

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 vraag-antwoord MIRT
Datum : 29 maart 2013

Geachte Commissie,

In verband met de behandeling van het MIRT volgende week heeft u de antwoorden van de Minister ontvangen op de door u gestelde vragen.
Over Portway, het alternatief voor de A1316 en Quick Wins op de A20 zijn ook vragen gesteld. Graag geven wij bij deze nog onze reactie op de antwoorden van de Minister.

In de bijlage staat onze reactie op de vragen en antwoorden.

De Minister wijst daarbij op de brief die de Stadsregio aan de bewonersorganisatie verzonden heeft. Dit onderstreept nogmaals de bestuurlijke druk. Deze brief werd reeds verzonden vóórdát nog enig constructief overleg met de initiatiefnemers plaatsgevonden had. In dit overleg is de analyse van de Stadsregio aangepast waardoor wezenlijke bezwaarpunten vervallen zijn. Dit had moeten leiden tot een bestuurlijke vertaalslag die echter nog steeds niet plaatsgevonden heeft.
Deze procesgang vraagt dan ook om een serieus onderzoek door de Minister naar Portway, zonder druk van bestuurlijke afspraken.

met vriendelijke groet,

Willem Bos

Jan-Jaap Groosman
namens de bewonersorganisatie BVHBB

bijlage

Bijlage: Reactie initiatiefnemers op de antwoorden van de Minister

Vraag 48: Is het mogelijk door de uitvoering van quick-win maatregelen op de A20, de noodzaak voor aanpak van de A13/A20 voor een langere termijn weg te nemen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord Minister:

Nee, dat is niet mogelijk. Er is sprake van een fors knelpunt in het RC-scenario in 2020 op de A13 en de A20. De omvang van de problematiek wordt door de NMCA van 2011 bevestigd. Uit de Trajectnota MER A1316 blijkt, dat met de aanleg van de A1316 de problemen worden aangepakt en tevens de robuustheid van het netwerk in de Zuidelijke Randstad wordt verbeterd. Het doorvoeren van enkele quick-wins op de A20 zal niet afdoende zijn.

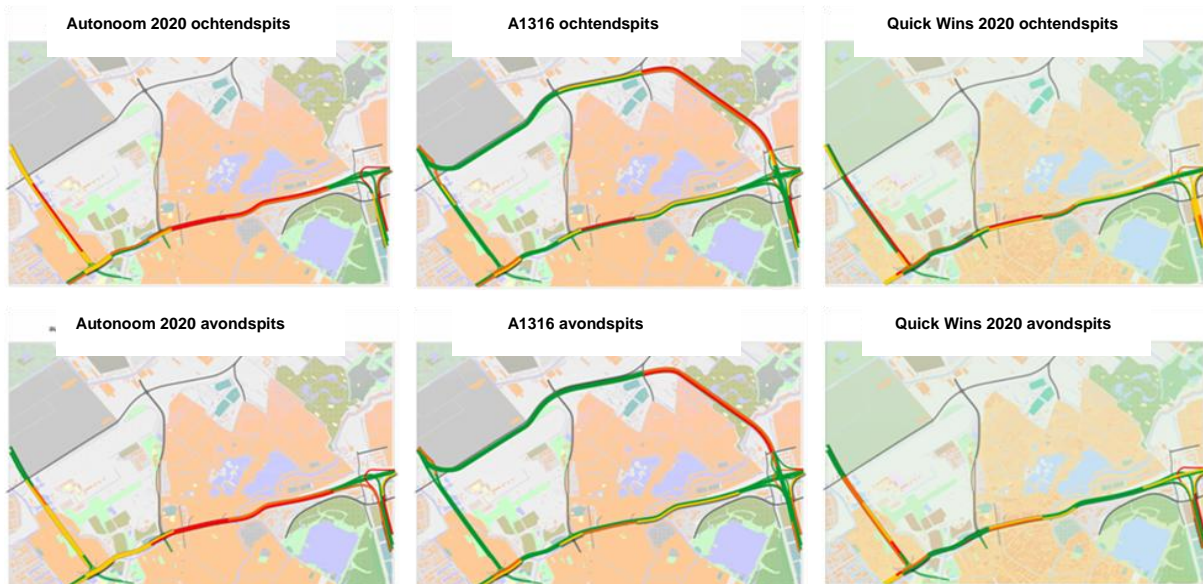
Reactie initiatiefnemers Portway:

Uit het verkeersmodel RVMK blijkt dat het voor de verkeersafwikkeling weinig verschil uitmaakt of de A1316 wordt aangelegd of Quick-Win maatregelen op de A20. Vergeleken met de autonome situatie gaat de verkeersafwikkeling in beide gevallen duidelijk erop vooruit. De I/C waarden in de spijstijden kleuren van dieprood naar oranje/rood. Echter, ook bij de A1316 blijven files bestaan op zowel A1316 als A20. De investering van 1.000 miljoen is dan ook niet echt te rechtvaardigen, als met een budget van 50 miljoen hetzelfde resultaat te bereiken is.

