



Inspiraakpunt / Expertisecentrum Publieksparticipatie
Trajectnota?MER Rijksweg 13/16 Rotterdam
Postbus 30316
2500 GH Rotterdam

Rotterdam, 1 oktober 2009

Geachte C.M.P.S Eurlings en J.M. Cramer,

Met deze zienswijze wil GroenLinks Rotterdam graag reageren op de Variantennota Rijksweg 13/16 Rotterdam en de Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 Rotterdam. GroenLinks heeft twijfels bij de onderbouwing van nut en noodzaak. Het eerste deel van deze zienswijze gaat over de cijfermatige- en inhoudelijk onderbouwing van de weg. Groenlinks is geen voorstander van de A13/16, maar voor het geval de weg er dan toch komt, willen we in deze zienswijze ook onze kanttekeningen en wensen kenbaar maken ten aanzien van de inpassing.

1. NRM - Verkeersmodellen

Bij de onderbouwing van nut en noodzaak van de rijksweg A13/16 beroept Rijkswaterstaat zich op aantallen reizigers per auto en openbaar vervoer in 2020. Bij de prognoses voor de groei van het verkeer zijn echter wel een aantal kanttekeningen te plaatsen. De prognoses verschillen behoorlijk van elkaar en zijn daardoor discutabel. Rijkswaterstaat rekent met het NRM-model. Uit berekeningen met het NRM-model blijkt dat tussen 2000 en 2020 een daling van het aantal reizigers in het openbaar vervoer is te verwachten van vier procent, waardoor het aandeel van het OV zakt van 27 procent naar 22 procent in de spits. Volgens de nota Onderbouwing Variantennota Rijksweg 13/16 Rotterdam is het derhalve een hele uitdaging om het aandeel constant te houden. Niet geheel onlogisch als je bedenkt dat Rijkswaterstaat door de aanleg van de A4 het aantal autobewegingen flink laat groeien.

Volgens de Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel blijkt echter uit andere berekeningen dat in de ochtendspits juist sprake is van een stijging van het aantal OV-reizigers met zo'n veertig procent. Volgens de Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam is het aandeel van het openbaar vervoer tussen Den Haag en Rotterdam maar liefst 37 procent in 2020 en één procent meer als de A4 niet wordt aangelegd. De reizigersgroei van de afgelopen jaren van gemiddeld zeven procent per jaar in de regio Rotterdam doen derhalve vermoeden dat de NRM-berekeningen die gebruikt zijn om nut en noodzaak van de A13/16 te onderbouwen inderdaad niet correct zijn. Ook de verdubbeling van het spoor tussen Den Haag en Rotterdam – dat in het najaar van 2008 in verkenning is genomen - biedt kansen, omdat uit kentekenonderzoek blijkt dat maar liefst 58 procent van het autoverkeer op de A13 rijdt tussen steden die aan deze Oude Lijn liggen.

Het NRM-model gaat uit van een groei van het autoverkeer van 32 procent (10 procent in het plangebied, waarvan 2 procent op het hoofdwegennet zonder aanleg van de A13/16), terwijl de Netwerkanalyse ook hier stelt dat de cijfers niet kunnen kloppen omdat de capaciteit van het onderliggend wegennet door het model structureel wordt overschat. Uit cijfers van modellen die het onderliggende wegennet beter in kaart hebben blijkt dat van een dergelijke groei geen sprake kan zijn, omdat het onderliggende wegennet te vol zit.

Volgens het NRM zelf neemt tot 2020 nota bene het aantal kilometer per rit met ongeveer een kwart toe, wat overigens wel te verklaren valt uit de afnemende filedruk door de aanleg van nieuwe infrastructuur. Een typisch geval van kip en ei. Uit onderzoek is eerder al gebleken dat automobilisten niet zozeer kijken naar de reisafstand tussen woonplaats en werkplek, maar naar de tijdsduur van de reis (maximaal circa 30 minuten). Meer asfalt en minder congestie betekent derhalve dat mensen grotere reisafstanden accepteren, waardoor de extra wegcapaciteit op termijn weer wordt gevuld met nieuwe automobilititeit. De zogenoemde Brever-wet(matigheid) noemt een maximum van 40 minuten als acceptatiegrens voor woon-werkverkeer. Is de reisduur langer dan 40 minuten, dan verhuizen mensen of zoeken ze ander werk.

De Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel bevestigt dit beeld en zegt dat infrastructurele oplossingsrichtingen ‘veelal leiden tot een toename van het aantal verplaatsingen’ en roemt dit fenomeen als doelstelling voor het aanleggen van meer asfalt: ‘Bij verbetering kan meer optimaal gebruik gemaakt worden van het arbeidspotentieel in de Zuidvleugel en kunnen werknemers beter hun keuze maken in de diversiteit aan woonmilieus’, aldus de nota. Kortom, de aanleg van de A13/16 leidt tot grotere mobiliteit voor inwoners, tot meer kilometers per rit, op termijn tot even zoveel economische schade door het niet behalen van de streefwaarden voor acceptabele reistijden uit de Nota Mobiliteit, tot sociale gevolgen voor wijken in de grotere steden door de verhuisdrang naar andere woonmilieus van een deel van de beroepsbevolking en tot een nog slechtere luchtkwaliteit en tot meer CO₂-uitstoot. Niet bepaald na strevenwaardig, vinden wij.

Daarbij moet nog worden opgemerkt dat het NRM geen rekening houdt met stijgende olieprijsen (in de berekeningen is zelfs uitgegaan van een daling van vijftien procent in de brandstofkosten), prijsbeleid om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken, de populair wordende elektrische fiets als alternatief voor woon-werkverkeer en van de afname van de actieradius van voertuigen bij de te verwachten groei van het aantal elektrische auto's. Om maar wat ontwikkelingen op gebied van mobiliteit te noemen.

Bij het berekenen van de te verwachten groei van het autoverkeer houdt Rijkswaterstaat rekening met een jaarlijkse stijging van de economische groei van 2,75%, een inwoneraantal van 17,7 miljoen in 2020 en een olieprijs van 25 dollar per vat. Het Centraal Bureau voor de Statistiek verwacht thans dat ons land 16,8 miljoen inwoners heeft in 2020. Dat zijn 900.000 mensen en minstens 400.000 auto's minder dan de CPB-voorspelling voor 2020. Gezien de onafwendbare energiecrisis is de voorspelling dat de olieprijs blijvend slechts 25 dollar per vat zal bedragen niet realistisch en ook de gemiddelde economische groeicijfers tot en met 2020 zijn gezien de wereldwijde recessie niet reëel. Kortom, het aantal mensen bij de berekeningen van Rijkswaterstaat zijn talrijk en derhalve staat daarmee de onderbouwing van de A13/A16 wat ons betreft ter discussie.

Ook inhoudelijke argumenten stroken niet altijd met de feiten. Zo staat in de Variantennota Onderbouwing Bijlagenrapport dat in het RR2020 zou staan dat een aantal internationale

knooppunten zijn aangewezen die op locaties liggen die goed bereikbaar zijn per openbaar vervoer en die daardoor weinig automobilititeit genereren. Het gaat dan onder meer om het Brainparkcentrum, Schieveste, Vijfsluizen en Rotterdam Airport. Terwijl de Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel juist constateert dat de bereikbaarheid van deze werkrelaties per openbaar vervoer onvoldoende is. Het kan niet allebei waar zijn. En dat is het ook niet.

Terzijde willen we graag vermelden dat de verkeersmodellen onvoldoende rekening houden met auto's die door verkeersmaatregelen of flankerend beleid van de weg verdwijnen. Enschede is daarvan een goed voorbeeld. Sinds het autoluw maken van het centrum is ook het verkeer op de centrumring afgenomen doordat automobilisten voor een alternatief kiezen. Dit effect was echter niet voorspeld, omdat het model er vanuit ging dat auto's blijven rijden en zich slechts verplaatsen naar andere wegen. Het is nuttig om rekening te houden met afwijkingen in het gedrag van mensen die zich niet laten voorspellen door modellen, maar het gevolg zijn van slimme keuzen in het beleid.

