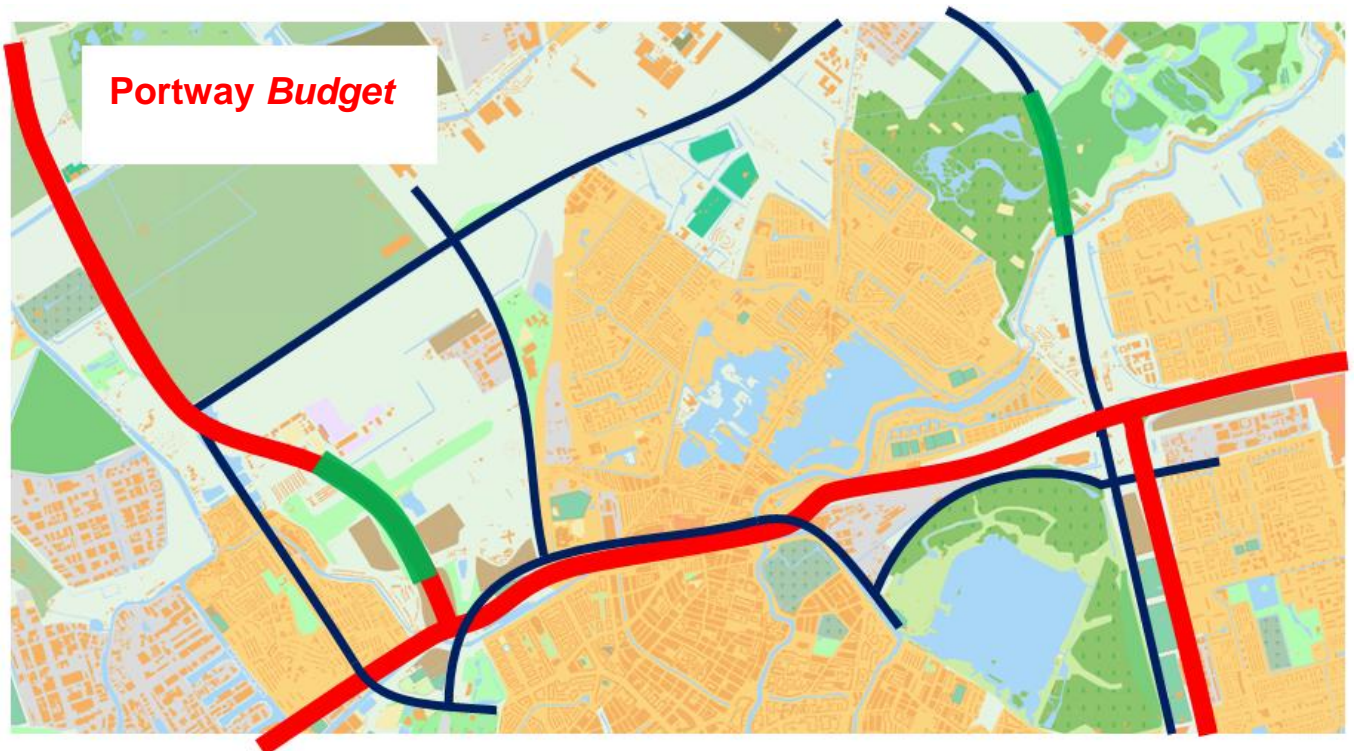


Portway Rotterdam 2012

Budgetversie



Stroomlijning en Sanering A13 en A20

Simpel en slim netwerk van stadswegen, regionale wegen en snelwegen

Hét alternatief voor de doorsnijding A13/A16

Rapportage-Up-Date

14 mei 2012

versie: Portway Budget.20120514.vs02

Samenvatting nieuwe ontwikkelingen

Verkeer op A20 halveert bij Overschie, en géén A13 snelweg meer door het wijkhart

Door omleiding van de A13 wordt het verkeer door Overschie met 70 % gereduceerd tot minder dan éénderde van nu. Als snelweg verdwijnt de weg met al het vrachtverkeer ook uit deze wooncorridor. Ook de hoge fly-overs bij het Kleinpolderplein verdwijnen. Op de drukke A20 ten zuiden van Overschie waar de woningen pal op de snelweg staan, halveert het verkeer bijna. De A20 gaat hier terug van tien naar zes stroken. De kwaliteit van dit gebied gaat dus met sprongen vooruit. Bij A13/16 is slechts sprake van kwart reductie van het verkeer op de A20, en fly-overs blijven gewoon in gebruik. Op de A13 door Overschie vermindert het verkeer met éénderde, en bij Portway is dat niet minder dan tweederde reductie. De doelstelling voor Overschie wordt dus ruimschoots behaald.

Groene lopers in de A20 zone, lucht schoner en geluid verdwijnt volledig

Over de A20 langs Rotterdam-Noord rijdt straks géén auto meer dan bij de autonome situatie. Enige verschil is dat bij Portway er straks géén files meer staan. Door een simpele spitsstrook en toevoegen van een stadsrandweg. Dus niet meer verkeer, wél minder files. En dus ook een betere luchtkwaliteit. De geluidsbelasting wordt beduidend verbeterd. Met “groene” schermen daalt de geluidsbelasting op de woningen aan de Gordelweg tot minder dan 50 dB, lager dan de voorkeursgrenswaarde. De A20 valt volledig stil tegen de Gordelweg en ander stadsgerois. Schermen van 3 tot 4 meter hoog langs snelweg en stadsrandweg zijn al ruim voldoende. Met groene aankleding van de schermen is een goede beeldkwaliteit te krijgen. Vertikale “groene” lopers door de stad. Van de oever van het Noorderkanaal wordt slechts twee meter afgeknabbeld. Vertikale “groene” schermen geven dit ter compensatie ruimschoots terug. Aan de doelstellingen van de Trajectnota wordt aldus ook in de A20 zone goed voldaan.

Kruispunt Terbregseweg-Hoofdweg in verkeersbelasting gehalveerd

De verkeersbelasting op het kruispunt Terbregseweg-Hoofdweg is met Portway bijna te halveren, door de aansluiting op de A16 te verleggen naar de verlengde Titaniumweg langs het spoor. Verkeer vanuit de Rotterdamse wijken en Lansingerland naar de A16 wordt niet meer over dit kruispunt geleid. Met de nieuwe A13/16 wordt het kruispunt Terbregseweg-Hoofdweg juist zwaarder belast dan met de oude variant uit 2009, door het vervallen van de doorsteek van de Titaniumweg naar Ommoord. Zodat dit verkeer ook over de Terbregseweg moet rijden. De belasting van dit kruispunt met de A13/16 blijft dan steken op circa 84 %. Portway scoort met bijna halvering van het verkeer veel beter.

Verkeer op de Molenlaan tot éénderde gereduceerd

De verkeersbelasting op de Molenlaan/Irenebrug is met Portway tot bijna éénderde te reduceren. Met enkele beperkte aanpassingen is dit doel te bereiken. De Molenlaan/Terbregseweg wordt ten zuiden van de Irenebrug omgeleid naar Rooseveltweg en de nieuwe N472. Deze omleiding halveert al bijna het verkeer op de Molenlaan. Door snelheidsverlaging naar 30 km/h op de Molenlaan is de intensiteit verder te reduceren tot 36 %. Aan deze doelstelling van de Trajectnota is dan ruimschoots voldaan.

