



6. A13/A16

DOEL

Doel is een oplossing creëren die de gesignaleerde verkeersknelpunten op de A13 bij Overschie en de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein en op het onderliggende wegennet wegneemt/verkleint en de kwaliteit van de leefomgeving rond de genoemde wegvakken verbetert.

Camiel Eurlings, de minister van Verkeer en Waterstaat en

Jeannette Baljeu, de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van de Stadsregio Rotterdam

Komen, teneinde d.m.v. een uitbreiding van het hoofdwegennet in het plangebied de bereikbaarheid, doorstroming (zowel op het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet), ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en het economisch functioneren te verbeteren, overeen zich te zullen inspannen om te bevorderen dat de volgende besluiten genomen kunnen worden:

- Besluit 1: Vaststellen van de Variantennota door Bevoegd Gezag (eind 2007)
- Besluit 2: Standpunt n.a.v. Trajectnota/MER (2009)
- Besluit 3: Tracébesluit en Betaalpuntbesluit (2010)
- Besluit 4: Start realisatie in de periode 2012-2014

De minister van Verkeer en Waterstaat verbindt zich daartoe:

- zich in te spannen de planstudie volgens planning uit te voeren;
- de kabinetsbesluitvorming over A13/A16 te initiëren;
- de afstemming met de andere ministeries te verzorgen;
- financiële bijdragen te reserveren;
- de samenhang te bewaken met ABvM en andere gerelateerde MIRT-projecten.

De portefeuillehouder Verkeer en Vervoer van Stadsregio Rotterdam verbindt zich daartoe:

- voor afstemming met de betrokken gemeenten en provincie te zorgen;
- zich in te zetten voor draagvlak bij decentrale overheden voor de te kiezen variant.

De ambassadeur van dit project is: voor dit project wordt een ambassadeur aangezocht.

PROJECTOMSCHRIJVING

De hierboven gemaakte bestuurlijke afspraken hebben betrekking op de volgende projectomschrijving.

AANLEIDING

Tussen de aansluiting A13 Berkel en Rodenrijs en het Terbregseplein (samenkomen van A16 en A20) voldoet de hoofdwegennetverbinding niet aan de streefwaarden inzake betrouwbare en acceptabele reistijden:

- 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;
- De verkeersdruk op regionale en lokale wegen is te groot.

DOEL

De doelstelling van het project A13/A16 Rotterdam is een oplossing creëren die de gesignaleerde verkeersknelpunten op de A13 bij Overschie en de A20 tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein en op het onderliggende wegennet wegneemt/verkleint en de kwaliteit van de leefomgeving rond de genoemde wegvakken verbetert.

SCOPE

In de planstudie worden alternatieven en varianten afgewogen en dit leidt tot een Tracébesluit A13/A16, met als belangrijke tussenresultaten de Trajectnota/MER en het Ontwerp Tracébesluit. Voor het project is een afspraak gemaakt over toepassing van tol (kilometerplusprijs) en dat impliceert dat tegelijk met het (Ontwerp-)Tracébesluit ook een (Ontwerp-)Betaalpuntbesluit nodig is. De realisatie van het project start in de periode 2012-2014. Het project is gelegen in Provincie Zuid-Holland in de gemeenten Rotterdam en Lansingerland.

SAMENHANG

Er is randvoorwaardelijke samenhang met de planstudie A4 Delft-Schiedam:

- De besluitvorming over het alternatief voor de A4 Delft Schiedam heeft invloed op het verkeersaanbod op de A13 en daarmee op de scope en financiering van de A13/A16.
- Bij de Richtlijnen van de A13/A16 is uitgegaan van de realisatie van de A4 Delft – Schiedam.
- Indien in het kader van het project A4 Delft-Schiedam voor het alternatief verbreding A13 en A13/A16 gekozen zou worden, dienen de uitgangspunten voor de planstudie Rijksweg 13/16 Rotterdam te worden heroverwogen.

Er is samenhang tussen de inpassing van de A13/A16 met de aanleg van natuur- en recreatiegebied in het kader van PMR (de Vlinderstrik), wat uitgewerkt wordt in het project Mooi en Vitaal Delfland.

RESULTAAT

Het project verbetert de bereikbaarheid van het noordelijk deel van de Rotterdamse regio en verbetert de kwaliteit van de leefomgeving rond de A13 bij Overschie en rond de A20 (tussen Kleinpolderplein en Terbregseplein). Snelle realisatie van de A13/A16 is van belang voor de economische ontwikkeling van (het zuidelijk deel van) de Randstad.