Voorstel 1: Start een diepgravend onderzoek naar de wijze waarop prognoses worden opgesteld ten aanzien van toekomstige verkeersintensiteit en actualiseer de variabelen voortdurend. Ten aanzien van de Rijksweg A13/16 willen wij een nieuwe doorrekening, waarbij criticasters van de gebruikte verkeersmodellen in het proces worden betrokken.

2. Cijfers A4 stroken niet met A13/16

We zullen in deze zienswijze niet verder uitwijden over de twijfelachtige accuraatheid van verkeersmodellen. Daarover is door anderen al veel geschreven. Toch stellen de prognoses over het aantal auto's ons voor veel vragen. Zo stelt de Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam dat door de komst van de A4 het aantal verplaatsingen op de A13 bij Overschie met maar liefst 18 procent afneemt tot 152.000 voertuigen en op de A20 tussen Kleinpolderplein en Crooswijk met één procent afneemt tot 188.000 voertuigen. De MER A13/A16 noemt in het referentiemodel voor 2020 (met aanleg van de A4) respectievelijk 150.000 en 210.000 voertuigen. Een bijzondere afwijking in de cijfers.

Uit figuur 2,4 en 2.5 uit de Nota Onderbouwing bij de Variantennota blijkt verder dat het aandeel verkeer uit Oost Nederland op de A20 volgens modelberekeningen 32 procent bedraagt, terwijl op de A13 dit verkeer niet voorkomt. Andersom is van alle verkeer op de A13 in 2020 36 procent van het verkeer uit Delft en Den Haag afkomstig, terwijl deze mensen het asfalt van de A20 niet gebruiken. Ook dit doet vermoeden dat het model ergens de plank mislaat over de herkomst van het verkeer op de wegvakken.

De MER over de A4 meldt dat de lokale functie van de A13 aanzienlijk toeneemt door aanleg van de A4, terwijl de Variantennota A13/16 stelt dat stimuleren van fietsverkeer geen alternatief vormt vanwege het ontbreken van lokaal autoverkeer op de A13 en A20. Elders staat weer te lezen dat 'fietsmaatregelen geen oplossingen bieden' omdat het aandeel van lokaal verkeer op de Rotterdamse ruit lager is dan op de Amsterdamse ring. Het causale verband tussen het (eventuele) lagere percentage lokaal verkeer ten opzichte van Amsterdam en de conclusie dat fietsmaatregelen daarom dus *geen* effect zouden hebben ontgaat ons, aangezien volgens de tabellen 20 procent van het verkeer op de A13 en 21 procent van het verkeer op de A20 bestaat uit Rotterdamse voertuigen. Wij wagen te betwijfelen of het effect van bijvoorbeeld de fietssnelwegen werkelijk niet verwacht mag worden. Niet voor niets staat in de bijlagen van de Onderbouwing bij de Variantennota te lezen dat uit kentekenonderzoek op de A13 is gebleken dat het aanleggen van fietssnelwegen (met name van en naar Delft) een

zinvolle maatregel is. De Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel constateert ook dat het aandeel regionaal verkeer (10 tot 30 kilometer) ten opzichte van het doorgaand verkeer duidelijk hoog is in vergelijking met de rest van Nederland, waarbij een groot deel van de kortere verplaatsingen in de hoogstedelijke centra Rotterdam en Den Haag plaatsvinden. Daarnaast valt op dat de hoeveelheid verkeer met een herkomst en bestemming buiten de Zuidvleugel juist relatief gering is. Het lijkt erop dat Rijkswaterstaat veronderstelt dat alle verkeer op de ruit de stad verlaat of binnenkomt, terwijl via rijkswegen ook lokale korte ritten worden afgewikkeld, waarvoor de fiets wel degelijk een alternatief kan zijn.

Het meest frappante is echter nog wel dat de Trajectnota/MER A4 Delft-Schiedam constateert dat de streefcijfers uit de Nota Mobiliteit voor de maximaal gewenste reistijden in 2020 worden gehaald op de A13 (in geval de A4 wordt aangelegd), terwijl de Variantennota Rijksweg 13/16 bij de uitwerking van de probleemstelling concludeert dat dit volgens het referentiemodel (met A4) in datzelfde jaar niet het geval is. Ook de nota's over de A13/A16 zelf zijn niet geheel consistent. Zo concludeert de Variantennota dat de problematiek rond luchtkwaliteit in 2020 nog realiteit is langs de A13 en A20 ('ondanks alle maatregelen op dit gebied'), terwijl de MER-studie aangeeft dat de normen voor lucht in 2020 ook worden gehaald zonder aanleg van de A13./16. Mogelijk heeft dit laatste verschilpunt te maken met aanvullende maatregelen uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit die in de Variantennota nog niet waren verwerkt.

Op zichzelf is het hoopgevend dat de problemen met luchtkwaliteit kunnen worden opgelost zonder nieuwe infrastructuur aan te leggen. Ook het convenant tussen het Havenbedrijf en Milieudefensie over het terugdringen van de luchtvervuiling die wordt veroorzaakt door de aanleg van de Tweede Maasvlakte met maar liefst tien procent - bovenop het pakket (compenserende) maatregelen uit de MER over de Tweede Maasvlakte - toont aan dat er altijd nog een extra schep bovenop kan om de achtergrondconcentratie terug te dringen. Ook de verkenningen voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma en de uiteindelijke keuze voor het maatregelenpakket laat nog veel ruimte voor intensiveringen. Dit alles is derhalve goed nieuws voor bewoners langs de ruit en stelt vragen bij het vierde doel voor aanleg van de A13/16.

Voorstel 2: Maak een eind aan tegenstrijdige beweringen in verschillende stukken van Rijkswaterstaat en streef waarheidsvinding na bij de onderbouwing van infrastructuur.

3. Cijfers Geluid en Luchtkwaliteit

De aanname in het MER-rapport dat de leefbaarheid in de Rotterdamse regio per saldo niet zal verslechteren door de aanleg van de A13/A16 heeft betrekking op het gehele plangebied. Er is echter wel sprake van een verschuiving van problematiek met vuile lucht en geluid, doch zelfs dat valt te betwijfelen aangezien de MER vaststelt dat door de vrijgekomen capaciteit op de A20 het aantal voertuigen dat uit Rotterdam afkomstig is in 2020 met 10.000 per dag is gestegen tot 38.000. Ook de A4 Midden-Delfland trekt 115.000 auto's en de A13/16 tot 120.000 auto's per etmaal. Dit brengt ons bij een essentieel punt, namelijk de uitgangspunten voor de aanleg van een A13/A16. Uit de MER blijkt dat deze weg kan zorgen voor verlichting van de filedruk, doch de weg voorziet per saldo niet in een betere luchtkwaliteit en afname van geluid. Sterker nog; de voetuigeisen die de Europese Unie stelt (de zogenoemde Euro-normen) worden naar verwachting niet of nauwelijks aangescherpt. De bronmaatregelen die wel worden genomen, worden teniet gedaan door het groeiende autoverkeer. Dat geldt met name voor fijn stof. Het extra verkeer in de Rotterdamse regio in combinatie met een niet

noemenswaardig schoner wagenpark, doet vermoeden dat de luchtkwaliteit in de regio per saldo eerder achteruit gaat dan gelijk blijft. Gedeelde smart is halve smart gaat bij aanleg van de snelweg dus niet op. In plaats daarvan is er smart voor veel meer mensen.

Daarbij komt het diffuse beeld over de luchtkwaliteit op het onderliggend wegennet. De nota's benadrukken veelvuldig dat de verkeersdruk op de Molenlaan en de G.K. van Hogendorpweg afneemt door de aanleg van de A13-16. Uit de effectinschatting voor de luchtkwaliteit in 2020 (Teamanalyse) blijkt echter dat helemaal niet duidelijk is of in de referentiesituatie de normen op die plekken wel overschreden zullen worden. Op zichzelf goed nieuws, maar het haalt wel een deel van de onderbouwing voor aanleg van de A13/16 onderuit. Bovendien neemt het verkeer op andere plekken juist toe, zoals op de Gordelweg (in geval van tol), de Ankie Verbeek-Ohrlaan en op de Rooseveltweg (als daar een aansluiting komt, wat niet onze voorkeur heeft).

