

1



Bestuur van de Bewonersorganisatie Molenlaankwartier  
p/a Secretariaat t.n.v. mevrouw M. Kuster  
Van Ballegooijsingel 60  
3055 PD ROTTERDAM

datum 20 maart 2012  
ons kenmerk 105836  
steller R.E. Bouman  
telefoon (010) 2673119  
uw kenmerk  
betreft Reactie op plan Portway  
Rotterdam 2012,  
Budgetversie



Geacht bestuur,

Met gebruikmaking van het verkeersmodel van de stadsregio (RVMK) heeft u het plan Portway Rotterdam 2012 Budgetversie, het alternatief van de heer ir. W. Bos voor de voorkeursvariant van de A13/A16, doorgerekend. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in de rapportage van 2 februari 2012. Daarna heeft ambtelijk overleg plaatsgevonden met de opstellers van het rapport.

Op basis van dit rapport hebben wij ons een oordeel gevormd over de vraag of dit voorstel een reëel alternatief is voor de bestuurlijke voorkeursvariant voor de A13/A16, waarover onze portefeuillehouder Verkeer en Vervoer principeafspraken heeft gemaakt met de minister van Infrastructuur en Milieu.

Een reëel alternatief voor de voorkeursvariant van de A13/A16 houdt in, dat sprake moet zijn van een plan dat voor maximaal hetzelfde budget (€ 990 miljoen) een grotere bijdrage levert aan het oplossen van de problematiek die de voorkeursvariant van de A13/A16 beoogt te verminderen. Dit uitgangspunt hanteren wij dan ook bij onze beoordeling. Hierbij kijken we naar het totale voorstel, omdat een eventuele financiële fasering voor de beoordeling van het eindresultaat niet van belang is.

Wij hebben geconstateerd dat de heer Bos tijdens de verkeersberekeningen extra infrastructuur aan het verkeersmodel heeft toegevoegd om de knelpunten het hoofd te bieden die tijdens de berekeningen geconstateerd werden. In de laatste berekeningen zijn deze toevoegingen meegenomen, evenals dit het geval is in uw rapportage van 2 februari 2012.

Op basis van de verkeersstudie kunnen de volgende verkeerskundige conclusies worden getrokken:

1. De Portway Budget heeft ongeveer vergelijkbare effecten op het aantal voertuigverliesuren als de voorkeursvariant van de A13/A16 in het gebied aan de noordkant van Rotterdam. De Portway Budget leidt tot iets meer filereductie op het hoofdwegennet en de voorkeursvariant van de A13/A16 heeft juist meer positieve effecten voor de belasting en de doorstroming op het onderliggend wegennet.
2. De Portway Budget vermindert de intensiteit op de A13 bij Overschie met 100.000 motorvoertuigen door de verlegde A13. Bij de voorkeursvariant van de A13/A16 is dat 60.000 motorvoertuigen. Daar staat tegenover dat de intensiteit op de A20 ter hoogte van Crooswijk en Rotterdam Noord met de Portway Budget ongeveer gelijk blijft, terwijl deze bij de voorkeursvariant van de A13/A16 vermindert met 65.000.
3. De voorkeursvariant van de A13/A16 leidt tot een grotere vermindering van verkeer op de Molenlaan (minus 18.000) dan de Portway Budget (minus 10.000). In de Portway Budget neemt de druk op het zuidelijk deel van de Terbregseweg toe: een acceptabele doorstroming wordt hier bereikt door verbreding van het profiel naar 2x3 tot de aansluiting aan de noordkant van de A20 en tot 2x2 van die aansluiting naar het noorden toe.

Op basis van een analyse van de Portway Budget kan in onze ogen geen andere conclusie worden getrokken dan dat dit plan geen reëel alternatief is voor de voorkeursvariant van de A13/A16. De voornaamste redenen hiervan zijn:

- De Portway Budget verbetert de betrouwbaarheid van de reistijd onvoldoende. Er ontstaat namelijk geen volwaardige alternatieve route voor de A20, zoals bij de A13/A16. Bij grote stremmingen op de A20 slaat de congestie daarom terug op de volledige verbinding.
- De leefbaarheid langs de A20 zal verder afnemen, terwijl die in de huidige situatie al problematisch is. De doelstelling van het project wordt hier dus niet gehaald. In het rapport wordt gesteld dat bovenwettelijke maatregelen noodzakelijk zijn in de vorm van geluidsschermen van minimaal 6 meter hoog.
- Het onderliggend wegennet wordt in de voorstellen te zwaar belast. Er zullen vooral ernstige knelpunten ontstaan op aansluitingen en kruispunten rond Terbregseplein en Stadhoudersweg, waardoor de bereikbaarheid van de binnenstad van Rotterdam zal verslechteren. Zoals boven aangegeven wordt de Molenlaan veel minder ontlast dan met de voorkeursvariant van de A13/16. De doorstroming zal weliswaar verbeteren, maar de weg blijft met meer dan 20.000 motorvoertuigen per etmaal te druk voor de huidige functie van wijkontsluitingsweg. Tot slot wordt de route tussen Rotterdam Oost en Zoetermeer over de N209 aantrekkelijker met een te verwachten toename van verkeer, hetgeen door de bewoners van Lansingerland zeer ongewenst wordt geacht.

