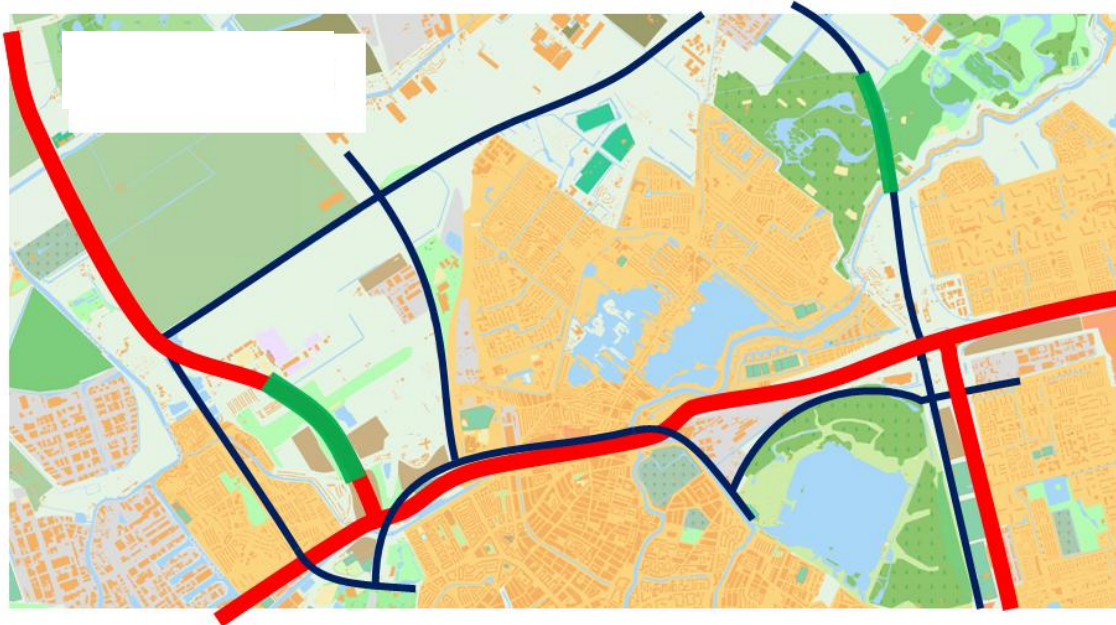
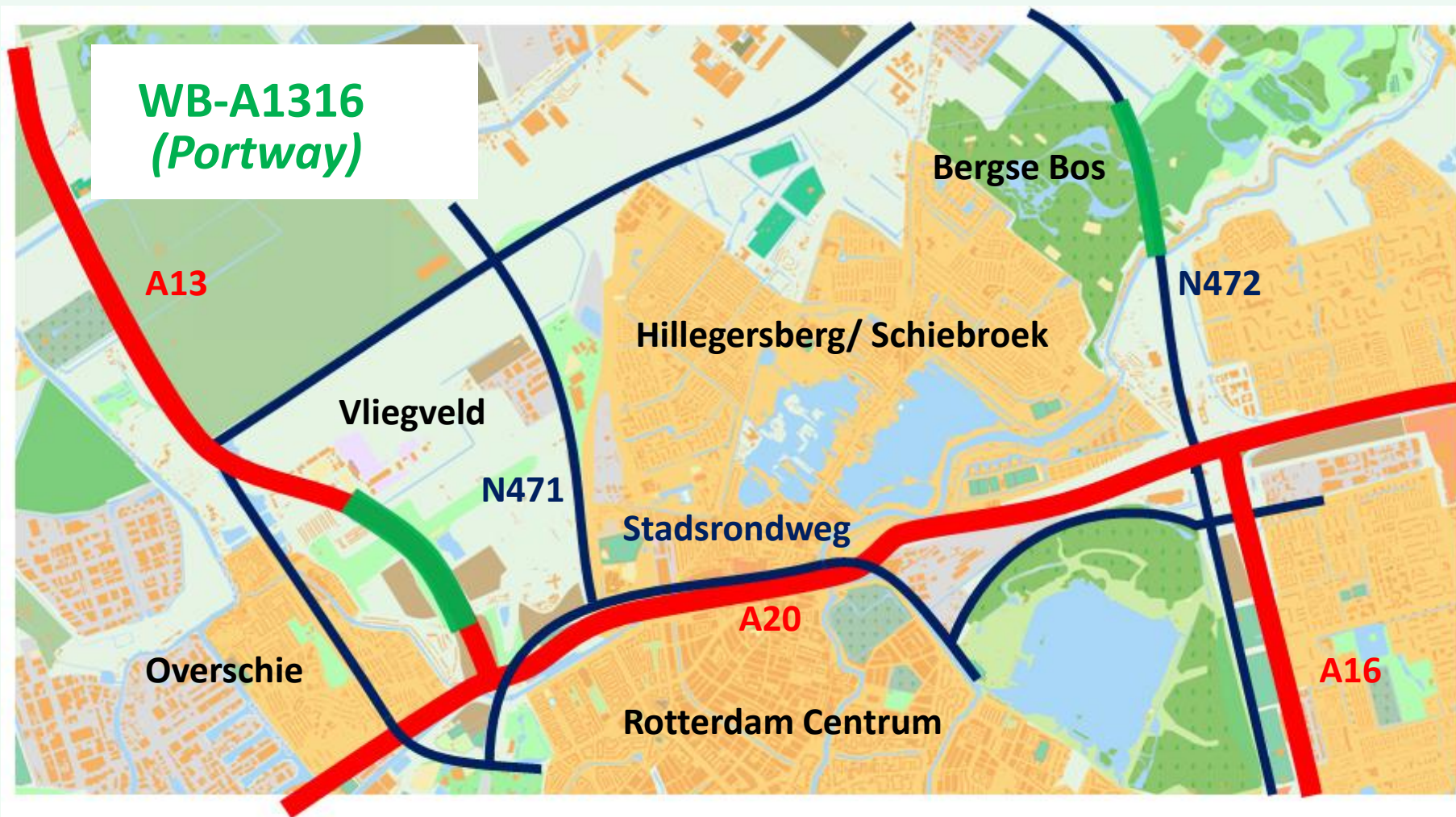


