

Wegaanpassingsbesluit A13 Zestienhoven - Delft-Zuid

*Aanleg spitsstrook in het kader van
de Spoedwet wegverbreding*

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
1 Besluit	5
2 Toelichting op het wegaanpassingsbesluit	9
2.1 Aanleiding tot het project	9
2.2 Verkeerskundige effecten van het project	10
2.3 Wegaanpassing	10
2.4 Bijkomende infrastructurele voorzieningen	11
2.5 Openstelling spitsstrook	11
2.6 Verkeersveiligheidsmaatregelen	12
2.7 Milieutoets	13
2.7.1 Geluidhinder	13
2.7.2 Luchtkwaliteit	15
2.7.3 Externe veiligheid	17
2.7.4 Natuur en landschap	17
2.7.5 Bodem en water	17
2.8 Overige aspecten	19
3 Kaarten	20
4 Zienswijzen op het ontwerp-wegaanpassingsbesluit en uitvoeringsbesluiten	21
5 Wijzigingen in het wegaanpassingsbesluit	22
6 Vervolgprocedure uitvoeringsbesluiten	23
7 Bijlagen	24
Beroep	25

1 Besluit

In overeenstemming met artikel 9, eerste lid van de Spoorwet wegverbreding j stel ik het wegaanpassingsbesluit vast betreffende de aanpassing van de A13 Zestienhoven - Delft-Zuid van km 17,1 tot km 10,6 waarbij de vluchtstrook van de aansluiting Zestienhoven tot de aansluiting Delft-Zuid (in noordelijke richting) wordt ingericht als spitsstrook. Het betreft projectnummer 25 van de bijlage, onder B, bij de Spoorwet wegverbreding.

Het wegaanpassingsbesluit, dat bestaat uit: de besluitekst (I), de toelichting (II) en de overzichts- en de 6 detailkaarten (III), bevat de voorgenomen noodzakelijke maatregelen. Het besluit gaat vergezeld van vijf bijlagen.

Artikel 1 Aanpassingsmaatregelen

Op het wegvak Zestienhoven – Delft-Zuid wordt de vluchtstrook van de A13 tussen km 16,65 en km 11,15 (in noordelijke richting) ingericht als spitsstrook. In de huidige situatie bestaat de A13 tussen km 16,65 en km 11,15 uit een wegvak van 3 rijstroken met een vluchtstrook. In de nieuwe situatie zal dit wegvak in de spitsperiode bestaan uit 4 rijstroken. De bestaande verhardingbreedtes blijven gehandhaafd. De spitsstrook heeft een breedte van 3,35 meter. De rijbaanbreedte van de overige drie rijstroken bedraagt na aanleg van de spitsstrook, vanuit de middenberm gezien, respectievelijk 3,25 meter, 3,40 meter en 3,40 meter. De aanpassingen vinden plaats op Rijkseigendom. De aanpassingsmaatregelen zijn weergegeven op de detailkaarten die deel uitmaken van dit besluit.

Artikel 2 Bijkomende infrastructurele voorzieningen

- a. Ten behoeve van de verkeersveiligheid worden met een tussenruimte variërend van 500 - 1.000 meter vier pechhavens aangebracht, elk met een lengte van circa 100 meter en een breedte van maximaal 3,50 meter.
- b. Ter plaatse van het weefvak bij de uitvoegstrook naar Delft-Zuid wordt van km 12,20 tot km 11,65 (over een lengte van circa 550 meter) een vluchtstrook met een breedte van 3 meter aangebracht. Ter plaatse van de twee aanwezige portalen zal de vluchtstrook smaller zijn.
- c. Ten behoeve van het uitvoegend verkeer naar de verzorgingsplaats 'Ruijven' wordt ter hoogte van kilometer 12,90 extra wegverharding aangebracht over een afstand van circa 50 meter met een breedte van gemiddeld 0,50 meter (maximaal 1,0 meter);
- d. Er worden drie calamiteitendoorsteekers in de rechterberm aangelegd.

De aanpassingen vinden plaats op Rijkseigendom en zijn aangegeven op de kaarten.

Artikel 3 Openstelling spitsstrook

De spitsstrook kan alleen worden opengesteld wanneer het aantal voertuigen op het wegvak tussen km 16,65 en km 11,15 boven het aantal van 4.500 voertuigen per uur stijgt. De spitsstrook wordt weer gesloten wanneer het aantal voertuigen op het wegvak onder het aantal van 4.500 voertuigen per uur daalt. De spitsstrook is gesloten tussen 23.00 uur en 06.00 uur.

