. In de Nota Ruimte wordt de A29 aangeduid als hoofdverbindingssas. Bij het streven naar het optimaal functioneren van het bestaande netwerk hebben knelpunten op hoofdverbindingssassen voorrang. Toenemende verkeersdruk op de A29 met daarbij te verwachten filegevoeligheid kan gezien worden als een dergelijk knelpunt.

Het **Ruimtelijk plan regio Rotterdam** (RR2020) (12 oktober 2005) is het streekplan en de structuurvisie voor de stadsregio Rotterdam. Kern van het RR2020 is de ambitie om een balans te vinden tussen verstedelijking en kwaliteit van de leefomgeving. Het RR2020 onderkent dat de noodzaak om de economische structuur te versterken nauw samenhangt met de positie in de (inter)nationale netwerken van de Rijn-Scheldedelta en de Randstad. Een volledige en betrouwbare infrastructuur staat aan de basis van die netwerken. Uitgangspunt hierbij is dat zo weinig mogelijk nieuwe verbindingen worden aangelegd. Het bestaande wegennet wordt zoveel mogelijk benut. De verbreding van de A29 kan gezien worden als het beter benutten van bestaande infrastructuur.

Het wegvak Vaanplein - aansluiting Barendrecht bevindt zich in zijn geheel in de gemeente Barendrecht. De gemeente Barendrecht heeft een toekomstvisie ontwikkeld: de **visie op Barendrecht 2025** (november 2008). In hoofdstuk 6 van deze nota is een visie op de ruimtelijke ontwikkeling gegeven. Hierin wordt duidelijk dat Barendrecht weinig uitbreidingsmogelijkheden heeft en zich daarom vooral zal richten op inbreiding in het bestaand stedelijk gebied. De grootste nieuwe woningbouwlocatie is Vrouwenpolder/ Lagewei die zich op een afstand van ongeveer 500 meter van de planlocatie bevindt. Het gaat om een gebied aan de oostzijde van de A29 waarin ongeveer 1.100 woningen gebouwd zullen worden.

In de visie van Barendrecht staat verder dat Barendrecht een groene gemeente is 'en dat willen we graag zo houden!' Eén van de redenen hiervoor is dat groen schadelijke gassen en fijn stof uit de lucht opneemt.

Het te verbreden deel van de A29 is opgenomen in het **Bestemmingsplan 'Spoorzone'** (1998) van de gemeente Barendrecht, met als bestemming Verkeersdoeleinden. Het bestemmingsplan maakt het verbreden van de A29 ruimtelijk mogelijk.

### 2.3 Leefomgeving

In deze paragraaf wordt het beleid en regelgeving behandeld van achtereenvolgens: luchtkwaliteit; geluid; externe veiligheid; bodem; water; natuur en landschap en; cultuurhistorie en archeologie.

#### 2.3.1 Luchtkwaliteit

Een goede luchtkwaliteit wordt in Nederland gewaarborgd door middel van luchtkwaliteitswetgeving die is vastgelegd in titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Onderdeel van deze wet is het zogeheten Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling van alle gebiedsgerichte

programma's en alle rijksmaatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren en knelpunten op te lossen.

Het project tot verbreding van de A29 zal in de eerste actualisatieronde van het NSL (in 2010) worden meegenomen.

### 2.3.2 Geluid

De wegaanpassing moet voldoen aan de Wet geluidhinder. De normen, die in deze wet zijn opgenomen gelden binnen de zogeheten 'geluidszone'. Dit is een strook aan beide zijden van de weg. De breedte van de geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de verkeersintensiteit in de toekomstige situatie.

Als de geluidsbelasting op een woning in 1986 hoger was dan 60 dB(A) is er sprake van een saneringssituatie. Voor veranderingen na 1986 moet getoetst worden of er sprake is van een zogenaamde 'aanpassing' (een wettelijke term). Hiertoe wordt de geluidsbelasting in het maatgevende jaar na wijziging vergeleken met de geluidsbelasting (tenminste) 1 jaar voor wijziging<sup>2</sup>. Voor het maatgevende jaar na wijziging wordt meestal 10 jaar na realisatie aangehouden. Als de geluidsbelasting met 2 dB of meer toeneemt, is er sprake van 'aanpassing'. Als de toekomstige geluidsbelasting lager is dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB, is er in ieder geval geen sprake van aanpassing.

Als er sprake is van 'aanpassing', zijn maatregelen nodig om de geluidsbelasting terug te brengen tot de grenswaarde, die geldt voor de betreffende woning. Bij deze afweging is het streven de geluidsbelasting zoveel mogelijk te reduceren. In de praktijk blijken er situaties te zijn waarbij het terugbrengen van de geluidsbelasting alleen tegen zeer hoge kosten mogelijk is. In zo'n geval wordt op basis van een kosten-batenafweging beoordeeld waar en hoe geluidmaatregelen doelmatig zijn. Voor deze afweging van kosten en baten is een maatregelcriterium ontwikkeld. Dit criterium houdt rekening met de hoogte van de geluidsbelasting op de woningen, met de aantallen woningen die van de maatregel profiteren, met de geluidsreductie vanwege de maatregel en met de kosten van de maatregel. Op grond daarvan wordt getoetst of en welke maatregelen doelmatig zijn.

Het kan zijn dat met het doelmatige maatregelenpakket de overschrijding van de grenswaarden niet (volledig) wordt weggenomen. In dat geval moet voor een woning de hogere waarde formeel worden vastgesteld. Daarbij wordt ook naar de geluidsbijdrage van andere geluidsbronnen gekeken. In dat geval wordt onderzocht of de geluidbelasting in de woning voldoet aan de normen van de Wet geluidhinder. Indien dat niet het geval is kan de woning geïsoleerd worden.

<sup>2</sup> Op deze regel zijn enkele belangrijke uitzonderingen:

- Indien voor de woning in het verleden een hogere waarde is vastgesteld, wordt de geluidsbelasting in het maatgevende jaar na wijziging vergeleken met de laagste van de eerder vastgestelde hogere waarde en de geluidsbelasting 1 jaar voor wijziging. Wanneer dat tot een lagere waarde dan 48 dB leidt, geldt 48 dB als de geldende grenswaarde.
- Als de woning pas na 1 januari 2007 voor het eerst opgenomen is in een bestemmingsplan, en voor die woning géén hogere waarde vastgesteld is, geldt voor die woning altijd een vaste grenswaarde van 48 dB.