Toekomstvast en robuust hoofdwegennet

Portway biedt niet minder dan 20 % meer capaciteit dan A13/16 in de relatie tussen Doenkade en het Terbregseplein. Deze overcapaciteit maakt Portway filevrij. Bij A13/16 blijven deze nieuwe snelweg én de huidige A20 structureel files geven. De A13/16 voldoet dus niet aan de doelstellingen. Door de te zware belasting biedt omrijden bij calamiteiten géén verlichting. Files op de ene plek leiden tot meer files elders. Portway biedt wel robuustheid door grote overcapaciteit van 20 %. Verkeer kan altijd een andere weg vinden. Portway voldoet aldus ook aan deze doelstelling van de Trajectnota.

Dit alles is te realiseren binnen het gestelde budget van 1 miljard euro.

Portway Rotterdam 2012 *Budget*

Vergelijkingswijzer	A13A16	Portway	Opmerkingen
Verkeer			
<i>Betrouwbare en acceptabele reistijden</i>			
Trajectreistijden in de spits	+	++	Portway is 10 % sneller in de spits
Robuustheid spitsperiode	+	++	Portway kent 20 % extra capaciteit
dalperiode	++	++	
<i>Bereikbaarheid Rotterdam en Regio</i>			
Verkeersafwikkeling HoofdWegenNet	+	+++	Portway filevrij, A13A16 volbelast
Vermindering verliestijd HWN	+	+++	Portway kent 25 % minder verliesuren
Toekomstvastheid (extra groei verkeer)	+	+++	Portway kent 20% extra capaciteit
<i>Verkeersdruk Onderliggend wegennet</i>			
Verkeersafwikkeling regio/stadsautowegen	+	+	Bij beiden aanpassing Terbregseweg
Verkeersdruk wijkontsluitingswegen	0	+	Schieweg 25 % minder verkeer
Vermindering verliestijd OWN (knelpunten)	+	+	Géén specifieke knelpunten
Verkeersdruk Hillegersberg	++	++	Omleiding Molenlaan en 30 km/h
Milieu			
Overlast A13 Overschie	0	+++	Géén snelweg, 70 % minder verkeer
Overlast A20 zone KPP - Schieplein	+	++	Portway: halvering verkeersdrukte
Schieplein - Terbregseplein	+	++	Bovenwettelijke geluidsschermen
Overlast Stadswijken Centrum-Noord	0	+	Stadsrandweg langs spoorboog
Kosten			
Fasering	-	+	
Tolheffing noodzaak	--	0	
Kostenplaatje (bij gelijke doelstelling)	-	0	A13A16: ondertunneling Overschie
<i>Score van A13A16 en Portway onderling uitgedrukt in rood en groen vakken Score t.o.v. Autonome situatie 2020 uitgedrukt in min en plus waarden (NB Kosten: ook onderlinge score)</i>			

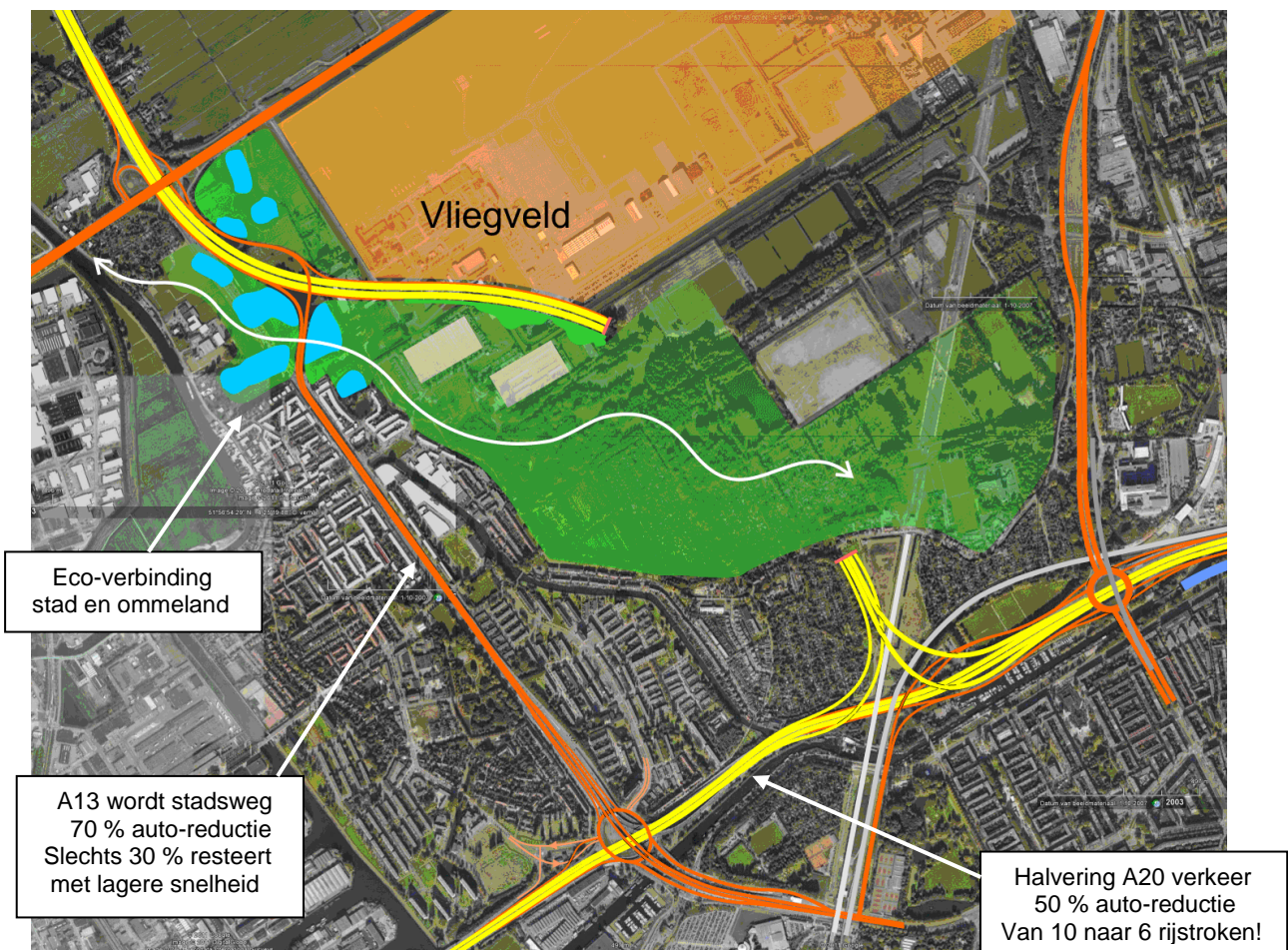
De A13 zone

Anders dan het Lage Bergse bos is het nieuwe Zestienhovensepark nog in ontwikkeling. De schop is net de grond gegaan in dit braakliggend terrein. In een nieuw heuvelachtig ontwerp laat de landtunnel zich goed inpassen in het Zestienhovensepark.

Indien pas na de A13/16 alsnog gekozen wordt voor deze omleiding ontstaat dezelfde discussie als nu met het Lage Bergse bos. Het park is dan volgroeid. De A13 omleiding komt nu op het juiste moment.

Ten zuiden van het vliegveld komen hoge groene geluidswallen die de A13 afschermen en tevens als afscherming dienen tegen het grondlawaai van vliegtuigen.

De Kleiweg kan geheel ondergronds worden gepasseerd, indien de monding van deze landtunnel iets verdiept (minder dan twee meter) wordt gelegd. Dezelfde situatie als met de HSL ontstaat dan waarbij gebruik wordt gemaakt van het grote hoogteverschil tussen de polder en Kleiweg.



