

# Urgentie verkeerssituatie A15

Onderbouwing met cijfers



De Verkeersonderneming

22 april 2009

## 1. De ombouw van de A15: waar hebben we het over?

Bij de ombouw van de A15 gaat het over de 45 kilometer lange snelweg door het haven- en industrieel complex van Rotterdam. In 2010 starten de werkzaamheden op de volgende trajecten:

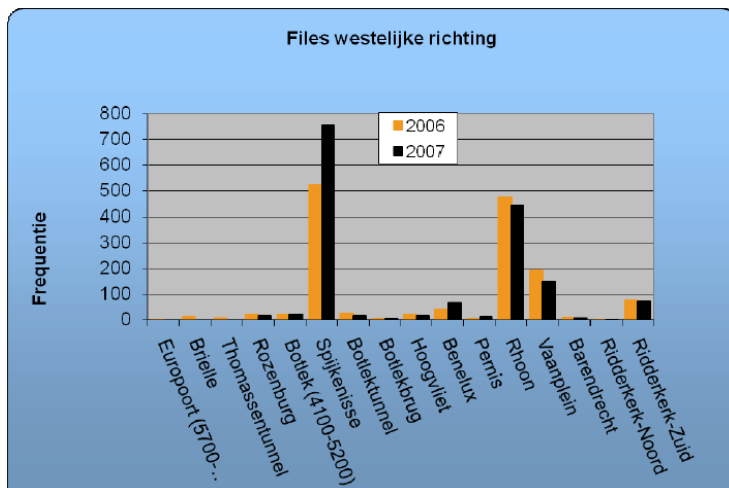
- Rozenburg-Spijkenisse
  - Rijksweg wordt verbreed van 2x2 naar 2x3 rijstroken.
  - Het Hartelkruis wordt aangepast: naast de Hartelbrug komt een nieuwe fietsbrug, zodat het autoverkeer permanent vier rijstroken heeft (nu 2x1 en een wisselstrook).
  - Er wordt een nieuwe Botlekbrug gebouwd die breder is dan de huidige: een dubbel aantal rijstroken (2x2), een spoorverbinding en een fietsverbinding.
- Spijkenisse-Vaanplein
  - Rijksweg wordt verbreed van 2x3 naar 2x5 rijstroken.



De N15 tussen Maasvlakte en Thomassentunnel (bij Rozenburg) is al gereed. Na afronding van de bouwwerkzaamheden rond 2015 is de wegcapaciteit toegenomen met 65%.

## 2. Bereikbaarheid haven en betrouwbaarheid reistijden op de A15<sup>1</sup> staat al onder druk

De bereikbaarheid van de haven en doorstroming op de A15 staat de laatste jaren al onder druk. De A15 is de levensader en de achilleshiel van de haven als het gaat om bereikbaarheid. De A15 is de enige snelweg die toegang geeft tot het achterland. Als er een ongeluk gebeurt staat alles vast. Bovendien is het traject kwetsbaar voor ongelukken. De A15 (traject Beneluxplein-Vaanplein in de avondspits) stond in 2008 op plek 7 van de file top 50 volgens de Verkeers Informatie Dienst.

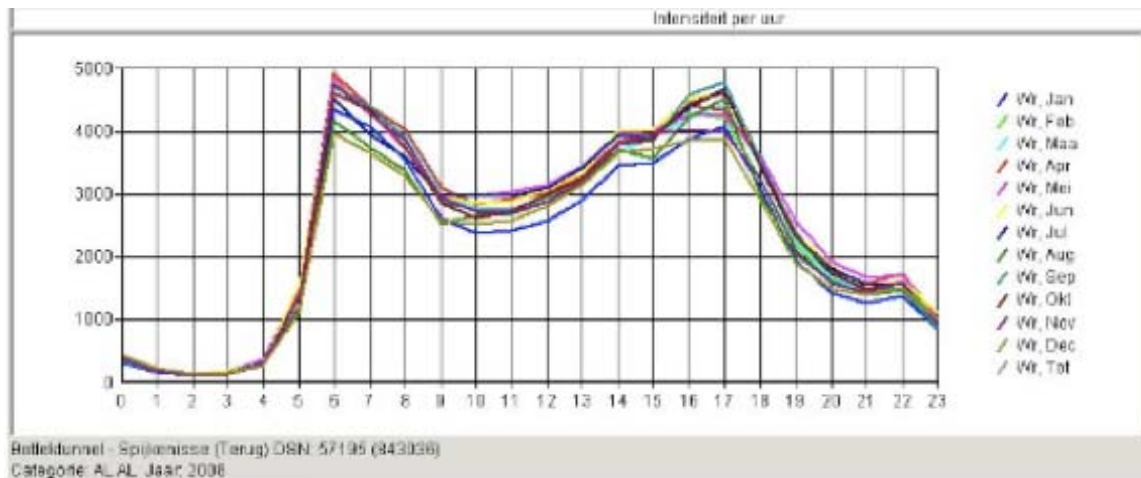


Uit berekeningen van de Erasmus Universiteit blijkt dat de files op de A15 leidden in 2008 tot kosten voor het havengebonden verkeer van € 13,6 miljoen op het traject tussen Maasvlakte en Ridderkerk. De files op de A15 groeiden in 2007 ten opzicht van 2006 sneller dan het landelijk gemiddelde, namelijk met maar liefst 22 procent.

