

# Wegaanpassingsbesluit

## A20 Terbregseplein

*Inrichten rijstrook als bufferstrook in het kader van de Spoedwet wegverbreding*



---

## Inhoudsopgave

---

<b>1.</b>	<b>Besluit</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>Toelichting op het wegaanpassingsbesluit</b>	<b>8</b>
2.1	Aanleiding tot het project	8
2.2	Verkeerskundige effecten van het project	9
2.3	Wegaanpassing	9
2.4	Bijkomende infrastructurele voorzieningen	10
2.5	Openstelling bufferstrook	10
2.6	Verkeersveiligheidsmaatregelen	11
2.7	Incidentmanagement	12
2.8	Milieutoets	12
2.8.1.	Geluidhinder	12
2.8.2.	Luchtkwaliteit	13
2.8.3.	Externe veiligheid	15
2.8.4.	Natuur en landschap	15
2.8.5.	Bodem en water	16
2.9	Overige aspecten	17
<b>3.</b>	<b>Kaarten</b>	<b>19</b>
<b>4.</b>	<b>Zienswijzen op het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en uitvoeringsbesluiten</b>	<b>20</b>
<b>5.</b>	<b>Wijzigingen in het Wegaanpassingsbesluit</b>	<b>21</b>
<b>6.</b>	<b>Bijlagen</b>	<b>22</b>
<b>7.</b>	<b>Vervolgprocedure uitvoeringsbesluiten</b>	<b>23</b>
	<b>Beroep</b>	<b>24</b>



---

# 1. Besluit

---

Overeenkomstig artikel 9, eerste lid van de Spoorwet wegverbreding stel ik hierbij het wegaanpassingsbesluit vast betreffende de aanpassing van de A20 Terbregseplein van km 38,9 tot km 34,5 waarbij aan de linkerzijde van de noordelijke hoofdrijbaan (van de aansluiting Capelle a/d IJssel – knooppunt Terbregseplein) op het bestaande asfalt een extra rijstrook wordt gerealiseerd die wordt ingericht als bufferstrook. Het betreft project 26 van de bijlage, onder B, bij de Spoorwet wegverbreding.

Dit wegaanpassingsbesluit – dat bestaat uit: de besluittekst (I), de toelichting (II) en de overzichts- en detailkaarten (III) – voorziet in de daarvoor noodzakelijke maatregelen. Het besluit gaat vergezeld van 4 bijlagen.

## Artikel 1 Aanpassingsmaatregelen

Vanaf de aansluiting Capelle a/d IJssel tot in het knooppunt Terbregseplein wordt op het bestaande asfalt aan de linkerzijde van de noordelijke hoofdrijbaan een bufferstrook gerealiseerd. In de huidige situatie bestaat de A20 tussen km 38,44 tot km 34,5:

- uit een wegvak van 2 rijstroken,
- in het weefvak tussen km 37,44 en km 36,54 uit een wegvak van 2 + 2 rijstroken,
- na het weefvak tussen km 36,54 en km 34,5 uit een wegvak van weer 2 rijstroken.

In de nieuwe situatie zal met de bufferstrook dit wegvak in de spitsperiode bestaan:

- uit 3 rijstroken,
- in het weefvak uit 3 + 2 rijstroken,
- na het weefvak weer uit 3 rijstroken.

De bestaande verhardingsbreedte van circa 15,4 meter ter hoogte van de aansluiting Capelle a/d IJssel, circa 19,7 meter ter hoogte van het weefvak en circa 15,4 meter net voorbij de uitvoegstrook van de speciale doelgroepstrook voor vrachtauto's blijven gehandhaafd. Gedurende de spitsperiode is sprake van drie rijstroken met een breedte (van links naar rechts gezien in de rijrichting) van circa 2,50 meter voor de bufferstrook, van 3,00 meter voor de linker rijstrook en 3,35 voor de rechter rijstrook. Ter hoogte van het weefvak zal behalve van de eerder genoemde drie rijstroken aan de rechterzijde (uitvoegstroken A16 richting Dordrecht) sprake zijn van nog twee rijstroken van 3,35 meter. Ter hoogte van de speciale doelgroepenstrook van vrachtwagens zal aan de rechterzijde (uitvoegstrook speciale doelgroepenstrook voor vrachtwagens) een rijstrook liggen van 3,35 meter. De aanpassingsmaatregelen zijn weergegeven op de detailkaarten die deel uitmaken van dit besluit. De aanpassingen vinden plaats op rijkseigendom.

---

### Artikel 2 Bijkomende infrastructuurle voorzieningen

Ten behoeve van een vluchtstrook wordt ter hoogte van de speciale doelgroepstrook voor vrachtwagens tussen km 36,15 en km 35,85 extra wegverharding aangelegd met een breedte van maximaal circa 1,30 meter over een lengte van ongeveer 300 meter. De aanpassingen zijn aangegeven op de kaarten en ze vinden plaats op rijkseigendom.

### Artikel 3 Openstelling bufferstrook

De bufferstrook kan alleen worden opengesteld indien het aantal voertuigen op het wegvak boven het aantal van 3000 voertuigen per uur stijgt. De strook wordt weer gesloten wanneer het aantal voertuigen op het wegvak daalt onder het aantal van 3000 voertuigen per uur en de doorstroming van het verkeer is hersteld. De buffer is gesloten in de periode tussen 23.00 uur en 6.00 uur.

