



Gemeente Lansingerland
gemeenteraad
Postbus 1
2650 AA BERKEL EN RODENRIJS

Verzenddatum 5 november 2019
Ons kenmerk U19.07955

Ruimte & Economie
Ruimtelijk & Economisch beleid

Postbus 1
2650 AA Berkel en Rodenrijs

Nadere informatie
Maarten Batenburg

Telefoon
14 010

E-mail
Maarten.Batenburg@lansingerland.nl

Website
www.lansingerland.nl

Onderwerp **Onderzoek verkeerseffecten A16 Rotterdam**

Geachte leden van de gemeenteraad,

Met deze brief informeren wij u over de resultaten van het modelonderzoek naar de verkeerseffecten van de A16 Rotterdam op het onderliggend wegennet.

Aanleiding

Dit modelonderzoek is onderdeel van afspraken in de Bestuurlijke Afstemgroep A16 Rotterdam (BAG-overleg) tussen de Minister en de regiopartijen.

- ✓ Monitoren (=meten) van de verkeerontwikkeling tot na de openstelling van de snelweg.
- ✓ Een verkeersmodelonderzoek (=prognosticeren), om eventuele knelpunten reeds voor openstelling van de snelweg inzichtelijk te maken en waar mogelijk op te lossen.

Kern van de afspraken is dat dat bij negatieve effecten van de A16 Rotterdam het Rijk als 'veroorzaker' de verantwoordelijkheid draagt om deze effecten weg te nemen.

"Partijen zullen op grond van het voorgaande en rekening houdend met ieders verantwoordelijkheid tot afspraken komen over de aanpak van geconstateerde knelpunten. Het uitgangspunt hierbij is dat de accommodatie van de autonome groei van het verkeer op het onderliggend wegennet de verantwoordelijkheid is van de betreffende wegbeheerder en de groei als gevolg van de ingebruikname van de nieuwe weg de verantwoordelijkheid is van de Minister."

Citaat brief ministerie I&M 11 november 2015

Op 19 juni 2017 besloot de BAG A16 Rotterdam aanvullend tot een verkeersmodelonderzoek om de verkeerseffecten van de A16 Rotterdam op het onderliggend wegennet al eerder te prognosticeren. Doel is het vaststellen of bij openstelling van dit wegdeel in 2024 er binnen een jaar geen nieuwe verkeersafwikkelingsproblemen zullen ontstaan op het onderliggend wegennet. Deze vraag is tijdens de planvorming van de A16 Rotterdam, in de fase van het Tracébesluit in 2015, al eerder onderzocht. De regiopartners, waaronder gemeente Lansingerland, wilden een actualisatie van dit onderzoek aan de hand van de nieuwste verkeersmodellen en de kennis van nu.

Achtergrond: het verkeersmodel

We werkten met een recente versie van het verkeersmodel van de Metropoolregio. In het model zijn alle toekomstige regionale ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen, zoals Wilderszijde, Berkel Centrum West en de bedrijventerreinen rond de A12. Ook zijn andere mobiliteitskeuzes van mensen (toename fietsgebruik, thuiswerken) in dit model verwerkt.

Verder kalibreerden we het verkeersmodel voor de huidige situatie met daadwerkelijke verkeerstellingen. Door recente tellingen als vergelijkingsmateriaal in het model in te voeren zorgen we dat 'de theorie klopt met de huidige praktijk'.

Het onderzoek vergelijkt de berekende verkeerssituatie in 2025 met en zonder A16 Rotterdam. Verkeersstromen lopen dan anders en dat leidt op de ene plek tot een afname, en op andere tot een toename.

Aan de hand van meerdere criteria is naar het wegennet gekeken.

- ✓ de verkeersintensiteiten;
- ✓ de snelheden c.q. reistijden op enkele trajecten;
- ✓ de wachtrijvorming op kruispunten.

Drie indicatoren fungeerden als signaal om in te zoomen op locaties

- ✓ wegvakken die in totaal tenminste 20% stijgen in verkeersintensiteiten;
- ✓ wegvakken die 20% vrachtverkeer verwerken;
- ✓ wegvakken die te maken krijgen met een relatief zware verkeersbelasting.

Het verkeersmodel kijkt naar de verkeerssituatie een jaar na opening van de snelweg. Het onderzoek vergelijkt de toekomstige verkeerssituatie met en zonder A16 Rotterdam. Ten opzichte van het huidige verkeersbeeld kan de toekomstige situatie een verbetering of een verslechtering zijn. Ook lokale verkeersproblemen die niet door de A16 Rotterdam veroorzaakt worden, vallen buiten dit onderzoek.