DIENSTREGELING EN TE NEMEN BESLUITEN

Indien bij de A4 Delft – Schiedam wordt gekozen voor aanleg van de A4, dan is de volgende dienstregeling van toepassing:

- Mijlpaal 1: Variantennota vastgesteld door Bevoegd Gezag in December 2007 (eventueel go/no go)
- Mijlpaal 2: Trajectnota/MER vastgesteld in 2008 (eventueel go/no go)
- Mijlpaal 3: Standpunt Bevoegd Gezag n.a.v. Trajectnota/MER (2009)
- Mijlpaal 4: Ontwerptracébesluit vastgesteld in 2009 (eventueel go/no go)
- Mijlpaal 5: Tracébesluit vastgesteld in 2010
- Mijlpaal 6: Betaalpuntbesluit vastgesteld in 2010
- Mijlpaal 7: Start van de realisatie in de periode 2012-2014

NB 1: Indien bij de A4 Delft – Schiedam wordt gekozen voor verbreding van de A13, dan moet de scope van de A13/A16 opnieuw worden bepaald en wordt een nieuwe dienstregeling ontworpen.

NB 2: In de voortgang van de afspraken wordt rekening gehouden met de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State van 25 juli 2007 inzake het Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden. Voortvloeiend uit deze uitspraak ontwikkelt VenW i.s.m. de planbureaus een uniforme methode voor de afbakening van het onderzoeksgebied waarbinnen de luchtkwaliteitseffecten worden onderzocht. Na het vaststellen van de uniforme methode kan het

luchtkwaliteitsonderzoek worden hervat. Vanaf dat moment zullen de precieze gevolgen van deze situatie voor de planning van de wegenprojecten in beeld worden gebracht en bekend worden gemaakt.

WETTELIJKE PROCEDURES

De wegbreiding volgt de Tracéwet-procedure. Als er geen overeenstemming ontstaat tussen regionale overheden en het rijk stelt de Tracéwet de ministers van VenW en VROM in staat te besluiten over het project. Dit besluit heeft een doorwerking naar regionale ruimtelijke plannen. Ook als er geen overeenstemming ontstaat tussen regionale overheden en het rijk, vindt deze doorwerking plaats.

Daarnaast is een Betaalpuntbesluit nodig in verband met de heffing van tol (kilometerplusprijs). Voor de inkomsten via de kilometerplusprijs is wijziging van de Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit nodig. Het wijzigingsvoorstel ligt bij de Tweede Kamer.

Regionale overheden zijn bevoegd gezag voor wat betreft diverse vergunningen.

FINANCIERING

Budget

Afhankelijk van de te kiezen variant worden de realisatiekosten tussen de 1 miljard en 1,5 miljard euro geraamd. Op basis van het tracébesluit zullen de projectkosten definitief worden vastgesteld.

Dekking vanuit het Rijk

Het Rijk heeft 650 mln (uit het Infrafonds) gereserveerd en 350 mln uit de opbrengsten van tol (kilometerplusprijs). Van deze 650 mln is 100 mln beschikbaar in de periode 2012-2014 om een start te kunnen maken met de uitvoering.

Dekking vanuit de Regio

Geen bijdrage voorzien.

Aanvullende financiering

In 2008 wordt een PPC (=Public Private Comparator) opgesteld om een beslissing te nemen over de inschakeling van de markt na de publicatie van de Trajectnota/MER. Dit kan invloed hebben op de planning en de financiering.

ORGANISATIE

Bevoegd Gezag voor het Tracébesluit is de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van VROM. Voor het betaalpuntbesluit bestaat het Bevoegd Gezag uit deze beide minister én de minister van Financiën. Rijkswaterstaat Zuid-Holland is initiatiefnemer. Rijkswaterstaat Zuid-Holland voert de studie uit in samenwerking met de Stadsregio Rotterdam en Provincie Zuid-Holland.

Er heeft een eerste consultatieronde met bewoners en belanghebbenden plaatsgevonden. Voor de komende periode wordt in overleg met het Inpraakpunt Verkeer en Waterstaat een traject voor burgerparticipatie uitgewerkt.

SLOTBEPALINGEN

De afspraken zoals geformuleerd zijn niet in rechte afdwingbaar.

In de algemene inleiding op deze bestuurlijke afspraken zijn twee elementen nader uitgewerkt: het mandaat van het projectduo en de financiële informatie.

De minister van Verkeer en Waterstaat

**Namens het dagelijks bestuur van de Stadsregio
Rotterdam, de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer**

Camiel Eurlings

Jeannette Baljeu

Vastgesteld op 29 oktober 2007