### Artikel 4 Verkeersveiligheidsmaatregelen

- a. De maximumsnelheid wordt gedurende de openstelling van de bufferstrook verlaagd van 100 km per uur naar 80 km per uur.
- b. Er geldt over de gehele dag een breedtebeperking (2 meter) voor de bufferstrook en de daarnaast gelegen rijstrook.
- c. Er zal visuele inspectie en bewaking van de bufferstrook plaatsvinden.
- d. Ten behoeve van de zichtbaarheid voor de weggebruiker wordt de dynamische bebording waarop opening en einde van de bufferstrook zijn aangegeven hoog geplaatst op masten of portalen.
- e. Ten behoeve van een eenduidig wegbeeld wordt zorggedragen voor uniformiteit in bebording, bewegwijzering, signalering, markering, etc. en voor uniformiteit bij het invoegen en uitvoegen.
- f. Zoals in artikel 2 is aangegeven wordt ten behoeve van een vluchtstrook ter hoogte van de speciale doelgroepstrook voor vrachtwagens tussen km 36,15 en km 35,85 extra wegverharding wordt aangelegd met een breedte van maximaal circa 1,30 meter over een lengte van ongeveer 300 meter.

### Artikel 5 Aanpassing kabels en leidingen

Ten behoeve van de wegaanpassing dient de navolgende kabel te worden verlegd.

Beheerder	Soort kabel	Locatie
KPN	Telecommunicatie	tussen km 38,9 en km 34,5

---

#### Artikel 6 Nadeelcompensatie

Voor zover blijkt dat een belanghebbende ten gevolge van dit wegaanpassingsbesluit als het onherroepelijk is, of ten gevolge van een onherroepelijk besluit ter uitvoering van dit wegaanpassingsbesluit als bedoeld in artikel 7, eerste lid van de Spoedwet wegverbreding schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven, en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende op andere wijze is verzekerd, zal hem op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding worden toegekend. Ter zake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing. Voor kabels en leidingen is de Regeling nadeelcompensatie kabels en leidingen 1999 van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het wegaanpassingsbesluit is vastgesteld. De beslissing op een verzoek om schadevergoeding zal niet eerder worden genomen dan nadat het wegaanpassingsbesluit of uitvoeringsbesluit onherroepelijk is geworden.

17 maart 2004

De Minister van Verkeer en Waterstaat

Karla Peijs

---

## 2. Toelichting op het wegaanpassingsbesluit

---

### 2.1 Aanleiding tot het project

De Spoedwet wegverbreding bevat regels ter bespoediging en vereenvoudiging van procedures met het oog op het vergroten van de capaciteit van een aantal hoofdwegen door middel van een betere benutting en verbreding van die wegen.

De huidige regelgeving voor aanpassingen aan het hoofdwegenet kent een procedure die veel tijd in beslag neemt. Deze procedure geldt zowel voor de aanleg van wegen als voor wegverbredingen. Dat betekent dat ook voor een relatief eenvoudige ingreep een lange procedure doorlopen dient te worden. Teneinde eenvoudige ingrepen in filegevoelige onderdelen van het hoofdwegenet mogelijk te maken is een snellere procedure nodig die in specifieke regelgeving is vastgelegd. De Spoedwet wegverbreding voorziet in die snellere procedure. De bijlage bij de Spoedwet wegverbreding bevat een limitatieve opsomming van de projecten waarvoor de versnelde procedure dient te worden gevolgd.

In het kader van de Spoedwet wegverbreding worden die wegen aangepakt die tot de grootste knelpunten van het wegennet worden gerekend. Bij de selectie heeft verder een rol gespeeld dat de projecten binnen afzienbare tijd kunnen worden gerealiseerd, alsmede of deze uit het beschikbare budget kunnen worden gefinancierd.

De kern van de afwegingen die ten grondslag hebben gelegen aan de keuze van de projecten die onder de reikwijdte van de Spoedwet wegverbreding vallen, ligt in de visie dat het meest effectieve wegennetwerk, een wegennetwerk is waarin de elementaire schakels zijn gevrijwaard van files. Deze elementaire schakels zijn de wegen rondom de grote steden en belangrijke knooppunten. Het gaat om zogenaamde ringen of draaischijven rondom de grote en middelgrote stedelijke agglomeraties en belangrijke knooppunten. Op deze draaischijven van het wegennet komen de verkeersstromen op de diverse rijkswegen samen en splitsen zich weer. Opstoppen op deze draaischijven leiden direct tot slechter functioneren van het gehele wegennet. Worden deze elementaire schakels in beweging gehouden, dan gaat de prestatie van het totale wegennet fors vooruit.

De Spoedwet wegverbreding levert een bijdrage aan de oplossing van de grote en bekende knelpunten in de doorgaande verbindingen. Het resultaat van de spoedwet zal niet zijn dat de files compleet zijn verdwenen. De capaciteit van de wegen zal echter in de spits wel toenemen.

---

Dit wegaanpassingsbesluit heeft betrekking op project 26 van de bijlage, onder B, bij de Spoedwet wegverbreding: de inrichting van een extra rijstrook op de noordelijke hoofdrijbaan van de A20 aansluiting Capelle a/d IJssel - Terbregseplein van km 38,9 tot km 34,5 als bufferstrook.

## **2.2 Verkeerskundige effecten van het project**

Op de A20 treden in de ochtendspits afwikkelingsproblemen op voor het verkeer richting Hoek van Holland ter hoogte van de invoeging van de speciale doelgroepstrook voor vrachtwagens en de aansluitingen Rotterdam - Crooswijk en Rotterdam - Centrum. Verkeer richting de A16 wordt hierdoor gehinderd. In de huidige situatie ligt in de ochtendspits de verhouding tussen intensiteit en capaciteit rond de 0,8 (I/C-verhouding). Daarbij treedt regelmatig filevorming op. De filevorming en vertraging voor het verkeer in de richting van de A16 kunnen op relatief korte termijn worden tegengegaan door het realiseren van een bufferstrook in het knooppunt Terbregseplein. De bufferstrook wordt gerealiseerd door de herinrichting van de bestaande rijbaan, waarbij de bestaande rijstroken worden versmald en naast de meest linkerrijstrook een extra rijstrook wordt gecreëerd. De strook neemt de blokkade in het weefvak weg, die ontstaat als het verkeer niet snel genoeg kan afstromen op de A20. Door deze bufferstrook neemt de capaciteit van dit wegvak toe en wordt de afstroom van verkeer op de A20 in de richting van de A16 richting Dordrecht verbeterd.

