

Beknopt feitenrelaas Portway (WB-A1316)

Portway 2009: eenvoudige schets/suggestie

In de inspraakperiode heeft onze bewonersorganisatie van Hillegersberg een suggestie gegeven om eens goed te kijken naar een by-pass direct langs vliegveld The Hague-Rotterdam airport. Dat werd toen Portway 2009 genoemd. Dat was niet veel meer dan een suggestie, met wat simpele schetsen. Want onze bewonersorganisatie heeft uiteraard niet de deskundigheid zelf te tekenen en te rekenen.

Uiteindelijk heeft dit geleid tot een kort onderzoek door RWS. Verkeerskundig werden er een aantal kanttekeningen geplaatst, om kansrijk te kunnen zijn. Bij deze constatering bleef het echter. Hoe het ontwerp precies aangepast zou moeten worden, werd er niet bijverteld. Ook is geen enkele poging daartoe door RWS gedaan. Laat staan een aangepaste doorrekening.

Portway 2011: eenvoudige schets/suggestie

Wat moet je dan doen als bewonersorganisatie? Een aantal zaken diende verbeterd te worden. Maar RWS zegt niet op welke wijze. Vervolgens hebben wij uit arren moede toen een suggestie ingebracht om dan maar héél veel asfalt neer te leggen, én ook nog een héle lange tunnel in de A20. Met onze simpele gedachte, dan zit het in ieder geval goed met het verkeer én met de leefbaarheid. Alleen het prijskaartje kan nog een struikelblok zijn. Dat was Portway 2011.

Inderdaad was het antwoord van de Minister dat Portway 2011 verkeerskundig goed zou scoren en leefbaarheidsproblemen zeker zou oplossen. Maar wel (veel) te duur was. RWS heeft deze keer slechts met een schuin oog naar onze suggestie gekeken. Niet meer dan dat. Onderzoeksrapporten zijn er in het geheel niet over gemaakt.

Opnieuw kreeg onze bewonersorganisatie - in die ene alinea - géén enkele suggestie of voorstel van RWS terug hoe het dan wel moest! RWS levert uitsluitend commentaar. En dat is het dan.

Portway 2012: eigen door bewoners betaald onderzoek

Ten einde raad heeft onze bewonersorganisatie toen zelf de portemonnee getrokken. Onze inwoners van Hillegersberg hebben daar flink voor in de buidel getast. Om zelf het onderzoek te laten doen. Dat heeft ons veel geld gekost, héél veel geld. Onze kosten lopen in de vele tienduizenden euro's!!

Wij hebben uiteindelijk opdracht gegeven aan twee professionele bureaus: 4Cast en Infraplanning. Onze opdracht aan deze onderzoekers was als volgt, kom met een oplossing dat maximaal het beschikbare budget van 1 miljard euro mag kosten. En zorg dat je de verkeersproblemen tackelt, en de leefbaarheid in ieder geval niet erop achteruitgaat. Dat is dus Portway 2012 geworden.

Ons eigen onderzoek - tegen veel kosten door ons gemaakt - wil de Minister niet eens in ontvangst nemen en bekijken!! Terwijl de resultaten heel goed zijn. Mag ons dat steken?

Onderzoek afgestemd met stadsregio

Het professionele verkeersbureau 4Cast heeft het overheidsrekenmodel RVMK doorgerekend dat door de stadsregio Rotterdam aan hen in bruikleen gegeven is. De resultaten zijn geaccordeerd door de stadsregio. Dus deze resultaten staan niet ter discussie.

En het professionele wegontwerpbureau Infraplanning (dat ook voor de Rijnland Route gewerkt heeft) heeft gezorgd dat het wegontwerp overeenkomstig de normen en eisen zijn. De ruimtelijke inpassing is ook doorgesproken met de stadsregio. Ook deze resultaten staan - met nog enkele uitlooppunten - ten principale niet meer ter discussie.