Artikel 4 Verkeersveiligheidsmaatregelen

- a. Er worden, zoals hiervoor bij artikel 2 onder a reeds is aangegeven, vier pechhavens aangelegd met een tussenruimte variërend van 500 - 1.000 meter; elke pechhaven wordt voorzien van een praatpaal.
- b. Er wordt, zoals hiervoor bij artikel 2 onder b reeds is aangegeven, ter plaatse van de uitvoegstrook naar Delft-Zuid over een lengte van circa 550 meter een vluchtstrook aangebracht, met insnoeringen ter plaatse van de twee aanwezige portalen.
- c. Gedurende de periode waarin de spitsstrook geopend is, wordt de maximumsnelheid op het gehele onderhavige wegvak verlaagd van 120 km per uur naar 100 km per uur.
- d. Er wordt een elektronisch systeem aangebracht waarmee stilvallende voertuigen snel kunnen worden gedetecteerd.
- e. Er zal visuele inspectie en bewaking van de spitsstrook en de pechhavens plaatsvinden.
- f. Er wordt een inhaalverbod voor vrachtauto's ingesteld tijdens de openstelling van de spitsstrook.
- g. Ten behoeve van een beter zicht voor de weggebruiker en ten behoeve van de visuele inspectie en bewaking van de spitsstrook wordt het wegvak voorzien van voldoende verlichting.
- h. Ten behoeve van de zichtbaarheid voor de weggebruiker wordt de dynamische bebording waarop opening, alsmede begin en einde van de spitsstrook zijn aangegeven hoog geplaatst op masten of portalen.
- i. Ten behoeve van een eenduidig wegbeeld en de landelijke uniformiteit wordt zorggedragen voor uniformiteit in bebording, bewegwijzering, signalering, markering, etc. en voor uniformiteit bij de keuzepunten en het begin- en eindpunt van de spitsstrook.
- j. Zoals in artikel 2, onder reeds is aangegeven worden drie er calamiteitendoorsteeken in de rechterberm aangelegd.

De aanpassingen vinden plaats op Rijkseigendom en zijn aangegeven op de kaarten.

Artikel 5 Maatregelen voor geluid

Vanwege de overschrijding van 70 dB(A) bij 10 woningen wordt van km 16,6 tot km 16,1, van km 15,6 tot km 15,1 en van km 14,8 tot km 14,3 over de gehele breedte in noordelijke richting een geluidsreducerend wegdek aangebracht met minimaal de akoestische kwaliteiten van dubbellaags Zeer Open Asfalt Beton (ZOAB).

Artikel 6 Additionele toepassing van geluidsreducerend wegdek

Vanwege de uniformiteit in wegdek en onderhoudstechnische redenen worden de in artikel 5 genoemde weggedeelten met elkaar verbonden met hetzelfde geluidsreducerend wegdek. Dit leidt ertoe dat het wegvak van km 16,6 tot km 14,3 over de gehele breedte in noordelijke richting zal worden voorzien van een wegdek met minimaal de akoestische kwaliteiten van dubbellaags ZOAB.

Artikel 7 Aanpassing kabels en leidingen

Ten behoeve van de wegaanpassing dienen diverse kabels te worden verlegd. In de tabel hieronder is aangegeven welke kabels het betreft.

Beheerder	Soort kabel	Locatie
KPN	Telecommunicatie	T.p.v. de pechhavens, de vluchtstrook bij Delft-Zuid en de uitvoegstrook naar de verzorgingsplaats
Eneco	Hoogspanning (10 kV)	T.p.v. de uitvoegstrook naar de

		verzorgingsplaats en kruisend ter hoogte van km 12,1
Level3	Datakabel	Over de gehele lengte

Artikel 8 Nadeelcompensatie

Voor zover blijkt dat een belanghebbende ten gevolg 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.

12 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. Opstoppingen 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 wegverbreding 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 25 van de bijlage, onder B, bij de Spoedwet wegverbreding. De vluchtstrook van de A13 Zestienhoven - Delft-Zuid zal in noordelijke richting tussen km 16,65 en km 11,15 worden ingericht als spitsstrook.

2.2 Verkeerskundige effecten van het project

De A13 tussen de aansluitingen Zestienhoven (Berkel en Rodenrijs) en Delft-Zuid is een belangrijke verbindende schakel tussen de agglomeraties van de steden Rotterdam en Den Haag. Er treedt op dit wegvak door de hoge verkeersintensiteit regelmatig filevorming en vertraging op. Files ontstaan (met name) in de ochtendspits door de zwaar belaste aansluiting (met veel vrachtverkeer) ter plaatse van de aansluiting Zestienhoven. De files slaan terug op de A13 in Overschie, tot zelfs op de A20 (het wegvak A20 Rotterdam-Crooswijk – Rotterdam-Centrum). De filevorming op de A13 kan op relatief korte termijn worden tegengegaan door de realisatie van een spitsstrook in noordelijke richting. Hoewel de afwikkelingsproblemen in zuidelijke richting zeker zo groot zijn als in noordelijke richting wordt daar geen spitsmaatregel gerealiseerd. De reden daarvoor is dat de maatregelen ingevolge de Spoedwet wegverbreding gericht zijn op het in beweging houden van de draaischijven rond de grote steden en belangrijke knooppunten, en dus op het faciliteren van het verkeer van die draaischijven af.

De spitsstrook bestaat uit het tijdelijk openstellen van de vluchtstrook als extra rijstrook. Door deze spitsstrook neemt de capaciteit van dit wegvak toe en wordt de afstroom van verkeer uit de richting Rotterdam (Kleinpolderplein) verbeterd tot aan Delft-Zuid, waar een aanzienlijke verkeersstroom de A13 weer verlaat. Doordat het verkeer bij het knooppunt Kleinpolderplein beter kan afstromen wordt ook het verkeer op de toevoerwegen naar dit knooppunt minder gehinderd.

In de huidige situatie (2000) ligt de verhouding tussen intensiteit en capaciteit (I/C-verhouding) in de ochtendspits rond de 0,8. Dat komt overeen met circa 5.600 voertuigen per uur. Daarbij treedt regelmatig filevorming en vertraging op. In de toekomstige situatie (2010) ligt de I/C-verhouding in de ochtendspits zonder spitsstrook rond de 0,95. Dat wil zeggen dat er sprake is van een sterk overbelast wegvak. Met spitsstrook ligt de I/C-verhouding in 2010 rond de 0,7. Bij een dergelijke waarde treedt over het algemeen geen filevorming op.

