

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Aan de Vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

Betreft : Portway 2012 Budget, reactie op brief Stadsregio Rotterdam
Datum : 28 maart 2013

Geachte Commissie,

Allereerst spreken wij nog graag onze dank uit voor de uitnodiging tot de hoorzitting en de aldaar door u getoonde belangstelling voor het onderwerp A13-A16 en het alternatief Portway. Vlak voor of na de hoorzitting heeft u tevens een brief van de Stadsregio Rotterdam d.d. 26 maart jl. ontvangen. Bij deze zouden wij nog graag willen reageren op deze recente brief in de context van ons verzoek tot het uitvoeren van een serieus en welwillend onderzoek door de Minister.

In haar brief geeft de Stadsregio aan dat er een gedegen analyse uitgevoerd is naar onze voorstellen voor wat betreft de verkeerskundige effecten en inpassingseffecten. Op de analyse is met name door de gemeenteraad van Rotterdam aangedrongen.

Allereerst willen wij ook hier opmerken dat wij het buitengewoon op prijs gesteld hebben dat vanuit de gemeenteraad gevraagd is om een serieus onderzoek. Deze analyse van de Stadsregio heeft Portway een grote stap verder gebracht in de uitwerking tot een volwaardig plan. Bestuurlijke welwillendheid is echter wél de grote bottle-neck gebleken.

Wij zouden het dan ook waarderen dat de Tweede Kamer bij de Minister ook aandringt op een serieus onderzoek naar Portway. In de hoorzitting is door ons aangegeven dat “een goede wil” onontbeerlijk is voor het welslagen van een dergelijk serieus onderzoek. Openliggende vraag is hoe deze goede wil te organiseren is. Daarbij verwijzen wij ook naar de door u aangenomen motie over burgerinitiatieven die door bestuurders welwillend tegemoet dienen te worden getreden.

Interessant leerpunt met betrekking tot het onderzoek door de Minister is het verlopen proces rond de analyse van de Stadsregio Rotterdam. In de brief van de Stadsregio wordt nadrukkelijk gesteld dat er gedurende deze analyse intensief contact geweest is met de initiatiefnemers. Op dit procespunt wringt zich echter pijnlijk de schoen.

Het zelfstandig uitvoeren van een ruimtelijke analyse, de conclusies eerst bestuurlijk vastleggen in een brief aan de bewoners én aan de gemeente, en daarna pas een afspraak plannen om deze conclusies mondeling over te brengen, staat toch enigszins op gespannen voet met het intensieve contact dat de Stadsregio blijkbaar graag had willen hebben met de initiatiefnemers.

Het spreekt voor zich dat met deze werkwijze alles al bestuurlijk is dichtgetimmerd, voordat de dialoog met de initiatiefnemers nog op gang gekomen is. In het onderzoek van de Minister waartoe de Kamer wellicht een oproep doet, zal dit proces dan ook anders en op dialoog gericht dienen te verlopen.

Voor de helderheid gaan wij onderstaand nog even kort op de gelopen procesgang in.

In het enige gesprek dat wij hebben mogen voeren met de Stadsregio, hebben wij een dialoog kunnen forceren. In deze hele korte dialoog zijn een aantal omissies weggenomen. Het studie-ontwerp van de Stadsregio is aangepast aan de structuur die ons reeds voor ogen stond. Belangrijke bezwaarpunten zijn daarmee vervallen. Al reesteren ongetwijfeld kleinere uitzoekpunten. De resultaten van dit overleg

geven ons echter voldoende vertrouwen in een positieve voortgezette afronding. Ook bij een verder onderzoek door de Minister. Belangrijk is echter de bestuurlijke welwillendheid.

In dat verband wijzen wij u erop dat in de recente brief van de Stadsregio nog géén vertaalslag plaats gevonden heeft tussen ambtelijke analyse en bestuurlijke opvattingen.

Onze bewonersorganisatie heeft een jaar geleden op 20 maart 2012 een brief ontvangen met precies dezelfde bezwaarpunten als door u nu ontvangen is. Het constructieve overleg vond, zoals hierboven al aangegeven, pas twee weken later plaats, waarna de ruimtelijke analyse door de Stadsregio begin april aangepast is tot een nieuw analyse-document. Beide stukken - brief aan bewoners en bijgestelde analyse - treft u bij de brief van de Stadsregio als bijlage aan.

Uit de datering van deze stukken kunt u opmaken dat het bestuurlijk standpunt vóóraf al vastlag. Het mag duidelijk zijn dat de aangepaste ruimtelijke analyse waarmee bezwaarpunten vervallen zijn, ook dient te leiden tot aanpassing van de eerdere bezwaarpunten genoemd in de bestuurlijke brief. Deze bestuurslag heeft echter nog steeds niet plaatsgevonden.