Tussen Vlietzone en Zestienhovensepark ontstaat een mooie nieuwe groene uitloper die het stedelijk gebied verbindt met het ommeland. Fietsers en wandelaars (witte lijn) kunnen via deze groene aders van stad naar land trekken. De oude A13 was altijd een dwarsligger. Door de omleiding van de A13 is deze groene schakel pas goed realiseerbaar.

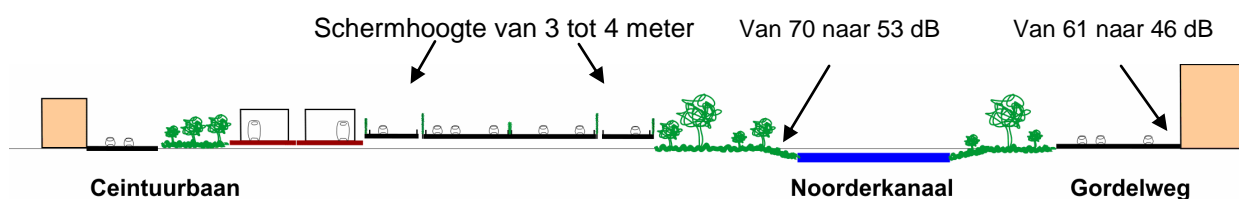
Op de A20 pal ten zuiden van Overschie waar de woningen dicht op de snelweg staan, halveert het verkeer bijna. De A20 gaat hier van tien naar zes rijstroken terug. De leefkwaliteit van dit gebied gaat dus met sprongen vooruit.

De A20 zone

Belangrijk is te weten dat bij Portway er straks niet meer auto's over de A20 zone rijden dan t.o.v. de autonome situatie. Het enige verschil is dat er straks minder files staan. Dankzij een spitsstrook en de toevoeging van de stadsrandweg. Dus niet meer verkeer, maar wel minder files.

Voorts halveert het verkeer op de A20 ten oosten van het Kleinpolderplein. Deze rustigere zone ligt precies daar waar woningen vlak op de snelweg staan, aan de zuidkant van Overschie. Bij A13A16 neemt het verkeer daar met een kwart af. Dit rustige deel beslaat éénderde van de A20 zone tussen Kleinpolderplein en Crooswijk. Portway scoort dus ook hier beter dan de A1316.

De A20 blijft binnen het huidige snelwegprofiel door toepassing van spitsstroken. Aan weerszijden van de snelweg komt een stadsrandweg. Aan de zuidrand loopt al een ventweg. Dus het verlies aan groen is hier uiterst beperkt. Aan de noordzijde wordt een tussengebied tussen snelweg en spoorbaan benut waarvoor de spoorlijn over beperkte lengte verlegd wordt.



De leefbaarheid wordt verder versterkt door geluidsschermen die nu nog ontbreken langs de zuidkant van de A20. Met schermen van 6 meter hoog, niet hoger dan de bovenportalen, wordt al een verlaging van 15 dB op de begane grond van de woongebouwen aan de Gordelweg bereikt en van 10 dB op de hoogste woonlaag. De geluidsbelasting daalt tot onder de 50 dB, de voorkeursgrenswaarde. Dezelfde goede kwaliteit van leefbaarheid wordt ook bereikt met lagere schermen van 4 resp. 3 meter hoogte langs de snelweg resp. stadsrandweg. Met groene aankleding van de schermen is een goede beeldkwaliteit te krijgen. Vertikale "groene" lopers door de stad, van klimplanten, sedum of gras.



Aan de oever van het Noorderkanaal resteert een ruime groene zone van dertig meter breedte. Nog geen twee meter minder dan nu gelet op de huidige te vervallen ventweg. De noordoever krijgt een groene parkstructuur. Onder het wegviaduct is bijv. ruimte voor horeca, met terras en ligweiden aan het Noorderkanaal. Zoals in de Berlijnse binnenstad met horeca onder de spoorbaan aan de groene oevers van de Spree. Met deze beeldkwaliteit worden nieuwe groene kansen geschapen.

Omgeving Terbregseplein

Ten zuidwesten van het Terbregseplein ligt een belangrijke kruising van verkeer uit Rotterdam-Noord en Rotterdam-Oost met de nabijgelegen aansluiting op de A16 vanaf de Hoofdweg.

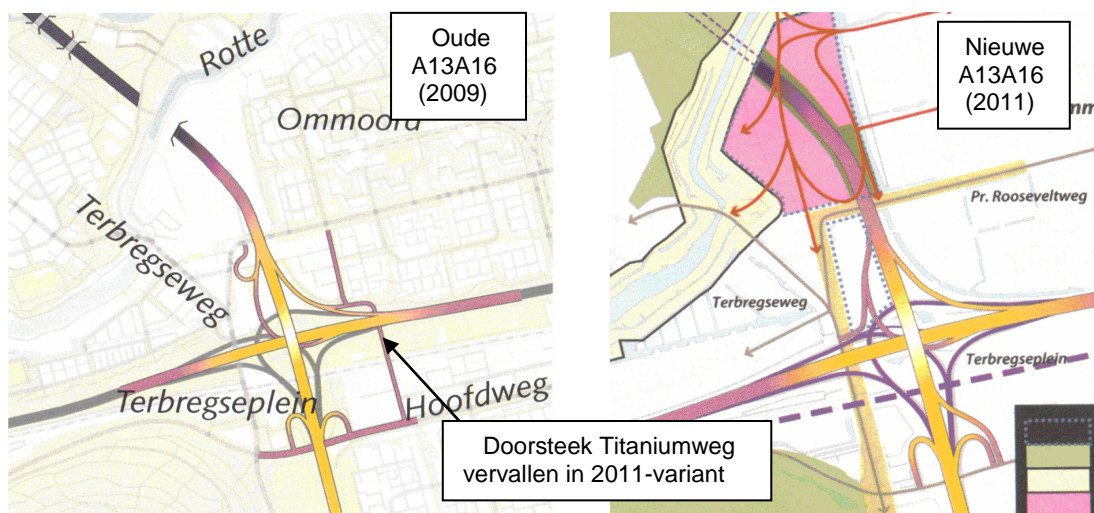
De kruising Terbregseweg-Hoofdweg-Bosdreef-Boszoom vraagt om een goede verkeersafwikkeling. In de autonome situatie zijn hier bijna 70.000 kruisbewegingen. De afwikkeling is op dit moment niet optimaal. In de huidige situatie is langzaam verkeer nog niet gescheiden van autoverkeer.

In Portway wordt de regionale verlengde N472 aangesloten op de Terbregseweg die wordt verbreed. Voor een goede verkeersafwikkeling vraagt dit kruispunt om extra aandacht.

Echter ook bij de A13/16 is deze focus vereist. In het nieuwe A13/16 voorstel wordt dit kruispunt ook zwaarder belast. In het oude A13/16 plan was een aparte doorsteek tussen Ommoord en Alexander voorzien ten oosten van het Terbregseplein. Deze doorsteek is geschrapt. Al dit verkeer moet nu ook over de Terbregseweg zodat het kruispunt met de Hoofdweg ook zwaarder belast wordt.

In de oude A13/16 was nog 25 % reductie voorzien. In de nieuwe A13/16 vermindert het verkeer op dit kruispunt met slechts 15 % t.o.v. de autonome situatie.

Opm: Nadere afstemming met de Stadsregio is nog nodig ter verificatie van deze resultaten.



Bij Portway zou dit kruispunt zonder enige maatregelen worden belast met circa 65.000 bewegingen. Een reductie van 5 % t.o.v. de autonome situatie. Het verschil met A13/16 (15 % reductie) is dan niet zo groot meer. Beiden hebben dezelfde mate van verkeersbelasting.