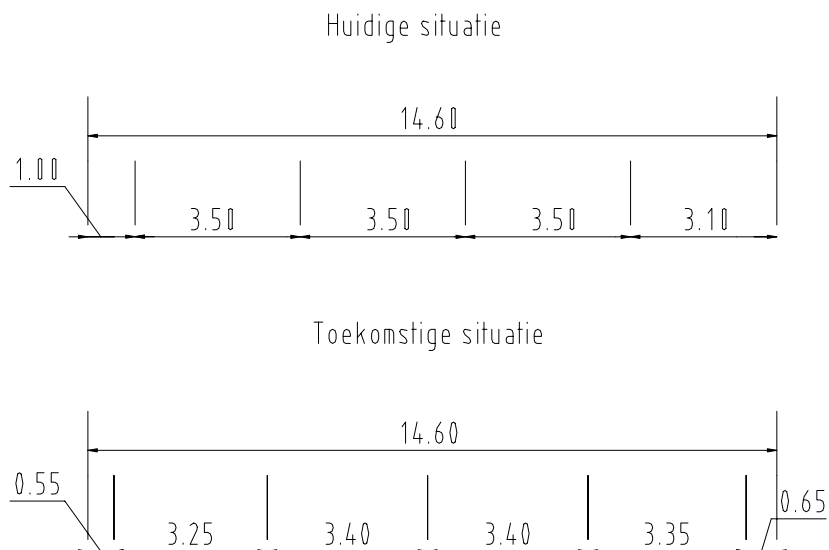
2.3 Wegaanpassing

In de huidige situatie bestaat de A13 tussen km 16,65 en km 11,15 uit 3 rijstroken met vluchtstrook. Er geldt een maximumsnelheid van 120 km per uur en het wegvak is voorzien van verkeerssignalering. De verhardingbreedtes bedragen in noordelijke richting circa 14,60 meter vóór en na de kunstwerken (viaducten en duikers) en (minimaal) 14,15 meter op de kunstwerken.

In de nieuwe situatie zal dit wegvak in noordelijke richting tijdens de openstelling van de spitsstrook uit 4 rijstroken bestaan (3 rijstroken plus een spitsstrook). De spitsstrook begint bij km 16,65 waar de aansluiting Zestienhoven (Berkel en Rodenrijs) invoegt op de hoofdbaan van de A13, en eindigt bij km 11,15 even voorbij de afrit Delft-Zuid. De spitsstrook heeft een breedte van circa 3,35 meter. De rijbaanbreedte van de overige drie rijstroken bedraagt, vanuit de middenberm gezien, respectievelijk circa 3,25 meter, 3,40 meter en 3,40 meter. Het dwarsprofiel is weergegeven op de bij dit besluit gevoegde detailkaarten die deel uitmaken van dit besluit. De totale verhardingsbreedte van de rijbaan blijft na de realisatie van de spitsstrook gelijk aan de bestaande breedte.

De ruimte voor de spitsstrook wordt gevonden door gebruik te maken van de vluchtstrook in de spits en door een (geringe) versmalling van de bestaande rijstroken (met name de bestaande linkerrijstrook van de A13). In onderstaande

figuur is aangegeven hoe het dwarsprofiel in de huidige situatie eruit ziet en hoe het dwarsprofiel gaat veranderen na de realisatie van de spitsstrook.



Dwarsprofielen huidige en toekomstige situatie. Huidige situatie (van links naar rechts): redresseerstrook, linker rijstrook, middelste rijstrook, rechter rijstrook, vluchtstrook. Toekomstige situatie (van links naar rechts): redresseerstrook, linker rijstrook, middelste rijstrook, rechter rijstrook, spitsstrook, redresseerstrook

De rijstrookversmallingen en het ontbreken van een vluchtstrook maken uit het oogpunt van verkeersveiligheid tijdens de openstelling in de spits een snelheidsverlaging naar 100 km per uur noodzakelijk. De aanpassing van de maximumsnelheid wordt geregeld via een verkeersbesluit van km 16,65 tot km 11,15, wat een uitvoeringsbesluit is in de zin van de Spoedwet wegverbreding. Realisatie van de spitsstrook zal plaatsvinden in de periode medio - eind 2005. De openstelling is begin 2006 voorzien.

2.4 Bijkomende infrastructuurlijke voorzieningen

Om verkeersveiligheidsredenen wordt ter plaatse van de uitvoegstrook naar Delft-Zuid van km 12,20 tot km 11,65 (over een lengte van circa 550 meter) een vluchtstrook met een breedte van circa 3 meter aangebracht. Ter plaatse van de twee aanwezige portalen zal de vluchtstrook worden versmald, zodat verbreding of vervanging van de portalen niet nodig is.

Eveneens om verkeersveiligheidsredenen wordt ten behoeve van elk van de vier pechhavens extra verharding aangebracht over een lengte van circa 100 meter en een breedte van minimaal 3,5 meter.

Bij de afrit naar de verzorgingsplaats 'Ruijven' even ten zuiden van Delft wordt ter verbetering van de rijlijnen over een afstand van circa 50 meter extra wegverharding aangebracht met een breedte van gemiddeld 0,50 meter (maximaal 1,0 meter).

