

# Informatieblad aansluiting Ankie Verbeek-Ohrlaan met de N209



## Samenvatting

**De knoop van de A13/A16 met de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de provinciale weg N209 moet verkeer vanuit elke richting in alle andere richtingen mogelijk maken. Bovendien moet er een ontsluiting van het bedrijventerrein Schiebroek komen. Naar aanleiding van een wens van de omwonenden is er een onderzoek geweest naar het verdiept leggen van de snelweg bij deze knoop.**

## Waarom moet het ontwerp voor de 'AVO-knoop' voldoen?

Een van de belangrijkste onderdelen van het project A13/A16 is de vormgeving van de knoop waar de nieuwe rijksweg kruist met de Ankie Verbeek-Ohrlaan en de provinciale weg N209, de zogenoemde AVO-knoop.

Hoe gaat dit belangrijke verkeersknooppunt eruit zien? Rijkswaterstaat heeft een aantal varianten onderzocht. Bij de uitwerking zijn ook de gemeenten Lansingerland en Rotterdam en de provincie Zuid-Holland betrokken.

Bij de Ankie Verbeek-Ohrlaan moet een 'volledige aansluiting' komen. Dat wil zeggen dat automobilisten op de A13/A16 vanuit beide richtingen zowel naar de N209 als naar de Ankie Verbeek-Ohrlaan kunnen afslaan en dat zij op die wegen zowel in westelijke als in oostelijke richting de A13/A16 op kunnen rijden. Dit is onder meer noodzakelijk om de Molenlaan te ontlasten.

## Aandachtspunten voor het ontwerp

Belangrijke aandachtspunten voor het ontwerp waren:

- Goede verkeersafwikkeling om de doorstroming van het verkeer te waarborgen. Filevorming vergroot de kans op sluipverkeer en mogelijke opstoppingen in de tunnel. Dit laatste is ongewenst uit het oogpunt van tunnelveiligheid. Ook moet het verkeer met name aan de noordzijde van de knoop gemakkelijk in- en uit kunnen voegen zonder te hoeven stoppen voor verkeerslichten.
- Compacte vormgeving, zodat mogelijk bestaande functies en voorzieningen in de omgeving behouden kunnen blijven.
- Een goede inpassing van de ontsluiting van het bedrijventerrein Schiebroek.

- Een optimale en logische structuur voor zowel woon-werk- als recreatief fietsverkeer.
- Voldoen aan richtlijnen van Rijk, provincie en gemeenten en eerder vastgestelde besluiten rond dit project.
- Geen toename ('saldo nul') van geluidbelasting en geen achteruitgang van luchtkwaliteit
- De regelgeving voor tunnelveiligheid. Deze bepaalt de plaats van de op- en afritten aan de kant van de tunnel. Die moeten minimaal 10 sec van de tunnelmond afliggen bij een maximumsnelheid van 120 km/uur.

## Wat willen de bewoners?

Bewoners uit de omgeving hebben gepleit voor een verdiepte ligging van de snelweg ter hoogte van AVO-knoop. Een verdiepte ligging leidt naar hun mening tot minder geluidsoverlast.

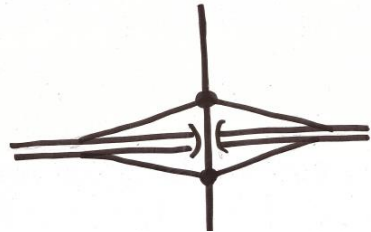
## Waarom is hier niet voor gekozen?

Rijkswaterstaat heeft, op verzoek van de regio, de verdiepte ligging van de weg op twee momenten onderzocht: voor de trajectnota-mer en bij de voorbereiding van de bestuurlijke principeafspraken in 2011. Daaruit bleek dat de verdiepte aanleg tussen de HSL en de noordelijke tunnelingang € 100 mln. duurder is dan de ligging op maaiveld. Ook kwam uit deze onderzoeken naar voren dat met geluidswallen en -schermen eenzelfde geluidsreductie kan worden bereikt als met een verdiepte ligging. In het basisontwerp en in de bestuurlijke afspraken tussen Rijk en regio is besloten om deze vorm van geluidsbescherming niet verder uit te werken.

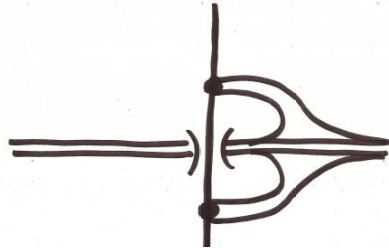
Omdat de bewoners de voorkeur hebben voor een verdiepte ligging, heeft Rijkswaterstaat nogmaals een berekening gemaakt van de kosten. De conclusie daaruit is wederom dat een verdiepte ligging duurder uitvalt dan een ligging op maaiveld, namelijk € 60 mln. voor het (kortere) traject van de tunnelmond noord tot iets ten westen van de aansluiting met de AVO-laan.

## Welke variant is gekozen en waarom?

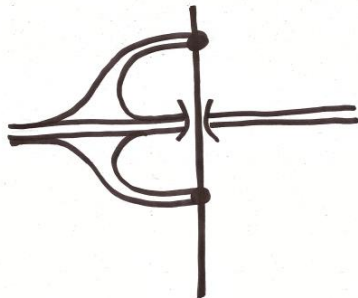
Rijkswaterstaat en de regionale partijen hebben in de studie voor het ontwerp van deze aansluiting de vier varianten van dit schema onderzocht.



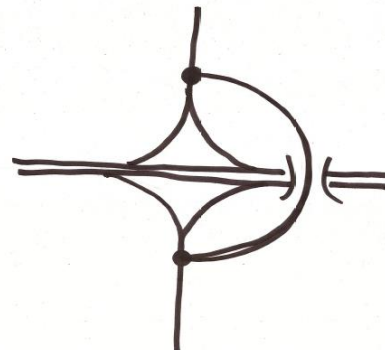
Haarlemmermeer



Half klaverblad oost



Half klaverblad west



Verbindingsboog

Een variant van een zogenoemde 'Haarlemmermeeraansluiting' (linksboven) met een kwart klaverblad en enkele *by passes* voldoet het beste aan de genoemde criteria. Bij deze variant lopen de in- en uitvoegstroken parallel aan de rijksweg. Deze variant neemt de minste ruimte in beslag, waardoor de sportvelden worden gespaard. De andere varianten vielen af omdat ze niet voldeden aan de regelgeving tunnelveiligheid of te grote gevolgen hebben voor het gebruik van de sportvelden en andere functies in de omgeving.

## De ontsluiting van het bedrijventerrein Schiebroek

Bij dit knooppunt moest ook een ontsluiting worden ontworpen voor het bedrijventerrein Schiebroek. Hierover is een apart informatieblad beschikbaar.

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 Rottmeren.

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).