Verkeersbewegingen op kruising Terbregseweg-Hoofdweg-Bosdreef-Boszoom						Indicatieve resultaten	
	Autonoom 2020	A13/16 (zonder tol)		Portway			
		oude variant 2009	nieuwe variant 2011	Veenweg koppeling	Aansluiting A16 op Titaniumweg		
mvt/etmaal	68.500	51.000	57.500	57.000	46.000		
index	100	74	84	83	53		

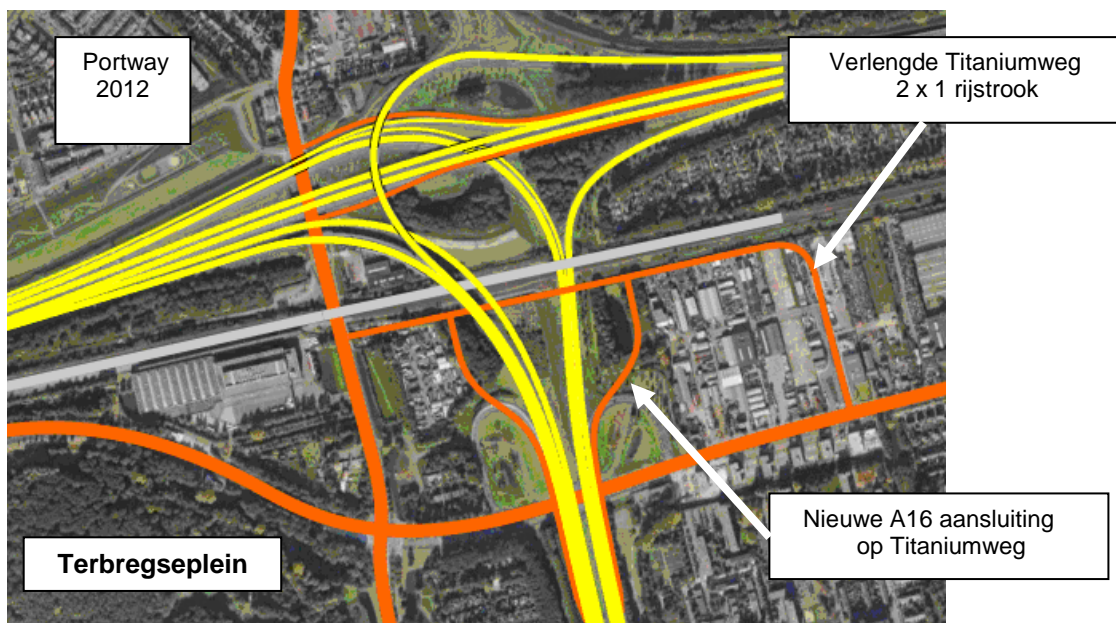
Opmerking: Doorkoppeling Veenweg is vervallen bij de optie van aansluiting A16 op Titaniumweg

In eerste instantie is in Portway een extra doorkoppeling gedacht tussen Bosdreef en Terbregseweg, langs de Veenweg. Dit leidt tot reductie van 17 % t.o.v. de autonome situatie.

Effectiever is scheiding van langzaam- en autoverkeer. Op andere locaties en in andere gemeenten werkt ongelijkvloerse scheiding in combinatie met brede VRI opstelstroken goed voor de afwikkeling van circa 75.000 kruisbewegingen. Vijf tot zes opstelstroken zijn dan nodig.

Op de kruising Terbregseweg-Hoofdweg is voldoende ruimte voor de benodigde verbreding.

Een nieuw voorstel is het omklappen van de aansluiting op de A16, van de vrij drukke Hoofdweg naar een nieuwe randweg langs de spoorbaan. Deze nieuwe randweg is de verlengde Titaniumweg die de Hoofdweg met de Terbregseweg buitenom verbindt waarop de op- en afrit van de A16 landt. Verkeer uit Ommoord, Hillegersberg, Alexander en Lansingerland dat de A16 als bestemming heeft, wordt niet langer over de kruising Terbregseweg-Hoofdweg geleid. Het verkeer halveert hier bijna. Belangrijk is dat de Veenweg-koppeling bij deze verlengde Titaniumweg vervalt. In het verkeersmodel is deze koppeling ook geschrapt.



De huidige ontsluiting van het Postsorteercentrum en de Kermisopslag op de Terbregseweg is met het voorstel van de nieuwe aansluiting op de A16 te behouden.

	Verlengde Titaniumweg tussen Terbregseweg en Hoofdweg langs het spoor			Indicatieve resultaten
	Terbregseweg – oprit A16	oprit A16 – afrit A16	afrit A16 - Hoofdweg	
Intensiteiten mvt/etmaal	30.000	18.000	12.000	
aantal rijstroken	2 x 2	1 x 2	2 x 1	

Bij de scheiding van langzaam verkeer en autoverkeer valt behalve een voetgangers/fietstunnel ook te denken aan een sociaal-veilige fietsbrug als landmark. Ter illustratie dient Eindhoven (Hovenring) met een circulaire pyloon-fietsbrug die boven het kruispunt zweeft.

Bij de verlengde Titaniumweg is scheiding van langzaam- en autoverkeer niet meer nodig. Het verkeer op het kruispunt Terbregseweg-Hoofdweg is dan al bijna tot de helft verminderd.



Tolheffing

In de Verkeersnotitie van de Stadsregio wordt gesteld dat tolheffing op de A13/16 géén invloed heeft op de bezetting van de Molenlaan. Deze uitspraak is echter alleen juist wanneer het NRM-model van het Rijk wordt gevolgd. In dit NRM-model blijkt de aanleg van de A13/16 nauwelijks van invloed op de verkeersbelasting van de Molenlaan. Ook zonder tolheffing blijft de reductie van de Molenlaan slechts beperkt tot 7 %, ondanks de aanleg van een grote snelweg vlak om Hillegersberg. Het mag duidelijk zijn dat tolheffing dan ook weinig invloed heeft op de bezetting van de Molenlaan.

Met het RVMK model van de Stadsregio heeft de A13/16 wél meer invloed op de Molenlaan. Zonder tolheffing is de reductie dan 55 %. Dat staat in groot contrast met de uitkomsten van het NRM-model. In het RVMK model heeft de tolheffing wél invloed op de Molenlaan. De reductie loopt met 10 punten terug naar een reductie van 45 %.

Verkeersintensiteiten op de Molenlaan (Irenebrug)		Indicatieve waarden			
		autonoom 2020		A13/16	
		mvt/etmaal	index	zonder tol	met tol
RVMK rekenmodel	Variantennota 2008	33.000	100	45	55
NRM rekenmodel	Trajectnota 2009	27.000	100	93	93

Het NRM model van het Rijk en het RVMK model van de Stadsregio geven aldus beduidend andere uitkomsten voor de invloed van de A13/16 op de Molenlaan. Mogelijk ligt de waarheid ergens in het midden. Overdreven verwachtingen van de A13/16 behoeft men dan ook niet te hebben.

Belangrijk is dat als nadrukkelijk gesteld wordt dat tolheffing géén invloed heeft, men zich rekenschap ervan dient te geven dat bedoeld wordt dat de A13/16 tot slechts 7 % reductie van de Molenlaan leidt. Dus nut en noodzaak van de A13/16 voor de Molenlaan is dan geheel niet aanwezig.

A13/16 reservering

Het Terbregseveld is sinds de jaren '70 vrijgehouden voor aanleg van de A1316. Dankzij deze lange reservering ligt hier nog steeds een groen gebied, een groene scheg die vanuit het ommeland en het Bergse Bos doorloopt tot het Terbregseplein. Dit soort groene lopers worden meer en meer gekoesterd vanwege de waarde voor de leefkwaliteit van de stad.