2.5 Openstelling spitsstrook

De spitsstrook wordt alleen geopend als dat gezien het verwachte verkeersaanbod wenselijk is. Dat is het geval wanneer het aantal voertuigen op het wegvak tussen km 16,65 en km 11,15 boven het aantal van 4.500

voertuigen per uur stijgt. Bij dit aantal voertuigen is de verkeersafwikkeling weliswaar nog acceptabel, maar om de toenemende drukte tijdig te kunnen opvangen, moet de spitsstrook op dat moment kunnen worden opengesteld. In de verkeerscentrale wordt gesignaleerd wanneer het aantal van 4.500 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 spitsstrook, na camera-inspectie op mogelijke obstakels en stilstaande voertuigen, geopend worden. Dit zal naar verwachting vooral in de ochtendspits gebeuren. Wanneer het aantal voertuigen daalt beneden de 4.500 voertuigen per uur zal de wegverkeersleider, wederom na camera-inspectie, de spitsstrook weer sluiten. De spitsstrook is gesloten tussen 23.00 uur en 06.00 uur.

2.6 Verkeersveiligheidsmaatregelen

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

Positieve effecten van de extra rijstrook tijdens de spits zijn:

- minder congestie waardoor minder kop-staartbotsingen optreden;
- minder sluipverkeer op het onderliggende wegennet als gevolg van de verminderde congestie. De verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet is namelijk relatief veiliger dan op het onderliggende wegennet.

Als gevolg van het ontbreken van de vluchtstrook op een zeer druk bereden wegvak over een lengte van 5,5 km en complexe verkeerssituaties bij de keuzepunten zal, indien geen aanvullende maatregelen worden genomen, de verkeersveiligheid met name tijdens de opening van de spitsstrook afnemen. Om de negatieve effecten van de spitsstrook op de verkeersveiligheid zoveel mogelijk weg te nemen dienen daarom aanvullende maatregelen te worden genomen. De Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van Rijkswaterstaat heeft geadviseerd over het ontwerp van spits-, plus- en bufferstroken en over de aanvullende maatregelen ter compensatie van de negatieve veiligheidseffecten. Het algemene AVV-advies is als bijlage A bij dit besluit gevoegd.

Voor het onderhavige project worden de volgende verkeersveiligheidsmaatregelen genomen:

- Er worden vier pechhavens aangelegd met een tussenruimte variërend van 500 - 1.000 meter. Elke pechhaven wordt voorzien van een praatpaal. De eerste pechhaven wordt gerealiseerd op een afstand van circa 1.100 meter vanaf de aansluiting Zestienhoven (Berkel en Rodenrijs).
- Ter plaatse van de uitvoegstrook naar Delft-Zuid wordt over een lengte van circa 550 meter een vluchtstrook aangebracht met insnoeringen ter plaatse van de twee aanwezige portalen;
- Gedurende de periode waarin de spitsstrook is geopend wordt de maximumsnelheid verlaagd van 120 km per uur naar 100 km per uur;
- Er wordt een elektronisch systeem aangebracht waarmee stilvallende voertuigen snel kunnen worden gedetecteerd;
- Er zal visuele inspectie en bewaking van de spitsstrook en de pechhavens plaatsvinden;
- Er wordt ten behoeve van de verkeersveiligheid, omdat het een druk wegvak betreft met 4 rijstroken waarbij de vluchtstrook ontbreekt, een inhaalverbod voor vrachtauto's ingesteld tijdens de openstelling van de spitsstrook. Dit is conform de AVV richtlijnen 'Veiligheid spits-, plus- en bufferstroken: advies voor de spoedwetprojecten'. Het inhaalverbod voor vrachtwagens wordt geregeld via een verkeersbesluit van km 16,65 tot km 11,15, wat een uitvoeringsbesluit is in de zin van de Spoedwet wegverbreding;

-
- Ten behoeve van een beter zicht voor de weggebruiker en ten behoeve van de visuele inspectie en bewaking van de spitsstrook wordt het wegvak voorzien van voldoende middenbermverlichting;
 - Ten behoeve van de zichtbaarheid voor de weggebruiker wordt de dynamische bebording waarop opening, alsmede begin en einde van de spitsstrook zijn aangegeven hoog geplaatst op masten of portalen;
 - Er wordt, ten behoeve van een eenduidig wegbeeld en de landelijke uniformiteit, zorggedragen voor uniformiteit in bebording, bewegwijzering, signalering, markering etc. en uniformiteit bij de inrichting van de begin- en eindpunten van de spitsstrook en de tussenliggende keuzepunten.

Tenslotte is een 'calamiteitenplan op maat' opgesteld dat beschrijft hoe wordt gehandeld bij calamiteiten en andere incidenten en welke hulpdiensten daarbij betrokken kunnen zijn. Het calamiteitenplan op maat is als bijlage B bij dit wegaanpassingsbesluit gevoegd. Op basis van het calamiteitenplan op maat worden afspraken gemaakt met de verschillende hulpdiensten over aanrijtijden alsook over de verdeling van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden bij hulpverlening. Een maatregel die in het kader van het calamiteitenplan op maat wordt genomen is de realisatie van een drietal calamiteitendoorsteken in de rechterberm: bij km 15,1, km 13,9 en km 12,5.