### *2.3.3 Externe veiligheid*

Het transport van gevaarlijke stoffen brengt risico's met zich mee door de mogelijkheid dat bij een ongeval gevaarlijke stoffen vrij kunnen komen. De discipline externe veiligheid houdt zich bezig met de hieraan verbonden risico's voor mensen die zich in de nabijheid van gevaarlijke stoffen bevinden. De Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen schrijft het beleid voor waarmee een afweging kan plaatsvinden tussen de veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen en de ruimtelijke structuur van de omgeving.

### *2.3.4 Bodem*

Het nationaal beleid voor bodem en grondwater is erop gericht bestaande verontreinigingen te saneren, nieuwe verontreinigingen tegen te gaan en de verontreinigen als gevolg van diffuse bronnen terug te dringen.

### *2.3.5 Water*

Sinds 2001 worden waterhuishoudkundige doelstellingen op een evenwichtige wijze meegenomen in ruimtelijke plannen en besluiten. Dit gebeurt in een 'watertoets'. De watertoets is een (proces)instrument om waterhuishoudkundige aspecten in een vroeg stadium mee te nemen in ruimtelijke plannen. Het gaat concreet om:

- voldoende ruimte voor water;
- voldoende aandacht voor de effecten op de waterkwaliteit;
- het garanderen van de veiligheid.

### *2.3.6 Natuur en Landschap*

In Nederland is de natuurbescherming geregeld in enerzijds de bescherming van soorten (Flora- en faunawet) en anderzijds de bescherming van gebieden (Natuurbeschermingswet, Ecologische Hoofdstructuur, Provinciale programma's). Er gelden beperkingen voor het verstoren van soorten en gebieden. Bescherming van waardevolle landschappen vindt plaats door onder meer het aanwijzen van nationale landschappen, Belvédèregebieden en snelwegpanorama's.

### *2.3.7 Cultuurhistorie en Archeologie*

De provincie Zuid-Holland bewaakt haar cultuurhistorische elementen door middel van de vastgestelde cultuurhistorische hoofdstructuur Zuid-Holland. Op deze kaart zijn waardevolle cultuurhistorisch elementen aangeduid. Deze waarden dienen in principe beschermd te worden. De monumentenwet bepaalt dat archeologisch waardevolle resten in de bodem bij roering van de grond beschermd dienen te worden.

### 3 Huidige situatie en autonome ontwikkelingen

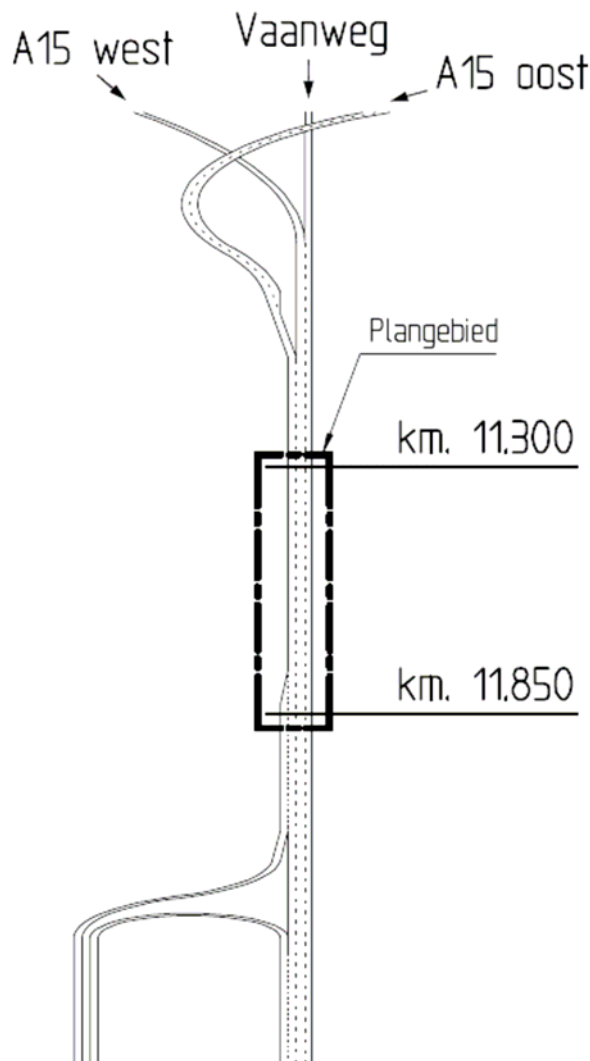
#### 3.1 Beschrijving van wegvak

In de huidige situatie verwerkt het deel van de A29 tussen het Vaanplein en de aansluiting Barendrecht het verkeer dat vanaf de beide richtingen van de A15 en vanaf de Vaanweg uit Rotterdam komt.

Het verkeer op de A15 vanuit het oosten wordt via een fly-over naar het zuiden geleid. Hierbij worden twee rijstroken samengevoegd tot één rijstrook, te weten de linker rijstrook op de A29. Het verkeer vanuit het westen van de A15 wordt de naar de middelste rijstrook van de A29 geleid. Het verkeer vanaf de Vaanweg wordt naar de de linkerrijstrook van de A29 geleid. Op afbeelding 3.1 is een schematische weergave gegeven van de huidige verkeerssituatie.

**Afbeelding 3.1**

Huidige situatie wegvak



### 3.2 Ligging van wegvak in de omgeving

Ten oosten van dit deel van de A29 ligt een geluidswal waarachter een aantal woonwijken ligt. Het zicht op de woonwijk vanaf de A29 wordt door deze geluidswal belemmerd. Ten westen van dit deel van de A29 is geen geluidwerende voorziening; hier grenst de A29 aan het bedrijventerrein Vaanpark. Zie hiervoor ook afbeelding 3.2. Het bedrijventerrein Vaanpark heeft op het moment van schrijven van deze startnotitie nog uitgeefbare grond. De bedrijven op dit bedrijventerrein zijn goed waarneembaar vanaf de A29.