Burgervariant A1316



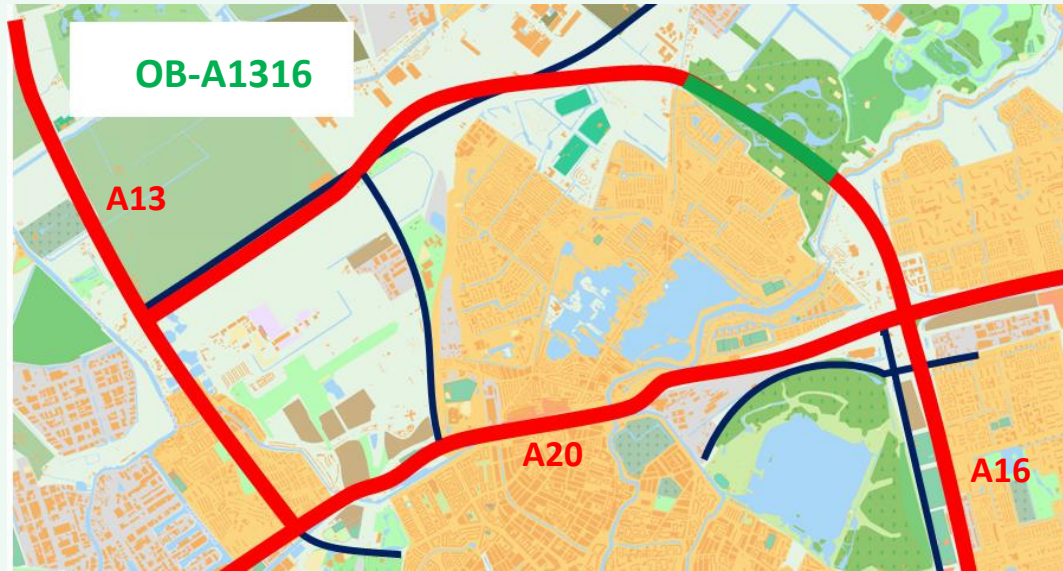
Stroomlijning en Sanering A13 en A20

Simpel en slim netwerk van stadswegen, regionale wegen en snelwegen



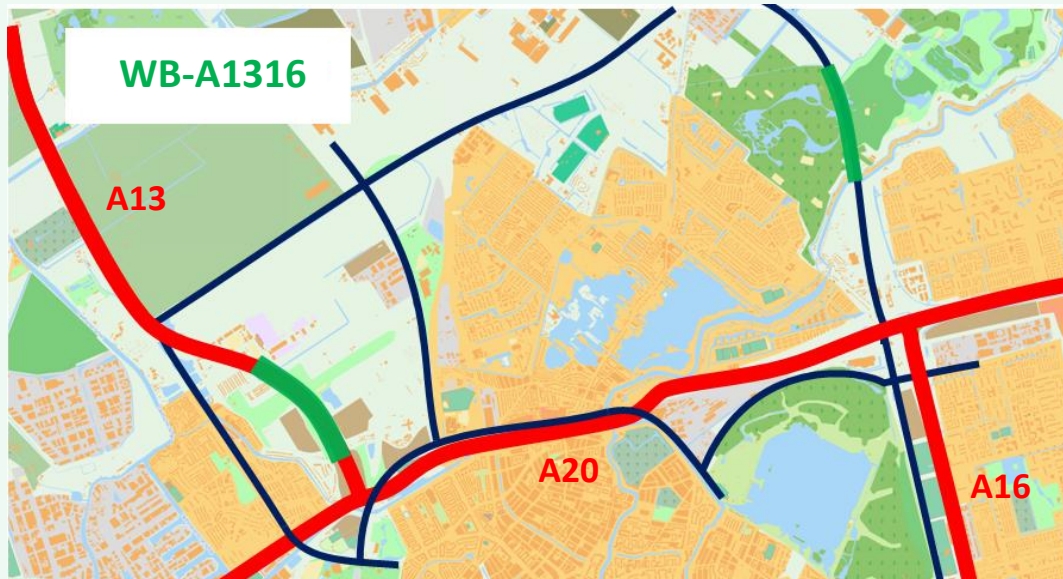
Simpel en slim netwerk van stadswegen, regionale wegen en snelwegen