- De Portway Budget gaat er vanuit dat het verkeer op de A20 niet wordt omgeleid. Dit betekent dat het aantal rijstroken op de A20 fors moet worden uitgebreid: van 2x3 naar 2x5 en op delen zelfs 2x6 rijstroken, waarbij de uitbreiding wordt gerealiseerd in de vorm van parallelbanen via het onderliggend wegennet (in het rapport stadsrandweg genoemd). Die uitbreiding is alleen fysiek mogelijk aan de zuidzijde van de A20, waarbij een asverschuiving van de A20 nodig is, evenals een groot aantal aanpassingen aan bestaande voorzieningen om dit technisch mogelijk te maken. Gelet op de beperkte fysieke ruimte en de aanwezigheid van allerlei obstakels in het gebied zijn het zeer ingrijpende en kostbare ingrepen.
- In het voorstel wordt ten opzichte van de voorkeursvariant van de A13/A16 ongeveer eenzelfde tunnellengete aangelegd, wordt er circa 60 kilometer meer rijstrooklengte toegevoegd, zijn forse ingrepen op het onderliggend wegennet noodzakelijk, wordt er vlak bij het huidige Kleinpolderplein een nieuw grootschalig verkeersplein aangelegd en worden meer aansluitingen aangepakt, waaronder een ingrijpend reconstructie van het Schieplein en de aanleg van een zeer ingewikkelde aansluiting Crooswijk. Bovendien moeten alle ingrepen in bestaand stedelijk gebied en op en naast bestaande infrastructuur plaatsvinden, terwijl het verkeer ongehinderd door moet kunnen rijden. De conclusie dat Portway Budget ongeveer even veel zou kosten als de voorkeursvariant voor de A13/A16 is dan ook onjuist. In het rapport worden eenheidsprijzen gebruikt die niet zijn onderbouwd. Deze eenheidsprijzen komen het meest overeen met de aanlegkosten "in het vrije veld". Deze prijzen zijn dus veel te laag voor de zeer complexe opgave in de A20-zone. Ook de opslag van 10% voor onvoorzien is voor het niveau van planuitwerking in het rapport veel lager dan verantwoord. Wij concluderen dan ook dat Portway Budget niet voor het in het rapport genoemde bedrag van € 1 miljard gerealiseerd kan worden, maar hoogstwaarschijnlijk honderden miljoenen meer kost.
- De Portway Budget brengt ook een aantal majeure inpassingsvraagstukken met zich mee: tunnel Zestienhovensepark (opheffing volkstuinten, onderbreking Overschiese Kleiweg, Overschiese Plasjes, Nooddorp, terminal luchthaven), nieuwe aansluiting A13/A20, aantasting Vroesepark, N472 in het Lage Bergse Bos en in het Terbegeseveld bij Ommoord en Bergschenhoek/aansluiting N209. Portway Budget is dus zeker niet beter ruimtelijk in te passen dan de A13/A16.

Afgezet tegen de doelen van de A13/A16 is ons oordeel als volgt:

1. Zorgen voor betrouwbare en acceptabele reistijden: Reistijden zijn naar verwachting vergelijkbaar met de voorkeursvariant, de betrouwbaarheid is minder.
2. Goede bereikbaarheid Rotterdam-Centrum en regio: De verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet is qua prestatie vergelijkbaar met de voorkeursvariant, maar er is geen ruimte om groei op te vangen, zoals bij de A13/A16 wel het geval is.

3. Vermindering verkeersdruk onderliggend wegennet: Dit doel wordt niet gehaald. Het effect op de Molenlaan is minder gunstig, er ontstaan problemen bij de Stadhoudersweg en omgeving Terbegseplein en de aansluiting op de N209 geeft naar verwachting ongewenste extra verkeersdruk op de N209 richting A12.
4. Verbetering van de leefbaarheid rond de A13 – A20: Dit doel wordt wel gehaald in de huidige A13-zone, maar bij de A20 is sprake van verslechtering van de leefbaarheid.

Kortom: De doelen van de voorkeursvariant van de A13/A16 worden met de Portway Budget niet gehaald, integendeel zelfs, terwijl de Portway Budget niet binnen het beschikbare budget gerealiseerd kan worden.

Wij nemen aan u hiermee bestuurlijk voldoende van ons standpunt op de hoogte te hebben gebracht. Ambtelijk wordt met u op korte termijn een afspraak gemaakt om de bevindingen ten aanzien van de inpassingsvraagstukken van Portway Budget meer in detail toe te lichten.

Wij zullen een afschrift van deze reactie tevens aan de minister van Infrastructuur en Milieu zenden.

Hoogachtend,  
het dagelijks bestuur van de stadsregio Rotterdam,

mr M.C. Jansen,  
secretaris.

drs J.A. Karssen,  
plaatsvervangend voorzitter.

Kopie aan:  
Gemeente Rotterdam  
Rijkswaterstaat Zuid Holland  
Ministerie van I&M