In enkele weken na het éénmalige overleg hebben wij nog enkele hangpunten op constructieve wijze opgepakt. Op onderdelen heeft dat geleid tot aanpassing van het ontwerp die aan de bezwaarpunten van de Stadsregio verregaand tegemoet komen. In onze stukken van de hoorzitting is de aktualisatie reeds volledig verwerkt.

Tot zover het proces, bijgevoegd is een inhoudelijke reactie op de analyse van de Stadsregio. In het kader van de doelen van het A1316 project is Portway als volgt samengevat te beschrijven:

1 Zorgen voor betrouwbare en acceptabele reistijden

De reistijden zijn bij Portway iets beter. Robuustheid is geborgd door structurele overcapaciteit aan asfalt (in de spits), effectief samenspel tussen stad, regio en snelweg, en de A20 parallelstructuur.

2 Goede bereikbaarheid Rotterdam-Centrum en regio

Portway is filevrij door de overcapaciteit. Door de overcapaciteit is groei ook op lange termijn goed op te vangen. Bij de A1316 blijven files bestaan op de A1316 en A20.

3 Vermindering verkeersdruk onderliggend wegennet

Ook dit doel wordt bij Portway gehaald. Molenlaan scoort gelijk als bij A1316. Stadhoudersweg is géén knelpunt. Omgeving Terbregseplein identiek aan A1316. Portway scoort beter door andere A16 aansluiting. Verkeersdruk op de N209 is ongeveer gelijk als bij A1316.

4 Verbetering leefbaarheid in A13 en A20 zone

Portway scoort heel goed op leefbaarheid A13 zone. Belangrijke pijler van het projekt. De A1316 scoort hier een rode kaart. Ook in de A20 zone verbetert Portway de leefbaarheid. Aan zuidrand Overschie halveert het verkeer. Bij Crooswijk vermindert het geluid met 15 dB. Ter vergelijking, met de A1316 niet meer dan 2 dB. Dus Portway saneert de gehele A13 en A20 zone stevig

Bovenstaande doelen worden gehaald binnen het beschikbare budget.

Wij verwachten u hiermede inzicht te hebben gegeven in proces en inhoud bij de Stadsregio waarbij wij ook van onze kant graag onze waardering uitspreken voor de analyse van de portefeuillehouder. Tevens hopen wij u duidelijk te hebben kunnen maken dat een serieus onderzoek bij de Stadsregio maar ook straks bij de Minister niet onder druk zou mogen staan van bestuurlijke afspraken.

met vriendelijke groet,

Willem Bos

Jan-Jaap Groosman
namens de bewonersorganisatie BVHBB

Bijlage Reactie initiatiefnemers op de brief van de Stadsregio (maart 2013)

Zienswijze Stadsregio over Portway		Reactie van initiatiefnemers Portway	Resultaten overleg
Conclusies op basis van verkeerskundige analyse		Portway is doorgerekend met het RVMK verkeersmodel van de Stadsregio Rotterdam.	
1	Verkeerseffecten op de weg		
1.1	<i>De Portway Budget heeft ongeveer vergelijkbare effecten op het aantal <u>voertuigenverliesuren</u> als de voorkeursvariant van de A13/16 in het gebied aan de noordkant van Rotterdam.</i>	Dus gelijkwaardig	
1.2	<i>De Portway Budget leidt tot iets meer <u>filereductie</u> op het hoofdwegennet en</i>	Portway dus beter, zelfs duidelijk beter Uit het verkeersmodel blijkt dat Portway geheel filevrij is. Bij de A1316 blijven er files staan op zowel de A1316 als de A20. Iets meer filereductie, is dan ook eufemistisch uitgedrukt. Op het gebied van de bereikbaarheid voldoet de A1316 niet aan het doel.	
1.3	<i>De voorkeursvariant van de A13/16 heeft juist meer positieve effecten voor de belasting en de doorstroming op het <u>onderliggend wegennet</u>.</i>	Dit blijkt niet uit het verkeersmodel. Portway en A1316 juist gelijkwaardig Het onderliggend wegennet wordt volgens het verkeersmodel niet te zwaar belast. Integendeel. Op de wegen die bedoeld zijn voor afwikkeling van verkeer is sprake van goede doorstroming, zoals de nieuwe N472, de Van Hoogendorpweg, de nieuwe stadsweg door Overschie, de stadsrandweg langs de A20 en de Stadhoudersweg. Op de Schieweg, een notoir knelpunt midden in het Oude Centrum, neemt de verkeersdruk bij Portway met zelfs 27 % af. Bij de A13/16 is dat slechts 4 %. Over alle onderliggende wegen gezien is per saldo weinig verschil tussen A1316 en Portway.	
2	Acceptabele en betrouwbare reistijden		
	<i>De Portway Budget variant verbetert onvoldoende de betrouwbaarheid van de reistijd. Er ontstaat namelijk geen <u>volwaardige alternatieve route</u> voor de A20, zoals bij aanleg van de A1316. Bij grote stremmingen op de A20 slaat de congestie daarom terug op de gehele verbinding.</i>	Portway biedt 20 % overcapaciteit, én samenspel van stads/regio/snelweg Ten eerste bedraagt de reistijdwinst op het reistraject Terbregseplein – Delft-zuid bij Portway niet minder dan 25 % ten opzichte van de autonome situatie. Bij A13/16 is dat 16 %. Portway scoort naar verwachting dus wat beter, op alle dagen van het jaar zonder accidenten. Ten tweede heeft Portway ook op lange termijn niet minder dan 20 % overcapaciteit in het spitsuur. Er is dus rek zonder dat er files ontstaan. Een groot aantal kleinere stremmingen zijn door het gehele jaar heen daarmee soepel te ondervangen. De A1316 heeft géén rek in het spitsuur.	