Ook blijkt uit de Teamanalyse dat geluid eigenlijk geen goede maatstaf is om nut en noodzaak op gebied van leefbaarheid te onderbouwen, omdat een afname of toename van het verkeer nauwelijks leidt tot een andere geluidsbelasting. Minder congestie zorgt voor hogere snelheden en tot meer geluid, waardoor het effect van een daling van het aantal voertuigen teniet wordt gedaan. Kortom, een snelweg zorgt hoe dan ook voor geluidsoverlast en uitbreiding van infrastructuur zorgt er dus met name voor dat méér mensen geluidsoverlast ervaren. Dit lijkt overigens weer in strijd met de conclusie van de MER-studie, die beweert dat de A13/16 een positief tot zeer positief effect heeft op de vermindering van de geluidsbelasting voor de woningen direct langs de A13 en A20, al moet wel gezegd worden dat deze bewoners nog steeds veel decibellen zullen horen. Voor het onderliggend wegennet is niet geanalyseerd wat de effecten zijn voor de geluidsbelasting, behalve voor de Molenlaan alwaar de belasting met 0,5 tot 1,1 decibel daalt. Kortom, geen verhaal om direct de handen voor op elkaar te krijgen.

Voorstel 3: Bereken de geluidsbelasting en de effecten op het onderliggend wegennet bij aanleg van de A13/16 en doe daadwerkelijk iets aan terugdringen van geluidsoverlast (extra isolatie, terugdringen verkeer) in plaats meer mensen overlast te bezorgen.

Een ander aspect is de berekening op basis van PM10. Het is bekend dat de veel kleinere deeltjes PM 2,5 en PM 0,1 aanzienlijk schadelijker zijn voor de volksgezondheid. Zoals bekend zijn sinds 2008 Europese maximale normen van kracht van aanzien van het aandeel - en de meetmethodiek - van PM 2,5. Het aandeel PM 2,5 is nu door Rijkswaterstaat slechts afgeleid door middel van een model, maar is niet apart onderzocht of zelfs maar meegenomen in de prognoses, terwijl bekend is dat PM 2,5 niet lineair meebeweegt met de uitstoot van PM10 en cijfermatige onzekerheden ontstaan bij het afleiden van PM 2,5. Daar komt nog bij dat de Europese normen voor fijn stof niet zijn gebaseerd op gezondheid, maar op consensus en haalbaarheid. In Californië zijn de normen bijvoorbeeld twee keer zo streng. Het is spijtig dat de Nederlandse overheid niet als uitgangspunt heeft om gezondheidsrisico's te minimaliseren, maar juist als uitgangspunt heeft om die risico's zo ver mogelijk te vergroten, bijvoorbeeld door te salderen en het NSL zo karig als mogelijk in te vullen om net aan de normen te voldoen. GroenLinks benadrukt dat het extra verkeer in de regio in combinatie met bijvoorbeeld aanleg van de Tweede Maasvlakte leidt tot een hogere achtergrondconcentratie, wat het nog lastiger zal maken om in de toekomst op plekken met piekuitstoot (drukke wegen, kruispunten, tunnelmonden, enzovoort!) nog aan de normen te voldoen. Het inzetten van effectieve maatregelen om de lucht schoner te maken om op papier te salderen en de uitstoot verder op te voeren, zorgt ervoor dat het in de toekomst moeilijker zal zijn om de uitstoot

daadwerkelijk terug te dringen. We willen de minister er graag aan herinneren dat volgens het Milieu- en Natuurplanbureau in Nederland naar schatting 18.000 mensen gemiddeld tien jaar eerder sterven door slechte lucht en dat in de Rotterdamse regio alle mensen gemiddeld drie jaar eerder sterven dan andere Nederlanders.

Voorstel 4: Bereken ook de concentratie van PM 2,5 en ga bij het opstellen van beleid voor luchtkwaliteit uit van gezondheidsrisico's voor bewoners en niet van haalbaarheid van de normen.

4. Doorrekenen varianten en bouwstenen

GroenLinks wil niet dat inwoners in Schiebroek, Hillegersberg, Terbregge en Ommoord de huidige lasten van bewoners langs de A13 moeten overpakken. Maar als de A13/16 er dan toch zou komen, moet de belasting langs een eventueel nieuw traject tot een absoluut minimum worden beperkt om te kunnen rekenen op maatschappelijk draagvlak. Naar onze mening is dat alleen mogelijk door te kiezen voor de voormalige variant acht of in afgeleide vorm de variant met een verdiepte ligging ter hoogte van de Vlinderstrik in combinatie met een overkapping (of een ingegraven tunnel onder maaiveld of een tunnel op maaiveld) en met een lage kruising onder de HSL (dus zonder doorkruising van de Vlinderstrik), een tunnel onder maaiveld bij het Bergse Bos en een verlengde tunnel bij Ommoord, zoals de bewoners daar voorstellen. Tot onze tevredenheid (en verbazing) heeft Rijkswaterstaat in de media toegezegd dat zij een nieuwe variant wil onderzoeken met een verlengde tunnel bij het Terbregseplein (in combinatie met een extra rijstrook om weven in de tunnel te vermijden). We zijn daarover verheugd en hopen dat Rijkswaterstaat zich net zo vrij voelt om ook variant acht uit de Variantennota alsnog in studie te nemen. GroenLinks vindt het ongehoord dat deze variant zonder democratisch proces door de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM in onderling overleg is afgeserveerd. Het budgetrecht ligt bij de Tweede Kamer. Het ministerie hoopt wellicht ook dat de gemeente Rotterdam en de Stadsregio gaan bijdragen, maar voor dat deel ligt het primaat bij de gemeenteraad. Wij willen derhalve dat ook variant acht (lange boortunnel variant) wordt doorgerekend, zodat de volksvertegenwoordiging een afgewogen besluit kan nemen. Overigens willen we hiermee zeker niet onze steun uitspreken voor variant acht, aangezien we niet weten wat het effect is van de tunnelmonden en het boorproces en omdat niet tot in detail duidelijk is hoe de verkeersintensiteit op het onderliggend wegennet zich zou ontwikkelen.

Ten aanzien van een verlengde tunnel bij Ommoord, willen we graag de suggestie aan de hand doen om de eventuele meerkosten daarvan terug te verdienen door aansluitend aan de hoogbouw van Ommoord tot en met het tracé de bestemming landelijk wonen toe te voegen, zodat kavels verkocht kunnen worden op het tunneldak. De strook waar de weg moet komen, heeft nu de bestemming verkeer. We zijn daarnaast voorstander van een hele aansluiting bij de Hoofdweg en een lage kruising bij het Terbregseplein.

Voorstel 5: Als de A13/16 toch zal worden aangelegd komt bij de Vlinderstrik een tunnel op of onder maaiveld. Bij het Lage Bergse Bos komt een (aan beide zijden verlengde) tunnel onder maaiveld. Een verlengde tunnel bij Ommoord kan (deels) gefinancierd worden met de verkoop van bouw kavels bovenop de tunnel. De aansluiting bij de President Rooseveltweg vervalt en er komt een hele aansluiting bij de Hoofdweg in combinatie met een lage kruising van het Terbreseplein.

Voorstel 6: In de toekomst worden bij grote infrastructurele projecten alle varianten in

de variantennota's op effecten doorberekend en grijpt de minister niet tussentijds in het proces in zonder tussenkomst van inspraak of een democratisch besluit.

Het valt verder te betreuren dat Rijkswaterstaat de afzonderlijke bouwstenen niet heeft onderzocht op effecten. Nu is een open debat over de meest optimale variant niet eenvoudig, omdat de bouwstenen niet kunnen worden uitgewisseld tussen de diverse varianten. Zo is er bijvoorbeeld geen variant in overweging te nemen met een weefvak N209 in combinatie met een verdiepte ligging in de Vlinderstrik en is niet berekend wat het effect is van tol op een gecombineerde aanleg van de N209 en de A13/16. Ook is er bijvoorbeeld geen MMA met een verdiepte ligging bij de Vlinderstrik. Als de bouwstenen geheel afzonderlijk zouden zijn onderzocht biedt dat meer mogelijkheden voor de vorming van een ideaal MMA.