Verkeerskundig resultaat

Wat blijkt nou uit dit onderzoek? Dat Portway 2012 verkeerskundig heel goed scoort. Verkeerskundig zelfs beter dan de A1316. Tot onze eigen verbazing, én van de onderzoekers, én van de stadsregio. En waarom is dat het geval? Tussen Doenkade en Terbregseplein zijn - linksom of rechtsom - zo blijkt uit het onderzoek zeven rijstroken per rijrichting nodig voor een groene I/C waarde (filevrij). Op de A20 zijn nu drie stroken beschikbaar. Met de nieuwe A1316 zouden er in totaal vijf straks zijn (3 op A20

plus 2 op A1316). Maar Portway biedt zeven rijstroken aan (6 op A20 incl. parallelbaan plus 1 op de nieuwe N472 richting Lansingerland). Vandaar dat Portway met zeven stroken totaal beter scoort dan de vijf stroken totaal van A1316.

Dus conclusie is dat Portway verkeerskundig (doorstroming hoofdverkeer/snelweg) beter scoort dan A1316.

Leefbaarheids resultaat A13

De leefbaarheid aan de noordrand verslechtert ook niet. Ten eerste de A13. Al het snelwegverkeer wordt bij Portway om Overschie heen geleid. Op het beruchte stuk door Overschie blijft nog slechts 30% van het verkeer over. En dat wordt een stadsontsluitingsweg, géén snelweg meer dus.

Maar bij de A1316 blijft deze verkeersader door Overschie niet anders dan nog steeds een snelweg, en niet minder dan 70 % van het snelwegverkeer van de A13 blijft hierdoorheen rijden. Het grootste deel is namelijk bestemmingsverkeer dat niet om de noordelijke ruit van Rotterdam wil rijden.

Leefbaarheidsresultaat A20

Ook de leefbaarheid langs de A20 verslechtert niet, al lijkt dat in eerste instantie wat vreemd. Want het verkeer op de A20 wordt helemaal NIET drukker dan ten opzichte van de autonome situatie.

En waarom? Tussen Kleinpolderplein en Schieplein HALVEERT de verkeersdruk. Al dat verkeer rijdt in de Portway by-pass om Overschie heen. De zuidkant van de woonwijk Overschie ligt aan de A20.

Dus ook dat zuidelijke deel van Overschie wordt minder druk. Op de A20 tussen Kleinpolderplein en Schieplein liggen nu 10 rijstroken, dat met Portway straks terug gaat naar slechts 6 rijstroken.

Hoezo leefbaarheidsproblemen? Juist daar staan woningen van Overschie héél dichtop de snelweg.

In het resterende stuk van de A20 tussen Schieplein en afslag Crooswijk (bij radio Correct) liggen de dichtstbijzijnde woningen (Gordelweg centrum) op een afstand van HONDERD meter. Dat is een forse afstand. Niet voor niets staat er nu ook géén enkel geluidsscherm langs de zuidkant A20. Omdat daar hélemaal geen grote overlast is.

Desondanks zorgt Portway dat de leefbaarheid daar toch verbetert. Met geluidsschermen van 3 tot 4 meter hoog kan het geluid met 10 tot 15 dB teruggebracht worden. Ruimschoots onder de norm.

Doordat het verkeer op de A20 direct ten zuiden van Overschie halveert, blijkt het verkeer op de A20 op het gehele traject tussen Kleinpolderplein en Crooswijk gemiddeld met bijna 20 % af te nemen ten opzichte van de autonome situatie. Ook langs die lat gelegd is er géén sprake van een toename van leefbaarheidsproblemen. Dus hoezo verplaatsing leefbaarheidsproblemen?

Kosten resultaat

En dat allemaal ook nog eens binnen het beschikbare budget van 1 miljard euro. Want dat was ook de opdracht van ons aan de onderzoekers. Doe iets binnen het beschikbare budget.

Conclusie feitenrelaas

De drie genoemde bezwaren (verkeer, leefbaarheid en kosten) van de Minister hebben géén enkele, maar dan ook géén enkele relatie met Portway 2012.

Portway 2012 is in onze opdracht en op onze eigen kosten door professionele bureaus onderzocht.

Onderzoeksconclusie is dat Portway 2012 zowel verkeerskundig als qua leefbaarheid beter scoort dan de A1316, en dat tegen dezelfde kosten. Waarbij Portway ook gefaseerd aan te leggen is.