Indien bedrijventerrein Schieveen ten noorden van Rotterdam niet meer aangelegd wordt, zal de A13 Overschie zelfs filevrij worden. Ook met Quick-Win maatregelen op de A20. De I/C waarde kleurt dan naar goed/groen. Dit bedrijventerrein is enkele jaren terug in de ijskast gezet. Gezien de economische en demografische ontwikkelingen is het de vraag of dit project ooit nog van de grond komt.

De robuustheid van de A1316 is twijfelachtig. In spijstijd staan er files op zowel A1316 als A20. Beide wegen zijn dus volbelast. Omleiding bij calamiteit verstopt dus beide wegen. Files spreiden zich dan als een inktvlek uit.

I/C waarde	< 0,8	0,8 – 0,9	0,9 – 1,0	> 1,0
verkeersafwikkeling	goed	matig	slecht	zeer slecht
congestie	geen	toenemende kans op congestie		



Indien bedrijfsterein Schieveen niet ontwikkeld wordt, is er géén congestie op de A13!! (groenkleuring)

Vraag 49: Is het mogelijk de Portway 2012-variant in het besluitvormingsproces te betrekken?

Antwoord Minister:

Nee. De Stadsregio Rotterdam heeft deze variant van de Portway getoetst. De Stadsregio concludeert dat de Portway 2012-variant de doelstellingen van het project A1316 niet realiseert. Dit is door de Stadsregio in haar brief van 20 maart 2012 aan de betreffende bewonersorganisatie geschreven. De Portway Budget verbetert de betrouwbaarheid van de reistijd onvoldoende (vooral omdat het geen alternatieve route voor de bestaande route via de A13 en de A20 betreft, zoals de A1316). De leefbaarheid langs de A20 zal verder afnemen (in het rapport van de initiatiefnemers van de Portway staat dat schermen van 6 meter hoog nodig zijn). Het onderliggend wegennet wordt te zwaar belast. De A20 moet van 2x3 rijstroken naar 2x5 of 2x6 rijstroken (hetgeen een zeer kostbare ingreep in de fysiek beperkte ruimte betekent). Portway brengt een aantal majeure inpassingsvraagstukken met zich mee. Het voorgaande betekent tevens dat de Portway 2012-variant niet binnen het beschikbare budget past.

Reactie initiatiefnemers Portway:

Uit het antwoord is duidelijk de bestuurlijke druk te lezen. Portway heeft zich steeds meer ontwikkeld tot een volwaardig plan. Met kennis van zaken had dit antwoord niet zo geformuleerd geweest.

Ter illustratie het volgende:

Met de A1316 verbetert de (geluids)leefbaarheid langs de A20 met slechts 1,5 tot 2 dB vanwege de vrij beperkte verkeersreductie. Bij Portway blijft de verkeersintensiteit ongeveer gelijk. Desondanks voorziet Portway in een verbetering van de leefbaarheid langs de A20 met 15 dB. Geluidsschermen van drie tot vier meter hoogte zijn hiertoe al toereikend. Deze verbetering van de leefbaarheid is niet wettelijk verplicht. Portway heeft echter de intentie om de leefbaarheid sterk te verbeteren. In een vorige versie van Portway werd een enkele schermrij van 6 meter voorzien. Met een dubbele schermrij langs snelweg én stadsweg zijn de schermen enkele meters te verlagen. Elke willekeurige schermhoogte is echter mogelijk. Schermen zijn niet wettelijk verplicht vanwege de grote afstand tot de woningen langs de zuidzijde van de A20.

En wat betreft de betrouwbaarheid van de reistijd. Portway kent 20 % structurele overcapaciteit in het spitsuur. Veel kleinere stremmingen zijn flexibel te ondervangen. De A1316 heeft echter géén rek in het spitsuur. Voorts biedt Portway een effectief en efficiënt samenspel tussen stadsrand-, regio- en snelweg dat voor alternatieve functionele routes zorgt. Het merendeel van het verkeer heeft immers een regionale bestemming. De nieuwe parallelstructuur A20 geeft een extra waarborg. A1316 geeft schijnrobuustheid. In spijtstijd zijn A1316 én A20 beiden volbelast. Omleiding bij calamiteit verstoort beide wegen. Files spreiden zich dan als een inktvlek uit.

En wat betreft de begroting en het budget. 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. Slechts over 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 alhier zijn begroot op 82 miljoen. Dat is nog géén 10 % van het totaalbudget. 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. Ook bestaand asfalt wordt maximaal benut, zoals bij de A20 tussen Crooswijk en Terbregseplein. Met de A1316 vindt daar desinvestering plaats. Leidraad bij het ontwerp van Portway is ook minimale schade aan ruimtelijke domeinen. Overigens sloten eerdere kostencalculaties van RWS (Portway 2009) op hetzelfde bedrag als onze ramingen. Er is geen reden tot afwijking van deze calculaties.

In het kader van de doelen van het A1316 project is Portway als volgt samengevat te beschrijven, als reactie op de analyse van de Stadsregio Rotterdam:

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

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.

I/C waarde	< 0,8	0,8 – 0,9	0,9 – 1,0	> 1,0
verkeersafwikkeling	goed	matig	slecht	zeer slecht
congestie	geen	toenemende kans op congestie		