Voorstel 7: Rijkswaterstaat doet alsnog onderzoek naar de afzonderlijke bouwstenen voor aanleg van de A13/16, zodat niet enkel gekozen moet worden uit varianten die zijn opgebouwd uit een vastgestelde selectie bouwstenen.

5. Afwaarderen A13 Overschie

Dan nu de verkeerskundige onderbouwing. Uit de studie naar aanleg van de A13/16 blijkt dat de aanleg geen oplossing biedt voor de overschrijding van de streefwaarden voor reistijden uit de Nota Mobiliteit op de aanvoerwegen richting Rotterdam. Sterker nog, de Trajectnota constateert dat de Rijksweg 13/16 in veel varianten zelfs een verslechtering van de verkeersafwikkeling op de toeleidende wegen (de A13 noord, de A20 west en oost en de A16 bij de Van Brienoordcorridor) laat zien. 'Het wordt er eerder drukker dan rustiger', aldus de samenvatting Trajectnota/MER Rijksweg 13/16 Rotterdam. En: 'De aanleg van de 13/16 verandert niets aan de bereikbaarheid van de regio Rotterdam vanuit andere regio's: de reistijden blijven hier boven de norm liggen'.

GroenLinks maakt zich ernstig zorgen over de toenemende verkeersdruk die ontstaat bij het toekomstige verkeersknooppunt bij De Tempel, alwaar verkeer van de A13 Overschie, van de N209 (Doenkade en Matlingeweg) en van de A13/16 samenkomt op de huidige zes rijstroken van de A13 van en naar knooppunt Ypenburg. Zoals bekend is de aanleg van de A13/16 - als alternatief voor de aanleg van de A4 Midden-Delfland - altijd genoemd in combinatie met een verbreding van de A13 tussen Ypenburg en het knooppunt bij De Tempel. Aangezien deze verbreding niet in het MIRT 2009 is opgenomen en dus niet te verwachten valt, vrezen wij dat de verkeersprestatie door aanleg van de A13/16 eerder verslechtert dan verbetert op de aan- en afvoerwegen in de regio Rotterdam. Zoals de Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel ook concludeert zijn 'aansluitingen en knooppunten kwetsbare schakels in het netwerk, waar vertragingen snel kunnen oplopen'. Knooppunten vormen een bottleneck in de relaties tussen wegen. Waar veel verkeersstromen bij elkaar komen en moeten invoegen in doorgaande stromen, wordt het verkeersbeeld verstoord en verkleint de afwikkelcapaciteit van de wegen. Wanneer het verkeer niet (snel) kan invoegen of niet kan worden afgevoerd ontstaat een terugslag op de doorgaande of de aanleverende weg. Over de terugslageffecten van de A13/16 in de hele Zuidvleugel willen wij graag nadere details onderzocht zien. We hopen daarmee inzichtelijker te kunnen maken tot welke noodzakelijke infrastructurele projecten de aanleg van de A13/16 vervolgens weer leidt, zodat een beter totaalplaatje ontstaat en afgewogen een besluit kan worden genomen.

Voorstel 8: Maak inzichtelijk wat de terugslageffecten zijn van aanleg van de A13/16 op andere snelwegen in de Zuidvleugel van de Randstad.

Om te voorkomen dat de samenkomende verkeersstromen bij knoop De Tempel per definitie tot grote problemen gaan leiden, is volgens GroenLinks slechts één oplossing mogelijk (als wordt gekozen voor de aanleg van de A13/16) en dat is het drastisch afwaarderen van de A13 Overschie. Een extra argument voor het afwaarderen van dit stuk A13 zijn de te verwachten verkeersproblemen door de aanleg van de A4 bij knooppunt Kethelplein en knooppunt Ypenburg. Uit een berekening van het bureau Arcadis in opdracht van Rijkswaterstaat uit 2008 blijkt dat het verkeer - met name op de A20 - muurvast komt te staan door de extra capaciteit van de A4 Midden-Delfland (tot vijftig procent meer autobewegingen tussen Rotterdam en Den Haag), waardoor alle auto's van de A13 en de A4 opgeteld bij de twee genoemde knooppunten alsnog zorgen voor flinke files. Het afwaarderen van de A13 bij Overschie verlicht dit effect enigszins door het samenkomen van beide stromen auto's op de A20 voor een deel te voorkomen. Het neemt echter niet de berekende extra files door aanleg van de A4 op de Brienoordbrug weg. Hier komen we later op terug.

Als de A13/16 er komt, dienen er vanwege de huidige overlast langs de A13 en de A20 zoals gezegd harde garanties in de infrastructuur te worden ingebouwd om de beloofde afname van geluidsoverlast en uitstoot van fijn stof langs de A13 en A20 ook echt te bereiken. Dat kan bijvoorbeeld door de A13 af te waarderen tot een tweebaans stadsweg en/of door het afslaan vanaf de A13 naar de A20 in de richting van het Terbregseplein alsmede het afslaan vanaf de A20 naar de A13 komende vanaf het Terbregseplein infrastructureel onmogelijk te maken. Ook afsluiting van afslagen in westelijke richting kan overwogen worden. Op deze manier rijdt alleen nog lokaal verkeer met bestemming Rotterdam vanaf het nieuwe knooppunt bij De Tempel rechtdoor over de A13 langs Overschie. Verkeer dat toch vanaf de A20 de stad wil inrijden kan kiezen voor een route via de A4 Midden-Delfland, van waar wel kan worden afgeslagen naar de A20, of voor de A13/16 (eventueel in combinatie met de G.K. van Hogendorpweg). Datzelfde geldt voor vrachtverkeer dat gevaarlijke stoffen vervoert en vanwege de veiligheid de tunnel onder het Lage Bergse Bos moet mijden. Bovenregionaal verkeer kiest vanzelfsprekend voor de A13/A16 of de (eventueel aan te leggen) A4. Als extra voordeel leidt het afwaarderen van het Kleinpolderplein ertoe dat de problemen met luchtkwaliteit langs de A20 tussen Schiedam en het Kleinpolderplein daarmee mogelijk ook zijn opgelost, wat niet het geval is met alleen de aanleg van de A13/16.

Voorstel 9: Maak van de A13 bij Overschie een stadsweg door het aantal rijstroken te reduceren en/of het afslaan van en naar de A20 infrastructureel onmogelijk te maken.

Naar verwachting leidt het afwaarderen van de A13, door het afslaan van en naar de A20 in oostelijke richting onmogelijk te maken, helaas wel tot een toename van verkeer op de Stadhoudersweg. De ondertunneling van deze route ligt al op de tekentafel en zal naar onze mening uitgevoerd moeten worden om verlichting te brengen in Rotterdam Noord. Als de kosten worden afgezet tegen het oplossend vermogen staat de Stadhoudersweg samen met de aanpassingen aan de Harnashknoop bovenaan (qua kostenefficiëntie). Om te voorkomen dat aanleg van de Stadhoudertunnel leidt tot een snelle en comfortabele autoroute naar hartje centrum, moet het gebruik van de tunnel worden ontmoedigd door middel van tol en moet de capaciteit van de tunnel niet onbeperkt zijn. Ook het instellen van tachtig kilometer op de gehele Rotterdamse ruit kan letterlijk lucht geven aan de stad. Dat komt doordat verkeer buiten de spits in dat geval liever kiest voor de snellere A4 en doordat auto's gemiddeld het minste uitstoten bij een snelheid van tachtig tot negentig kilometer per uur. Bovendien dalen het aantal verkeersslachtoffers daardoor, blijkt uit berekeningen in het kader van de Dynamische Modelstudie Noordrand Rotterdam. Een nuttig effect dat niet wordt bereikt door

de aanleg van de A13/16, blijkt uit de MER. We willen de minister met klem verzoeken om alle mogelijke instrumenten en fysieke maatregelen in te zetten om de leefbaarheid bij Overschie daadwerkelijk en gegarandeerd te verbeteren. De in het MIRT 2008 gereserveerde 31 miljoen voor de problematiek langs de A13 bij Overschie kan worden ingezet voor de infrastructurele afwaardering.