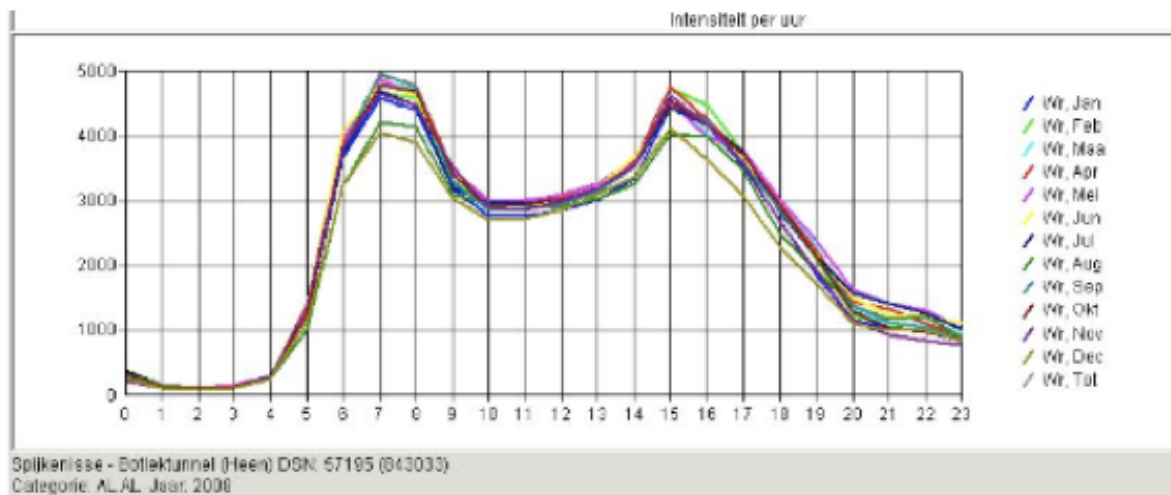
De piek van de ochtendspits (tussen 06.00 en 09.00 uur) 'de haven in' bij de Botlektunnel ligt tussen 6.00 en 7.00 uur. In dat uur rijden er elke werkdag gemiddeld 4724 auto's door de tunnel. Dit levert nu al veel files op. In de avondspits ligt de hoogste piek rond 17.00 uur 'de

<sup>1</sup> Als er gesproken wordt over 'de A15' gaat het om het deel van Vaanplein tot Maasvlakte

*haven in*. De files in de avondspits *'de haven uit'* beginnen vroeg tussen Spijkenisse en de Botlek tunnel: de piek ligt rond 15.00 uur. Daarna volgen de files door toename van het aantal auto's op het traject Charlois-Vaanplein tussen 15.00 en 17.00 uur.



*intensiteit (aantal auto's) per maand/per uur 2008 tussen Botlek en Spijkenisse 'de haven in'*



*intensiteit (aantal auto's) per maand/per uur 2008 tussen Spijkenisse en Botlek 'de haven uit'*



*intensiteit (aantal auto's) per maand/per uur 2008, tussen Charlois - Vaanplein 'de haven uit'*

### 3. Toename aantal files, onbetrouwbare reistijden, verkeersonveilige situaties

Er zijn op dit moment circa 5.000 *auto's te veel* op de A15 tijdens de ochtendspits tussen 06.00 en 09.00 uur (zowel 'haven in als haven uit') waardoor het verkeer nu al heel vaak vaststaat. Om de bereikbaarheid van de A15 tijdens de ombouw van de A15 op minimaal hetzelfde peil als nu te houden is het noodzakelijk om 20% van de het aantal auto's in de spits te verminderen. Indien het niet lukt om deze auto's 'van de weg te halen' is de inschatting dat bij de start van de ombouw er files ontstaan tussen de 15 en 20 kilometer verspreid over de A15 en de op- en afritten. Deze reductie moet in 2011 al zijn gerealiseerd. Want de inschatting is dat tijdens de ombouw de capaciteit met minimaal 10% zal verminderen<sup>2</sup> en de autonome groei van het verkeer minimaal 10% zal zijn. Reistijd en betrouwbaarheid zijn voor bedrijven én mensen die zich willen verplaatsen van groot belang. De reistijden worden nog onbetrouwbaarder. De *reistijd* vanaf Vaanplein tot Maasvlakte zou kunnen oplopen tot één uur of meer, en wordt helemaal onvoorspelbaar. De huidige reistijd bedraagt nu circa 45 minuten in de spits en is zeer onbetrouwbaar. Zonder files en opstoppingen zou je dit traject in 25 minuten moeten kunnen rijden. Het streven is te komen tot een betrouwbare reistijd van 38 minuten, maar daarvoor moet nog veel gebeuren!