**Afbeelding 3.2**  
omgeving van het wegvak



De aanleg van de vierde rijstrook kan relatief gemakkelijk worden ingepast in de omgeving. Het zandlichaam waarop de strook gerealiseerd wordt is al aanwezig en ook bij de kruisende infrastructuur, zoals de viaducten onder het wegvak, is al rekening gehouden met de vierde strook.

### 3.3 Autonome ontwikkelingen

In de omgeving van de A29 vinden verschillende ontwikkelingen plaats die, ook zonder aanleg van de vierde strook, het gebied en de milieukwaliteit zullen beïnvloeden. Hieronder worden de belangrijkste autonome ontwikkelingen beschreven.

**Maasvlakte 2** (in volksmond ook: *Tweede Maasvlakte*) is de benaming voor het uitbreidingsproject van de Rotterdamse haven dat ten westen van de huidige Maasvlakte komt te liggen. Met deze uitbreiding van 1.000 hectare bedrijventerrein wordt de haven twintig procent groter. Bij de voltooiing zullen de havens in totaal 12.000 hectare beslaan. Op 1 september 2008 is de aanleg gestart. Men verwacht in 2013 de uitbreiding in gebruik te kunnen nemen.

Door de bedrijven op de tweede Maasvlakte en de nieuwbouw van woningen in de omgeving zal het verkeer over de A15 tussen de Maasvlakte en het Vaanplein in de toekomst toenemen. Om die reden is Rijkswaterstaat Zuid-Holland voornemens een aantal verkeerskundige ingrepen toe te passen die de capaciteit van dit deel van de A15 moeten vergroten. Dit wordt het **MaVa project** genoemd. Het ontwerptractébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein is eind juni 2009 in procedure gegaan.

In het kader van MaVa zullen de volgende aanpassingen plaatsvinden:

- ombouw naar een stadsautosnelweg tussen de Maasvlakte en de aansluiting op de N57;
- uitbreiding van de capaciteit van 2x2 naar 2x3 rijstroken tussen de aansluiting N57 en de aansluiting Rozenburg en ombouw naar een stadsautosnelweg. Uitbreiding van de capaciteit van 2x2 naar 2x3 rijstroken tussen de aansluiting Rozenburg en de Botlekbrug;
- realisatie van een nieuwe Botlekbrug met grotere capaciteit;
- uitbreiding van 2x3 naar 2x3 + 2x2 rijstroken tussen de Botlekbrug en het Vaanplein.

In het MER zal worden aangegeven met welke wegen en wegvakken buiten het gebied van de A29 en MaVa in de autonome ontwikkelingen gewerkt zal worden.

Direct ten westen van de planlocatie bevindt zich het **bedrijventerrein Vaanpark**. Dit bedrijventerrein is nog deels in aanbouw, in de nabije toekomst zal zich nieuwe bedrijvigheid vestigen in dit gebied.

### 3.4 Milieucomponenten in huidige situatie en autonome ontwikkelingen

#### 3.4.1 Luchtkwaliteit

De normen voor luchtkwaliteit worden momenteel plaatselijk overschreden in Rotterdam en omgeving, onder meer als gevolg van de hoge dichtheid van emissies veroorzakende activiteiten in dit gebied. Uit de zogenoemde GCN-kaarten van het Planbureau voor de Leefomgeving blijkt dat ook in de omgeving van het Vaanplein de normen voor de concentratie NO<sub>2</sub> overschreden worden.

De uitvoering van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) zal ertoe leiden dat in 2015 in heel Nederland aan de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> wordt voldaan.

#### 3.4.2 Geluid

Als de geluidsbelasting op een woning in 1986 hoger was dan 60 dB(A) is er sprake van een saneringssituatie. Mogelijk zijn er nog niet afgehandelde saneringssituaties in de omgeving. Geluidgevoelige bestemmingen en andere bestemmingen die

sindsdien in de geluidszone van de A29 gerealiseerd zijn voldoen in beginsel aan de geluidsnormen.

In het kader van het MaVa project wordt een aantal geluidwerende maatregelen genomen. Eén van deze maatregelen is dat de A15 onder meer ter hoogte van de A29 wordt voorzien van tweelaags ZOAB.

#### *3.4.3 Externe veiligheid*

Over de A29 mogen gevaarlijke stoffen vervoerd worden. Uit het rapport 'Risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen' blijkt dat er ten tijde van het peiljaar 2002 geen plaatsgebonden risicocontour is die groter is dan  $10^{-6}$  over dit wegvak; wel was in 2002 een  $10^{-7}$  contour aanwezig. De meest recente tellingen voor transport van gevaarlijke stoffen op de A29 zijn uitgevoerd in januari 2006<sup>3</sup>. Uit deze cijfers blijkt dat het aantal vervoersbewegingen van transport met gevaarlijke stoffen sterk is toegenomen. Het is dus zeer goed mogelijk dat er momenteel wel een  $10^{-6}$  risicocontour langs dit wegvak ligt. Naast het Plaatsgebonden Risico (PR) moet bij externe veiligheidsregelgeving ook naar het Groepsrisico (GR) gekeken worden. Er is geen reden om aan te nemen dat in de huidige situatie de oriëntatiewaarde voor Groepsrisico wordt overschreden.

#### *3.4.4 Bodem en Water*

De vierde rijstrook wordt aangelegd op een bestaand talud. De bodemkwaliteit en waterstaatkundige situatie kennen geen bijzondere kenmerken. De precieze gegevens zullen in het OTB/MER worden aangegeven.

#### *3.4.5 Natuur en Landschap*

De meest nabij gelegen delen van de ecologische hoofdstructuur (EHS) zijn de Nieuwe en de Oude Maas, en een aantal bestaande en geplande EHS gebieden hieromheen. Deze gebieden bevinden zich allemaal op meer dan 2 kilometer afstand van het wegvak. De Oude Maas is tevens Natura 2000 gebied. Het is aangewezen voor de habitattypen

- H3270 Rivieren met slikoevers;
  - H6430 Voedselrijke zoomvormende ruigten;
  - H91E0 Bossen op alluviale grond;
- en voor de Noordse woelmuis.

