

# Informatieblad over de ontsluiting van het bedrijventerrein Schiebroek



## Samenvatting

**Ook na de aanleg van de A13/A16 moet het bedrijventerrein Schiebroek goed bereikbaar zijn, gelijkwaardig aan de huidige situatie. Hierbij mag de woonwijk geen last van extra vrachtverkeer krijgen. Dit houdt in dat er, net zoals in de huidige situatie, een aparte ontsluitingsweg nodig is. Er zijn, in overleg met de betrokkenen, verschillende varianten onderzocht. Er is gekozen voor een ontsluitingsweg ten zuiden van de nieuwe rijksweg.**

## Opgave: ontsluiting bedrijventerrein zonder vrachtverkeer door de woonwijk

Een van de vraagstukken bij de aanleg van de rijksweg A13/A16 is de weg van en naar (ontsluiting) het bedrijventerrein Schiebroek. De huidige ontsluitingsweg ligt ten noorden van de N209 (Bergschenhoekseweg). Deze weg sluit aan op de N209 tegenover de Ankie Verbeek-Ohrlaan. Deze is met name aangelegd om vrachtverkeer en een groot deel van het overige verkeer niet door de woonwijk te laten rijden.

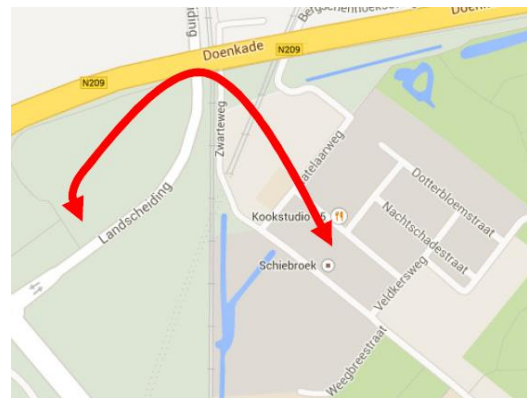


Het ligt voor de hand om bij het ontwerp van de nieuwe ontsluitingsweg zo weinig mogelijk af te wijken van de huidige situatie. Een ontsluitingsroute aan de noordzijde van de A13/A16 komt het meeste overeen met de huidige situatie. De weg zou dan in het nieuwe knooppunt Ankie Verbeek-Ohrlaan/N209 (de AVO-knoop) aansluiten op de nieuwe rijksweg. De omwonenden die deelnamen aan de gebiedstafel Midden hebben hiervoor een duidelijke voorkeur uitgesproken.

*Een van de varianten die door de omwonenden is voorgesteld.*

## Welke varianten zijn er onderzocht?

De gemeente Rotterdam heeft samen met Rijkswaterstaat een aantal alternatieven voor de nieuwe ontsluitingsroute onderzocht, waarbij ook is gekeken naar de voorkeur van de gebiedstafel Midden. Verder zijn ontsluitingswegen naar het westen en naar het oosten onderzocht. Bij de varianten naar het oosten is afgewogen of de weg binnen of buiten de geluidswallen moet komen te liggen.



De westelijke route belast zo min mogelijk de parkgebieden Vlinderstrik en Schiebroeksepark. Deze variant heeft echter grote gevolgen voor het verkeer. De (vracht)auto's zouden dan via de G.K. van Hogendorpweg rijden. Dit betekent dat veel inwoners en ondernemers van Schiebroek via een kortere weg de wijk in- en uit kunnen rijden. Wegen in de wijk die daar niet geschikt voor zijn, zullen dan veel drukker worden. Om dat te voorkomen zou de verbinding

tussen woonwijk en bedrijventerrein afgesloten moeten worden. Dat heeft grote negatieve economische gevolgen voor het bedrijventerrein en de daar gevestigde ondernemingen. Daarnaast is het onzeker of een dergelijke afsluiting procedureel wel kan en wat de financiële gevolgen ervan zullen zijn. Deze westelijke variant is om bovenstaande redenen afgefallen.

## Alternatieven oost, aan noordzijde van rijksweg

Hoe zit het met een noordelijke variant van de oostelijke ontsluitingsopties, de variant die de voorkeur heeft van de gebiedstafel Midden? Rijkswaterstaat en de gemeente hebben verschillende varianten bekeken voor de aansluiting van dit noordelijk alternatief op het lokale en regionale wegennet:

- **De noordelijke variant van de oostelijke ontsluitingsopties direct aangesloten op de verkeersknoop.**

Deze variant houdt in dat de ontsluitingsweg aan de noordzijde op de verkeersknoop aansluit (tegenover de afrit vanuit de tunnel). Dit kan alleen veilig gebeuren met verkeerslichten. Het ontwerp van de AVO-knoop laat een extra aansluiting niet toe, daar deze diverse verkeersbewegingen heeft die 'conflictvrij' geregeld zijn, dat wil zeggen dat er geen verkeerslichten nodig zijn.

Dit zorgt voor een optimale en noodzakelijke doorstroming. Door een extra aansluiting op de noordelijke kruising wordt dit conflictvrij regelen onmogelijk. Dit heeft ernstige gevolgen voor de capaciteit van het kruispunt, waardoor in de spitsuren files ontstaan. Ook in de tunnel komen er dan files, hetgeen grote gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid en functioneren van het omliggende rijkswegennet, want files in tunnels zijn niet toegestaan en het verkeer zal direct voor de tunnel al worden tegengehouden. Daarom valt deze variant voor Rijk, provincie en gemeenten af. (Zie ook het aparte informatieblad over de knoop met de Ankie Verbeek-Ohrlaan.)