## **2.3 Wegaanpassing**

In de huidige situatie bestaat de A20 tussen km 38,44 tot km 34,5 uit een wegvak van 2 rijstroken, in het weefvak tussen km 37,44 en km 36,54 uit een wegvak van 2 + 2 rijstroken en na het weefvak tussen km 36,54 en km 34,5 uit een wegvak van weer 2 rijstroken. Er is een maximumsnelheid toegestaan van 100 km per uur en het wegvak is voorzien van verkeerssignalering. In de nieuwe situatie zal de weg in westelijke richting (noordelijke rijbaan) bestaan uit 2 rijstroken plus een bufferstrook. De bufferstrook begint bij km 38,44, waar op dit moment de afstreping is van drie naar twee rijstroken, en eindigt bij km 34,5 voor het punt waar het verkeer van de A16 samenvoegt met het verkeer op de A20.

De bestaande verhardingsbreedte van circa 15,4 meter ter hoogte van de aansluiting Capelle a/d IJssel, circa 19,7 meter ter hoogte van het weefvak en circa 15,4 meter net voorbij de uitvoegstrook van de speciale doelgroepstrook voor vrachtwagens blijven gehandhaafd. Doordat gebruik wordt gemaakt van de bestaande asfaltbreedte is een versmalling van de bestaande rijstroken noodzakelijk. Het dwarsprofiel is weergegeven op de detailkaart. De bufferstrook krijgt een breedte van circa 2,50 meter. Hierdoor is tijdens de openstelling van de bufferstrook op het wegvak tussen km 38,44 en km 35,05 een snelheidverlaging van 100 km/u tot 80 km/u vanuit veiligheidsoverwegingen wenselijk.

---

De rijstrookversmallingen worden, door de markering aan te passen, ingeleid vanuit de toeleidende richtingen. Ten behoeve van de verkeersveiligheid is het nodig op het voorliggende traject (tussen km 39,55 en km 38,44) de maximum snelheid permanent te verlagen van 120 km/u tot 100 km/u. Hiermee wordt een overgangszone gecreëerd waarbij de snelheid geleidelijk terug wordt gebracht van 120 km/u naar 100 km/u. Het verkeersbesluit tussen km 39,55 en km 38,44 is geen uitvoeringsbesluit in de zin van de Spoedwet wegverbreding en zal de gebruikelijke procedure doorlopen. Tijdens de openstelling van de bufferstrook wordt de maximum snelheid bij de bufferstrook verlaagd van 100 km/u tot 80 km/u. In de nieuwe situatie zal in verband met de smallere breedte van de bufferstrook en de daarnaast gelegen rijstrook de gehele dag een breedtebeperking (2 meter) gelden voor deze rijstroken (tussen km 38,44 en km 35,05).

De aanpassing van de maximumsnelheid van 100 km/u naar 80 km/u wordt geregeld met het verkeersbesluit van km 38,44 tot en met 35,05 km ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit.

De breedtebeperking (2 meter) wordt geregeld met het verkeersbesluit van km 38,44 tot en met km 35,05 ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit.

Volgens de meest recente planning zal realisatie van de bufferstrook plaatsvinden in de periode juli - december 2005. De openstelling is voorzien in januari 2006 of zoveel eerder als de werkzaamheden zijn afgerond.

De aanpassingen vinden plaats op rijkseigendom.

## **2.4 Bijkomende infrastructurale voorzieningen**

Door de herindeling van de bestaande verhardingsbreedte blijft er ter hoogte van de uitvoegstrook van de speciale doelgroepstrook voor vrachtwagens (tussen km 36,15 en km 35,85) onvoldoende ruimte over voor een volwaardige vluchtstrook. Deze situatie is onwenselijk aangezien dan de vluchtstrook ter hoogte van een druk wegvak over de gehele dag zou ontbreken. Ten behoeve van de vluchtstrook wordt extra verharding aangelegd met een breedte van circa 1,30 meter over een lengte van ongeveer 300 meter. Het dwarsprofiel is weergegeven op de detailkaart.

## **2.5 Openstelling bufferstrook**

De bufferstrook wordt alleen geopend als dat gezien de (verwachte) drukte op de weg wenselijk is. Dat is pas het geval wanneer het aantal voertuigen op het wegvak boven het aantal van 3000 voertuigen per uur stijgt. Bij dit aantal is de verkeersafwikkeling weliswaar nog acceptabel maar om de toenemende drukte tijdig te kunnen opvangen moet de bufferstrook op dat moment kunnen worden opengesteld. In de verkeerscentrale wordt gesignaleerd wanneer het aantal van 3000 voertuigen per uur is bereikt. Op basis van dit signaal en op basis van de verwachting en de ervaring van de wegverkeersleider over de toename van de drukte zal de bufferstrook na visuele inspectie, op mogelijke obstakels en stilstaande voertuigen, geopend worden. Dit zal naar verwachting vooral in de ochtendspits (tussen 6.00 uur en 10.00

---

uur) gebeuren maar ook in de avondspits (tussen 16.00 uur en 19.00 uur).