Oostelijke
Bergse Bos

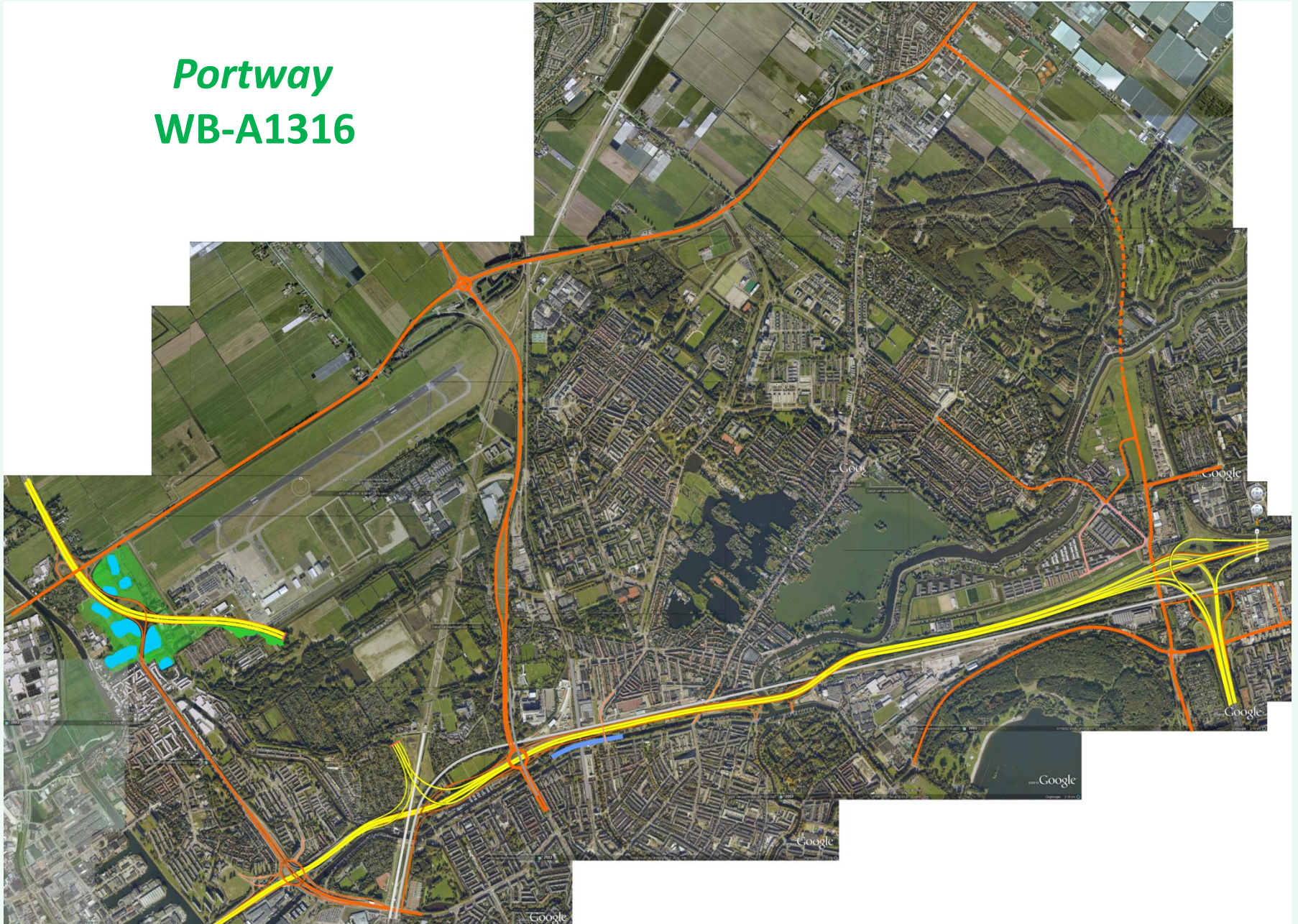


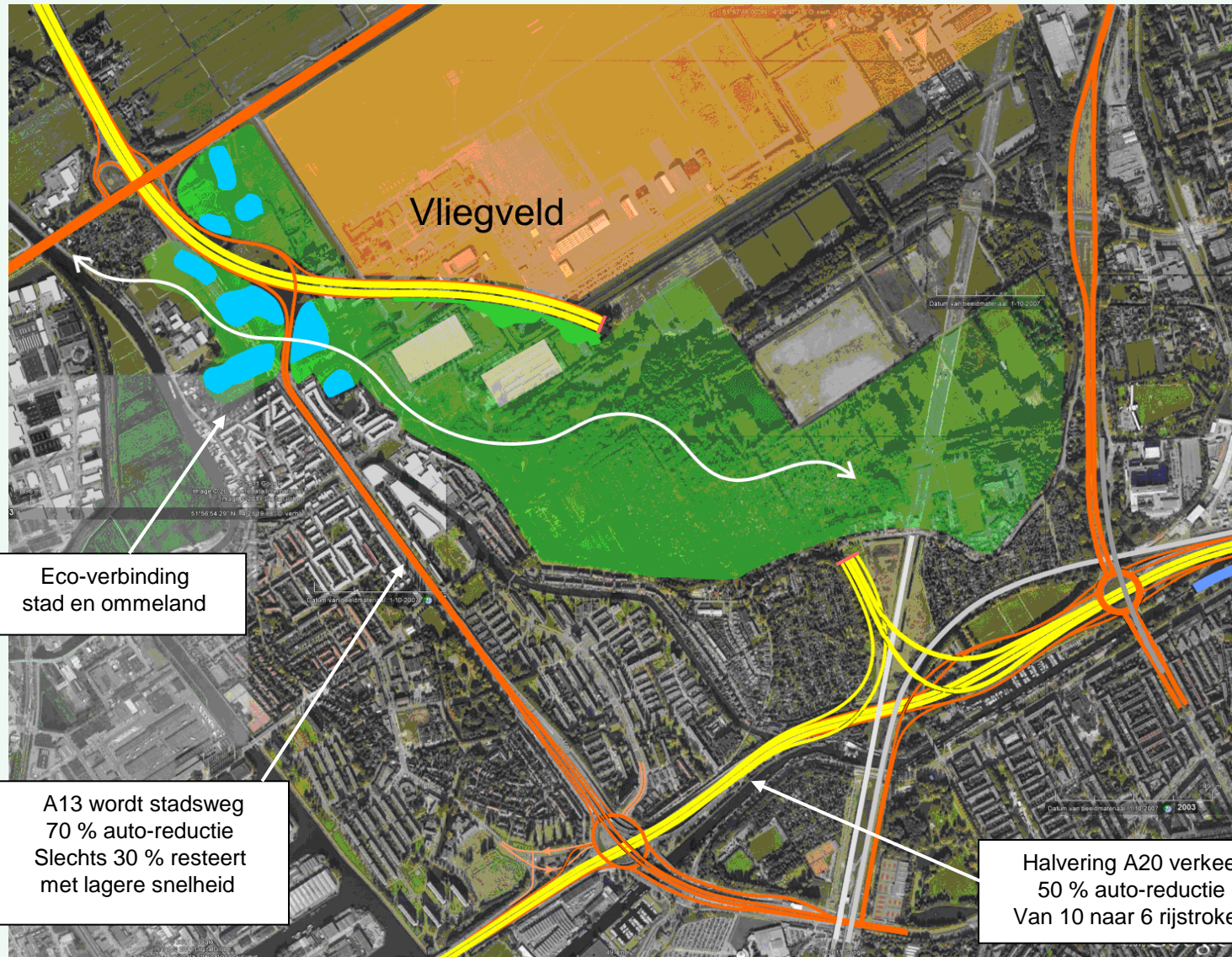
Oost