In het kader van het OTB MaVa zijn studies uitgevoerd naar effecten van depositie. Hierbij is gebleken dat bovengenoemde habitattypen niet gevoelig zijn voor depositie van stikstof.

Er is op dit moment nog geen concrete informatie over de aanwezigheid van beschermde flora- en faunasoorten in directe nabijheid van het betreffende deel van de A29.

De A29 doorsnijdt het stedelijk gebied van Barendrecht. Veel omwonenden ervaren de A29 als een hinderlijke ruimtelijke barrière die het stedelijk gebied in deze gemeente doormidden snijdt.

<sup>3</sup> Zie Tellingen & telmethodiek vervoer gevaarlijke stoffen op de weg (inclusief evaluatie) 2005-2008 op de site van Rijkswaterstaat.

#### *3.4.6 Cultuurhistorie en Archeologie*

Uit de kaart van de Kennisinstructuur cultuurhistorie en de Cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Zuid-Holland blijkt dat de vierde rijstrook wordt gerealiseerd in een gebied met een lage archeologische trefkans. De vierde rijstrook doorsnijdt verder geen cultuurhistorisch waardevolle elementen.

## 4 Alternatieven

### 4.1 Alternatieven in relatie tot de probleemstelling

Bij het zoeken van oplossingen voor mobiliteitsproblemen wordt vaak de zogenoemde Ladder van Verdaas gehanteerd. Deze houdt in dat eerst de mogelijkheden van de ruimtelijke ordening, prijsbeleid, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement, benutting en aanpassing aan de bestaande infrastructuur worden bekeken, voordat wordt gekozen voor nieuwe infrastructuur.

Het vraagstuk dat in dit OTB/MER moet worden opgelost is het knelpunt op de A29 betreffende de doorstroming van het autoverkeer. De oorzaak van dit probleem is gelegen in de samenvoeging van vier naar drie rijstroken en is zo lokaal dat ingrepen in de ruimtelijke ordening, openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en benuttingsmaatregelen geen specifiek effect zullen hebben. Prijsbeleid zal een generiek effect hebben op de mobiliteit, maar dit zal geen soelaas bieden voor het tweede deel van het probleem, de verkeersonveilige situatie. De aanpassing van bestaande infrastructuur is de volgende mogelijke oplossing volgens de Ladder van Verdaas.

De realisatie van de vierde rijstrook aan de westelijke weghelft van de A29 tussen Vaanplein en aansluiting Barendrecht betreft een beperkte aanpassing aan bestaande infrastructuur. Het is niet zinvol om naast deze voorgenomen activiteit alternatieven uit te werken, anders dan het verplichte Meest Milieuvriendelijke Alternatief en (wellicht) een voorkeursalternatief. Andere alternatieven voor de verkeersverwerking zijn gezien het op te lossen verkeersknelpunt niet realistisch.

### 4.2 De voorgenomen activiteit

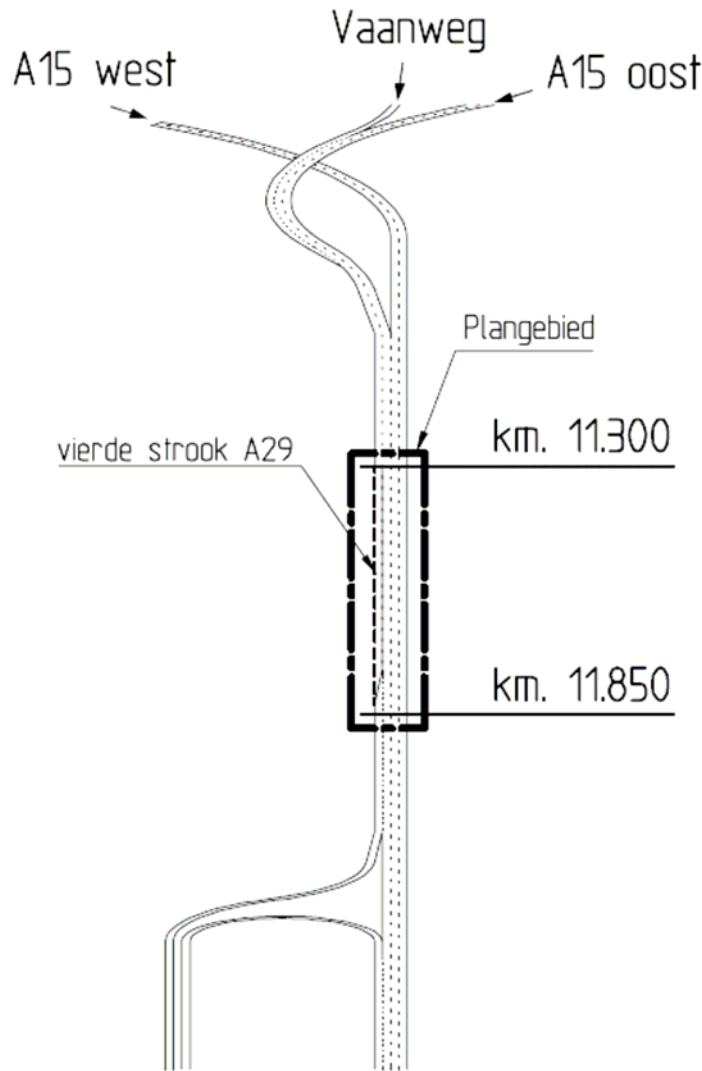
Voor de ligging van de vierde rijstrook aan de A29 tussen knooppunt Vaanplein en aansluiting Barendrecht zijn geen alternatieven mogelijk. De vierde rijstrook wordt gevormd door de verbindingsboog van de A15 (uit oostelijke richting) te verlengen tot de uitvoeger van aansluiting Barendrecht. Van het einde van de huidige invoeger van de verbindingsboog tot het begin van de uitvoeger gaat het om 550 m. De komende jaren vindt in het kader van het MaVa project een reconstructie plaats van het Vaanplein, deze reconstructie is in 2015 gereed. De vierde strook sluit logisch aan op de verbindingsbogen van het Vaanplein zoals deze er na de reconstructie uit komt te zien. De vijf verbindingsstroken die na de realisatie van de reconstructie vanaf het Vaanplein komen (2 vanuit oostelijke, 2 vanuit westelijke en 1 vanuit noordelijke richting) gaan aansluiten op de 4 stroken van de A29. Hiermee krijgt het verkeer vanaf de verbindingen meer afstand beschikbaar om samen te voegen op de A29 naar het zuiden.