		<p>PS Ter illustratie van de overcapaciteit van Portway: de A20 hoofdbaan wordt in de spits gemiddeld slechts voor 57 % benut, en de stadsrandweg A20 slechts 38 % in de spits. Volstaan had kunnen worden met 3 stroken op de hoofdbaan en 1 op de stadsrandweg. Voor volledige filevrijheid en toekomstvastheid is alvast gekozen voor 1 strook extra bij beiden.</p> <p>Ten derde biedt Portway een volwaardig alternatief door de parallelstructuur op de A20 en de nieuwe regionale verbinding met Lansingerland. Ten opzichte van de A1316 heeft Portway zelfs 40 % meer rijstroken beschikbaar in de driehoeksverbinding tussen Doenkade, Kleinpolderplein en Terbregseplein. De A1316 telt samen met de A20 namelijk 5 rijstroken. En Portway biedt in totaal 7 rijstroken aan. Het merendeel van het verkeer op de A13 en A20 bestaat uit regionaal bestemmingsverkeer zodat een samenspel tussen regioweg en snelweg effectief en efficiënt is, ook in het geval van grote stremmingen.</p> <p>In dat verband biedt de parallelstructuur op de A20 dezelfde garantie als de nieuwe A1316. Bij een calamiteit is de switch te maken tussen hoofdbaan en parallelbaan, net als de switch tussen A1316 of A20.</p> <p>Overigens wordt opgemerkt dat in spijtstijd het alternatief van de A1316 geen enkele verlichting biedt. Uit het verkeersmodel blijkt dat in spijtstijd op zowel de A20 als de A1316 files staan, ook zonder accidenten. Beide wegen zijn dus volbelast. Omleiding bij calamiteit verstopt dus beide wegen. Files spreiden zich dan als een inktvlek uit.</p>	
3	Verkeersbelasting en omgeving		
3.1	<i>De Portway Budget vermindert de <u>intensiteit op de A13 bij Overschie</u> met 100.000 motorvoertuigen door de verlegde A13. Bij de voorkeursvariant van de A13/16 is dat 60.000 motorvoertuigen.</i>	<p>Portway dus beter in A13 zone</p> <p>Niet alleen heeft Portway beduidend minder verkeer door Overschie (slechts 30 % blijft over) maar ook is er daar géén snelweg meer. Dit wordt een stadsweg met lagere snelheden. Ook het vrachtverkeer verdwijnt. Bij de A1316 blijft dit een snelweg waarover tweederde van het verkeer door de bebouwde kom van Overschie blijft rijden. Een flink aandeel van het verkeer heeft herkomst of bestemming in Rotterdam.</p>	
3.2	<i>Daar staat tegenover dat de <u>intensiteit op de A20 ter hoogte van Crooswijk</u> en Rotterdam Noord met de Portway Budget ongeveer gelijk blijft, terwijl deze bij de voorkeursvariant van de A13/16 vermindert met 65.000.</i>	<p>Snelwegverkeer Portway en A1316 gelijk aan elkaar bij A20 Crooswijk</p> <p>Het snelwegverkeer met de A1316 of Portway is praktisch gelijk aan elkaar op de A20 zone bij Crooswijk. Met de A1316 is dat 150.000 voertuigen, en met Portway 160.000 voertuigen. Ook met de A1316 wordt het dus niet opeens rustig in deze A20 zone. Enige verschil is dat er bij Portway ook een stadsweg langs de A20 komt te liggen. Deze stadsweg heeft een intensiteit van 40.000 auto's.</p>	