Wanneer het aantal voertuigen daalt beneden de 3000 voertuigen per uur en de doorstroming van het verkeer is hersteld zal de wegverkeersleider, na visuele inspectie, de bufferstrook weer sluiten. De bufferstrook is in ieder geval gesloten in de periode tussen 23.00 uur en 6.00 uur.

## 2.6 Verkeersveiligheidsmaatregelen

Uitgangspunt van de spoedwetprojecten is dat de verkeersveiligheid door het gebruik van spits-, plus- en bufferstroken niet nadelig wordt beïnvloed.

Op wegvakniveau zal als gevolg van versmalde rijstroken en/of complexe verkeerssituaties de verkeersveiligheid afnemen. Positieve effecten van de extra rijstroken zijn te verwachten door minder congestie waardoor minder kop-staartbotsingen optreden en minder sluipverkeer op het onderliggende wegennet.

Om de negatieve effecten van de bufferstrook tegen te gaan dienen aanvullende maatregelen te worden genomen. De Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) heeft geadviseerd over het ontwerp van spits-, plus- en bufferstroken en over de aanvullende maatregelen die moeten worden genomen om het veiligheidsniveau op de betreffende wegvakken op peil te houden. Het AVV-advies is als bijlage bij dit besluit gevoegd.

Voor het onderhavige project worden de volgende verkeersveiligheidsmaatregelen genomen:

- Tijdens de openstelling van de bufferstrook wordt de maximumsnelheid op het wegvak tussen km 38,44 en 35,05 km verlaagd van 100 km per uur naar 80 km per uur vanwege de smallere rijstroken.
- Er geldt over de gehele dag een breedtebeperking (2 meter) voor de twee meest linker rijstroken (tussen km 38,44 km en 35,05).
- Er zal visuele inspectie en bewaking van de bufferstrook plaatsvinden.
- Ten behoeve van de zichtbaarheid voor de weggebruiker wordt de dynamische bebording waarop opening en einde van de bufferstrook zijn aangegeven hoog geplaatst op masten of portalen.
- Ten behoeve van een eenduidig wegbeeld wordt zorggedragen voor uniformiteit in bebording, bewegwijzering, signalering, markering, etc. en voor uniformiteit bij het invoegen en uitvoegen.
- Ten behoeve van een vluchtstrook ter hoogte van de speciale doelgroepstrook voor vrachtwagens tussen km 36,15 en km 35,85 extra wegverharding wordt aangelegd met een breedte van maximaal circa 1,30 meter over een lengte van ongeveer 300 meter.

---

## 2.7 Incidentmanagement

Onder incident management (IM) wordt verstaan het geheel van maatregelen die beogen de weg zo snel mogelijk nadat een incident heeft plaatsgevonden, voor het verkeer vrij te maken, een en ander met inachtneming van de verkeersveiligheid, de behartiging van belangen van mogelijke slachtoffers alsmede beheersing van mogelijke schade. In het kader van IM zijn diverse landelijke afspraken gemaakt, die voor alle rijkswegen gelden. In een regionaal platform IM Rotterdam Rijnmond zijn alle hulpdiensten uit deze regio vertegenwoordigd. Hierin worden operationele afspraken gemaakt met de verschillende hulpdiensten over aanrijtijden en -routes alsook over de verdeling van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden bij hulpverlening. Op het onderhavige wegvak van de A20 vindt IM thans plaats op basis van het Basis Calamiteitenplan Rijkswegen Zuid-Holland. Aangezien de bufferstrook aan de linkerzijde van de noordelijke hoofdrijbaan op dit wegvak wordt gerealiseerd (vormgegeven als een plusstrook), blijft de vluchtstrook aan de rechterzijde van de hoofdrijbaan ook na de wegaanpassing 24 uur per dag beschikbaar voor hulpdiensten in geval van calamiteiten. Buiten de spits is dan zelfs sprake van 2 vrije stroken, omdat dan de bufferstrook gesloten is. In overleg met de hulpdiensten is vastgesteld dat bijzondere maatregelen in het kader van IM vanwege de ingebruikname van de bufferstrook niet noodzakelijk zijn. IM zal plaatsvinden conform het vigerende calamiteitenplan.

## 2.8 Milieutoets

Ten behoeve van het wegaanpassingsbesluit is een milieutoets uitgevoerd in welk kader onderzoek is verricht naar de effecten van de bufferstrook op de aspecten geluidhinder, luchtkwaliteit, externe veiligheid, natuur en landschap en bodem en water. De resultaten van de milieutoets zijn vervat in het rapport dat als bijlage bij dit wegaanpassingsbesluit is gevoegd.

De conclusies ten aanzien van de diverse aspecten zijn in hoofdlijnen de volgende.

### 2.8.1. Geluidhinder

Ingevolge artikel 6, tweede lid, van de Spoedwet wegverbreding is de Wet geluidhinder niet van toepassing op projecten die op de bijlage, onder B, bij de Spoedwet wegverbreding staan vermeld.

Het wegaanpassingsbesluit dient ingevolge artikel 6, derde en vierde lid, van de Spoedwet wegverbreding de akoestische gegevens te bevatten waaruit kan worden afgeleid of sprake is van een overschrijding van 70 dB(A) bij geluidsgevoelige bestemmingen. Indien dat het geval is, wordt, zo bepaalt artikel 6, vierde lid, in het wegaanpassingsbesluit een geluidsreducerende wegdeklaag voorgeschreven, tenzij dit redelijkerwijze niet kan worden gevergd.