2.7 Milieutoets

Ten behoeve van het wegaanpassingsbesluit is een milieutoets uitgevoerd in welk kader onderzoek is verricht naar de effecten van de spitsstrook op de aspecten geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, natuur en landschap en bodem en water. De resultaten van de milieutoets zijn vervat in het rapport Milieutoets Spitsstrook A13 Zestienhoven - Delft-Zuid (november 2003) dat als bijlage C bij dit wegaanpassingsbesluit is gevoegd. De conclusies ten aanzien van de diverse aspecten zijn in hoofdlijnen de volgende.

2.7.1 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.

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 'A13 Zestienhoven – Delft-Zuid: onderzoek naar de akoestische gegevens voor de aanleg van een spitsstrook, september 2003'. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat op basis van de berekening met de verkeersgegevens over het jaar

2000 bij 10 woningen (zie onderstaande tabel) de geluidsbelasting in de situatie voor realisatie van de spitsstrook reeds hoger is dan 70 dB(A).

Straatnaam	Huis-nummer	Gemeente	Type bestemming	Waarneemhoogte met hoogste geluidbelasting [m]	Geluidsbelasting in dB(A) etmaalwaarde	
					Situatie 2000 ¹⁾	Situatie 2000 met spitsstrook en maatregel ²⁾
Hofweg	35	Delft	Woning	4.5	77	76
Hofweg	36-38	Delft	Woning	7.5	74	73
Schieveensedijk	13	Rotterdam	woning	4.5	72	71
Schieveensedijk	15	Rotterdam	Woning	4.5	75	74
Schieveensedijk	23	Rotterdam	Woning	4.5	75	74
Schieveensedijk	27	Rotterdam	Woning	4.5	73	71
Tempeldijk	15	Rotterdam	Woning	4.5	72	72
Rijksstraatweg	145	Delft	Woning	7.5	72	71
Zwethkade	25	Delft	Woning	4.5	74	73
Zwethkade	25 A	Delft	Woning	4.5	73	72

¹⁾ Geen spitsstrook, ZOAB, maximum snelheid 120 km per uur

²⁾ Spitsstrook, dubbellaags ZOAB, maximum snelheid in de spits 100 km per uur

Binnen het onderzoeksgebied langs de A13 ligt het stiltegebied Pijnacker: dit stiltegebied staat aangegeven op kaart 7 (Midden Delfland) van de Provinciale Milieu Verordening Zuid-Holland en in het rapport 'A13 Zestienhoven - Delft-Zuid: onderzoek naar de akoestische gegevens voor de aanleg van een spitsstrook, september 2003'. De provincie Zuid-Holland stelt geen voorwaarde aan de geluidsbelasting vanwege externe geluidsbronnen, maar alleen ten aanzien van geluidsbronnen binnen het stiltegebied zelf.

Aan de grens van het stiltegebied bedraagt de geluidsbelasting 59 dB(A) etmaalwaarde, in de situatie voor realisatie van de spitsstrook op basis van de verkeerscijfers voor het jaar 2000. Door realisatie van de spitsstrook zal de geluidsbelasting niet toenemen.

Te treffen maatregelen voor geluid: toepassing van geluidsreducerend wegdek

Voor het aanbrengen van geluidsreducerend wegdek is het volgende doelmatigheids criterium toegepast:

Indien er sprake is van een overschrijding van de geluidsbelasting van 70 dB(A) (gebaseerd op de verkeersgegevens over het jaar 2000) bij 2 geluidsgevoelige bestemmingen in hetzelfde cluster, wordt in beginsel ten behoeve van dit gehele cluster een geluidsreducerend wegdek toegepast, indien de overschrijding bij tenminste 1 van deze 2 geluidsgevoelige bestemmingen, afgerond, 2 dB(A) of meer bedraagt.

Indien er sprake is van een overschrijding van de geluidsbelasting van 70 dB(A) voor het jaar 2000 bij 3 of meer geluidsgevoelige bestemmingen in hetzelfde cluster wordt in beginsel een geluidsreducerend wegdek toegepast, ongeacht de mate van overschrijding bij elk van de geluidsgevoelige bestemmingen.

Er is sprake van een cluster indien de benodigde lengtes met geluidsreducerend asfalt, die per individuele bestemming nodig zouden zijn, elkaar overlappen. Daarbij bedraagt de benodigde lengte geluidsreducerend asfalt, op basis van akoestische doelmatigheid, aan weerszijden van een geluidsgevoelige bestemming 4x de afstand van de bestemming tot de as van de weg. Wanneer een bestemming op bijvoorbeeld 80 meter afstand van de weg ligt, is er voor die bestemming geluidsreducerend asfalt nodig over een lengte aan weerszijden van de bestemming van 320 meter (twee maal 4 x 80 meter).

