

Informatieblad over de kruising met de N471



Samenvatting

Over de kruising van de A13/A16 met de provinciale weg N471 is veel gesproken met de Bewonersgroep Rodenrijs-West. Er is onderzoek gedaan naar de wens van de bewonersgroep om de provinciale weg hier verdiept te leggen. Rijkswaterstaat vindt dat de kosten daarvan niet opwegen tegen de voordelen.



Impressie van de kruising. Van linksboven naar rechts de A13/A16 (west-oost) met de op- en afritten

De opgave

Het ontwerpen van de kruising van de nieuwe A13/A16 met de provinciale weg N471 is een gecompliceerde opgave. Het moet een volledige aansluiting worden, dat wil zeggen dat het verkeer vanuit elke richting elke andere richting kan kiezen. Daarbij moet het ruimtebeslag zo gering mogelijk zijn en het verkeer op de N471 moet zonder vertraging door kunnen rijden.

De afgelopen jaren zijn verschillende alternatieven voor de knooppunten en aansluitingen van de A13/A16 onderzocht en met gemeenteraden en omgeving besproken. De minister en de regionale overheden hebben in december 2011 in de 'bestuurlijke principeafspraken' de hoofdlijnen vastgelegd. Ze hebben er toen voor gekozen dat de nieuwe rijksweg met een viaduct over de N471 gaat. Dit viaduct zal bij de kruising ongeveer zeven meter boven het maaiveld liggen.

Alle op- en afritten komen parallel aan de hoofdrijbaan te liggen. Door deze variant kan de wielerveding die naast het kruispunt ligt, behouden blijven en worden de contouren van de Vlinderstrik niet aangetast. Hij voldoet aan de eis van een volwaardige aansluiting en past binnen het beschikbare budget.

Alternatief Bewonersgroep Rodenrijs-West (BGRW)

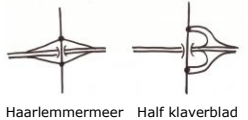
Bewonersgroep Rodenrijs-West (BGRW) is het niet eens met de hierboven beschreven 'basisvariant'. Deze groep heeft in 2014 een alternatief voorstel uitgewerkt en aangeboden aan Rijkswaterstaat en de regio. In haar variant ligt de rijksweg op maaiveld en loopt de N471 in een tunnelbak onder de rijksweg door.

Deze alternatieve variant heeft volgens BGRW een aantal voordelen: minder geluidsbelasting, handhaving van het uitzicht vanaf Rodenrijs naar het zuiden en een betere uitgangspositie om toename van geluidbelasting vergeleken met de huidige situatie ('saldo nul') te voorkomen.

Wat is het verschil tussen de alternatieven?

Ingenieursbureau Arcadis heeft in opdracht van Rijkswaterstaat de alternatieve variant van BGRW op zijn belangrijkste kenmerken onderzocht en vergeleken met de basisvariant.

Verschillen tussen alternatieven		
Onderdeel	Basisvariant Rijkswaterstaat en regio	Variante BGRW
Hoogte passage N471	De A13/A16 komt hoger te liggen dan in het alternatief van BGRW, op circa 7 meter boven maaiveld. Bezwaar: het kruispunt is meer zichtbaar.	De A13/A16 komt minder hoog te liggen, namelijk op maaiveld Bezwaar: Een ligging op maaiveld van de rijksweg ter hoogte van de N471 is niet mogelijk vanwege de landelijke voorschriften over het maken van veilige wegontwerpen, zoals boogstralen en andere verkeerskundige eisen.
Kruising Randstadrail en HSL	De rijksweg komt pal ten noorden van het bestaande viaduct te liggen op een breder viaduct.	Het huidige viaduct blijft bestaan. Dit viaduct is 3 meter minder hoog dan het viaduct in de basisvariant. Bezwaar: Het bestaande viaduct moet hoe dan ook worden vervangen, onder andere omdat het te smal is.
Geluid *	Het is mogelijk het wettelijke en saldo nul-niveau te bereiken. In deze variant zijn iets hogere schermen nodig dan bij het BGRW-alternatief.	

Verschillen tussen alternatieven		
Onderdeel	Basisvariant Rijkswaterstaat en regio	Variante BGRW
Ruimtelijke impact  Haarlemmermeer Half klaverblad	Deze variant (een 'Haarlemmermeeraansluiting', zie model) neemt minder ruimte in beslag dan de variant van BGRW. Hierdoor blijft de Vlinderstrik gespaard en kan de wielerbaan blijven bestaan. De toe- en afritten zullen verder weg liggen van de woningen in Rodenrijs en zullen minder zichtbaar zijn.	In deze variant ('half klaverblad') is er minder ruimte voor de Vlinderstrik en ontstaat er een ruimtelijk conflict met de wielerbaan. De noordelijke af- en toerit komt dicht bij de woningen van Rodenrijs te liggen, waardoor de bewoners deze meer zien (verlichting, stoplichten).
Kosten	Deze variant is € 36 miljoen goedkoper dan de variant van BGRW. Ook is deze variant goedkoper wanneer er extra maatregelen worden genomen om toename van geluidhinder te voorkomen.	Deze variant kost € 36 miljoen meer dan de basisvariant, met name door de aanleg van een tunnelbak en een extra fietstunnel (Landscheiding-West). In dit bedrag is nog geen rekening gehouden met a) extra kosten om de tunnelbak toekomstvast te maken voor een mogelijke verbreding van N471 b) extra kosten voor de ontsluiting van de Oude Bovendijk.

Voetnoot bij tabel:

* Bij beide varianten lijkt geen sprake te zijn van een hoogtebeperking voor geluidschermen in verband met de radar van het nabijgelegen vliegveld. Voor de wettelijke schermen heeft de Luchtverkeersleiding Nederland dit al getoetst. Voor de bovenwettelijke schermen (ophoging) in het kader van saldo nul moet dit nog gebeuren.

Op basis van dit onderzoek blijkt de basisvariant de beste keuze. BGRW kan zich niet vinden in de conclusies van het Arcadis-rapport. De bewonersgroep vindt dat er geen objectieve vergelijking kan worden gemaakt. Rijkswaterstaat ziet echter te weinig voordelen en een aantal belangrijke nadelen in de BGRW-variant.

DCMR Milieudienst Rijnmond onderschrijft de resultaten van het geluidsonderzoek van Arcadis. Wel stelt deze organisatie dat de rijksweg bij een hoge ligging op korte afstand (200 tot 400 meter, op deze afstand is overigens geen bewoning) vaker hoorbaar is.

Hoe wordt de weg landschappelijk ingepast?

Bij de aanleg is er veel aandacht voor de inpassing van de weg in het landschap. Uitgangspunt daarbij is de kwaliteit van het toekomstige natuurgebied de Vlinderstrik.

Of automobilisten vanaf de snelweg de Zuidpolder in kunnen kijken, hangt af van de keuze voor het geluidsscherm: wordt het transparant of gesloten?

Het zicht vanuit de polder en op de kruising en de snelweg wordt afgeschermd door opgaande beplanting op de noordelijke taluds. Tussen de verlegde Oude Bovendijk en de A13/A16 komen elzenhakhout, plasjes en natuurvriendelijke oevers. Door deze maatregelen zal het zicht vanaf de woningen aan de Rodenrijseweg op de snelweg worden beperkt.

De regio zal daarnaast, parallel aan de rijksweg, extra boomvakken in de Vlinderstrik aanleggen om het zicht vanuit de polder op de rijksweg te beperken.

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, www.lansingerland.nl en www.mrdh.nl.