Voorts geldt ingevolge artikel 4, eerste lid, onder e, van de Spoedwet wegverbreding dat het wegaanpassingsbesluit voor projecten genoemd

---

in de bijlage, onder B, bij de wet een verlaging van de maximumsnelheid van motorvoertuigen gedurende de periode van openstelling van de extra rijstrook bevat. De mate en de duur van de verlaging worden bepaald door de ernst van de belasting met betrekking tot geluidhinder en luchtkwaliteit.

Ten behoeve van het onderhavige wegaanpassingsbesluit is onderzoek gedaan naar de akoestische gegevens als vermeld in artikel 6, derde en vierde lid, van de Spoedwet wegverbreding. De resultaten zijn neergelegd in het rapport "A20 Terbregseplein Onderzoek naar de akoestische gegevens voor de aanleg van een buffer". Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er, op basis van de berekening met de verkeersgegevens over het jaar 2000, geen woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen voorkomen die een geluidsbelasting ondervinden van meer dan 70 dB(A). Er is derhalve geen grond voor het toepassen van een geluidsreducerende wegdeklaag en voor een snelheidsverlaging in de zin van artikel 4, eerste lid, onder e, van de Spoedwet wegverbreding.

Met geopende bufferstrook zal de geluidsbelasting bij de geluidsgevoelige bestemmingen ook niet hoger dan 70 dB(A) zijn.

Na realisering van de bufferstrook blijft de geluidbelasting op de woningen nagenoeg gelijk aan de huidige situatie. Op een aantal woningen vindt een afname plaats met 0,2 dB(A) gedurende de openstelling van de bufferstrook.

*Snelheidsverlaging anders dan op grond van artikel 4, eerste lid, onder e, van de Spoedwet wegverbreding*

De verlaging van de maximumsnelheid van 100 km/u naar 80 km/u ter plaatse van (en gedurende de openingstijden van) de bufferstrook wordt toegepast vanwege verkeersveiligheidsredenen.

Conform artikel 6, vijfde lid, van de Spoedwet wegverbreding dient de Minister van Verkeer en Waterstaat ten aanzien van de in artikel 6, tweede lid, bedoelde wegaanpassingsprojecten uiterlijk twee jaar na het onherroepelijk worden van het wegaanpassingsbesluit een plan op te stellen voor de te treffen maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting vanwege de weg, van de gevel van de woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidsgevoelige terreinen binnen de zone van de weg overeenkomstig artikel 74, eerste lid, van de Wet geluidhinder. Er wordt naar gestreefd om dit plan kort na het wegaanpassingsbesluit op te stellen. Hiervoor zal een nader geluidsonderzoek uitgevoerd worden.

### **2.8.2. Luchtkwaliteit**

In het kader van de milieutoets is een onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit. De volgende criteria zijn onderzocht:

- de omvang van de zones langs de rijksweg waarbinnen de concentraties van luchtverontreinigende stoffen hoger zijn dan de wettelijke grenswaarden, en

- het aantal woningen en/of andere gevoelige bestemmingen binnen deze zones.

De concentraties van luchtverontreinigende stoffen zijn getoetst aan grenswaarden voor:

- de jaargemiddelde concentraties van NO<sub>2</sub> (40 µg/m<sup>3</sup>);
- de jaargemiddelde concentraties van PM<sub>10</sub> (40 µg/m<sup>3</sup>);
- de etmaalgemiddelde grenswaarde die 35 maal per jaar mag worden overschreden (50 µg/m<sup>3</sup>). Als indicator hiervoor wordt de jaargemiddelde concentratie van PM<sub>10</sub> (30 µg/m<sup>3</sup>) gebruikt.

In de onderstaande tabel zijn de resultaten van het TNO onderzoek samengevat.

	Oppervlakte (ha) in het studiegebied met concentraties hoger dan de grenswaarde van 40 µg/m <sup>3</sup>	
	NO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub>
2000	768	135
2010 autonoom	157	5
2010 buffer	156	5
	Aantal woningen in het studiegebied met concentraties hoger dan de grenswaarde van 40 µg/m <sup>3</sup>	
	NO <sub>2</sub>	PM <sub>10</sub> *)
2000	11834	76
2010 autonoom	247	0
2010 buffer	246	0

\*) Om dat de achtergrondconcentratie voor de jaargemiddelde concentratie aan fijn stof (PM<sub>10</sub>) in het studiegebied in 2000 en 2010 hoger of gelijk is aan 30 µg/m<sup>3</sup> (indicator voor de 24-uurgemiddelde concentratie) leidt het toetsen aan deze grootheid niet tot verschillen tussen 2000, de autonome ontwikkeling (2010) en het voorkeursalternatief (2010). Vanwege de hoogte van de achtergrondconcentratie wordt deze norm in het gehele studiegebied in zowel 2000 als 2010 overschreden.

Conclusies:

- Tussen 2000 en 2010 zal de luchtkwaliteit, ondanks de toename van het verkeer, duidelijk verbeteren. De verbetering is het gevolg van de voortdurende aanscherping van de Europese eisen die gesteld zijn aan de emissies van voertuigen (zowel personen- als vrachtauto's).
- In 2010 komen geen woningen in de overschrijdingszone van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> voor. Het overschrijdingsoppervlak loopt tussen 2000 en 2010 fors terug, waardoor kan worden aangenomen dat de grenswaarde ook in het eerste volledige jaar na wegaanpassing (2005) niet of nauwelijks wordt overschreden.
- De vastgestelde effecten van de wegaanpassing op de luchtkwaliteit (jaargemiddelde NO<sub>2</sub> en fijn stofconcentraties) zijn klein. De

---

voorgenomen wegaanpassing heeft geen verslechtering van de luchtkwaliteit tot gevolg.