Voorstel 10: Gebruik de gereserveerde 31 miljoen euro voor de A13 Overschie voor de afwaardering van deze snelweg en pak ook de overlast van autoverkeer in de noordelijke wijken van Rotterdam aan.

6. Financiën

Het is bekend dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat rekt met een maximaal bedrag voor de aanleg van de A13/A16 (650 miljoen uit het infrafonds en 350 miljoen uit tol). Als dit bedrag niet wordt verhoogd zijn een aantal doorgerkende varianten uit de MER bij voorbaat niet haalbaar. Ten aanzien van de reeds gedane reservering uit het infrafonds willen wij benadrukken dat we verwachten dat de minister aan de volksvertegenwoordiging ruimte laat om zich in vrijheid uit te spreken over haar wensen voor een optimale inpassing van de A13/A16 en derhalve over het bijpassende budget, ook als dat hoger is dan de geraamde 650 miljoen. Het kabinet mag de financiële consequenties voor een optimaal ingepaste snelweg niet doorschuiven naar de lokale overheden of de provincie. Het is niet alleen onbehoorlijk om lagere overheden te laten opdraaien voor de kosten van een goede inpassing; het leidt bovendien tot nog grotere weerstand en een moeizaam proces. Wij vinden dat het ministerie van verkeer en waterstaat de volle verantwoordelijkheid heeft om de financiële consequenties te aanvaarden die volgen uit haar wens om automobilititeit te stimuleren in de regio Rotterdam.

In de MIRT Projectenboek 2008 staat een bandbreedte genoemd voor de aanlegkosten van 1 tot 1,5 miljard euro. Dat betekent dat er tenminste nog een half miljard bij moet (bovenop de reservering), en mogelijk nog meer als de inpassing daarom vraagt. Het mag bekend zijn dat de regio een aantal projecten die leiden tot een afname van de automobilititeit niet spoedig kan uitvoeren en zeker niet voor 2020. Het aantal verkenningsprojecten overschrijdt vijf keer het budget en er is een tekort van 600 miljoen. Het gaat onder meer om hoogwaardig OV en de aanleg van P&R-voorzieningen. Wij vrezen dat het paard achter de wagen wordt gespannen als de regio moet bijpassen voor een goede inpassing, waardoor goede alternatieven voor de automobilititeit langer in de ijskast blijven en dit ertoe leidt dat de problemen op het wegennet verslechteren. De vicieuze cirkel van steeds nieuw asfalt aanleggen en te weinig investeren in alternatieven, moet doorbroken worden. Dat lukt niet als de regio opdraait voor een goede inpassing van de A13/16.

Voorstel 11: Het ministerie van Verkeer en Waterstaat stelt niet alleen budget beschikbaar voor een plak asfalt, maar ook voor een goede inpassing. De Stadsregio kan haar budget voor verkeer en vervoer daardoor inzetten om de groeiende automobilititeit te beteugelen.

Indien door de krimpende overheidsfinanciën niet meer dan maximaal 1.115.000.000 uit het infrafonds kan worden vrijgemaakt en een aanvaardbare inpassing daardoor onmogelijk is, moet de conclusie worden getrokken dat de snelweg er sowieso niet komt of dat het maximale toltarief van 11 cent moet worden verhoogd en/of uitgebreid naar meer wegen dan alleen de A13, A20 en A13/A16. Daarnaast valt te denken aan een langere inningstermijn dan maximaal twintig jaar. GroenLinks Rotterdam is voorstander van een variabele kilometerheffing. Naast

tijd, plaats, voertuigkenmerk en de mate van luchtkwaliteit, kan tol onderdeel zijn van het variabele deel van de kilometerheffing. De financiering van nieuwe infrastructuur mag wat ons betreft ook worden betaald door automobilisten die elders in de regio rijden en daar meeprofiteren van meer wegcapaciteit door de aanleg van de A13/A16. Te denken valt aan tolheffing op bepaalde stukken van het onderliggend wegennet waar verkeerseffecten zijn te verwachten, zoals de Molenlaan, en aan het zwaarder belasten van sluiproutes. Dat laatste doet recht aan de verwachting dat tolheffing op de driehoek ertoe leidt dat de verkeersafname op het onderliggende wegennet minder groot zal zijn, waardoor een sturingsmechanisme op het onderliggend wegennet op zijn plaats is. En het past in de gedachte dat ook automobilisten die op de A13 en A20 profiteren van de extra wegcapaciteit daaraan meebetalen. Tol op stedelijke wegen kan zonder extra investeringen worden ingevoerd zodra de kilometerheffing een feit is. We willen de minister verzoeken om de optie van meer tolvariatie mee te wegen bij het vaststellen van een voorkeursvariant, zodat financiële beperkingen niet de doorslag geven bij de inhoudelijke beoordeling van de inpassing. Dat de weg te duur zou worden, is geen steekhoudend argument, aangezien de Netwerkanalyse Zuidvleugel concludeert dat de A13/16 in vergelijking met zeventien andere knelpunten sowieso al niet kostenefficiënt is. Alleen de aanpak van de A27 en de capaciteitsvergroting van de Veilingroute scoren nog slechter als het oplossend vermogen van de A13/16 wordt afgezet tegen de kosten. Een betere inpassing leidt bovendien tot een interessanter project ter bestrijding van de recessie.

Voorstel 12: Het kabinet laat de keuze voor een voorkeursvariant niet afhangen van de financiële ruimte, maar zoekt naar mogelijkheden om meer tolvariatie aan te brengen ter bekostiging van een optimale inpassing van de A13/16.

GroenLinks ziet ook graag een doorrekening van een variant zonder uitbreiding van infrastructuur, maar met extra tol en/of een hogere congestieheffing. Uit de MER blijkt dat de verkeersdrukke met twaalf procent afneemt op alle beschreven wegvakken door de invoering van 11 cent tol per kilometer. De filedruk kan zelfs dalen met 35 procent. Dit betekent dat de aannamen voor de groei van het autoverkeer niet absoluut zijn, maar gestuurd kunnen worden. GroenLinks pleit ervoor om de meest optimale tolhoogte te berekenen op basis van het huidige wegennet in het plangebied en - ten aanzien van de referentiesituatie - met inachtneming van de plicht om op het wegennet te voldoen aan de maximale verliestijden. Prijsbeleid is de tweede stap van de zogenoemde 'Ladder van Verdaas'. Zoals bekend heeft de Tweede Kamer besloten dat eerst zes stappen doorlopen moeten zijn om de mobiliteit te beteugelen, voordat mag worden overgegaan tot de aanleg van nieuwe auto-infrastructuur. We zijn benieuwd naar de hoogte van de tol die nodig is om de maximaal vastgestelde verliestijden te behalen en zien hierin mogelijk een (deel-) alternatief voor nieuwe infrastructuur.

Voorstel 13: Rijkswaterstaat onderzoekt een variant zonder nieuwe infrastructuur en met een tolhoogte die het verkeer doet afnemen tot het niveau waarop de maximaal wenselijke reistijden uit de Nota Mobiliteit worden gehaald.

We willen op deze plek graag nog wat kanttekeningen plaatsen bij het cijfermateriaal. Het valt namelijk te betwijfelen of het instellen van tol op de A13/16 geen enkel effect heeft op het aantal verkeersbewegingen op de A4 Midden-Delfland, zoals blijkt uit de rapportage. Deze stelling doet ons wederom twijfelen aan de cijfermatige onderbouwing van nut- en noodzaak. Ook zijn de uitkomsten voor de verkeersafwikkeling van de tolvariant op de driehoek, in de praktijk waarschijnlijk minder positief dan in de MER staat beschreven. Dat komt doordat de tolvariant is berekend op basis van géén tol op wegvakken zoals de A12 en de A4. Daardoor

zal in het Verkeersmodel een deel van het Rotterdamse verkeer kiezen voor een andere route en naar verwachting op andere snelwegen meer congestie veroorzaken (met als mogelijk gevolg dat op die wegvakken zonder tol de infrastructuur moet worden uitgebreid en ook daar ter financiering alsnog tol zal worden geheven, waardoor het waterbedeffect teniet wordt gedaan en de Rotterdamse driehoek weer zwaarder zal worden belast en dus het oplossend vermogen van de A13/16 daalt ten opzichte van de berekeningen die Rijkswaterstaat nu voorhoudt). Kortom, het zou nuttig zijn om de verkeersprestaties van de A13/16 te corrigeren voor tolmijdend autoverkeer, zodat een reëler beeld ontstaat van het probleemoplossend vermogen van de A13/16 op de wat langere termijn. Of wil de minister de wet aanpassen om uitsluitend ter financiering van de aanleg van de A13/16 tol te gaan heffen? Wij vermoeden van niet.