Met Portway kan de groene scheg nog tientallen jaren behouden blijven. Omdat de A13/16 dan nu niet doorgaat, en de reservering blijft staan voor de verre toekomst, voor het geval dat.

Bij aanleg van de A1316 op dit moment zal het gebied opgeofferd worden voor stedelijke invullingen waarmee de waarde van deze groene scheg verloren gaat.

Het Terbregseveld kan ook dienen als groene verbinding tussen het Bergse bos en het Kralingsebos. Anders dan bij de A1316 kan deze functie bij Portway beter tot uitdrukking komen.



Molenlaan

De Molenlaan was tot nu toe één van de weinige punten waar de A13/16 beter scoorde dan Portway. Door beperkte aanpassingen kan Portway nu ook sterker de Molenlaan ontlasten dan de A13/16.

De Molenlaan wordt ten zuiden van de Irenebrug omgeleid richting Rooseveltweg. De Terbregseweg (noordelijk deel) wordt afgesloten voor doorgaand verkeer. Tussen Hillegersberg en Rotterdam-Zuid moet het verkeer dan deze omweg rijden die het aantrekkelijker maakt om de nieuwe regionale N472 te nemen of een andere route te kiezen.

Voorts is de snelheid op de Molenlaan te verlagen tot 30 km per uur. Combinatie van de maatregelen, omleiding plus snelheidsverlaging, geeft beduidend minder verkeer op Molenlaan en Irenebrug.

Door de omleiding wordt de verkeersintensiteit al verlaagd met 44 % t.o.v. de autonome situatie. En bij snelheidsbeperking tot 30 km/h reduceert het verkeer met 64 %. Deze score is beter dan de reductie van 55 % met de A13/16, zonder tolheffing. En met tolheffing wordt het verschil nog groter.

Verkeersintensiteiten op Irenebrug		Indicatieve waarden	mvt/etm	index
Autonoom 2020			33.000	100
A13/16	Zonder tolheffing op A13/16		15.000	45
	Met tolheffing (uit Variantennota 2008)		18.000	55
Portway	zonder omleiding		23.000	70
	Omleiding en 50 km/h op Molenlaan		18.500	56
	Omleiding en 30 km/h op Molenlaan		11.800	36

Opn: Nadere afstemming met de Stadsregio is nog nodig ter verificatie van deze resultaten

Verlaging van de maximum snelheid tot 30 km/h is goed mogelijk, ook al is de Molenweg formeel een ontsluitingsweg. Ook in andere gemeenten worden snelheden van 30 km/h aangehouden op dit soort wijkontsluitingswegen als de omstandigheden daarom vragen.



Het verlengde van de Molenlaan wordt ten zuiden van de Irenebrug omgeleid richting Rooseveltweg. Deze oostelijke omleiding begint op de kruising met de Dirk v.d. Kooijweg uit Nieuw Terbregge, iets ten noorden van het tennispark Ommoord.

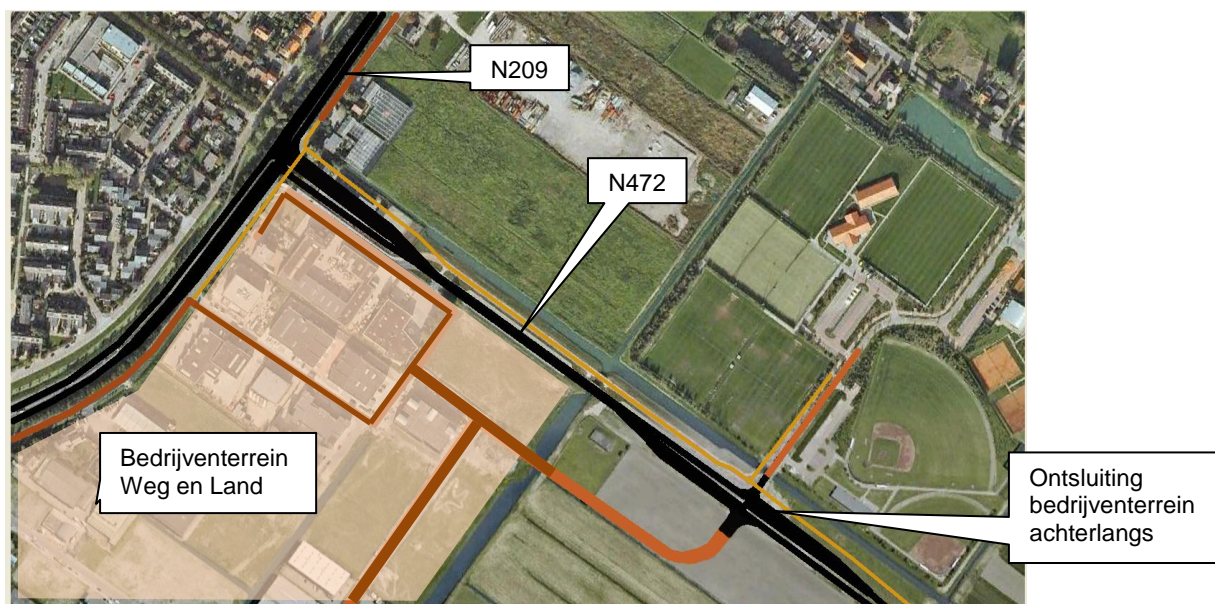
De omleiding kan op meerdere plekken intakken op de nieuwe regionale N472. Bij de kruising met de Rooseveltweg maar ook enkele honderden meters noordelijker. Dit is afhankelijk van het effect op de verkeersstromen, maar ook van de ruimtelijke ontwikkelingen op het Terbregseveld. Deze omgeleide weg kan een goede ontsluitingsfunctie vervullen van dit gebied, zonder de Molenlaan te belasten.

Route N209 en N472

Er blijkt géén significant verschil te zijn tussen de gevolgen voor de N209 met de A13A16 of Portway. Uit de berekeningen van het verkeersmodel van de Stadsregio blijkt dat over de N209 bij de A13A16 31.000 auto's rijden en bij Portway 34.000 auto's. Het verschil is marginaal, en de geluidsbeleving is bij beiden gelijk.

Als de toename van verkeer over de N209 als zeer onwenselijk wordt geacht, dan geldt dat ook voor de A13A16 die tot de overeenkomstige situatie leidt. Portway en A13A16 zijn niet onderscheidend.

Overigens staat nu langs de N209 ter hoogte van Bergschenhoek nog géén enkel geluidsscherm. De nieuwe aansluiting van de N472 met de N209 maakt het mogelijk om hier nu wel geluidsschermen te plaatsen, zodat de geluidssituatie ter plaatse niet verslechtert, maar verbetert.



figuur: Principe-aansluiting van N472 op N209 ten noorden van bedrijventerrein Weg en Land.

De nieuwe verlengde N472 tussen Rotterdam en Bergschenhoek beschikt slechts over één rijstrook per richting. Dat is ruim voldoende om het verkeer af te wikkelen. Ook om deze reden is de kruising van de N472 met de N209 eenvoudig uit te voeren. Een T-kruising met verkeerslichten volstaat. De opstelplaatsen van de kruising bevinden zich aan de zuidkant van de N209. Daartoe wordt een bestaande ventweg anders geleid. De noordzijde van de N209, aan de kant van de woonwijk, blijft geheel onaangeroerd.

De nieuwe N472 wordt ten noorden van het bedrijventerrein Weg en Land aangelegd waar ook een strook gereserveerd is. Het bedrijventerrein blijft hierdoor ook netjes intact.