- Bij autonome ontwikkeling wordt in 2010 bij circa 247 woningen de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> overschreden. Bij de aanleg van de bufferstrook wordt deze overschrijding iets minder.

#### Maatregelen

Of aanvullende maatregelen getroffen dienen te worden binnen het kader van de Spoedwet wegverbreding is afhankelijk van de verandering in de luchtkwaliteit als gevolg van de aanleg van de bufferstrook.

Omdat de aanleg van de bufferstrook als zodanig geen negatief effect (zelfs een klein positief effect) heeft op de luchtkwaliteit, zijn aanvullende maatregelen binnen het kader van de Spoedwet wegverbreding niet vereist.

*Snelheidsverlaging anders dan op grond van artikel 4, eerste lid, onder e, van de Spoedwet wegverbreding*

Uit onderzoek van de Dienst Weg- en Waterbouw van Rijkswaterstaat (DWW) (zie bijlage) blijkt dat een beperking van de maximumsnelheid voor de periode waarin de bufferstrook wordt opengesteld een marginaal effect heeft op de luchtconcentraties, zodat om reden van luchtkwaliteit geen aanleiding bestaat de maximumsnelheid te verlagen als bedoeld in artikel 4, eerste lid, onder e, van de Spoedwet wegverbreding.

Na realisatie van de plusstrook is de maximum snelheid op het traject van de aansluiting Capelle a/d IJssel tot het knooppunt Terbregseplein reeds 100 km/u terwijl in het onderzoek uit is gegaan van een snelheid van 120 km/u. Een snelheidsverlaging van 100 naar 80 km per uur zal naar verwachting weinig of geen effect hebben op de luchtkwaliteit.

#### 2.8.3. Externe veiligheid

In het kader van de milieutoets is een onderzoek gedaan naar de externe veiligheid. Conclusie is dat de grenswaarde van het plaatsgebonden risico (PR) en de oriënterende waarde van het groepsrisico (GR) niet overschreden wordt, voldaan aan de normstelling. Omdat binnen de gevonden PR-contour geen bebouwing aanwezig is wordt voldaan aan de normstelling. Het GR wordt wel overschreden maar wordt dat in de huidige situatie ook. Het GR wordt niet beïnvloed door de aanleg van de bufferstrook omdat de transportstroom in de tegenstroomse rijrichting wordt afgewikkeld. Er behoeven derhalve uit het oogpunt van externe veiligheid geen maatregelen te worden genomen.

#### 2.8.4. Natuur en landschap

Uit het onderzoek blijkt dat het wegvak geen effecten heeft voor beschermde (natuur)gebieden, zoals gebieden met een Speciale beschermingszone volgens de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn of Natuurbeschermingswetgebieden. De wezenlijke kenmerken en

---

waarden van de Ecologische Hoofdstructuur worden niet aangetast door de aanleg van de bufferstrook.

Daarmee zijn mitigerende en compenserende maatregelen in de zin van het Structuurschema Groene Ruimte niet nodig.

In de bermen langs de A20 tussen de aansluiting Capelle a/d IJssel en het Terbregseplein komen geen beschermde planten- en/of diersoorten voor, volgens Bijlage II en/of Bijlage IV van de Habitatrichtlijn. De plantensoorten die zijn aangetroffen zijn zeer algemeen voorkomend in Nederland en vallen buiten het beschermingsregime van de Flora- en faunawet. Direct langs de snelweg in de berm zijn geen vaste verblijfplaatsen van vogels, reptielen en amfibieën aangetroffen. Wel zijn verblijfplaatsen aangetroffen van de veldmuis en de mol.

Er zijn geen significante effecten van vernietiging en/of barrièrewerking voor flora en fauna tijdens de aanleg- en gebruiksfase van de bufferstrook. De ingreep heeft een beperkt effect op individueel niveau van de veldmuis en de mol. Deze zullen mogelijk verontrust raken door de aanleg van de vluchtstrook bij de doelgroepstrook voor vrachtwagens en er kan beschadiging en vernietiging van verblijfplaatsen optreden. Voor het project is een ontheffing benodigd in het kader van de Flora- en faunawet, ingevolge artikel 75, vierde lid, onderdeel C, Flora- en faunawet (Ontheffing voor ruimtelijke ingrepen). Deze is aangevraagd bij Bureau LASER.

Met de aanleg van de A20 is een zandlichaam opgebracht waarop de weg is aangelegd. Voor de aanleg van de vluchtstrook wordt alleen gegraven in de berm die in het verleden opgebracht is. In het kader van de APV moet vergunning worden aangevraagd voor het rooien van bomen. Deze is aangevraagd bij de betreffende gemeente. Er zullen bomen worden gekapt ter hoogte van km 35,9 en km 36,0.

De aanleg van de vluchtstrook vindt plaats in de bestaande berm. Er zijn geen cultuurhistorische en archeologische elementen aanwezig in het plangebied. Bovendien wordt er hooguit tot een diepte van 150 cm op beperkte plaatsen gegraven. Effecten op het archeologisch bodemarchief zijn dan ook niet te verwachten.

#### **2.8.5. Bodem en water**

In het kader van de milieutoets is onderzoek gedaan naar de effecten van het project op bodem en (oppervlakte)water.

##### *Bodem*

Ter plaatse van de verbreding ten behoeve van de vluchtstrook vindt grondverzet plaats in de berm over een lengte van circa 300 meter. Dit zal bestaan uit het verwijderen van de humeuze toplaag (circa 150 cm). Hierbij komt ongeveer 600 m<sup>3</sup> bekledingsgrond vrij.