### 4. Verslechtering bereikbaarheid en toename files door bouwactiviteiten

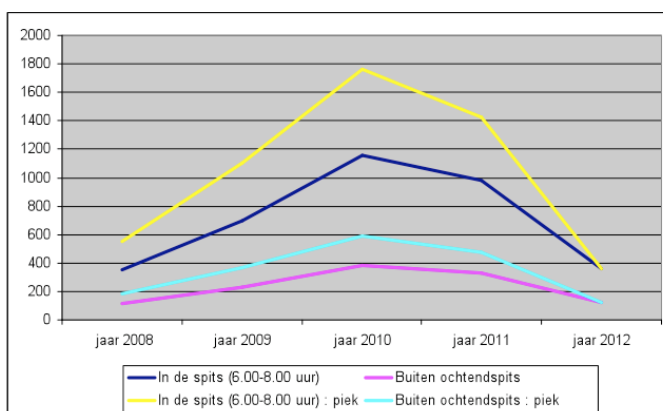
In de berekening van 10% autonome groei en de 20% auto's 'te veel' is het *extra verkeer* door grote bouwactiviteiten op Maasvlakte I en Maasvlakte II niet meegenomen!

Als deze worden betrokken ontstaat het volgende doemscenario:

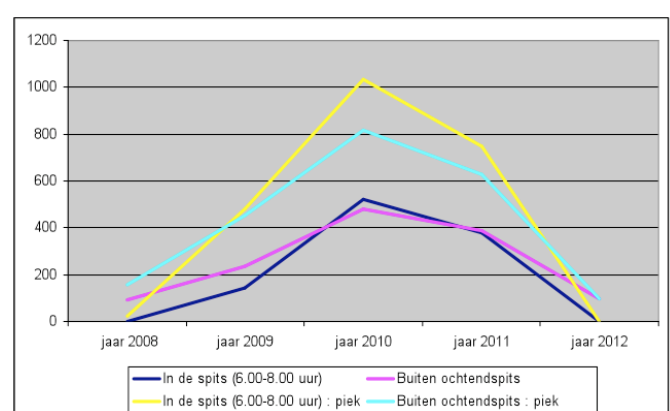
- 6.000-8.000 contractors erbij leidt tot duizenden extra voertuigen in het drukste kwartier van de dag: om 6.15 uur in Botlekentunnel. Dit leidt tot nog eens 5 kilometer extra file, hetgeen de hele zuidelijke ruit vast zet.
- 8,5 uur later komen deze contractors in het toch al drukste avondspitskwartier. Alle haventoeritten naar de A15 staan dan vast.
- Ook het parkeerprobleem van duizenden auto's ten westen van de C2-bocht (einde van de N15) leidt daar tot ernstige verkeersveiligheidsproblemen. En dit is alleen nog maar het extra personenverkeer. Daarnaast zal er ook nog materiaal naar die bouwplaatsen vervoerd gaan worden.

Schematisch weergegeven worden de volgende prognoses gehanteerd:<sup>3</sup>

Verkeer en vervoer zonder tijdelijks huisvesting



Verkeer en vervoer met hotel 2.000 bedden



<sup>2</sup> De exacte berekening van afname in capaciteit volgen nog, dit is een minimale inschatting. De capaciteitsvermindering valt ook op ieder verschillend wegvak anders uit.

<sup>3</sup> Dit is een voorlopige inschatting op basis van een inventarisatie door Deltalinqs

Er wordt nu ingezet op een tijdelijk hotel. Maar ook al is er een hotel met 2.500 bedden dan is er nog steeds een gigantisch mobiliteitsprobleem. Zonder hotel is het probleem bijna niet te overzien, met name in 2010 en 2011.