Uit het onderzoek blijkt dat er sprake is van een overschrijding van de geluidsbelasting van 70 dB(A) met tenminste 2 dB(A) bij 10 woningen die tot drie verschillende clusters behoren. Cluster 1 bestaat uit 5 woningen met een overschrijding van de geluidsbelasting van 70 dB(A), cluster 2 bestaat uit 2 woningen met een overschrijding van de geluidsbelasting van 70 dB(A) van 2 dB(A) of meer, en cluster 3 bestaat uit 3 woningen met een overschrijding van de geluidsbelasting van 70 dB(A). Derhalve is het doelmatig om ter hoogte van deze clusters (respectievelijk van km 16,60 tot km 16,10, van km 15,60 tot km 15,10 en van km 14,80 tot km 14,30) een geluidsreducerend wegdek aan te brengen met minimaal de akoestische kwaliteiten van dubbellaags ZOAB. Om (uitvoerings)technische redenen is besloten om deze drie stukken met elkaar te verbinden zodat een geluidsreducerend wegdek met minimaal de akoestische kwaliteiten van dubbellaags ZOAB zal worden aangebracht van km 16,60 tot km 14,30. Met deze maatregelen wordt de geluidsbelasting op de genoemde 10 woningen verlaagd met 0,6 tot 1,5 dB(A). Het aantal woningen met een geluidsbelasting boven de 70 dB(A) blijft echter gelijk. In de laatste kolom van voorgaande tabel is de geluidbelasting weergegeven na ingebruikname van de spitsstrook op basis van de verkeerscijfers over het jaar 2000 na toepassing van een extra geluidsreducerend wegdek (dubbellaags ZOAB) en een maximumsnelheid van 100 km per uur in de spits in noordelijke richting.

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

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat een beperking van de maximumsnelheid voor de periode waarin de spitsstrook wordt opengesteld een verwaarloosbaar effect heeft op de geluidsbelasting, zodat om reden van geluidhinder geen aanleiding bestaat de maximumsnelheid te verlagen als bedoeld in artikel 4, eerste lid, onder e, van de Spoedwet wegverbreding.

Uit het oogpunt van verkeersveiligheid wordt de snelheid echter gedurende de openstelling van de spitsstrook verlaagd van 120 km per uur naar 100 km per uur. Het akoestisch onderzoek leert dat dit een afname van de geluidsbelasting oplevert gedurende deze periode van maximaal 0,1 dB(A).

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 WAB op te stellen. Hiervoor zal een nader geluidsonderzoek uitgevoerd worden.

2.7.2 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;
- 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 NO₂ (40 µg/m³);

- de jaargemiddelde concentraties van PM₁₀ (40 µg/m³);
- de etmaalgemiddelde grenswaarde die 35 maal per jaar mag worden overschreden (50 µg/m³). Als indicator hiervoor wordt de jaargemiddelde concentratie van PM₁₀ (30 µg/m³) 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 ³	
	NO ₂	PM ₁₀
2000	906	188
2010 autonoom	178	24
2010 spitsstrook	173	23
	Aantal woningen in het studiegebied met concentraties hoger dan de grenswaarde van 40 µg/m ³	
	NO ₂	PM ₁₀ ^{*)}
2000	336	23
2010 autonoom	15	0
2010 spitsstrook	14	0

*) Omdat de achtergrondconcentratie voor de jaargemiddelde concentratie aan fijn stof (PM₁₀) in het studiegebied in 2000 en 2010 hoger of gelijk is aan 30 µg/m³ (indicator voor de 24-uurgemiddelde concentratie) leidt het toetsen aan deze grootte 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 PM₁₀ 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 NO₂ en fijn stofconcentraties) zijn klein. De voorgenomen wegaanpassing heeft geen verslechtering van de luchtkwaliteit tot gevolg. Waarschijnlijk treedt zelfs een lichte verbetering op ten opzichte van de autonome situatie. Dit wordt veroorzaakt door afname van de congestie (filevorming).

Omdat de aanleg van de spitsstrook als zodanig geen negatief 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 C) blijkt dat een beperking van de maximumsnelheid voor de periode waarin de spitsstrook 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.

2.7.3 Externe veiligheid

In het kader van de milieutoets is 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 worden overschreden. Er behoeven derhalve uit het oogpunt van externe veiligheid geen maatregelen te worden genomen.

2.7.4 Natuur en landschap

In het kader van de milieutoets is onderzocht of er sprake is van significante effecten op beschermde gebieden en beschermde flora en fauna.

Voor gebiedsbescherming is een beoordeling gemaakt of er sprake is van verstoring, vernietiging en/of barrièrewerking van Natuurbeschermingswetgebieden, EHS gebieden en gebieden met een speciale beschermingszone als gevolg van de aanleg of ingebruikname van de spitsstrook. Bij soortenbescherming is een beoordeling gemaakt van de verstoring en vernietiging van biotopen van beschermde soorten volgens de Flora- en faunawet.

Geconcludeerd is dat er geen significante effecten van vernietiging en/of barrièrewerking zijn op de flora en fauna. Wel is geconstateerd dat er een aantal algemeen voorkomende beschermde soorten (veldmuis en mol) voorkomt dat mogelijk wordt verstoord door de ingreep. Hiervoor is ontheffing vereist op grond van artikel 75, vierde lid, onderdeel C, van de Flora- en faunawet. Deze ontheffing is aangevraagd bij Bureau Laser.

Uit het onderzoek blijkt verder dat de A13 geen effecten heeft voor beschermde (natuur)gebieden, zoals gebieden met een Speciale beschermingszone volgens de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn of Natuurbeschermingswetgebieden. De A13 grenst wel aan gebieden die aangewezen zijn als (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur (de Akerdijkse polder en haar uitlopers). De voorgenomen werkzaamheden vinden echter plaats buiten de aangewezen gebieden. Ook anderszins worden de wezenlijke kenmerken en waarden van de Ecologische Hoofdstructuur niet aangetast door de aanleg van de spitsstrook. Daarmee zijn mitigerende en compenserende maatregelen in de zin van het Structuurschema Groene Ruimte niet nodig.