Vervolgens wordt als fundering een verhardingsconstructie aangebracht. Ten slotte wordt de nieuwe verharding (ZOAB)

---

aangebracht. Het voornemen is de ontgraven toplaag zoveel mogelijk direct naast de ontgraving in de berm te verwerken.

Toepassing van puin en ZOAB en mogelijk het hergebruiken van de toplaaggrond vindt plaats conform het Bouwstoffenbesluit. De milieubelasting van de onderliggende bodem is verwaarloosbaar.

Het zandlichaam is eind jaren zestig aangelegd. Omdat op dit traject geen ernstig vervuilde locaties bekend zijn wordt verwacht dat de bermgrond over het algemeen niet tot licht verontreinigd is. Er zal dan geen sprake zal zijn van ernstige bodemverontreiniging waarvoor sanering noodzakelijk is als bedoeld in de Wet bodembescherming. Mocht toch matig of sterk verontreinigde grond worden aangetroffen, dan wordt aanvullend onderzoek verricht en, indien noodzakelijk, worden saneringsmaatregelen getroffen.

#### *Water*

Ter invulling van de watertoets is overleg gevoerd met het Hoogheemraadschap Schieland. De voorgenomen benuttingsmaatregel en de effecten daarvan op het (oppervlakte)water zijn besproken en hebben geresulteerd in een advies van het Hoogheemraadschap. De wijze waarop is omgegaan met dat advies is beschreven in de milieutoets.

Ten aanzien van de kwantiteit van het afstromend wegwater geldt dat de verwachte effecten van de functie van de verharding (redresseerstrook wordt bufferstrook) en de effecten van de aan te leggen verhardingen (verbreding van ongeveer 1,30 meter over een lengte van circa 300 meter ten behoeve van de vluchtstrook) geen aanleiding geven tot het nemen van aanvullende maatregelen. Het afstromend wegwater wordt zoveel mogelijk geïnfilteerd in de berm. Gedeeltelijk ligt de A20 op viaducten. Overtollig water vanaf deze viaducten wordt afgevoerd naar de riolering. Het wegvak is over het gehele tracé uitgevoerd in ZOAB. Dit zorgt voor een filterende werking waarbij verontreinigingen in het wegdek cumuleren, met name ter plaatse van de vluchtstrook. In zijn algemeenheid geldt dat, om de filterende werking van ZOAB te behouden, het noodzakelijk is de structuur open te houden en met name de vluchtstroken regelmatig te reinigen. Periodieke reiniging van de vluchtstrook is een onderdeel van het reguliere onderhoud van ZOAB wegen.

Voor de verbreding ten behoeve van de vluchtstrook is geen ontheffing van de Keur van het Hoogheemraadschap vereist.

## **2.9 Overige aspecten**

Naast de milieu-aspecten en verkeersveiligheid zijn de consequenties voor verleggen van kabels, en bouwhinder bezien.

#### *Consequenties voor aanpassing van kabels en leidingen*

Ten behoeve van de wegaanpassing zal aanpassing moeten plaatsvinden van een aantal kabels, zoals aangegeven in het besluit,

---

artikel 5. De voor de betreffende kabels verleende vergunningen in het kader van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken vallen onder de coördinatieregeling van de Spoedwet wegverbreding en worden tegelijkertijd met de vaststelling van dit wegaanpassingsbesluit ingetrokken. Na nadere bestudering van de uitvoeringsaspecten (zoals grondmechanisch onderzoek) is met de betrokken beheerder overleg opgestart om tot een nieuwe locatie voor de kabels te komen. Deze nieuwe locatie, voor zover gelegen binnen rijksweggebied, is op dit moment nog niet exact aan te geven. Verwacht wordt wél dat de nieuwe locatie parallel aan de huidige locatie zal zijn, maar dan een aantal meters verderop. De betreffende beheerder is KPN. Op dit moment is de volgende informatie ten aanzien van de aan te passen kabels bekend:

- ten behoeve van de telecommunicatie zal een telecommunicatiekabel van KPN worden verlegd. Deze kabel voorziet in de communicatie tussen de praatpalen en de alarmcentrale.

#### *Bouwhinder*

De werkzaamheden worden uitgevoerd als wegwerkzaamheden. Er worden geen grootschalige bouwactiviteiten uitgevoerd.

Werkzaamheden waaraan gedacht moet worden zijn: het aanbrengen van andere verharding, belijning, portalen en plaatsen van borden, enzovoorts. De werkzaamheden zullen weinig hinder voor omwonenden opleveren. Weggebruikers zullen via de gebruikelijke media worden geïnformeerd over eventuele afsluiting van bepaalde rijstroken.

---

## 3. Kaarten

---

De volgende kaarten maken onderdeel uit van dit wegaanpassingsbesluit:

- Overzichtstekening, schaal 1:20.000
  - Kaart 01; km 38,900 – km 34,500, d.d. februari 2004
- Detailtekening, schaal 1:2.000
  - Kaart 02; km 38,900 – km 37,800, d.d. februari 2004
  - Kaart 03; km 37,800 – km 36,650, d.d. februari 2004
  - Kaart 04; km 36,650 – km 35,550, d.d. februari 2004
  - Kaart 05; km 35,500 – km 34,500, d.d. februari 2004

---

## 4. Zienswijzen op het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en uitvoeringsbesluiten

---

Op grond van de Spoedwet wegverbreding en de Algemene wet bestuursrecht hebben van 16 december 2003 tot en met 26 januari 2004 het ontwerp-wegaanpassingsbesluit, inclusief bijbehorende stukken en uitvoeringsbesluiten; ontwerp-verkeersbesluit; ontwerp-WBR-intrekkingsbesluit; aanvraag kapvergunning; aanvraag ontheffing flora- en faunawet ter inzage gelegen.