Het realiseren van een vierde strook door het verbinden van de verbindingsboog met de uitvoeger, dus aan de 'buitenzijde' van de rijbaan, is de voorgenomen activiteit. Deze ligging is conform het plan van de reconstructie van het Vaanplein zoals dat eind negentiger jaren is uitgevoerd. Er zijn redelijkerwijs geen andere mogelijkheden om de vierde strook vorm te geven.

De voorgenomen activiteit is schematisch weergegeven op afbeelding 4.1. Hierbij is rekening gehouden met de toekomstige reconstructie van het Vaanplein.

**Afbeelding 4.1**

Schematische weergave  
voorgenomen activiteit



#### 4.3 Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA)

Het MER beschrijft ook het MMA: een realistische aanpak die de verkeersproblemen oplost met de minste belasting voor de kwaliteit van de leefomgeving. Het MMA wordt ontwikkeld op basis van de voorgenomen activiteit.

In het MER worden allereerst de wettelijk verplichte mitigerende en compenserende maatregelen op het gebied van bijvoorbeeld geluid, lucht, natuur en water bepaald. In het MMA zullen, aanvullend op deze wettelijke verplichte zaken, milieumaatregelen gedefinieerd worden, die de kwaliteit van de leefomgeving in het plangebied verder verbeteren. Aanknopingspunten voor het MMA liggen bijvoorbeeld in een natuurlijker berminrichting en –beheer, nieuwste varianten van stil asfalt en variabele maatregelen uit het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen.

#### **4.4 Voorkeursalternatief**

Met behulp van de effectbeschrijvingen in het MER zal uiteindelijk worden besloten over het ontwerp en de maatregelen; deze keuze mondt uit in het voorkeursalternatief (VKA), dat in het ontwerptractébesluit wordt opgenomen. Het vertrekpunt voor dit project is dat het VKA gelijk zal zijn aan de voorgenomen activiteit, met eventueel enkele aanvullingen uit het MMA daaraan toegevoegd.

#### **4.5 Nulalternatief**

In een MER wordt standaard het zogeheten nulalternatief beschreven. Het nulalternatief beschrijft de situatie in 2020 zonder de realisatie van de extra rijstrook, terwijl andere autonome ontwikkelingen wel plaats hebben gevonden. De autonome ontwikkeling omvat al vaststaande plannen op het gebied van ruimtelijke inrichting en verkeer en vervoer. De belangrijkste autonome ontwikkeling is de realisatie van Maasvlakte 2 (en het project MaVa) (zie paragraaf 3.3.). Bij de beschrijving van de milieusituatie van de autonome ontwikkeling zal vanwege de ruimtelijke en verkeerskundige relatie tussen beide projecten worden aangesloten bij de uitgangspunten die in de milieustudie voor MaVa zijn gehanteerd.

Het nulalternatief vormt de referentie waaraan de andere alternatieven getoetst worden. Daardoor wordt duidelijk welke voor- en nadelen elk alternatief heeft ten opzichte van een situatie zonder het project. Ook onderlinge verschillen tussen de alternatieven komen op deze wijze het meest duidelijk in beeld.

## 5 Onderzoeksmethode voor het effectenonderzoek

### 5.1 Inleiding

Het MER beschrijft de effecten van de voorgenomen activiteit, het MMA en het nulalternatief. Op deze manier kunnen de alternatieven onderling goed worden vergeleken.

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de effecten en de wijze waarop ze berekend worden. Het bij het effectonderzoek te hanteren studiegebied kan per aspect verschillen; dit is afhankelijk van de afstand tot waar de effecten zich kunnen voordoen. Bij het onderzoek naar de effecten van de vierde strook op lucht en geluid moet worden gerekend met bepaalde peiljaren die zijn gekoppeld aan de aanleg en het openstellen van de vierde strook. Daarbij wordt uitgegaan van het volgende:

De aanleg van de vierde rijstrook kan, gezien de tracéwetprocedure, op zijn vroegst beginnen in 2011 (zie ook paragraaf 6.3).

Wanneer de aanleg precies plaatsvindt, staat niet geheel vast. De uitvoeringswerkzaamheden zullen namelijk worden gekoppeld aan de reconstructie van het Vaanplein die de komende jaren zal plaatsvinden. De uitvoering van de reconstructie van het Vaanplein zal plaatsvinden tussen 2011 en 2015. De aannemer zal als gevolg van de wijze van aanbesteden van de werkzaamheden vrijheid in de planning van de werkzaamheden hebben. In ieder geval zullen de werkzaamheden aan het Vaanplein gereed moeten zijn in 2015. Vanuit dat gegeven wordt er van uitgegaan dat ook de vierde rijstrook van de A29 in 2015 gereed is.

Voor de huidige situatie wordt uitgegaan van 2010. Dat is het jaar waarin het besluit over de vierde strook wordt genomen.

### 5.2 Verkeer en vervoer

Met behulp van een verkeersmodel wordt de verkeersintensiteit op het wegvak berekend. De uitkomsten zijn van belang voor zowel de effecten van de vierde strook op de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid, maar vormen ook de input voor het onderzoek naar effecten op lucht en geluid. Het modelonderzoek wordt uitgevoerd met het Nieuw Regionaal Model (NRM) voor de Randstad. Voor het verkeersonderzoek voor de A29 worden dezelfde modeluitgangspunten en dezelfde ruimtelijke ontwikkelingen meegenomen als in het verkeersonderzoek voor het project MaVa.

Bij het aspect verkeer wordt gekeken naar:

- De verkeersafwikkeling/ mobiliteit; met als criterium de verkeersafwikkeling op wegvakken die door middel van de intensiteit/ capaciteit-ratio bepaald wordt.
- De bereikbaarheid/ betrouwbaarheid; met als criteria de gemiddelde rijnsnelheid en de totale reistijd binnen het onderzoeksgebied. De bereikbaarheid/ betrouwbaarheid wordt door middel van een verkeersmodel berekend.
- De verkeersveiligheid met als criterium de veiligheid op wegvakken.