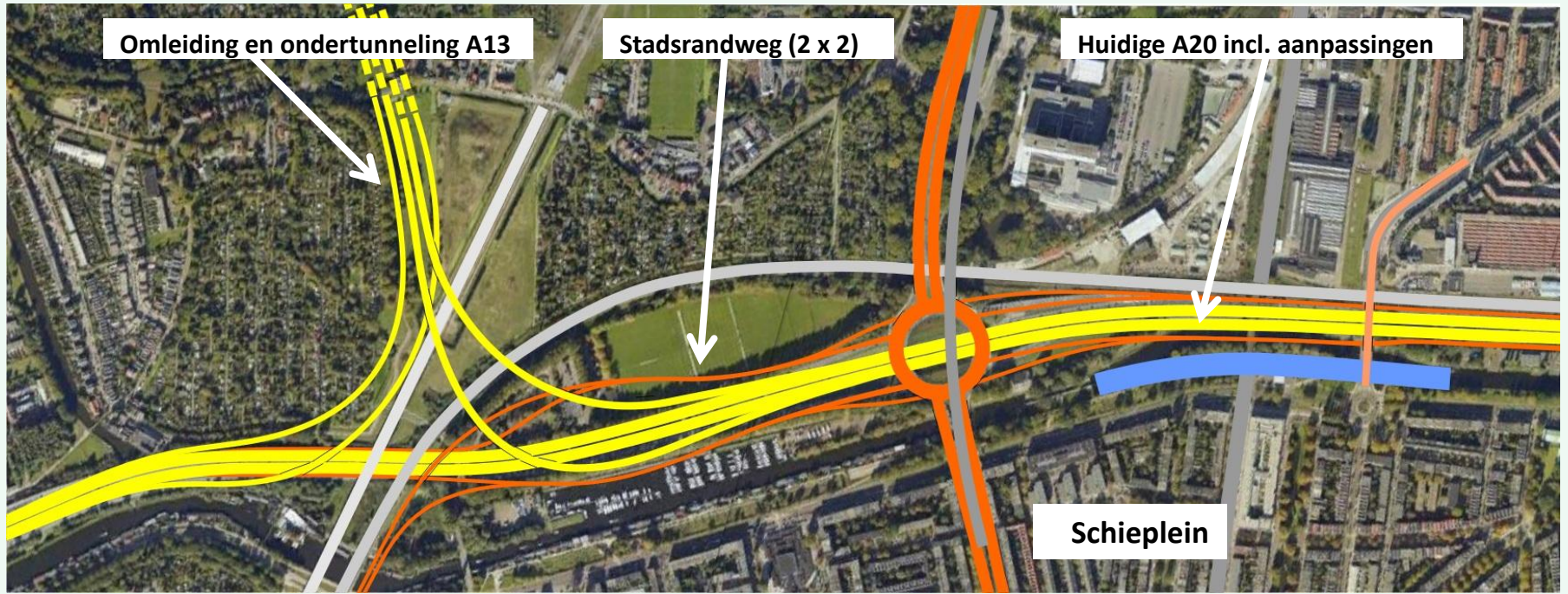
Westelijke
Blijdorp



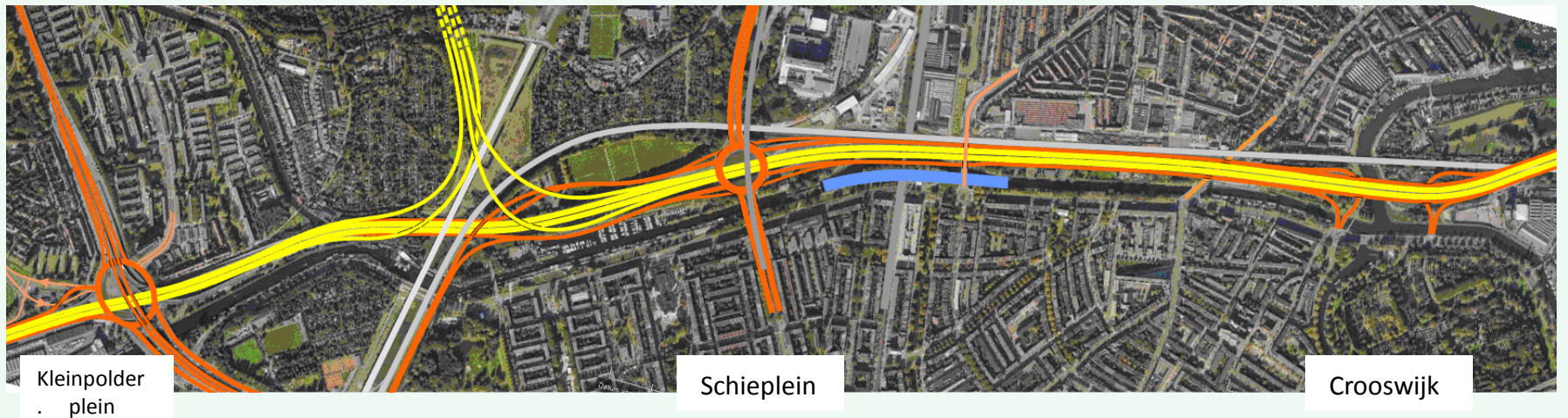
Portway