De aanleg van de spitsstrook heeft geen negatieve effecten op het landschap. Er zijn geen waardevolle archeologische en cultuurhistorische elementen direct langs de A13 aanwezig. Wel wordt er ten behoeve van de aanleg van de pechhavens circa 400 m² struikgewas geroid. Dit is niet vergunningplichtig. Compensatie zal binnen het projectgebied plaatsvinden.

2.7.5 Bodem en water

In het kader van de milieutoets is geschat of er effecten van het project op bodem en (oppervlakte)water zijn te verwachten.

Bodem

De aanleg van de spitsstrook vindt geheel plaats op bestaand wegprofiel. Er is geen sprake van afvoer of verwerking van verontreinigde grond.

Ter plaatse van de aan te leggen vluchtstrook langs het weefvak bij de afrit Delft-Zuid en de vier pechhavens vindt grondverzet plaats in de berm; de humeuze toplaag (circa 30 à 40 cm) wordt verwijderd waarna er een cunet van ongeveer één meter diep wordt gegraven. Dit cunet wordt gevuld met zand of licht ophoogmateriaal. Hierbij komt ongeveer 4.000 m³ grond vrij. Vervolgens wordt een verhardingsconstructie van asfaltbeton aangebracht. De toplaag van de verhardingsconstructie zal bestaan uit ZOAB. Het voornemen is de vrijkomende grond binnen het werk her te gebruiken. Toepassing van puin en ZOAB en het hergebruiken van vrijkomende materialen zoals grond vindt plaats conform het Bouwstoffenbesluit. De milieubelasting van de onderliggende bodem is daarmee verwaarloosbaar.

Op basis van eerdere onderzoeken in wegbermen wordt verwacht dat de bermgrond over het algemeen niet tot licht verontreinigd is. Er zijn geen gevallen van ernstige bodemverontreiniging bekend waarvoor sanering noodzakelijk is als bedoeld in de Wet bodembescherming.

Water

Ter invulling van de watertoets is overleg gevoerd met het Hoogheemraadschap van Delfland. De voorgenomen benuttingsmaatregel en de effecten daarvan op het (oppervlakte)water zijn besproken en hebben geresulteerd in een advies van het Hoogheemraadschap. Dit advies bestaat eruit dat wat betreft het Hoogheemraadschap van Delfland:

- Alle nieuwe ontwikkelingen moeten voldoen aan de waterbergingseis van 170 m³/ha voor groengebieden;
- Afstromend neerslagwater via berminfiltratie wordt afgevoerd op het oppervlaktewater;
- Een plan zal worden opgesteld om verontreiniging van het oppervlaktewater in het geval van calamiteiten te voorkomen/beperken.

Het advies van het Hoogheemraadschap wordt op al deze punten opgevolgd.

Ten aanzien van de kwantiteit van het afstromend regenwater van de weg geldt dat de verwachte effecten van de extra aan te leggen verhardingen (de vluchtstrook langs het weefvak bij Delft-Zuid, de pechhavens en bij de verzorgingsplaats) geen aanleiding geven tot het nemen van uitgebreide maatregelen. De nieuwe fysieke uitbreidingen hebben een totaaloppervlak van circa 2.700 m². De hiervoor benodigde compensatie ten behoeve van de waterberging (circa 115 m²) zal door herprofilering van de bermslo(o)t(en) worden gerealiseerd.

Afstromend neerslagwater wordt via berminfiltratie afgevoerd op het oppervlaktewater. Daarnaast wordt het wegvak uitgevoerd in (deels dubbellaags) ZOAB. Dit zorgt voor een filterende werking waarbij verontreinigingen in het wegdek cumuleren. In zijn algemeenheid geldt dat, om de filterende werking van (dubbellaags) ZOAB te behouden, het noodzakelijk is de structuur open te houden en het wegdek regelmatig te reinigen. Periodieke reiniging is een onderdeel van het reguliere onderhoud van ZOAB wegen.

In het calamiteitenplan dat wordt opgesteld ten behoeve van incident management wordt beschreven hoe wordt gehandeld bij calamiteiten en andere incidenten en welke hulpdiensten daarbij betrokken kunnen zijn.

Daarnaast werkt Rijkswaterstaat met protocollen waarin maatregelen staan vermeld hoe verontreiniging van (onder andere) het oppervlaktewater kan worden voorkomen of zoveel mogelijk kan worden beperkt.

2.8 Overige aspecten

Naast de milieu-aspecten en verkeersveiligheid zijn de consequenties voor aanpassing van kabels en leidingen, en bouw hinder 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 7. 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 direct na de vaststelling van dit wegaanpassingsbesluit ingetrokken. Na nadere bestudering van de uitvoeringsaspecten zal begin 2004 overleg met de betrokken beheerders worden 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. Het is ook mogelijk dat kabels niet hoeven te worden verplaatst, maar op de huidige locatie worden beschermd door middel van het aanbrengen van een speciaal daarvoor bestemde constructie.

De betreffende beheerders zijn: KPN, Eneco en Level3. Het gaat hierbij om de volgende kabels:

- Tussen km 16,65 en km 11,15 (ter plaatse van de vier pechhavens, de vluchtstrook bij Delft-Zuid en de uitvoeger naar de verzorgingsplaats) zal een telecommunicatiekabel van KPN worden verlegd. Deze kabel voorziet in de communicatie tussen de praatpalen en de alarmcentrale.
- Ter plaatse van de uitvoeger naar de verzorgingsplaats 'Ruijven' (ter hoogte van km 12,9) en direct ten noorden van de verzorgingsplaats (dit betreft een kruisende kabel ter hoogte van km 12,1) wordt een hoogspanningskabel (10 kV) van Eneco verlegd en/of aangepast.
- Over de gehele lengte (tussen km 16,65 en km 11,15) wordt een glasvezelkabel van Level3 verlegd.