Het bedrijventerrein Weg en Land krijgt een nieuwe aansluiting achterlangs op de N472 die een veel betere ontsluiting geeft dan de bestaande ontsluiting op de rustieke Bergweg-Zuid. Ook het sportpark wordt met de Sporthoeklaan hierop aangesloten.

Toekomstvast en robuust wegennet

De suggestie wordt gewekt dat de A13A16 noodzakelijk is vanwege de gevraagde robuustheid van het wegennet. Zelfs met aanleg van de A13A16 is deze robuustheid niet op voorhand te geven.

In spijtofspreiding zijn alle alternatieve routes al volbelast

Volgens het verkeersmodel van de Stadsregio blijkt de nieuwe A13A16 in de spijtofspreiding volbelast te zijn, ook de bestaande A20 blijft volbelast, ondanks de nieuwe A13A16.

In de spijtofspreiding is het dus onmogelijk dat verkeer zomaar kan omrijden via een volwaardige alternatieve route. Als de A20 door een calamiteit plots gestremd is, dan is er geen vrije ruimte beschikbaar op de A13A16 die bij normaal gebruik in de spijtofspreiding ook al overbelast is.

Door het beschikbaar hebben van dit omrijden alternatief kan het verkeer juist overal vast komen te staan, op zowel A20 als A13A16. Dit beeld is herkenbaar elders. Een stremming op de ene plaats breidt zich als een inktvlek uit naar alle alternatieve routes.

De "robuustheid" kan dus averechts werken. Zonder omrijden alternatief had het verkeer in de rij gewacht totdat de stremming verholpen is. Op andere wegen had men dan normaal kunnen doorrijden, zonder de gevreesde inktvlekwerking.

Dus bij volbelaste alternatieve routes zal de congestie terugslaan niet slechts op de A20 maar ook op al deze ook al volbelaste verbindingen. Robuustheid werkt uitsluitend bij overcapaciteit.



Toelichting op figuur: Spijtofspreiding: groen = filevrij; oranje = slechte afwikkeling; rood is zeer slechte afwikkeling

Overigens biedt Portway ook alternatieve routes aan. Via de parallelweg langs de A20 en de regionale N472. Snelweg en regionale weg werken dan samen, passend bij het rijksbeleid van Beter Benutten.

Portway heeft wél ruime overcapaciteit, A13A16 niet

Portway biedt - wellicht verrassend - ruim 20 % meer aan wegcapaciteit dan de A13A16 op het traject tussen Kleinpolderplein cq Doenkade en Terbregseplein. Deze overmaat aan wegcapaciteit dat in het voordeel van Portway is, geeft robuustheid en toekomstvastheid.

In principe kan deze winst voor Portway nog verder oplopen door herclassificatie van de N472 die nog geboekt staat als stadsweg. De N472 vertoont echter meer gelijkenis met een regionale weg die meer verkeer toestaat. In dat geval loopt de overmaat aan capaciteit op tot bijna 30 %.

Wegcapaciteit in motorvoertuigen per etmaal.						
	A20	stadsrandweg	A13A16	N472	totaal	procent
A13A16	14.256 (3)		9.612 (2)		23.868	100 %
Portway	19.224 (4)	7.600 (2)		2.400 (1)	29.224	122 %

Toelichting: Aantal rijstroken tussen haakjes, per rijrichting.

Ter illustratie, bij Portway wordt de A20 hoofdbaan in de spits slechts gemiddeld voor 57 % (!) benut, en de stadsrandweg langs de A20 slechts voor 38 % (!) in de spits. Volstaan had kunnen worden met slechts 3 stroken op de hoofdbaan én slechts 1 strook op de stadsrandweg.

Voor het volledig filevrij zijn en de toekomstvastheid zijn alvast twee extra stroken toegevoegd, één op de hoofdweg én één op de stadsrandweg. Een overmaat dus aan wegcapaciteit.

Filevrij maken A13A16 kost honderden miljoenen extra

Portway biedt dus tenminste 20 tot 30 % meer aan wegcapaciteit dan A13A16. Dat geeft robuustheid en toekomstvastheid. Meer dan de A13A16 die in de spits overbelast is.

Om dezelfde toekomstvastheid te geven als Portway dient er bij de A13A16 om extra groei te kunnen opvangen, ook extra geïnvesteerd te worden. Dat kan in de honderden miljoenen lopen.



Portway knooppunt A13 en A20 ter hoogte van Schieplein

Kostenraming

De ingreep langs de A20 vergt slechts een investering van 20 % van het totale budget. De kosten van de A20 zijn begroot op 200 miljoen euro. De totale Portway kosten bedragen 1 miljard.

De overige componenten van het Portway plan worden - anders dan de Stadsregio stelt - aangelegd in het vrije veld: de regionale N472 voor 250 miljoen en de omleiding van de A13 voor 500 miljoen. De N472 en de A13 liggen beiden in het vrije veld. Voorts ligt een deel van de ingrepen in de A20 zone op grotere afstand, zoals de nieuwe stadsrandweg langs de spoorboog. Ook hier is het vrije veld.

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 in deze zone zijn begroot op 82 miljoen. Dat is nog géén 10 % van het totaalbudget.

Investeringskosten all-in					
	A13 omleiding	N472	A20 Noorderbocht	A20 Schieplein-Crooswijk	totaal
vrije veld	550	255	88		893
smalle bouwzone				82	82

Kostencalculaties Rijkswaterstaat

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 quick scan laten maken op enkele significante onderdelen, zoals de tunnel van de A13. Daaruit bleek dat onze ramingen zelfs aan de hoge kant lagen.

Bijlage:

Portway, simpel en slim netwerk

Het Beter Benutten is het adagium van het plan Portway. Géén nieuwe ingrijpende snelweg langs de Noordrand van Rotterdam, maar het Beter Benutten van een simpel en slim netwerk van snelwegen, regionale wegen en stadswegen.

Een simpele ont koppeling van het Schieplein, toevoeging van Crooswijk-Oost en een Stadsrandweg langs zij loodsen is het adequate antwoord op de verkeersproblematiek van de A20.

Een nieuwe regionale ontsluiting van Lansingerland geeft Hillegersberg weer lucht op de Molenlaan, door de twee losse eindjes bij Terbregge en Bergschenhoek eindelijk met elkaar te verbinden.

Een korte omleiding - kort op de bal - van de snelweg A13 rond Overschie zet deze overlastgever nu definitief buitenspel. De A13A16 fluit deze snelweg door het hart van Overschie niet weg.

Uit verkeersberekeningen met het Stadsregiomodel blijkt dat deze combinatie van maatregelen beter scoort dan de A13A16 op de verkeersafwikkeling. Bij de A13A16 blijven files bestaan, bij Portway kan het verkeer blijven doorstromen.

De gezaghebbende MER-Commissie heeft de A13A16 getoetst op het milieu. De conclusie is dat de leefsituatie in Overschie er niet echt beter van wordt. Twee van de drie auto's blijven door Overschie rijden, de A13 blijft een snelweg, en het geluidsverschil is niet eens hoorbaar. Portway echter leidt de A13 volledig om Overschie heen, in een lange landtunnel bij de volkstuinten, en bij de airport met een groene geluidswal die ook het grondlawaai van de vliegtuigen maskeert.

De A13A16 laat de overlast langs de A20 ook verslonsen. Langs de zuidrand van de A20 staat geen enkel geluidscherm. Portway pakt de snelweg grondig in, met "groene" schermen die zorgen voor de broodnodige - en bovenwettelijke - stilte die de naburige stadswijken nu ontberen. Vertikale "groene" lopers door de stad voor een goede beeldkwaliteitsbeleving.