Voorstel 14: Rijkswaterstaat maakt een berekening van het effect van tol op de driehoek met inachtneming dat elders in de Zuidvleugel op termijn ook tol zal worden geheven.

7. Alternatief niet serieus bekeken

Wat GroenLinks betreft is een uitbreiding van de infrastructuur niet aan de orde als nut- en noodzaak niet onomstotelijk vaststaat en als de inpassing niet optimaal is. En inderdaad, we zijn van mening dat de conclusies uit de Variantennota ten aanzien van het oplossend vermogen van openbaar vervoer en fiets niet zijn gebaseerd op een uitputtende analyse en dat niet alle mogelijkheden om de groei van de automobiliteit te keren zijn doorgerekend en bij elkaar opgeteld. Zoals eerder gezegd schrijft de aangenomen motie Verdaas voor dat pas nieuwe infrastructuur mag worden aangelegd als alle andere oplossingen geen soelaas bieden. Uit de woordkeuze in de inleiding van de Variantennota blijkt echter pijnlijk dat Rijkswaterstaat toeschrijft naar aanleg van de A13/A16. Er staat: ‘In deze Variantennota wordt *nogmaals onderbouwd* dat de aanleg van deze nieuwe wegverbinding tussen de A13 bij Rotterdam Airport en het Terbregseplein noodzakelijk is om de gesignaleerde knelpunten te verminderen’. In de Richtlijnen Trajectnota/MER Rijksweg A13/16 Rotterdam wordt niet eens geprobeerd om er doekjes om te winden: ‘De Variantennota dient te worden opgesteld om *de keuze* voor realisatie van Rijksweg 13/16 te onderbouwen’, aldus het stuk. In de Nota Onderbouwing staat bovendien dat ‘verslag wordt gedaan van de *inschatting* om de A13/16 te kunnen voorkomen met (combinaties van) alternatieve maatregelen’. Zoals de woordkeus al doet vermoeden roept de onderliggende rapportage over de alternatieven voor aanleg van de A13/A16 veel vragen op over de grondigheid waarmee alternatieven zijn onderzocht. De conclusie luidt – hoe verrassend - dat de alternatieven die zijn bekeken per categorie geen oplossing bieden voor de verkeersproblemen en/of niet voor 2020 gerealiseerd kunnen worden en/of er geen draagvlak voor is.

Deze conclusie toont aan dat geen maximaal totaalpakket aan alternatieven is opgesteld en dat Rijkswaterstaat zich het recht heeft voorgenomen om op de politieke stoel te gaan zitten door het draagvlak voor mogelijk te nemen maatregelen in te schatten. Zo wordt onder meer gesteld dat er in Rotterdam geen draagvlak zou bestaan om parkeren binnen de ruit onaantrekkelijker te maken (wat de verkeersdruk op de ruit zou kunnen verminderen). Het is ons niet duidelijk waarop deze politieke aanname is gebaseerd. GroenLinks kan niet anders dan vaststellen dat Rijkswaterstaat niet het onderste uit de kan wil halen om de aanleg van nieuwe infrastructuur te voorkomen. Volgens de Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel is betaald parkeren een ‘krachtig instrument’ om het gedrag van automobilisten te beïnvloeden. De netwerkanalyse ligt ten grondslag aan regionale vervoersplannen en beleidstukken. Het is derhalve onlogisch te veronderstellen dat betaald parkeren als instrument geen onderdeel zal

kunnen uitmaken van te voeren lokaal beleid om de mobiliteit te beteugelen.

De Ladder van Verdaas is door Rijkswaterstaat niet naar de geest van de motie toegepast. Nog los van het feit dat de tweede stap – prijsbeleid – niet is onderzocht, gaat Rijkswaterstaat uit van de bestaande beleidskaders (zoals RR2020) en zijn aanvullende ruimtelijke maatregelen niet onderzocht. De focus op asfalt zorgt ervoor dat de aanleg van een snelweg wel buiten de geldende beleidskaders in verkenning is genomen voor het accommoderen van mobiliteit, maar de aanleg van extra OV-infrastructuur niet, op de eerste plaats. Zoals gezegd blijft het doorrekenen van een optimum zonder asfalt helaas uit. Zo ontbreken de fietssnelwegen in de berekeningen, mist Groenlinks het genomen initiatief voor stadsdistributie in Rotterdam in de doorrekening, zien we het recente beleidsuitgangspunt voor (een onderzoek naar) de bouw van een metroring in Rotterdam niet terug in de cijfers, is het effect van de geplande spoorverdubbeling op de Oude Lijn nog niet in het verkeersmodel opgenomen, is er niet doorgerekend hoe de mobiliteit kan afnemen door gebruik te maken van slim woningbouw- en vestigingsbeleid, is geen rekening gehouden met OV-fietsen bij alle Randstadrailstations en is er niet uitgegaan van aanleg van alle potentiële P&R-voorzieningen die gewenst worden in de Zuidvleugel. We hebben het dan nog niet eens over andere mogelijke maatregelen die door geldgebrek of gebrek aan bestuurlijk draagvlak prioritair achteraan sluiten en hooguit pas na 2020 worden uitgevoerd (en dus niet zijn doorgerekend in het referentiemodel) of zelfs helemaal niet worden uitgevoerd, doch wel effectief kunnen zijn. Neem als voorbeeld het idee van de Commissie Luteijn om de spitscapaciteit van het OV beter te benutten voor woon-werkverkeer door schoolkinderen met stimuleringsmaatregelen te laten fietsen. Het is zomaar een voorbeeld uit velen.

De Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel – ook een product uit de koker van Verkeer en Waterstaat - stelt vast dat OV-maatregelen minder zijn uitgewerkt dan die voor de weg, omdat op basis van marktkansen nog moet worden vastgesteld waar OV-infrastructuur niet voldoet en waar investeringen noodzakelijk zijn. GroenLinks vindt dat Verkeer en Waterstaat met twee maten meet en er als de kippen bij is om asfalt aan te leggen als voor de auto de maximale reistijden niet worden gehaald, terwijl het aanpakken van overschrijdingen van de maximale reistijden voor het openbaar vervoer in veel gevallen op de lange baan worden geschoven. De omgekeerde wereld. Uit de cijfers over de A13/16 blijkt verder dat het goederenvervoer in de stijging van het weggebruik een fors deel uitmaakt (+20%). In het alternatieve scenario is geen rekening gehouden met de mogelijkheden van gebundeld goederenvervoer en een verdere toename van de binnenvaart door de aanleg van inlandse containerhavens, zoals die van Alphen aan den Rijn en Luik.

Voorstel 15: Het is afgelopen met de focus op asfalt. Onderzoeken naar alternatieven voor asfalt worden niet langer als een verplicht nummertje oppervlakkig uitgevoerd, maar zijn grondig en uitputtend, zodat recht wordt gedaan aan de Ladder van Verdaas.

Op gebied van mobiliteitsmanagement zijn al geplande maatregelen doorgerekend die met name communicatief van aard zijn, maar niet bijvoorbeeld de invoering van een OV-Zuidvleugelabonnement (zoals de Regionale Netwerkanalyse oppert), het stimuleren van elektrisch woon-werkverkeer per fiets of het verlagen van de parkeernorm bij bedrijven. Met de Mobility Mix kan bijvoorbeeld tot wel dertig procent van het woon-werkverkeer worden vermeden. Het pakket stimuleringsmaatregelen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat ter waarde van 100 miljoen om met name werknemers in de regio Amsterdam en Utrecht te stimuleren om de auto niet te gebruiken, werken goed. Ook experimenten met hoogfrequent busvervoer op de Amsterdamse ring leidden ertoe dat tijdens werkzaamheden op de A10 geen

extra files ontstonden. Ondanks de lagere wegecapaciteit was het daarentegen juist rustiger. De eerste resultaten van de voorzichtige experimenten met spitsmijden zijn ook positief. Deze voorbeelden laten zien dat de groei van automobilititeit niet een vaststaand gegeven is. Zeker als nationaal (of tenminste provinciaal) wordt gestuurd op de planning van nieuwbouwlocaties en de komst van nieuwe bedrijventerreinen, valt er veel winst te behalen met het terugdringen van automobilititeit. De nieuwe wet op de Ruimtelijke Ordening biedt daarvoor handvatten. Interdepartementaal omgaan met de vraagstukken van werken, wonen en mobiliteit zijn de sleutel tot de oplossing.