WB-A1316

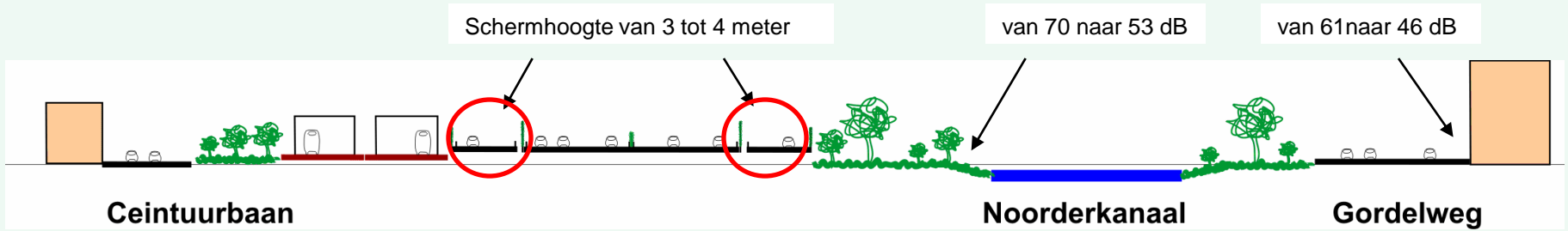






A20 zone





A20 zone

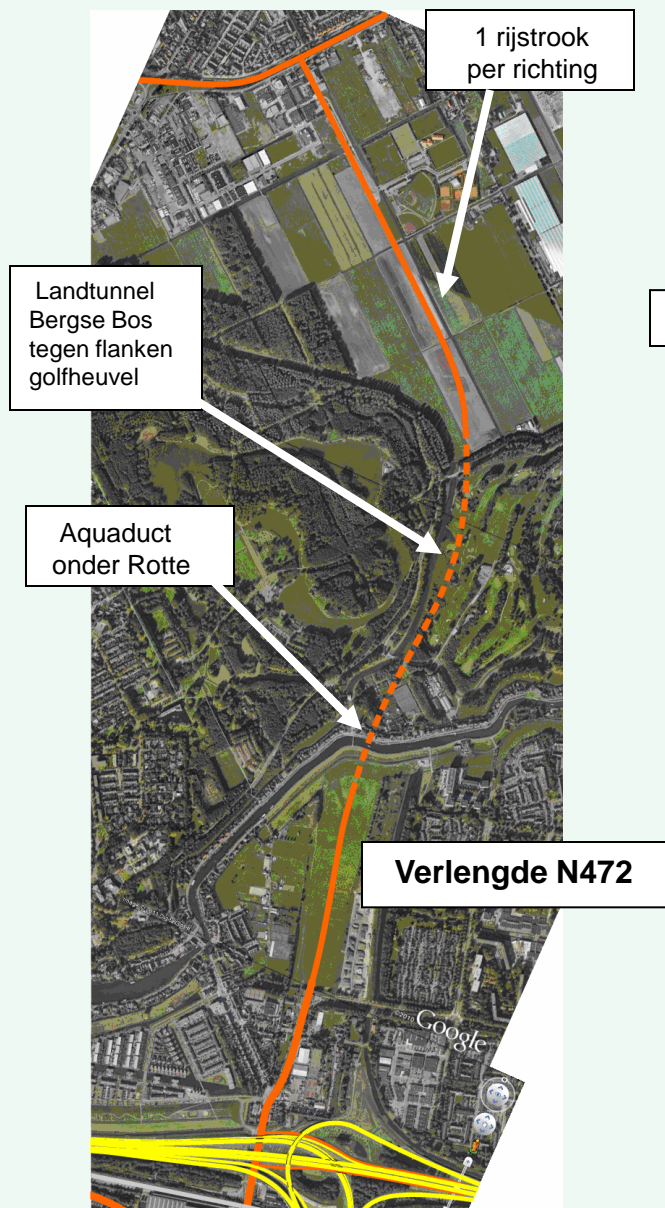