### 5.3 Luchtkwaliteit

Ten behoeve van het ontwerptractébesluit (OTB/MER) zal een luchtonderzoek worden uitgevoerd, dat is gericht op het krijgen van inzicht in de effecten op de luchtkwaliteit van de alternatieven.

De toetsing of een project voldoet aan de regelgeving voor luchtkwaliteit kan via verschillende routes verlopen. Een eerste route is dat een project niet leidt tot overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Een tweede route is dat het project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Dit laatste houdt in dat de toename minder is dan 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> en fijnstof (PM10). In de Wet versnelling besluitvorming wegprojecten is omschreven welk studiegebied moet worden gebruikt bij het luchtkwaliteitsonderzoek.

Vervolgens zal worden gezien of en zo ja welke maatregelen noodzakelijk zijn. Het luchtonderzoek wordt uitgevoerd voor de peiljaren 2010 (jaar van besluit), 2016 (1 jaar na realisatie) en 2020 (laatste jaar waarop heden cijfers over luchtkwaliteit beschikbaar zijn).

### 5.4 Geluid

De extra rijstrook kan een verandering in de geluidsbelasting op geluidsgevoelige bestemmingen in de omgeving veroorzaken. De verandering in het aantal geluidsbelaste woningen binnen het studiegebied en de verandering in het akoestisch ruimtebeslag als gevolg van de A29 en totaal A15/A29 wordt kwantitatief in beeld gebracht voor de peiljaren 1986, 2010 (1 jaar voor aanvang werkzaamheden), 2025 (10 jaar na jaar van openstelling). Hierbij wordt een rekenmodel opgesteld waarbij zoveel als mogelijk gebruik wordt gemaakt van het model dat in het kader van het OTB/MaVa is gebruikt. Verder wordt een afweging gemaakt van aanvullende maatregelen ter plaatse van de A29. De eventuele noodzaak van aanvullende maatregelen wordt aangetoond.

### 5.5 Externe veiligheid

De studie externe veiligheid bevat onderzoek naar en beschrijving van de effecten ten aanzien van het Plaatsgebonden risico (PR) en het Groepsrisico (GR). Onderzocht wordt of er een verandering plaatsvindt in de ligging van de plaatsgebonden risicocontour voor de niveaus van 10<sup>-6</sup> per jaar. Tevens wordt getoetst aan de grenswaarden (10<sup>-6</sup>) voor het plaatsgebonden risico door ter hoogte van (bestaande en geplande kwetsbare) objecten de contour te confronteren met bebouwingsgegevens. Het GR wordt berekend voor zover er sprake is van relevante bebouwing.

### 5.6 Bodem en Water

Voor de beschrijving van de effecten op de bodem worden kwalitatieve onderzoeken uitgevoerd, waarbij gekeken wordt naar de verstoring van de bodemopbouw, de aanwezigheid van bodemverontreinigingen en de beïnvloeding van de bodemkwaliteit door de voorgenomen ingreep.

Daarnaast wordt een watertoets uitgevoerd. Hierbij wordt in overleg getreden met het waterschap Hollandse Delta. In dit kader komt de beïnvloeding van de grondwaterstand en de grondwaterkwaliteit aan de orde.

Indien nodig worden voor bodem en water mitigerende maatregelen voorgesteld.

#### **5.7 Natuur en Landschap**

Op basis van een uit te voeren inventarisatie van flora en fauna worden de effecten van aanleg en gebruik van de vierde strook op de natuur onderzocht. Mocht er sprake zijn van negatieve effecten op soorten, natuurgebieden of landschap dan wordt een plan voor mitigerende (en zonodig compenserende) maatregelen of voor landschappelijke inpassing opgesteld.

#### **5.8 Cultuurhistorie en Archeologie**

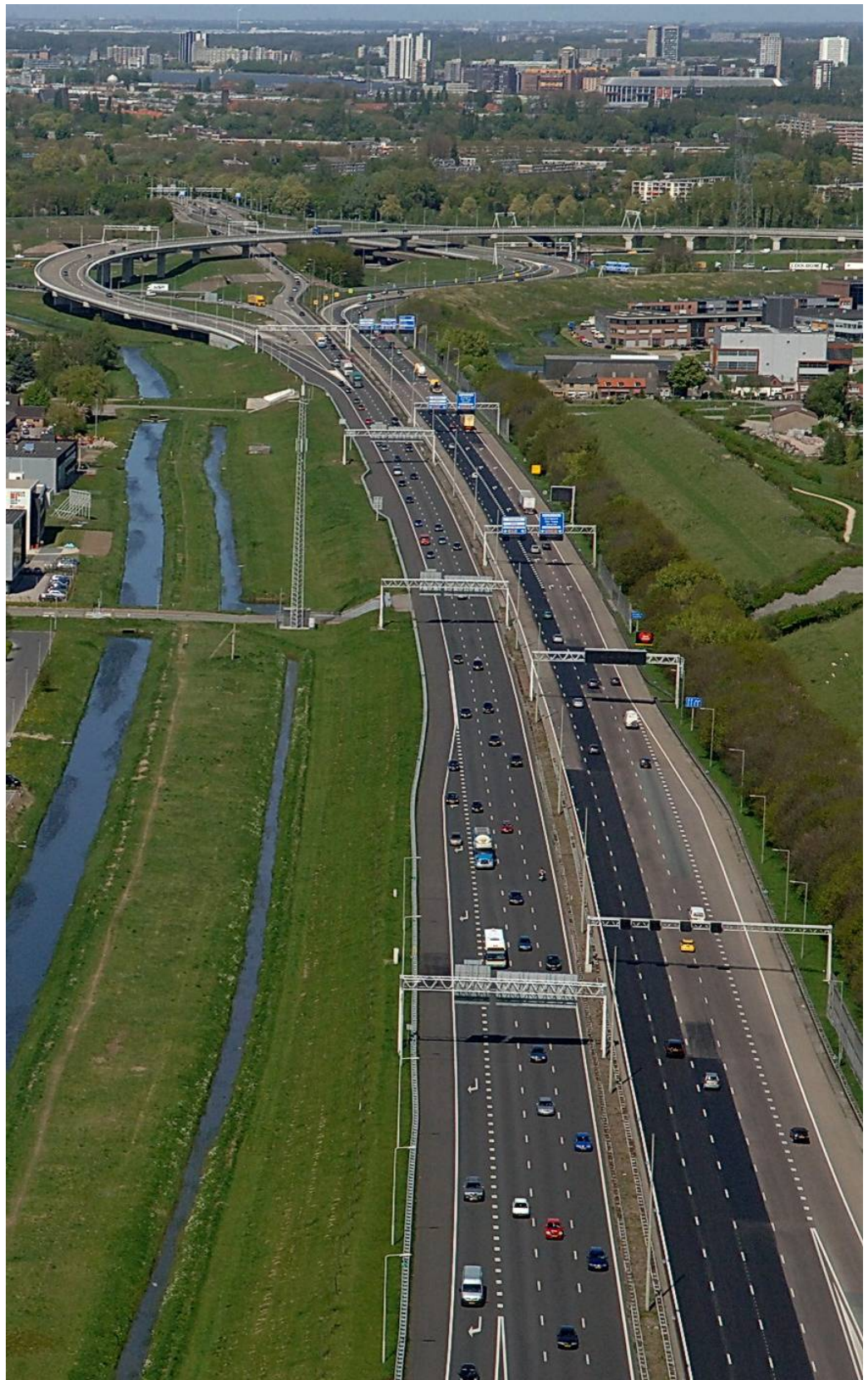
De effecten van de ingreep op de cultuurhistorie en archeologie worden aan de hand van de inventarisaties bij de bestaande situatie in beeld gebracht. De ingreep, een extra rijstrook in het talud, zal geen of weinig effecten hebben.