3.3	<p><i>De leefbaarheid langs de A20 zal verder afnemen, terwijl die in de huidige situatie al problematisch is (op de A20 neemt ook de laatste jaren de filedruk nog steeds toe). De doelstelling van het project wordt hier dus niet gehaald.</i></p>	<p>Portway heeft minder verkeer dan A1316 bij A20 Overschie In de A20 zone tussen Kleinpolderplein en het nieuwe knooppunt A13 en A20 zorgt Portway voor reductie van 90.000 mvt. Bij de voorkeursvariant A13/16 is dat 55.000 mvt. Dit deel van de A20 zone beslaat ongeveer éénderde lengte van de A20 tussen Kleinpolderplein en Crooswijk. Langs dit westelijk deel staan woningen juist dicht op de A20, en heeft Portway dus minder verkeer dan bij de A13/16. Dit vermeldt de Stadsregio niet.</p> <p>Portway verbetert de leefkwaliteit A20 zone véél meer dan de A1316 Ten eerste, vermindert de verkeersdrukke langs de A20 zone aan de zuidrand van Overschie in het geval van Portway met 43 %. Met de A1316 blijft dat beperkt tot 26 % reductie. Juist bij dit deel van de A20 zone liggen de woningen dicht tegen de snelweg aan. Over dit gedeelte van de A20 zone wordt de doelstelling dus beter gehaald dan de A1316.</p> <p>Ten tweede, langs de A20 zone bij Crooswijk ligt aan de noordzijde eerst een bedrijfsterrein. En aan de zuidzijde staan de woningen op een ruime afstand van honderd meter. In de huidige situatie is er dan ook géén sprake van een saneringssituatie. Om deze reden staat er langs de zuidzijde van de A20 nog géén enkel geluidsscherm. Bij een ernstig knelpunt had er allang een geluidsscherm geplaatst geweest.</p> <p>Ten derde, Portway laat de verkeersintensiteit in de A20 zone bij Crooswijk met circa 5 % dalen ten opzichte van de autonome situatie. Ook zonder mitigerende maatregelen, doet zich dus géén verslechtering voor. Mitigerende maatregelen worden echter juist wél getroffen.</p> <p>Ten vierde, vanwege de aanpassing van de weg vindt bij Portway een geluidstoets plaats. Bij een toename van 2 dB dienen maatregelen te worden getroffen. Ten opzichte van de huidige situatie zijn de veranderingen in verkeersintensiteit vermoedelijk te marginaal om wettelijke geluidsmaatregelen in de vorm van schermen noodzakelijk te maken.</p> <p>Ten vijfde, sterke verbetering van de leefomgeving langs de A20 zone wordt bij Portway wél bereikt bereikt door vrijwillige toepassing van bovenwettelijke (niet verplichte) maatregelen. Elke mogelijke schermhoogte is daarbij denkbaar. Schermen van slechts drie tot vier meter hoogte geven al 15 dB geluidsreductie. En de geluidsbelasting daalt dan al onder de ideale norm van 48 dB. De leefkwaliteit verbetert hiermee aanzienlijk. Aan de doelstelling wordt bij Portway dan ook ruimschoots voldaan. PS Schermen van twee tot drie meter geven ook al aanzienlijke verbetering.</p> <p>Ten zesde, de A1316 investeert niet in het leefklimaat langs de A20 zone. De geluidsbelasting neemt door de verkeersreductie slechts met 1,5 tot 2 dB af. Dit kleine</p>	
-----	---	--	--