Op 13 januari 2004 is een hoorzitting gehouden ten behoeve van belanghebbenden die hun zienswijze mondeling naar voren wilden brengen. Op de hoorzitting hebben geen insprekers hun zienswijzen kenbaar gemaakt. Van betreffende hoorzitting is daarom geen verslag gemaakt.

Wel zijn in totaal 2 schriftelijke zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn allen gericht op het OWAB en niet op de uitvoeringsbesluiten. De inhoud van de ontvangen reacties is divers. Een overzicht van alle ingediende zienswijze, gerubriceerd naar inspreker, en een beantwoording daarvan is opgenomen in de Nota van Antwoord, welke als bijlage bij dit besluit is gevoegd.

De ingediende zienswijzen hebben niet geleid tot wijziging van het onderhavige wegaanpassingsbesluit. Er zijn wel enkele ambtshalve wijzigingen aangebracht, deze zijn weergegeven in paragraaf 5.

Naar aanleiding van het ontwerp-verkeersbesluit en ontwerp-WBR-intrekkingsbesluit is door geen enkele belanghebbende een zienswijze kenbaar gemaakt. De besluiten worden dan ook ongewijzigd genomen. Ten aanzien van de kapvergunning en van de Flora en Fauna ontheffing is eveneens door geen enkele belanghebbende een zienswijze kenbaar gemaakt. Respectievelijk de deelgemeente Prins Alexander en Bureau LASER namens het ministerie van LNV zullen een definitieve besluit opstellen.

---

## 5. Wijzigingen in het Wegaanpassingsbesluit

---

Er zijn ten opzichte van het ontwerp-besluit naast redactionele ook enkele inhoudelijke wijzigingen aangebracht. Deze inhoudelijke wijzigingen betreffen ambtshalve wijzigingen en geen wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen.

Het betreft:

- In de toelichting is paragraaf 2.7 Incidentmanagement ingevoegd. Deze paragraaf komt in plaats van de tekst m.b.t het calamiteitenplan in paragraaf 2.6 van het OWAB;
- In de toelichting is de kilometrering 38,55 gewijzigd in 38,44 in verband met de locatie van te plaatsen bebording;
- Op het kaartmateriaal is de belijning van de bufferstrook aangepast. De doorgetrokken streep aan de rechterzijde van de bufferstrook is vervangen door een 9-3 streep.

---

## 6. Bijlagen

---

Dit wegaanpassingsbesluit gaat vergezeld van de volgende bijlagen:

- Nota van Antwoord naar aanleiding van zienswijze;
- Veiligheid spitsstroken, plusstroken en bufferstroken: advies voor de spoedwetprojecten, AVV, 17 september 2003;
- Milieutoets A20 Buffer Terbregseplein, Directie Zuid-Holland, oktober 2003;
- A20 Terbregseplein, Onderzoek naar de akoestische gegevens voor de aanleg van een buffer.

---

## 7. Vervolgprocedure uitvoeringsbesluiten

---

Parallel aan de voorbereiding van het wegaanpassingsbesluit worden de besluiten ter uitvoering van het wegaanpassingsbesluit voorbereid, met toepassing van de in afdeling 3,4 van de Algemene wet bestuursrecht geregelde openbare voorbereidingsprocedure.

De volgende procedurestappen vinden in dit verband nog plaats:

- Binnen 6 weken na bekendmaking van het wegaanpassingsbesluit door de minister dienen de definitieve uitvoeringsbesluiten door de bestuursorganen genomen te worden.
- Vervolgens maakt de minister de uitvoeringsbesluiten bekend. Daarmee start de beroepstermijn terzake van het wegaanpassingsbesluit en de uitvoeringsbesluiten.
- De Spoedwet gaat er vanuit, dat de eventuele beroepen tegen het wegaanpassingsbesluit en die tegen de uitvoeringsbesluiten door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tegelijkertijd worden behandeld.

---

# Beroep

---

Tegen dit wegaanpassingsbesluit kan een belanghebbende beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De termijn om een beroepschrift in te dienen bedraagt zes weken. De termijn om een beroepschrift in te dienen vangt pas aan met ingang van de dag na de dag waarop de in artikel 10, lid 7, van de Spoedwet wegverbreding bedoelde bekendmaking van de uitvoeringsbesluiten heeft plaatsgevonden.

Een beroepschrift moet worden ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag.

Het beroepschrift dient ten minste het volgende te bevatten:

- a) naam en adres van de indiener;
- b) de dagtekening;
- c) vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- d) de redenen (gronden) waarom u beroep instelt;
- e) uw handtekening. U moet het beroepschrift ondertekenen;
- f) zo mogelijk dient tevens een kopie te worden gevoegd van het besluit waarop het geschil betrekking heeft.

Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek dient te worden gericht aan de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het verzoek dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- a) naam en adres van de indiener;
- b) de dagtekening;
- c) vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- d) de gronden van het verzoek, u geeft aan waarom u denkt dat uw verzoek voldoet aan de voorwaarde van "onverwijlde spoed";
- e) uw handtekening. U moet het beroepschrift ondertekenen;
- f) zo mogelijk dient tevens een kopie te worden gevoegd van het besluit waarop het geschil betrekking heeft.
- g) Een afschrift van het beroepschrift.

Naar aanleiding van het verzoek kan de Voorzitter een voorlopige voorziening treffen indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist.

---

Voor het indienen van een beroep en/of voorlopige voorziening is griffiegeld verschuldigd.

Indien het beroep- of verzoekschrift in een vreemde taal is gesteld en een vertaling voor een goede behandeling van het verzoek noodzakelijk is, dient de indiener zorg te dragen voor een vertaling.