#### **5.9 Ruimtelijke Ordening en Economie**

Dit studieonderdeel omvat het onderzoek naar het ruimtebeslag van de weg, de invloed op mogelijke andere bestemmingen van nabij gelegen gronden en de mogelijkheid tot het ontstaan van functioneel gehinderde locaties in economische en sociale zin. Voor de effectenstudies, bijvoorbeeld die over de verandering van reistijden, wordt gebruik gemaakt van het onderzoek dat in het kader van het OTB A15 MaVa is verricht.

**Afbeelding 5.1**

Huidige situatie A29 gezien  
in zuid-noordrichting



## 6 Procedure en planning

### 6.1 De Tracéwet en afstemming met andere regelingen

De aanleg van de vierde rijstrook is een verbreding van een bestaande autosnelweg tussen twee aansluitingen. Op deze situatie is de procedure zoals bedoeld in hoofdstuk 3 van de Tracéwet van toepassing. Deze zogenoemde verkorte Tracéwetprocedure is gestart met het nemen van de Aanvangsbeslissing in het kader van de Tracéwet. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft op 25 juni 2009 de Aanvangsbeslissing genomen. De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) heeft aangegeven af te zien van haar rol als medebevoegd gezag, aangezien het hier een beperkte uitbreiding van de infrastructuur betreft en de verbreding slechts een beperkte ruimtelijke impact en beperkte gevolgen voor het milieu heeft.

De volgende stap in de Tracéwetprocedure is het opstellen van een ontwerptracébesluit (OTB). In het ontwerptracébesluit wordt het benodigde ruimtebeslag van de weg nauwkeurig vastgelegd op detailkaarten en overzichtskaarten. Daarbij wordt ook onder meer een akoestisch onderzoek en een landschapsplan opgenomen.

Na inspraak op het OTB stelt de minister van Verkeer en Waterstaat uiterlijk binnen vijf maanden na vaststelling van het ontwerptracébesluit het tracé vast in een Tracébesluit.

Volgens het Besluit milieueffectrapportage 1994 moet voor de verbreding van een autosnelweg tussen twee knooppunten of aansluitingen de procedure van milieueffectrapportage worden doorlopen. Het daarbij op te stellen Milieueffectrapport (MER) dient als informatie bij de vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet. Bevoegd gezag voor de m.e.r.-procedure is eveneens de minister van Verkeer en Waterstaat. Als initiatiefnemer treedt Rijkswaterstaat op.

De m.e.r.- procedure is gestart met het uitbrengen van deze Startnotitie. Na het vaststellen van de Richtlijnen wordt het MER opgesteld. Het MER wordt samen met het ontwerptracébesluit ter inzage gelegd. Over de Startnotitie is informeel vooroverleg gevoerd met de gemeente Barendrecht.

In de volgende paragraaf worden de te doorlopen stappen nader uitgewerkt.

### 6.2 Stappen in de procedure

#### 6.2.1 Stap 1: Startnotitie

De Startnotitie is opgesteld door de initiatiefnemer, Rijkswaterstaat. Het bevoegd gezag legt de Startnotitie zes weken ter inzage en stuurt hem toe aan de wettelijke adviseurs en de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.).

#### *6.2.2 Stap 2: Inspraak, advies*

In de zes weken dat de Startnotitie ter inzage ligt, kan iedereen schriftelijke en/ of mondelinge inspraakreacties (zienswijzen) indienen. De inspraak in dit stadium van de procedure is vooral bedoeld inzicht te krijgen in de denkbeelden van belangstellenden en belanghebbenden over de alternatieven en de effecten die onderzocht moeten worden in de verdere procedure. Hiermee wordt informatie en suggesties verkregen ten behoeve van het MER.

#### *6.2.3 Stap 3: Richtlijnen voor het MER*

De inspraakreacties worden gebundeld en doorgezonden aan de Commissie voor de milieueffectrapportage. Deze commissie van onafhankelijke deskundigen brengt aan het bevoegd gezag een advies uit over de 'Richtlijnen voor de inhoud van het MER'. Hierin staat omschreven welke zaken in het MER aan de orde moeten komen. Het bevoegd gezag stelt vervolgens, mede op basis van de inspraakreacties, het advies van de Commissie m.e.r. en de overige adviezen, de richtlijnen vast voor het MER.