Oost

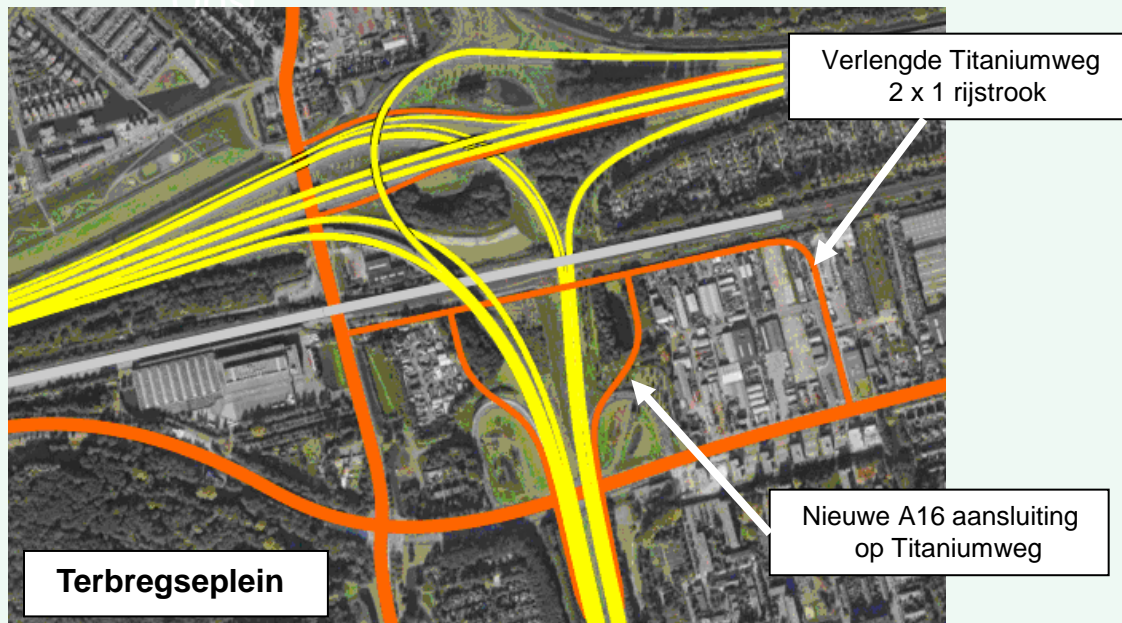
15 dB stiller



Autonoom 2020:	215.000	snelweg
A1316:	150.000	snelweg
Portway:	160.000	snelweg
	40.000	stadsweg
Autonoom: geen groei tussen 2004 en 2020		