Daarnaast is bij km 15,3 de ligging van een kruisende gastransportleiding bekend. De betreffende leiding hoeft niet te worden verplaatst maar zal, indien nodig, op de huidige locatie worden aangepast of beschermd. Hierover is contact opgenomen met de betreffende eigenaar.

Bouw hinder

De werkzaamheden worden uitgevoerd als wegwerkzaamheden. Er worden geen grootschalige bouwactiviteiten uitgevoerd. Werkzaamheden waaraan gedacht moeten worden zijn: het aanbrengen van een nieuwe wegdeklaag, aanbrengen van andere belijning, plaatsen van borden, enzovoorts. Tevens zal op een aantal plaatsen (de vluchtstrook langs het weefvak bij Delft-Zuid, de pechhavens en bij de verzorgingsplaats) extra asfalt aangebracht worden. Dit zal 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 17,100 – km 10,600, d.d. februari 2004.
- Detailtekeningen, schaal 1:2.000
 - Kaart 02: km 17,100 – km 16,100, d.d. februari 2004;
 - Kaart 03: km 16,000 – km 15,000, d.d. februari 2004;
 - Kaart 04: km 14,900 – km 13,900, d.d. februari 2004;
 - Kaart 05: km 13,800 – km 12,800, d.d. februari 2004;
 - Kaart 06: km 12,700 – km 11,600, d.d. februari 2004;
 - Kaart 07: km 11,500 – km 10,600, 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 2 december 2003 tot en met 12 januari 2004 het ontwerp-wegaanpassingsbesluit, inclusief bijbehorende stukken, het ontwerp-verkeersbesluit, de ontwerp-Wbr intrekingsbesluiten, de aanvragen voor kapvergunningen en de aanvraag voor een ontheffing van de Flora- en faunawet ter inzage gelegen.

Op 16 december 2003 is een hoorzitting gehouden ten behoeve van belanghebbenden die hun zienswijze mondeling naar voren wilden brengen. Op de hoorzitting heeft geen enkele inspreker een zienswijze kenbaar gemaakt. Van de betreffende hoorzitting is dan ook geen verslag gemaakt. In totaal zijn 10 schriftelijke zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn allen gericht op het OWAB en niet op de ontwerp-uitvoeringsbesluiten en de aanvragen voor uitvoeringsbesluiten. De inhoud van de ontvangen reacties is divers. Een overzicht van alle ingediende zienswijzen, gerubriceerd naar inspreker, en een beantwoording daarvan is opgenomen in de Nota van antwoord, die als bijlage D 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 de ontwerp-Wbr intrekingsbesluiten is door geen enkele belanghebbende een zienswijze kenbaar gemaakt. De besluiten worden dan ook ongewijzigd genomen. Ten aanzien van de ontheffing Flora- en faunawet zal Bureau Laser, namens de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, naar aanleiding van de aanvraag een definitieve ontheffing opstellen. Tegen deze aanvraag zijn geen zienswijzen ingediend.

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:

1. De toevoeging van sub d in artikel 2: de aanleg van drie calamiteiten-doorsteken in de rechterberm en het opnemen van deze calamiteitendoorsteken op de bijbehorende tekeningen;
2. Het vermelden van een kruisende gastransportleiding bij km 15,3 in paragraaf 2.8 van de toelichting;
3. Het intrekken van de aanvragen voor kapvergunningen bij de gemeente Delft en de deelgemeente Overschie.

Motivering:

Ad.1

In het kader van het overleg over het calamiteitenplan op maat met de hulpdiensten is afgesproken dat er een drietal calamiteitendoorsteken in de rechterberm zal worden aangebracht.

Ad. 2

De aanwezigheid van de betreffende gastransportleiding was bij het OWAB nog niet bekend. Omdat de leiding niet hoeft te worden verplaatst (en eventueel alleen hoeft te worden beschermd) is geen intrekkingsbeschikking ingevolge de Wet beheer rijkswaterstaatwerken benodigd.

Ad. 3

Voor het rooien van de ter plaatse aanwezige bosschages in de gemeente Delft en de deelgemeente Overschie hebben de betreffende gemeenten schriftelijk kenbaar gemaakt dat de betreffende activiteit niet vergunningsplichtig is.

6 Vervolprocedure 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.

7 Bijlagen

Dit wegaanpassingsbesluit gaat vergezeld van de volgende bijlagen:

- A. Veiligheid Spitsstroken, Plusstroken en Bufferstroken, 17 september 2003;
- B. Calamiteitenplan op maat, Maatregelen Incident Management spitsstrook A13 Zestienhoven - Delft Zuid, maart 2004;
- C. Milieutoets spitsstrook A13 Zestienhoven – Delft-Zuid, Directie Zuid-Holland, oktober 2003 (met bijlagen);
- D. Nota van antwoord naar aanleiding van zienswijzen.
- E. A13 Zestienhoven – Delft-Zuid: onderzoek naar de akoestische gegevens voor de aanleg van een spitsstrook, september 2003

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.