## 5. De economische crisis lost de files niet op

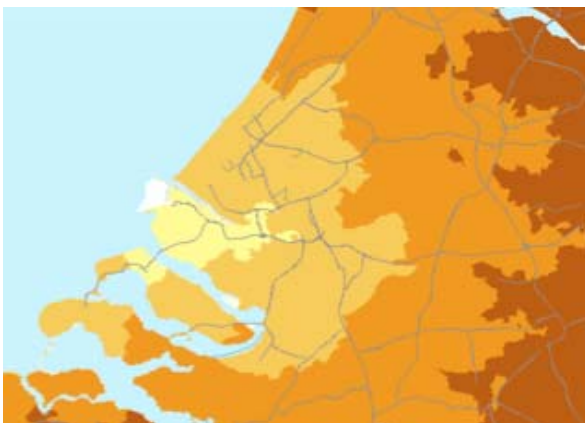
Op het eerste gezicht blijkt uit verkeersmetingen in december 2008 en januari 2009 dat de economische crisis zorgt voor een fikse afname in het aantal files. Uit gegevens van februari 2009 blijkt dat het aantal files in het land in rap tempo weer is toegenomen. In de eerste weken van februari was de filedruk (lengte maal duur van de file) met bijna 14% gestegen ten opzichte van afgelopen jaar. Wel is het zo dat de laatste maanden het vrachtverkeer van en naar de Haven met 10% is afgenomen. Deze afname lost nog steeds de files niet op want het gaat om een relatief klein aantal auto's. Bovendien mag verwacht worden dat dit weer zal toenemen. En er zal dus sprake zijn van een grote toename in vrachtverkeer door toeleveranciers voor de bouwwerkzaamheden op zowel Maasvlakte I als Maasvlakte II. Het probleem op de A15 is juist het personenvervoer dat 70% van het totale verkeer uitmaakt ter hoogte van de Botlek. En dit personenverkeer zal alleen maar blijven groeien.

## 6. En toch is het niet donker aan het einde van de tunnel

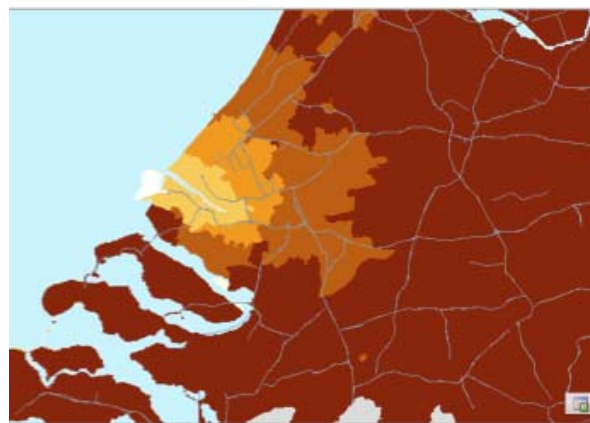
Zonder het verminderen van het aantal auto's in de spits stevent de A15 dus af op een 1<sup>e</sup> plek in de file top 50, waarmee de haven schier onbereikbaar wordt. Dit levert naast ergernissen voor de filerijders, toename van de verkeersonveiligheid en onbetrouwbare reistijden ook toenemende economische schade op.

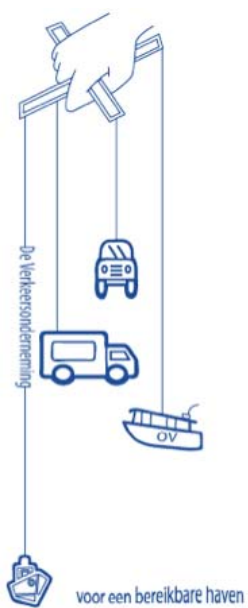
Mede om dit te voorkomen is in juli 2008 De Verkeersonderneming opgericht. Een omvangrijk stromenonderzoek dat de Verkeersonderneming inmiddels heeft laten verrichten, het opzetten van een ambitieus project Spitsmijden A15, én successen met mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement elders in het land, geven inmiddels vertrouwen dat het geschetste doemscenario geen werkelijkheid hoeft te worden. Een reductie van 20% van het verkeer in de ochtendspits moet haalbaar zijn, door afvlakking van de spitsen en het neerzetten van goede alternatieven. Alle betrokkenen, zoals overheid, bedrijven, aannemers moeten er dan wel alles aan doen om gezamenlijk het verder vastlopen van de A15 een halt toe te roepen, en daarmee de bereikbaarheid van de Haven op peil te houden tussen nu en 2015.

*Reistijd naar de Maasvlakte in de ochtendspits, huidige situatie*



*Mogelijk beeld van reistijd naar Maasvlakte in 2011 indien 20% spitsreductie niet wordt behaald*





*Colofon*  
De Verkeersonderneming

Programmamanager Mobiliteitsmanagement:  
Hans Stevens  
Projectleider:  
Astrid Dijkhuizen (opsteller)

Telefoon: 010-282 5925 |  
Gebouw De Nieuwe Maas | Boompjes 200 |  
3011 XD Rotterdam |  
[info@verkeersonderneming.nl](mailto:info@verkeersonderneming.nl)  
[www.verkeersonderneming.nl](http://www.verkeersonderneming.nl)