A16 zone

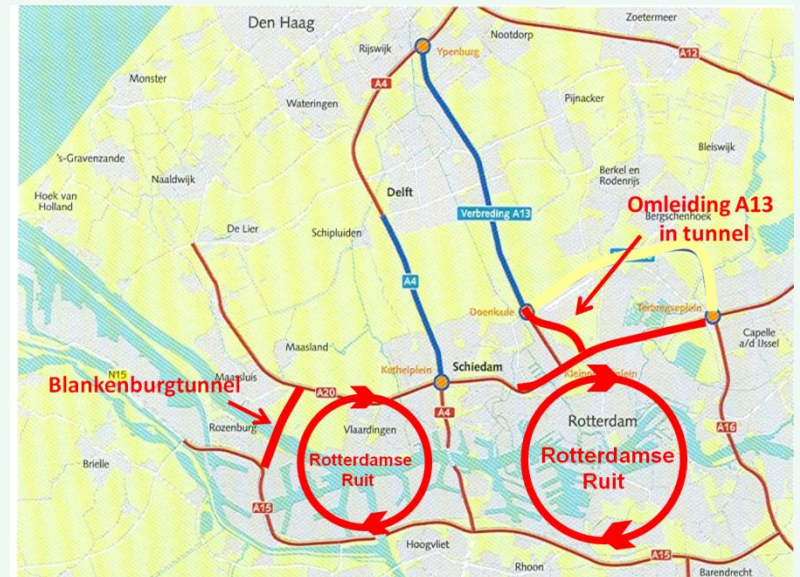


Gevolgen van beide alternatieven op lange termijn



OB-A13A16

Oost



WB-A1316
Portway



WB-A1316
(Portway)

- goede verkeersdoorstroming (filevrij) ★
- betere leefomgeving langs A13 en A20 ★
- géén aantasting Noordrand Rotterdam ★

- sterke verkeersreductie Molenlaan (Hillegersberg)
- goede ontlasting stadswijken
- kosten binnen budget 1 miljard euro

- procedurele en budgettaire fasering ★
- géén tolheffing ★
- géén dreiging A24 op termijn (Midden-Delfland) ★

- Samenspel stad-regio-snelweg garantie robuustheid

★ meerwaarde t.o.v. OB-A1316

WB-A1316 varianten

Versie	Verkeer	Leefbaarheid	Kosten
Portway 2009	onvoldoende	goed	1,4 miljard
Portway 2011	goed	zeer goed	> 2,0 miljard
Portway 2012	goed	Oost goed	1,0 miljard
A13/16	matig	matig	1,0 miljard (tolheffing)

Vergelijkingswijzer OB-A13A16 en WB-A1316

Vergelijkingswijzer	OB-A13A16	WB-A1316	Opmerkingen
Verkeer			
Betrouwbare en acceptabele reistijden			
Trajectreistijden in de spits	+	++	Portway is 10 % sneller in de spits
Robuustheid spitsperiode	+	++	Portway kent 20 % extra capaciteit
dalperiode	++	++	
Bereikbaarheid Rotterdam en Regio			
Verkeersafwikkeling HoofdWegenNet	+	+++	Portway filevrij, A13A16 volbelast
Vermindering verliestijd HWN	+	+++	Portway kent 25 % minder verliesuren
Toekomstvastheid (extra groei verkeer)	+	+++	Portway kent 20% extra capaciteit
Verkeersdruk Onderliggend wegennet			
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 verkeersdruk
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
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)			

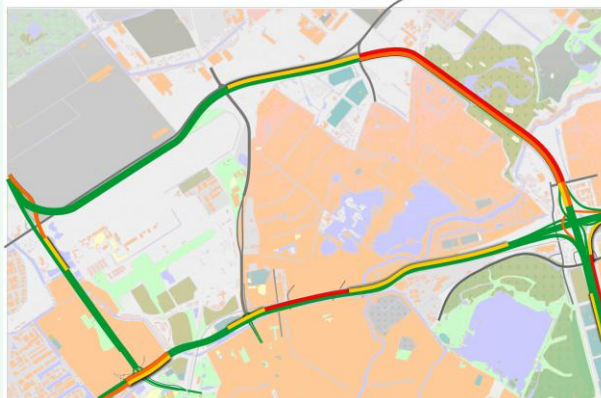
I/C vergelijkingen Portway en A13 A16

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		

Autonoom 2020 Ochtendspits



A13/16 Ochtendspits



Portway fs. C Ochtendspits



Autonoom 2020 Avondspits



A13/16 Avondspits



Portway fs. C Avondspits



**MER Commissie
over de A13 A16****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.