3.4	<p><i>In het rapport van Portway wordt gesteld dat <u>bovenwettelijke maatregelen noodzakelijk</u> zijn in de vorm van schermen van minimaal 6 meter hoog.</i></p>	<p>verschil is niet hoorbaar. Bij Portway neemt de geluidsbelasting bijna 15 dB af. Portway scoort hierdoor veel beter dan de A1316 bij de doelstelling.</p> <p>Door vergroting van de wegcapaciteit kent Portway ook geen files meer. Dus géén filestank. Anders dan bij A13/16 waar files structureel blijven bestaan.</p> <p>Portway scoort al beter dan A1316 met schermen van slechts 1 meter hoogte</p> <p>Bovenwettelijke maatregelen kunnen nimmer noodzakelijk zijn. Vandaar ook het gebruik van de term bovenwettelijk die hoogstens wenselijk kunnen zijn.</p> <p>In een eerdere versie van Portway was gekozen voor een enkele schermrij aan de buitenzijde van snelweg plus stadsweg. Een bovenwettelijke (niet noodzakelijke) geluidsreductie van 15 dB zou dan bijvoorbeeld een schermhoogte vragen van 6 meter. In de geaktualiseerde versie is een dubbele schermrij toegepast, aan de snelweg en aan de stadsweg. De schermen zijn dan enkele meters te verlagen.</p> <p>In plaats van 15 dB geluidsreductie kan desgewenst ook gekozen worden voor 10 dB of 5 dB. Dat is geheel vrij. Bij de A1316 ligt de geluidsreductie vanwege het mindere verkeer wél vast, en die bedraagt slechts 1,5 tot 2 dB.</p> <p>Dus, zelfs bij een scherm van slechts 1 meter hoogte (!) zou Portway al beter scoren dan de A1316 voor wat betreft de doelstelling van de leefbaarheid.</p> <p>Overigens circuleert er ook een Actieplan Omgevingslawaaï Rijkswegen waarin hier sprake is van een geluidsscherm van 3 meter hoogte. Gelet ook op de grote afstand tot de woningen.</p> <p>Op de plek van de stadsrandweg loopt nu al een ventweg. De stadsrandweg snoept daardoor slechts twee meter van de groene zone af. Dit horizontale verlies aan groen is meervoudig te compenseren door vertikaal groen beplante geluidsschermen.</p>	
4	Verkeersbelasting Molenlaan		
4.1	<p><i>De voorkeursvariant van de A13/16 leidt tot een grotere <u>vermindering van verkeer op de Molenlaan</u> (minus 18.000) dan de Portway Budget (minus 10.000).</i></p>	<p>Portway scoort gelijk aan A1316, bij tolheffing zelfs beter</p> <p>Na het overleg met de Stadsregio is het ontwerp aangepast waardoor Portway nu gelijk scoort aan de A1316. Het uiteinde van de Molenlaan is ten zuiden van de wijk Hillegersberg een klein stukje noordwaarts omgebogen. Deze omleiding vermijdt sluipverkeer door de wijk. Met 30 km zone op de Molenlaan kan de route door Hillegersberg nog onaantrekkelijker worden.</p> <p>In het geval van <u>tolheffing</u> scoort Portway zelfs beter dan de A1316. Op de Molenlaan stijgt de verkeersintensiteit dan met 10 procentpunten bij de A1316. (Variantennota 2008)</p>	Na overleg aangepast

	<p>5.2 <i>Zoals aangegeven wordt de <u>Molenlaan</u> veel minder ontlast dan met de voorkeursvariant van de A1316. De doorstroming zal weliswaar verbeteren, maar de weg blijft met meer dan 20.000 motorvoertuigen per etmaal druk voor de huidige functie van wijkontsluitingsweg.</i></p> <p>5.3 <i>Tot slot, wordt de <u>route tussen Rotterdam Oost en Zoetermeer</u> nog aantrekkelijker, met als gevolg een te verwachte toename van verkeer. Dit is strijdig met het beleid dat de gemeente Lansingerland voert ten aanzien van de functie van deze weg.</i></p>	<p>Titaniumweg). Deze verlegging ontlast het kruispunt sterk, naar 46.000 bewegingen. Portway scoort dan beter dan de A1316. Dit voorstel is bij de A1316 fysiek niet mogelijk.</p> <p>Conclusie is dat Portway tenminste gelijkwaardig scoort aan de A1316. En bij het omklappen van de aansluiting met de A16 zelfs beduidend beter scoort.</p> <p>Portway scoort gelijk aan A1316, bij tolheffing zelfs beter Na het overleg met de Stadsregio is het ontwerp aangepast waardoor Portway nu gelijk scoort aan de A1316. Het uiteinde van de Molenlaan is ten zuiden van de wijk Hillegersberg een kort stukje noordwaarts omgebogen. Deze omleiding vermijdt sluipverkeer door de wijk. Met 30 km zone op de Molenlaan kan de route door Hillegersberg nog onaantrekkelijker worden.</p> <p>Bij de A1316 rijden er 15.000 motorvoertuigen per etmaal. Met de verlegde aansluiting van de Molenlaan zijn dat bij Portway 18.500 bewegingen. In het geval van een 30 km zone daalt de intensiteit naar 12.000 voertuigen. Portway scoort dan zelfs beter dan de A1316. In het geval van <u>tolheffing</u> op de A1316 zal de Molenlaan drukker belast worden, en stijgt de verkeersintensiteit dan met 10 procentpunten, naar 18.000 voertuigen. (Variantennota 2008).</p> <p>Volgens het verkeersmodel is dit géén knelpunt Ongewenste verkeersdruk op de N209 tussen Rotterdam Oost en Zoetermeer is niet aan de orde. De A13/16 scoort in het verkeersmodel niet significant beter dan Portway. Bij beiden is sprake van een toename van de verkeersbelasting, van 20 % resp. 30 %. De N209 kan deze te verwachte toename goed verwerken.</p>	<p>Ná het overleg opgelost</p>
--	--	---	--------------------------------