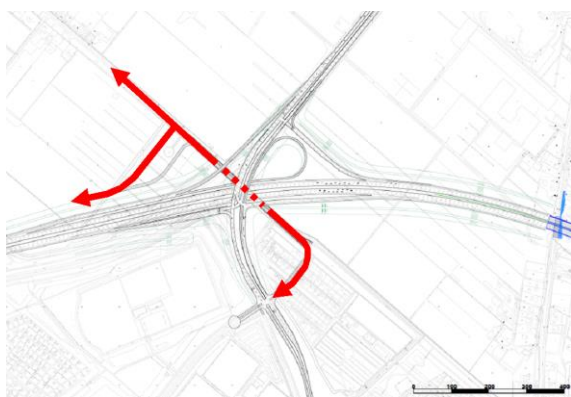
- **De noordelijke ontsluitingsweg aanleggen onder de knoop A13/A16-N209 en deze aan te laten sluiten op de kruising Hazelaarweg-Ankie Verbeek-Ohrlaan.**

Deze variant houdt in dat er een lange diepe tunnel (geschikt voor vrachtverkeer) komt in het verlengde van de Wildersekade. Een diepe tunnel vraagt om lange hellingbanen. Hierdoor nemen de wegen die naar die tunnel leiden veel ruimte in beslag. Daarnaast moet er rekening worden gehouden met het bakken van de luchthaven. De weg zal daar aan de noordzijde omheen moeten gaan.

Aan de zuidzijde gaat de weg door de noordelijke helft van de volkstuintjes. De fietsers moeten door de lange tunnel rijden. Ze kunnen niet door de tunnel heen kijken en dat geeft een onveilig gevoel.

Doorgaande fietsverbindingen zijn moeilijk in te passen.

Verder is om de sportvelden te bereiken is een nieuwe fietsoversteek over de Ankie Verbeek-Ohrlaan naar de Hazelaarweg nodig, maar dat is voor fietsers geen veilige oplossing.



### **De zuidelijke variant**

De westelijke en de noordelijke varianten vallen om de hiervoor genoemde redenen af. Blijft over een ontsluitingsweg aan de zuidkant. Deze variant heeft, met instemming van Rijkswaterstaat, de voorkeur van de gemeente Rotterdam. In deze variant sluit de ontsluitingsweg van het bedrijventerrein aan op de kruising Ankie Verbeek-Ohrlaan-Hazelaarweg. Er zijn twee basisvarianten onderzocht:

- **een aansluiting op de Hazelaarweg in het Schiebroeksepark.**



In deze variant (afbeelding onder) ligt de aansluiting op de Hazelaarweg te dicht bij de kruising met de Ankie Verbeek-Ohrlaan. Dit is wegens de verkeersveiligheid niet gewenst. Ook vanuit de omwonenden uit gebiedstafel Midden wordt deze variant van de hand gewezen vanwege de grote impact op die hoek van het park en met het oog op de verkeersveiligheid van fietsers naar de sportvoorzieningen in het park en het vrachtverkeer.

- **een aansluiting op de knoop met de AVO-laan vanuit het oosten (afbeelding onder).**

Deze variant voldoet het beste aan de eisen. De sportvoorzieningen worden gespaard en de variant scoort het beste op verkeersveiligheid. Om de sportvoorzieningen zoveel mogelijk te sparen komt er een onderdoorgang bij de Ankie Verbeek-Ohrlaan. De route sluit met een boog aan op de kruising met de Hazelaarweg. Dit betekent wel dat een deel van het volkstuintencomplex wordt geraakt en niet kan worden gehandhaafd.



Rijkswaterstaat en de gemeente Rotterdam zoeken in overleg met betrokkenen

naar een passende oplossing.

Punt van aandacht is dat de ontsluitingsweg van het bedrijventerrein in deze variant buiten de geluidswal komt te liggen. De weg neemt zo de minste ruimte in beslag en het is de beste oplossing tegen geluidsoverlast. Waarom? Een geluidswal is effectiever als deze dicht bij de bron (verkeer op de rijksweg) ligt. Als de ontsluitingsweg binnen de wallen wordt aangelegd, moet de zuidelijke wal hoger worden en dus breder. Dit kost meer ruimte en geeft minder mogelijkheden voor een goede landschappelijke inpassing en gaat waarschijnlijk ook ten koste van voetbalvelden. Daarnaast breekt de weg, als die binnen de geluidswal ligt, tweemaal door de geluidswal. Dit kan leiden tot meer geluidsoverlast. Doordat de hoeveelheid verkeer op de ontsluitingsroute gering is, is het lawaai van deze weg verwaarloosbaar ten opzichte van het lawaai van de snelweg.

Dit informatieblad maakt deel uit van een reeks van tien bladen over delen van het project A13/A16 en over geluidhinder en luchtkwaliteit. Er is ook een samenvattend informatieblad.

Deze informatiebladen gaan over de voorstellen van de verantwoordelijke bestuurders voor een optimale inpassing van de nieuwe rijksweg A13/A16. Deze voorstellen zijn voorbereid in overleg met Rijkswaterstaat, de provincie Zuid-Holland, vier gebiedstafels van omwonenden en het Recreatieschap Rottemeren.

Van mei tot ongeveer september 2015 zullen de gebiedscommissies van Rotterdam, de colleges van BenW van de gemeenten, de gemeenteraden, het provinciebestuur en de bestuurscommissie van de Vervoersautoriteit deze voorstellen bespreken.

Meer informatie over het besluitvormingsproces staat in het samenvattende informatieblad.

Zie ook [www.a13a16Rotterdam.nl](http://www.a13a16Rotterdam.nl), [www.lansingerland.nl](http://www.lansingerland.nl) en [www.mrdh.nl](http://www.mrdh.nl).