Voorstel 16: Het totale pakket maatregelen op gebied van mobiliteitsmanagement moet verkend worden als onderdeel van het alternatief voor aanleg van de A13/16.

In het kader van de Variantennota is overigens wel een aanvullend scenario doorgerekend met extra OV-maatregelen die niet in het Regionale Verkeers- en Vervoersplan zijn opgenomen. Daaruit blijkt dat het verkeer op de A13 en A20 met 0 tot 1 procent afneemt door dat pakket. Dit laat zich moeilijk verhouden tot de berekening over de invoering van tol, waaruit blijkt dat de modal shift wel degelijk veel groter is dan maximaal 1 procent. Uit berekeningen van Rijkswaterstaat zelf blijkt dat 12 procent van het verkeer kan worden voorkomen bij het beprijzen van de A13, A20 en de eventueel aan te leggen A13/16. De Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel gaat zelfs uit van 14 procent minder autoverkeer in de spits bij invoering van een kilometerheffing en een toename van het gebruik van het openbaar vervoer van 10 procent in de spits (bovenop de autonome groei). Lang niet alle automobilisten kiezen voor het openbaar vervoer als de kilometerheffing wordt ingevoerd. Een deel van de mensen reist op een ander tijdstip, kiest een andere route, rijdt samen, kiest voor de fiets of besluit om af te zien van de reis. De Netwerkanalyse wijst erop dat extra capaciteit in het openbaar vervoer tijdens de spits noodzakelijk is om de modal shift door de kilometerheffing te kunnen accommoderen.

Rijkswaterstaat heeft drie personen gevraagd om het aanvullend scenario met optimaal OV te bedenken. Zoals gezegd zijn de extra maatregelen doorgerekend en voldoet de variant niet. Hierbij moet nog worden opgemerkt dat bij deze variant niet is uitgegaan van beprijzen van de weg, waardoor de conclusie dat de optimale variant niet zou voldoen te snel getrokken is. Het pakket extra maatregelen is wat GroenLinks betreft bovendien karig en deels strijdig met huidige plannen of weinig effectief. Zo stellen de drie adviseurs voor om een directe trein te laten rijden tussen Gouda en Hoek van Holland. Los van het feit dat je vraagtekens kunt plaatsen bij de dikte van de stroom reizigers die hiervan profiteert, is al besloten dat de Hoekse Lijn afgekoppeld gaat worden van het spoornet en onderdeel gaat uitmaken van het metronetwerk. Het voorstel om tram 4 door te trekken naar Bergschenhoek is een ander idee. Het is logisch dat zo'n tram in het model niet leidt tot het oplossen van knelpunten op de weg, al was het maar omdat tramlijn 4 in Rotterdam geen Tramplus-traject kent en derhalve een trage verbinding vormt die niet zal voldoen aan de maximale reistijden uit de Nota Mobiliteit en zodoende niet veel reizigers zal trekken. Het verbinden van de tram in Delft met de tram in Rotterdam is het derde belangrijke plan van het drietal en ook daarvan is het logisch dat het effect niet groot is. Zo'n tram concurreert met de veel snellere treinverbinding en gaat deels door dun bevolkt gebied. Naar onze mening moet er alsnog een uitputtend feitenonderzoek naar alternatieven worden uitgevoerd. Met de aanleg van een snelweg is veel belastinggeld gemoeid en daarom mag niet lichtzinnig met de onderbouwing van nut en noodzaak worden omgesprongen. Daarbij zou het Rijkswaterstaat hebben gesierd als in de deelnemersgroep voor het uitvoeren van de Teamanalyse ook vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties zouden hebben gezeten. Nu hebben alleen medewerkers van Rijkswaterstaat, de

gemeente Rotterdam en de provincie deelgenomen. Met alle respect voor hun kunde en kennis, werken deze mensen bij organisaties die verantwoordelijk zijn voor het opstellen van het huidige beleid. Het is niet verrassend dat zij concluderen dat aanvullende maatregelen bovenop de huidige regionale plannen niet realistisch zijn en dat aanvullende maatregelen om die reden goeddeels niet zijn onderzocht op effecten. Voor het opstellen van een robuust alternatief zou input van buitenaf naar onze mening beter zijn geweest.

Voorstel 17: Rijkswaterstaat stelt in samenspraak met maatschappelijke organisaties en externe deskundigen een robuust OV-alternatief op voor nieuwe weginfrastructuur.

8. Portway Rotterdam

Voor GroenLinks is het geen uitgemaakte zaak dat de leefomgevingskwaliteit in Overschie niet verbeterd kan worden zonder aanleg van de A13/16. En wellicht wel voor een soortgelijk bedrag als de aanleg van de A13/A16 kost. Hierbij willen we aanvoeren dat uit de studies naar de aanleg van de A4 al is gebleken dat aanleg van de A4 in combinatie met de A13/A16 zonder verbreding van de A13 zal leiden tot congestieproblemen. Aanleg van de A13/16 in combinatie met verbreding van de A13 zonder aanleg van de A4 zou niet leiden tot congestie, ook niet op knooppunt Ypenburg. Nu echter eenmaal het besluit tot aanleg van de A4 onomkeerbaar lijkt te zijn, is het vanuit verkeerskundig oogpunt wellicht waardevol om nu alsnog nader te bekijken of een goed ingepaste verbreding van de A13, in combinatie met de aanleg van de A4 (het referentiekader voor de MER A13/A16) en eventueel een extra strook op de A20 in beide richtingen, een deugdelijk alternatief is voor de huidige voornemens om de A4 plus A13/16 aan te leggen zonder verbreding van de A13. Uit de MER A13/16 blijkt dat alleen al een extra spitsstrook op de A20 de filezwaarte met twaalf procent laat dalen.

Zoals gezegd is een verdere verslechtering van de leefbaarheid in Overschie voor GroenLinks onbespreekbaar. Een ‘klassieke’ verbreding van de snelweg A13 is onwenselijk en technisch niet haalbaar, schrijft ook Rijkswaterstaat. In dit kader is wellicht het verbredingalternatief Portway Rotterdam, waarbij de A13 in een tunnel ten oosten van Overschie wordt aangelegd en ter hoogte van de HSL-passage met de A20 aansluit op de A20, een mogelijk alternatief voor het verbreden van de A13 op de huidige locatie. In deze variant is een oplossing gevonden voor de verbreding van de A20. Wij realiseren ons dat een pleidooi voor een alternatief formeel niet op zijn plek is in een zienswijze aangaande de Variantennota en de MER A13/A16 en we willen al helemaal niet pleiten voor de aanleg van andere auto-infrastructuur als een alternatief voor de A13/16, maar toch wil GroenLinks de minister met klem verzoeken om alternatieven wel heel serieus te bekijken aangezien alle seinen op verkeerstechnisch gebied vooralsnog op rood staan voor aanleg van de A4 Midden-Delfland en de juridische houdbaarheid van het Tracébesluit nog aangetoond moet worden. Mocht de A4 door succesvol verzet onverhoopt niet doorgaan, dan verliest de MER voor de A13/A16 ook direct zijn relevantie, aangezien het referentiemodel uitgaat van aanleg van de A4. De MER A13/A16 verliest overigens óók aan relevantie als blijkt dat de verkeerskundige effecten bij aanleg van de A4 door Rijkswaterstaat inderdaad te rooskleurig zijn voorgesteld, zoals in 2008 al is gebleken. In dit licht willen we de minister vragen om een besluit over de eventuele aanleg van de A13/A16 pas te nemen als de juridische houdbaarheid van aanleg van de A4 vaststaat en de bestaande twijfels over terugslag-effecten van eventuele aanleg van de A4 op andere wegen door middel van betrouwbare berekeningen zijn weggenomen.