Conclusies op basis van ruimtelijke analyse																											
1	Kostenplaatje Portway																										
1.1	<i>De conclusie dat de Portway Budgetvariant ongeveer evenveel zou kosten als de voorkeursvariant van de A1316 is (dan ook) onjuist. De in het rapport gebruikte eenheidsprijzen zijn niet onderbouwd.</i>	<p>Kostencalculaties Rijkswaterstaat sluiten op hetzelfde bedrag Rijkswaterstaat heeft van de vorige versies Portway 2009 en 2011 ook begrotingen gemaakt. En deze ramingen bleken ongeveer op gelijk niveau te liggen met onze calculaties. Dit is ook logisch omdat wij gebruik maken van dezelfde kostenkengetallen als Rijkswaterstaat. Voorts hebben wij nog een detail-quick scan laten maken op enkele significante onderdelen, zoals de A13 tunnel. Daaruit bleek dat onze ramingen voldoende ruim aangehouden zijn.</p>																									
1.2	<i>Deze eenheidsprijzen komen overeen met bouwen en aanleggen in het "vrije veld".</i>	<p>Investerings langs A20 zijn slechts fractie van totale investeringsplaatje De grootste delen van Portway worden aangelegd in het "vrije veld": de regionale N472 voor 250 miljoen en de omleiding A13 voor 500 miljoen. Voorts ligt de helft van de ingrepen in de A20 zone ook in het "vrije veld", zoals de nieuwe stadsrandweg langs de spoorboog.</p> <p>Slechts over een korte afstand van twee km tussen Schieplein en Crooswijk vindt aanpassing van de A20 plaats in een smalle zone. Met een asverschuiving over slechts één km. De kosten hier zijn begroot op 82 miljoen. Dat is nog géén 10 % van het totaalbudget.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="6">Investeringskosten all-in</th> </tr> <tr> <th></th> <th>A13 omleiding</th> <th>N472</th> <th>A20 Noorderbocht</th> <th>A20 Schieplein- Crooswijk</th> <th>totaal</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>vrije veld</td> <td>550</td> <td>255</td> <td>88</td> <td></td> <td>893</td> </tr> <tr> <td>smalle bouwzone</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>82</td> <td>82</td> </tr> </tbody> </table> <p>Het is niet erg geloofwaardig dat de kosten - zonder enige onderbouwing van de zijde van de Stadsregio - hier honderden miljoenen meer zouden moeten kosten. Ook de aankoop van onroerend goed e.d. is verdisconteerd in de begroting. Het is (nog steeds) wachten op een serieuze en controleerbare kostencalculatie van de zijde van de Stadsregio.</p>	Investeringskosten all-in							A13 omleiding	N472	A20 Noorderbocht	A20 Schieplein- Crooswijk	totaal	vrije veld	550	255	88		893	smalle bouwzone				82	82	
Investeringskosten all-in																											
	A13 omleiding	N472	A20 Noorderbocht	A20 Schieplein- Crooswijk	totaal																						
vrije veld	550	255	88		893																						
smalle bouwzone				82	82																						