Anders dan de A13A16 die het Bergsche Bos grof verkreukelt, ligt de nieuwe regionale N472 tussen Rotterdam en Bergschenhoek precies op de zoomlijn van het Lage en Hoge Bergsche Bos, met een lange landtunnel onzichtbaar in de hoge vouw van de golfheuvel gestreken.

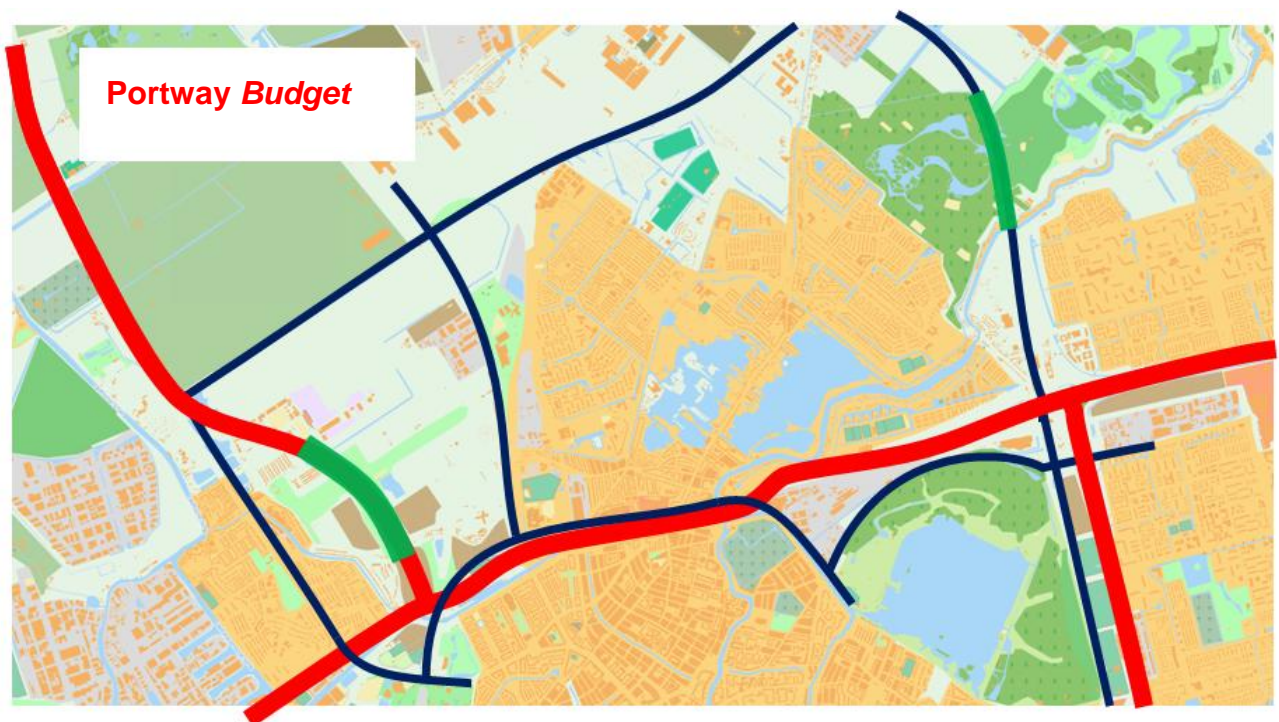
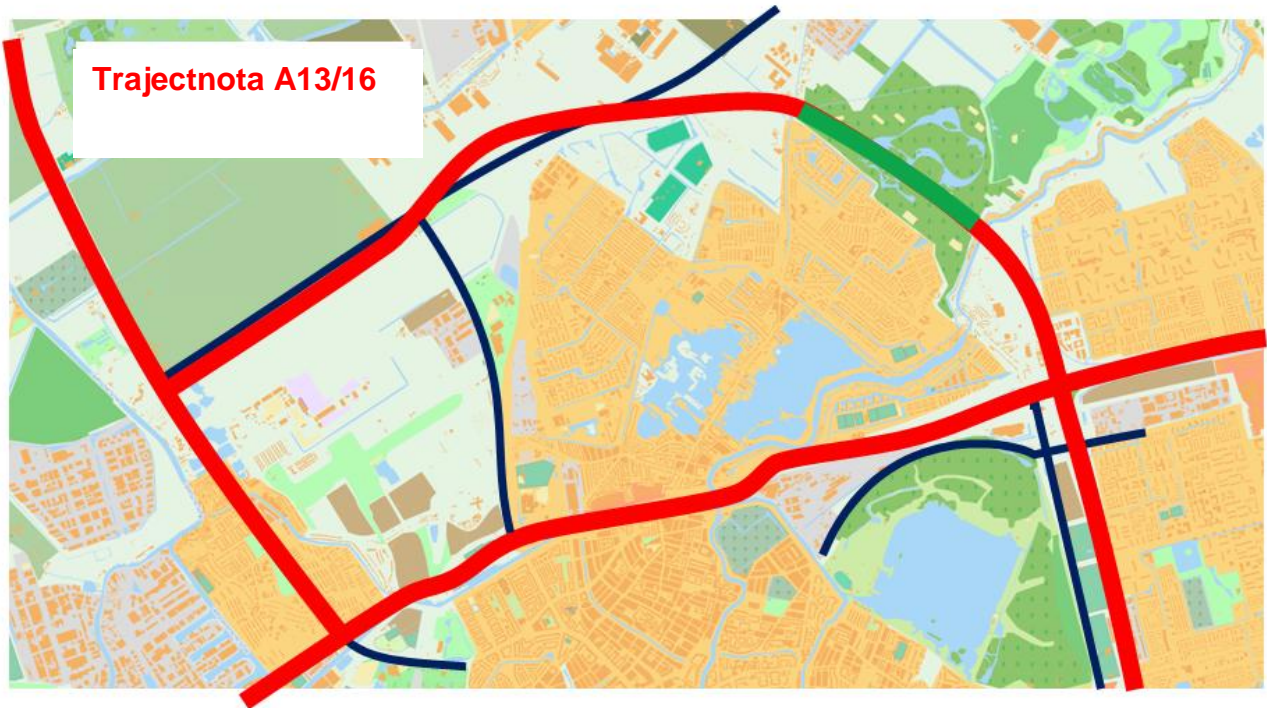
De brede verkeersvallei tussen Terbregseplein en Crooswijk is al decennialang vrijgehouden voor al het snelwegverkeer. Met de A13A16 verdwijnt éénderde van die auto's naar de groene rand van het Noorden van Rotterdam, en nog véél meer in het kielzog. Van de ene plek waar het ene asfalt straks ligt te roesten, naar de andere plek nu nog groen om ander asfalt op te hoesten. Met de wetenschap dat slechts 20 % bovenregionaal verkeer is, staat dit profijt niet in verhouding tot het offer.

De robuustheid van Portway is bij calamiteiten voldoende gewaarborgd door integrale samenwerking tussen snelweg, regionale weg en stadsrandweg die onderling als back-up dienen. Ook biedt Portway 20 % meer capaciteit dan de A1316 dat extra robuustheid geeft. En Portway filevrij maakt anders dan de A1316 waar op de A1316 én op de A20 structureel files blijven bestaan. De A1316 voldoet dus niet aan de eigen doelstellingen.

De kracht van Portway richt zich ook op de procesmatige fasering waarbij modules zich kansrijk met elkaar laten combineren afgestemd op budget en noodzaak, zonder onnodige tolheffing.