Voorstel 18: De minister neemt geen besluit over de A13/16 zolang de aanleg van de A4 Midden-Delfland nog onzeker is.

Voorstel 19: Als alle stappen van Verdaas zijn doorlopen en nieuwe infrastructuur blijkt onontkoombaar en is politiek wenselijk, dan worden eerst alle opties voor nieuwe infra binnen het plangebied bekeken, zoals bijvoorbeeld het alternatief Portway Rotterdam.

Het zou naar onze mening daarnaast een nuttige exercitie zijn om een variant door te rekenen als alternatief voor de aanleg van asfalt met eenzelfde kostenbandbreedte als de onderzochte varianten voor de A13/A16, zoals bijvoorbeeld de aanleg van de metroring. Mogelijkerwijs is het oplossend vermogen van een dergelijke ringlijn (+/- 25 kilometer) die de slecht ontsloten deelgemeenten Overschie, Hillegersberg-Schiebroek, Charlois en Feijenoord met elkaar én met bestaande hoogfrequente diagonale OV-lijnen verbindt, vele malen groter dan de aanleg van nieuwe auto-infrastructuur. Naar onze verwachting is daarmee echte winst voor de leefomgevingkwaliteit te verwachten. Kortom, toe redeneren naar meer asfalt ontnemt ons kansen om de horizon te verbreden en zonder taboes te kijken naar de meest duurzame variant die optimaal recht doet aan de mobiliteitsbehoefte, aan de gezondheid van inwoners, aan de klimaatdoelstellingen van het kabinet en de gemeente Rotterdam en die qua kosten niet uit de pas hoeft te lopen met de meest voor de hand liggende oplossing; nieuw asfalt.

Voorstel 20: Rijkswaterstaat bekijkt een variant als alternatief voor de A13/16 met een zelfde kostenbandbreedte, zoals bijvoorbeeld de aanleg van de metroring Rotterdam.

9. Natuur

Aanleg van de A13/16 heeft grote gevolgen voor mens, dier en de biodiversiteit. In het Lage Bergse Bos gaat een verblijfplaats van de ruige dwergvleermuis verloren. Het nieuwe tracé doorsnijdt het leefgebied van vogels die op de rode lijst staan en door de weg dreigen te verdwijnen, zoals de boomvalk, watervleermuis, wielewaal, groene specht, matkop, ransuil en koekoek. Ook beschermde soorten als de modderkruiper, bittervoorn en platte schijfhoorn dreigen het onderspit te delven, doordat de watergangen waarin deze dieren leven verdwijnen. Hoewel de aanleg van de weg niet direct te maken heeft met de ontwikkeling van polder Schieveen, willen we toch benadrukken dat ook in dit gebied weidevogels verdwijnen die onder Europese bescherming staan. Nederland heeft een grote verantwoordelijkheid om weidevogels te beschermen, omdat de natuurlijke habitat voor een groot aantal soorten zich met name in ons land voordoet. Bij het natuurgebied De Tempel (de aansluiting van de A13/16 en de A13) worden beschermde vleermuizen verstoord door schijnsel van koplampen.

GroenLinks wil nogmaals benadrukken dat een snelweg op maaiveldniveau ter hoogte van de Vlinderstrik voor ons geen optie is. In het gebied komt 100 hectaren aan compensatienatuur vanwege aanleg van de Tweede Maasvlakte. Met die compensatie valt niet te spotten. De Deelnota Ecologie stelt vast dat alle varianten leiden tot forse verstoring door verkeerslawaaï in de Vlinderstrik. Ook het Schiebroekse park krijgt in alle varianten te maken met een geluidsniveau boven de voorkeurswaarden. Een verdiepte ligging bij de Vlinderstrik pakt iets gunstiger uit, maar zorgt nog steeds voor verstoring van rietland, nat grasland en struweel en doorsnijdt bovendien het gebied. Als de A13/16 er komt, is een goede inpassing dus noodzakelijk. Te denken valt aan aanvullende kunstwerken, zoals een tunnel op of onder maaiveld ter hoogte van de Vlinderstrik of tenminste een zeer breed ecologisch viaduct op die plek.

Voorstel 21: Als de A13/16 er dan toch komt, moet er een goede inpassing komen ter hoogte van de Vlinderstrik. Enkel een tunnel onder maaiveld in het Lage Bergse Bos en

een verdiepte ligging bij de Vlinderstrik is onvoldoende.

Het plangebied van de A13/16 maakt onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur. Een compleet en goed functionerend groen-blauw raamwerk, waarin het ecologisch systeem zich kan ontwikkelen, is één van de hoofddoelen uit het RR2020. Het Rijk financiert bovendien vanuit het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) landelijk maar liefst 750 miljoen euro in recreatieve groengebieden aan de stadsranden (Regioparken), met name in de Randstad. Voor de Rottmeren ligt er een provinciale taakstelling voor 37 hectaren uitbreiding aan nieuwe natuur, nog afgezien van de herinrichting van de Eendragtspolder (200 hectaren) en de Vlinderstrik. Alle goede bedoelingen met betrekking tot recreatie- en natuurontwikkeling en bescherming van diersoorten is echter geen knip voor de neus waard als de overheid deze belangen net zo makkelijk aan de kant schuift als het even niet uitkomt. GroenLinks vindt dat natuurbescherming geen sluitstuk mag zijn van beleid. We zijn geneigd om tenminste te eisen dat de compensatienatuur elders weer opnieuw gecompenseerd moet worden, maar met zo'n standpunt geven we voeding aan het gemak waarmee met natuurwaarden wordt geschaakt. Met andere woorden; er is een grens bereikt in het negeren van het ecologisch systeem en in het respectloos om zeep helpen van pogingen om habitatten en diersoorten te beschermen. De daad moet bij het woord gevoegd. Kiezen voor een leefbare toekomst betekent dat we de groei van het autoverkeer en de uitstoot van broeikasgassen niet ongebreideld kunnen blijven stimuleren.

Voorstel 22: Klimaatverandering, natuurwaarden en de slechte leefkwaliteit van inwoners in de Regio Rijnmond dwingen de overheid om de groei van automobiliteit niet langer ongebreideld te faciliteren. De overheid kiest daarentegen voor duurzaamheid als leidraad van het beleid.

Samengevat wil GroenLinks een nadere onderbouwing van de effecten van de afzonderlijke bouwstenen voor aanleg van de A13/A16. Op basis daarvan kan veel beter een ideaal MMA worden bepaald. Daarnaast is een nader onderzoek naar een uitputtend alternatief nodig met een investeringbedrag dat tenminste gelijk is aan de financiële bandbreedte voor aanleg van de A13/16. Er moet recht worden gedaan aan de zevensprong van Verdaas. Gegoochel met cijfers moet stoppen. Een studie naar een nieuwe weg moet ook als uitkomst mogen hebben dat die weg er beter niet kan komen.

Een niet maximaal ingepaste snelweg is voor GroenLinks per definitie niet acceptabel. Als de A13/16 er toch komt, moet tenminste de A13 infrastructureel worden afgewaardeerd en moeten alle mogelijke maatregelen worden genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren en de geluidsoverlast tot een minimum te beperken. Tot slot mogen kosten voor inpassing van de A13/16 niet ten koste gaan van maatregelen om de automobiliteit te beteugelen.

Hoogachtend,

Anneke Verwijs (Fractievoorzitter GroenLinks Rotterdam)
Arno Bonte (Woordvoerder verkeer GroenLinks Rotterdam)
Eelco Stapelkamp (Fractievoorzitter GroenLinks deelgemeente Alexander)
Gerard Berkhout (Fractievoorzitter GroenLinks deelgemeente Overschie)
Machteld Cairo (Fractievoorzitter GroenLinks deelgemeente Noord)
Jaap Berghout (Fractievoorzitter GroenLinks deelgemeente Hillegersberg-Schiebroek)
Ivo Rodermans (Fractiemedewerker GroenLinks Rotterdam)