1.3	<p><i>De conclusie is daarom dat zeer waarschijnlijk de Portway variant enige honderden miljoenen meer kost dan het beschikbare budget groot is.</i></p>	<p>Portway bleek (veel) minder complex dan verwacht Bij het ambtelijk overleg bleek dat de Stadsregio abusievelijk was uitgegaan van véél meer onnodige ingrepen in het Portway pakket. Viaducten op de N471, N209, en de turbo-rotonde waren overbodig. Ook forse doorsnijding van bedrijventerrein Weg en Land in Lansingerland kon geschrapt worden. Bij de stadsrandweg langs de spoorboog was al één strook per richting voldoende, evenals bij de N472. De A13 bij de Doenkade volstond zonder parallelbanen. En anders dan gesteld wordt het Schieplein niet gereconstrueerd. De rotonde blijft gehandhaafd. Ook de aansluiting Crooswijk is niet al te ingewikkeld. Dit alles bleek uit het ambtelijk overleg met de Stadsregio.</p> <p>Deze lange lijst van vermeende meerkosten kan dus geschrapt worden uit de opsomming van de Stadsregio. Deze overbodige kosten bedragen enkele honderden miljoenen euro's. Dat is ongeveer de gestelde overschrijding van het budget. Per saldo klopt onze begroting dus, bij de juiste scope van werkzaamheden.</p> <p>Portway is in ieder geval minder complex dan men eerst dacht.</p>	Tijdens overleg aangepast
2	Ruimtelijke inpassing		
2.1	<p><i>Portway brengt ook een aantal majeure inpassingsvraagstukken met zich mee. Zoals een tunnel Zestienhovensepark, opheffing Volkstuinen, onderbreking Overschiese Kleiweg, verplaatsing van de Overschiese plasjes, een passage langs de woonwijk Landzicht, en de terminal van de luchthaven, een nieuwe aansluiting van de verlegde A13 op de A20, een aanpassing van het Vroesenpark, de inpassing van de N472 in het lage Bergse Bos en in het Terbregseveld bij Ommoord en in Bergschenhoek de aansluiting van deze weg op de N209.</i></p>	<p>Portway is zodanig ontworpen dat de inpassingsruimte maximaal benut wordt Leidraad bij het ontwerp van Portway was minimale schade aan de ruimtelijke domeinen. Het ontwerp van Portway voorziet dan ook in een "chirurgische" werkwijze. Bij het Zestienhovensepark is de routing van de A13 zodanig gekozen dat de aanwezige bebouwing, volkstuinen e.d. maximaal ontzien worden. Door de nieuwe A13 ontstaat tevens een fraaie zichtlocatie vlak langs het vliegveld. Het nieuwe knooppunt van de A13 met de A20 is precies geprojecteerd daar waar de HSL ook de A20 kruist. Ruimtelijke overlast is daar al aanwezig. Het Vroesenpark wordt praktisch volledig ontzien. De N472 wordt met een landtunnel door het Bergsche Bos geleid op de plek waar deze de minste natuurschade doet. Op de flanken van een puinheuvel waarover een golfbaan ligt. En de N472 sluit bij de N209 keurig aan, met een compacte kruising die tevens het bedrijfsterrein daar beter ontsluit.</p>	
2.2	<p><i>De Portway Budget variant is dus zeker niet beter ruimtelijk in te passen dan de A1316.</i></p>	<p>Portway scoort gelijk op inpassingsproblematiek, maar biedt elders meerwaarde Portway verschilt wel in die zin dat tegenover de nieuwe inpassing aanmerkelijke voordelen behaald worden voor wat betreft leefbaarheid in A13 en A20 zone. Ook bestaand asfalt wordt maximaal herbenut, zoals in de A20 zone tussen Crooswijk en Terbregseplein. Bij de A1316 vindt daar een desinvestering plaats. De problematiek wordt verplaatst, in plaats van verlicht.</p>	

Doelen A13/A16 in relatie tot Portway Budget variant			
1	<i>Zorgen voor betrouwbare en acceptabele reistijden</i>		
1.1	<i>De reistijden zijn naar verwachting vergelijkbaar met de voorkeursvariant A13/16.</i>	Portway scoort naar verwachting toch beter Op het reistraject Terbregseplein – Delft-zuid is bij Portway de reistijdwinst 25 % ten opzichte van de autonome situatie. Bij A13/16 is dat 16 %.	
1.2	<i>De robuustheid is minder.</i>	Portway biedt bij kleine stremmingen meer robuustheid dan A1316 Portway heeft 20 % structurele overcapaciteit in het spitsuur. Veel kleinere stremmingen zijn flexibel te ondervangen. De A1316 heeft géén enkele rek in het spitsuur. Portway biedt een effectief en efficiënt samenspel tussen stadsrand, regio en snelweg. Het merendeel van het verkeer heeft immers een regionale bestemming. De parallelstructuur van Portway laat ook een switch toe tussen hoofdbaan en parallelbaan en biedt dezelfde soort garantie als de switch tussen A1316 of A20. A1316 geeft schijnrobuustheid. In spijtstijd zijn A1316 én A20 beiden volbelast. Omleiding bij calamiteit verstopt beide wegen. Files spreiden zich dan als een inktvlek uit. In dat verband biedt de parallelstructuur op de A20 dezelfde garantie als de nieuwe A1316.	
2	<i>Goede bereikbaarheid Rotterdam-Centrum en regio</i>		
2.1	<i>De verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet is qua prestatie vergelijkbaar met de voorkeursvariant.</i>	Portway dus gelijkwaardig aan A1316	
2.2	<i>Maar er is geen ruimte om groei op te vangen, zoals bij de A13A16 wel het geval is.</i>	Portway biedt bij aanvang al 20 % overcapaciteit Direct na aanleg heeft Portway al 20 % meer structurele wegcapaciteit beschikbaar dan de A13A16 in de relatie tussen Doenkade en Terbregseplein. Ruim voldoende om groei ook na het zichtjaar 2020 op te vangen. Met de A1316 blijft het verkeer in de file staan, op A1316 én A20. Extra stroken zijn direct na aanvang al nodig, met extra investeringen en ruimtegebruik als gevolg.	
3	<i>Vermindering verkeersdruk onderliggend wegennet</i>		
3.1	<i>Dit doel wordt niet gehaald.</i>	Portway zorgt voor efficiënt en effectief weggebruik Portway vermindert wel degelijk de verkeersdruk op het onderliggend wegennet waar dat wenselijk is zoals bij ontsluitingswegen van woonwijken, zoals de Schieweg. Portway versterkt tevens de efficiënte benutting van stroomwegen die op gepaste afstand van woonwijken voor verkeersafwikkeling zorgen, en voldoende capaciteit hebben.	