De logische conclusie is dat Portway beter scoort dan de A13A16 op verkeer, milieu en kosten.

Bijlage



Bijlage: MER-Commissie over A13/16



Persbericht MER Rijksweg 13/16 Rotterdam

23 november 2009, voor onmiddellijke publicatie

Bereikbaarheid verbetert beperkt, leefbaarheid verbetert niet.

De Commissie voor de milieueffectrapportage concludeert dat het MER Rijksweg 13/16 de essentiële informatie geeft over de effecten op het milieu. Uit het MER blijkt dat de aanleg van de A13/16 de bereikbaarheidsproblemen beperkt oplost. De leefomgeving in het studiegebied verbetert nauwelijks. In de woonwijken langs de A13 en A20 zijn de positieve effecten op geluid nauwelijks waarneembaar. Daar staat tegenover dat de aanleg van de A13/A16 negatieve effecten heeft op de leefomgeving in de noordrand van Rotterdam. De Commissie adviseert dit mee te nemen in de besluitvorming over de nieuwe snelweg.

De Trajectnota/MER A13/16 Rotterdam geeft de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM voldoende informatie om een besluit te kunnen nemen of de A13/16 moet worden aangelegd. Het gaat om een besluit over de aanleg van een nieuwe snelweg aan de noordrand van Rotterdam. Deze nieuwe snelweg moet de verkeersknelpunten op de A20 tussen Kleinpolderplein en het Terbregseplein en op de A13 bij Overschie oplossen. Daarnaast moet de kwaliteit van de leefomgeving in dit gebied verbeteren.

In een eerdere fase van het project is bekeken welke alternatieven er zijn om de verkeersproblemen in de regio op te lossen. Daaruit is naar voren gekomen dat de aanleg van een nieuwe weg de voorkeur krijgt boven alternatieven zoals openbaar vervoer en benutten van bestaande infrastructuur. De aangekondigde invoering van de kilometerheffing heeft geen effect op de keuze voor het aanleggen van nieuwe infrastructuur.

Het MER beschrijft een zestal varianten voor de aanleg van de A13/16. Deze varianten verschillen op inpassing in het gebied en aansluitingen op het onderliggend wegennet.

Het MER maakt duidelijk dat de reistijden op het hoofdwegennet en de bereikbaarheid van Rotterdam-Centrum verbeteren. Een betere bereikbaarheid van de Rotterdamse regio en de vermindering van de verkeersdruk op het onderliggend wegennet worden ten dele bereikt.

De leefomgeving langs de bestaande snelwegen A13 en A20 verbetert nauwelijks. De verkeersintensiteiten nemen hier weliswaar af, maar op de beleving van de geluidsoverlast heeft dit geen effect.

Een nieuwe snelweg A13/16 veroorzaakt een wezenlijke aantasting van de leefomgeving in de noordrand van Rotterdam. Daarnaast heeft de weg een negatief effect op landschap, natuur en recreatie.

Noot voor de redactie

De volledige tekst van het advies is te vinden op de website van de Commissie (www.commissiemer.nl) onder nummer 1669 bij uitgebrachte adviezen.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met Marc Laeven (030) 234 7626.

Bijlage: Verkeersgegevens uit RVMK model

Ontsluitingswegen in woonwijken

Wegvak	Autonoom 2020		A13/16	Portway		opmerkingen
	mvt/etm	index		Fase B2	Fase C	
Wijk Noord						
Schieweg	56.000	100	96	75	73	verbetering leefmilieu
Gordelweg (Statenweg – Schieweg)	10.000	100	90	120	110	nadere maatregelen
Boezemlaan (Kerkhofl – Bosdreef)	26.000	100	92	73	69	
Wijk Hillegersberg						
A.V.Ohrlaan	24.000	100	108	88	88	
Rooseveltweg	23.000	100	109	109	109	
Molenlaan (bij Irenebrug)	33.000	100	45	70	70	verbetering leefmilieu
Omgeleide Molenlaan + 50 km/h					56	aansluiting op N472 verlegd
Omgeleide Molenlaan + 30 km/h					36	idem + 30 km/h op Molenlaan
Wijk Overschie						
Stadsweg tpv A13 Overschie	149.000	100	nvt	nvt	30	verbetering leefmilieu

Regionale wegen en stadswegen op ruime afstand van woonwijken

Wegvak	Autonoom 2020		A13/16	Portway		opmerkingen
	mvt/etm	index		Fase B2	Fase C	
N209						
N209 Doenkade (oostelijk A13)	38.000	100	74	105	92	
N209 Doenkade (oostelijk N471)	39.000	100	105	95	95	
N209 tpv Bergschenhoek	26.000	100	119	135	131	past bij wegprofiel
A13 stadsweg						
Stadhoudersweg (ten zuiden A20)	39.000	100	97	133	144	past bij wegprofiel
N471						
N471 ten noorden van N209	29.000	100	107	90	90	bepaalde aanpassing
N471 ten zuiden van N209	32.000	100	100	91	100	past bij wegprofiel
Van Hogendorpweg (bij A20)	59.000	100	76	86	92	past bij wegprofiel
N472						
Verlengde N472	30.000	nvt	nvt	100	100	
Terbregseweg onder Terbregseplein	36.000	100	58	150	147	verdubbeling rijstroken
Hoofdweg	40.000	100	93	80	80	
Bosdreef	38.000	100	95	76	79	

Hoofdwegennet (A13, A16, A20)

Wegvak	Autonoom 2020		A13/16	Portway		opmerkingen
	mvt/etm	index		Fase B2	Fase C	
A20						
Spaanse polder - KleinPolderplein	141.000	100	101	101	100	
KleinPolderplein - Schieplein	211.000	100	74	97	57	
Schieplein - Crooswijk Snelweg	215.000	100	71	69	75	
Nieuwe belendende Stadsweg	(215.000)	100		21	20	
Crooswijk - Terbregseplein	189.000	100	66	115	121	lichte aanpassing wegprofiel
Terbregseplein - Prins Alexander	184.000	100	102	107	108	
A13						
ten noorden van Doenkade	148.000	100	107	100	105	
Huidige A13 tpv Overschie	149.000	100	59	98	(30)	
Nieuwe verlegde A13	(149.000)	100			67	
A16						
Prins Alexander - Kralingen	232.000	100	108	105	109	
tpv Brienoordbrug	262.000	100	105	108	106	
Nieuwe A13 A16						
ten westen van N471	(79.000)		100			
AV Ohrlaan - Rooseveltweg	(123.000)		100			

Voertuigverliesuren per etmaal

Wegvak	Autonoom 2020		A13/16	Portway		opmerkingen
	uren/etm	index		Fase B2	Fase C	
Voertuigverliesuren						
Gehele wegennet	10.400	100	69	74	67	
Hoofdwegennet	3.900	100	67	62	49	
Onderliggend wegennet	6.500	100	71	82	78	

Trajectreistijd Hoofdwegennet in spits

Wegvak	Autonoom 2020		A13/16		Portway	opmerkingen
	reistijd	index	via A20	via A13A16	Fase C	
free-flow (buiten spits)	9,9		9,9	9,0	8,8	
Terbregseplein naar A13 Delft-Zuid						
ochtendspits	14,4	100	0,83	0,84	0,72	
avondspits	12,1	100	0,88	0,85	0,77	
A13 Delft-Zuid naar Terbregseplein						
ochtendspits	12,8	100	0,89	0,88	0,79	
avondspits	14,4	100	0,82	0,79	0,74	

Portway Budget 2012

*verkeerswegennet
fase C*