Bevindingen

De rapportage van de projectgroep is als bijlage toegevoegd. Hieronder staan de meest belangrijke bevindingen.

- ✓ De A16 Rotterdam verbetert de verkeersafwikkeling. De nieuwe verbinding zorgt over het algemeen voor kortere rijtijden op het lokale en regionale wegennet. Op een groot deel van de dag en op de meeste punten blijft de intensiteit onder de grenswaarde van de capaciteit. Dit bevestigt de bevindingen uit de eerdere verkeersstudies ten tijde van het Tracébesluit.
- ✓ Op enkele wegvakken neemt de intensiteit toe maar leidt dit niet tot problemen, zoals het deel van de N209 ter hoogte van het brede wegprofiel (2x2 rijstroken) tussen Bergschenhoek en de Ankie Verbeek Ohrlaan.
- ✓ Enkele wegvakken en kruisingen kennen ook in de situatie zonder A16 Rotterdam knelpunten (bijvoorbeeld kruisingen N209/A12 en N470/A12) als gevolg van autonome groei (nieuwe woningen, bedrijven etc.).
- ✓ Door de grotere capaciteit van de aansluiting N471/A16 Rotterdam verbetert de verkeersafwikkeling, ook op de N471. Wel ondervindt de aansluiting tijdens enkele kwartieren van de dag terugslag van verkeer dat op de nieuwe snelweg in zuidelijke richting de Rottemerentunnel inrijdt. Dit belemmert de doorstroming op de aansluiting (bijv. richting Fransiscus Gasthuis). De kiem hiervoor ligt in de capaciteit van de A16-tunnel en het wegvak ervoor dat overgaat van drie naar twee rijstroken.
- ✓ De intensiteit van het deel van de N209 langs Bergschenhoek zit dicht tegen de normwaarde van 80% van de capaciteit aan. Daarmee is er een kans op verstoringen. Met name de kruising N209/De Kulck heeft mogelijk een negatief effect op de doorstroming.

Afspraken

Op basis van deze bevindingen hebben de partijen met elkaar gesproken. In het BAG A16 Rotterdam van 30 september maakte wethouder Fortuyn met de andere partijen de volgende afspraken.

- ✓ De effecten van de terugslag vanaf de Rottemerentunnel kunnen mogelijk met maatregelen gemitigeerd worden. Uitgewerkt zal worden welke maatregelen effectief en haalbaar zijn. Dit is onderwerp van nader onderzoek. De actie voor het onderzoek en het opstellen van een maatregelenpakket ligt bij Rijkswaterstaat in samenwerking met aannemerscombinatie De Groene Boog.
- ✓ Provincie Zuid-Holland onderzoekt hoe de doorstroming op de N209 rond de kruising bij De Kulck kan verbeteren en duurzaam onder de streefbelasting van 80% kan blijven.

Monitoring

Het modelonderzoek is bedoeld om vooruitlopend op de openstelling van de A16 Rotterdam gesteld te staan voor de verwachte verkeerseffecten. Daarnaast blijven de partijen de afgesproken monitoring uitvoeren, ook na opening van de A16 Rotterdam. Provincie Zuid-Holland stelde dit jaar een monitoringsprogramma op. De benodigde indicatoren halen we de komende jaren uit verkeerstellingen en zogeheten floating car-data (gegevens uit autonavigatie). De gehanteerde criteria zijn deels gelijk aan die uit het modelonderzoek, opdat we die later kunnen vergelijken.

Mochten uit de monitoring nieuwe knelpunten blijken dan gaan partijen hierover met elkaar in gesprek. Knelpunten als gevolg van de A16 Rotterdam zijn onverminderd de verantwoordelijkheid van de Minister.

Conclusie

Zoals bekend werkt het college aan verbetering van doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het algemene beeld van de effecten van de A16 Rotterdam op het onderliggend wegennet is positief. Een deel van de N209 en de aansluiting A16/N471 vragen nadere aandacht. Het college ziet in deze resultaten voldoende aanleiding om voor deze punten concrete verbeteringsmaatregelen te laten onderzoeken. Wij zijn dan ook blij dat de regiopartijen dit oppakken.

Met de verkeersmonitoring de komende jaren houden we een vinger aan de pols als het gaat om intensiteiten en doorstroming. Wij informeren u daarover.

Met een vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Lansingerland



Lucas Vokurka
Secretaris



drs. Pieter van de Stadt
Burgemeester