3.2	<i>Het effect op de <u>Molenlaan</u> is minder gunstig,</i>	Portway scoort gelijk aan A1316, bij tolheffing zelfs beter Met een kleine omleiding van de Molenlaan wordt het sluiptraffic geweerd. Portway scoort dan ongeveer gelijk aan de A1316. Met 30 km zone in de Molenlaan zelfs beter. Bij tolheffing van de A1316 wordt het verschil nog groter in het voordeel van Portway.	
3.2	<i>er ontstaan problemen bij de <u>Stadhoudersweg</u></i>	Knelpunt achterhaald na constructief overleg Portway zorgt voor effectieve benutting van de Stadhoudersweg. Het knelpunt is achterhaald, de Stadsregio is opgeschoven naar het aangepaste voorstel van de initiatiefnemers.	
3.3	<i>en omgeving van het <u>Terbregseplein</u></i>	A1316 biedt géén oplossing, Portway naar keuze wel Portway én A13/16 hebben met dezelfde problematiek te maken rond het Terbregseplein. Het probleem van de een is ook het probleem van de ander. Scheiding van het langzaam verkeer brengt al voldoende soelaas. Door omklappen van de aansluiting op de A16 scoort Portway zelfs beduidend beter dan de A1316.	
3.4	<i>en de aansluiting op de N209 geeft naar verwachting ongewenste extra <u>verkeersdruk op de N209 richting A12.</u></i>	Knelpunt niet opportuun volgens verkeersmodel De A1316 scoort in het verkeersmodel niet significant beter dan Portway. Bij beiden is sprake van beperkte toename van het verkeer. De N209 kan deze toename goed verwerken.	
4	<i>Verbetering van de leefbaarheid rond A13 en A20</i>		
4.1	<i>Dit doel wordt wel gehaald in de huidige A13-zone,</i>	Portway scoort veel betere leefbaarheid in A13 zone dan A1316 Bij Portway resteert nog slechts 30 % van het verkeer in de kom van Overschie, als stadsweg met lagere snelheden. Leefbaarheid Overschie is een belangrijke pijler onder het project. Met de A1316 wordt het doel niet gehaald. Tweederde van het verkeer blijft als snelweg door Overschie rijden. Deze conclusie zou al een rode kaart moeten zijn voor de A1316.	
4.2	<i>maar bij de A20 is sprake van een verslechtering van de leefbaarheid.</i>	Portway scoort ook in de A20 zone veel beter op leefbaarheid dan A1316 Aan de zuidzijde van Overschie zorgt Portway voor halvering van het verkeer op de A20. Bijna tweemaal meer verkeersreductie dan de A1316. Juist op deze plek staan de woningen heel dicht tegen de A20 snelweg. Bij Crooswijk is het snelwegverkeer met de A1316 of Portway ongeveer gelijk. Enige verschil is de stadsrondweg die meer verkeer van lage snelheid geeft. Schermen van slechts 1 meter hoogte verbeteren de leefbaarheid al, meer dan bij de A1316. Portway voorziet in groene schermen van 3 tot 4 meter waarmee de leefbaarheid er zelfs met 15 dB op vooruit kan gaan. Bij de A1316 verbetert de leefbaarheid door het mindere verkeer slechts met minder dan 2 dB.	
5	Conclusie doelstellingen		

5.1	<i>Kortom: de doelen van de voorkeursvariant van de A13/A16 worden met de Portway Budget niet gehaald,</i>	Portway scoort op verkeer en leefbaarheid beter dan de A1316 De gestelde doelen van de A13/16 worden met Portway beter bereikt dan met de A1316. De goede wil ontbreekt nog om dat te erkennen. Als de goede wil er maar is.	
5.2	<i>terwijl de Portway Budget niet binnen het beschikbare budget gerealiseerd kan worden.</i>	Portway is te realiseren binnen het beschikbare budget Eerdere kostencalculaties van Rijkswaterstaat sluiten op hetzelfde bedrag als onze ramingen. Ongeveer 90 % van het Portway traject ligt evenals de A1316 in het vrije veld. Door praktisch gebruik te maken van bestaande kunstwerken is veel geld te besparen. De Stadsregio heeft erkend dat enkele zware ingrepen niet nodig zijn. Overigens is geen calculatie van de Stadsregio terug te vinden ter staving van hun uitspraak.	