#### *6.2.4 Stap 4: OTB/MER*

Rijkswaterstaat is als initiatiefnemer verantwoordelijk voor het opstellen van het OTB/MER. De richtlijnen uit stap 3 zijn daarbij het uitgangspunt. De drie belangrijkste onderwerpen in het OTB/MER zijn:

1. een analyse van de huidige en toekomstige problemen;
2. een beschrijving van de mogelijke oplossingen waaruit bij de besluitvorming gekozen kan worden, of de alternatieven;
3. een overzicht van de effecten van elk van deze alternatieven voor onder meer het verkeer en het milieu.

Tijdens het opstellen van het OTB/MER wordt regelmatig overlegd met verschillende betrokken partijen. Is het OTB/MER gereed, dan biedt Rijkswaterstaat het document aan het bevoegd gezag, de Minister van Verkeer en Waterstaat, aan. Na aanvaarding wordt het document ter inzage gelegd.

#### *6.2.5 Stap 5: Inspraak, advies en toetsing*

Het OTB/MER ligt minimaal zes weken ter inzage. Er is gelegenheid tot inspreken, zowel schriftelijk als mondeling. Ook in dit stadium wordt de besturen van de betrokken gemeenten, regionale openbare lichamen, provincies en waterschappen gevraagd om hun mening te geven over de alternatieven en varianten.

Nadat de inspraakreacties op het OTB/MER verwerkt zijn wordt het definitieve Tracébesluit opgesteld en vastgesteld.

#### *6.2.6 Stap 6: Tracébesluit*

Het Tracébesluit (TB) is vanaf het moment van bekend maken volledig van kracht. Dit houdt onder andere in dat ieder die inzage verlangt in het bestemmingsplan van de gemeente ook inzage krijgt in het TB. Het Tracébesluit wordt zes weken ter inzage gelegd.

#### *6.2.7 Stap 7: Beroep*

Tegen het Tracébesluit is beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRS). Dit beroep kan worden ingesteld door degenen die op het OTB/MER hun zienswijze hebben kenbaar gemaakt.

**6.2.8 Stap 8: Planologische inpassing en vergunningen**

Als de minister besluit tot aanleg van dit wegdeel, moeten de betrokken provincie en gemeente het gekozen alternatief zo nodig planologisch inpassen. Zolang dat nog niet is gedaan, staat het Tracébesluit boven de geldende streek- en bestemmingsplannen. Voordat tot uitvoering kan worden overgegaan moeten de benodigde vergunningen worden verleend. Op grond van de Tracéwet coördineert de Minister van Verkeer en Waterstaat de verlening van deze vergunningen.

**6.2.9 Stap 9: Realisatie van het project en evaluatie van de m.e.r.**

Als de benodigde procedures zijn doorlopen kan de realisatie plaatsvinden.

**6.3 De planning in de tijd**

In de onderstaande tabel is de planning op hoofdlijnen weergegeven.

| onderdeel                                        | activiteiten                                                                                                                                                                                                    | planning                             |
|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|
| stap 1, 2 en 3<br>Startnotitie en<br>Richtlijnen | <ul style="list-style-type: none"> <li>• BG maakt startnotitie openbaar</li> <li>• Voorlichting en inspraak</li> <li>• Commissie adviseert over richtlijnen MER</li> <li>• BG stelt richtlijnen vast</li> </ul> | juli t/m<br>november<br>2009         |
| stap 4, 5 en 6<br>OTB/ MER,<br>Inspraak, TB      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• OTB/ MER wordt opgesteld</li> <li>• BG publiceert OTB/ MER</li> <li>• Inspraak</li> <li>• Opstellen en vaststellen TB</li> </ul>                                       | juli 2009<br>t/m<br>augustus<br>2010 |
| stap 7<br>Beroep                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mogelijk beroep bij de ABRS</li> </ul>                                                                                                                                 | augustus<br>2010 t/m<br>okt. 2011    |
| stap 8                                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planologische inpassing</li> </ul>                                                                                                                                     | PM                                   |
| stap 9<br>realisatie en<br>evaluatie             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Realisatie van het project en evaluatie van de m.e.r.</li> </ul>                                                                                                       | In de<br>periode<br>2011 –<br>2015   |

## Bijlage A      Literatuurlijst

### Literatuur:

- Eerste Jaarrapportage Randstad Urgent, project A15 Maasvlakte Vaanplein, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 15 september 2008.
- Handleiding verkorte Tracéwetprocedure en m.e.r., Rijkswaterstaat, december 2007.
- Landschapsplan A29/A4/N59 2006-2016, HNS landschapsarchitecten i.o.v. Rijkswaterstaat Zuid-Holland, 23 februari 2007.
- Microsimulatie A29 Vaanplein – Barendrecht in zuidelijke richting, Witteveen+Bos en Rijkswaterstaat Zuid Holland, 9 juni 2009.
- Nota Mobiliteit deel IV, ministerie van Verkeer en Waterstaat, 14 februari 2006 (vastgesteld).
- Nota Ruimte voor ontwikkeling deel IV, ministerie van VROM, 17 januari 2006 (vastgesteld).
- Ontwerptracébesluit A15 Maasvlakte-Vaanplein toelichting, Rijkswaterstaat, 25 juni 2009 (vastgesteld).
- Provinciaal Verkeers- en vervoersplan 2002-2020, provincie Zuid-Holland, 21 januari 2004.
- Risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen, Rijkswaterstaat/AVV, 24 maart 2003.
- RR2020, provincie Zuid-Holland, 12 oktober 2005 (vastgesteld).
- Visie op Barendrecht 2025, gemeente Barendrecht, november 2008.

### Internetsites:

- <http://81.18.1.212/index.html>
- [http://geo.zuid-holland.nl/geo-loket/kaart\\_chs.html](http://geo.zuid-holland.nl/geo-loket/kaart_chs.html)
- <http://www.kich.nl/>
- <http://www.mnp.nl/nl/themasites/gcn/kaarten/index.html>
- <http://www.rijkswaterstaat.nl/dvs/themas/veiligheid/extern/publicaties/>
- [http://nl.wikipedia.org/wiki/Tweede\\_Maasvlakte](http://nl.wikipedia.org/wiki/Tweede_Maasvlakte)