

AD/De Dordtenaar

26 februari 2014 woensdag

De A4-noord zal niet het einde van het fileleed op de Rotterdamse ring inluiden

ROTTERDAM | De A4-noord zal niet het einde van het fileleed op de Rotterdamse ring inluiden. Het knooppunt Kethelplein is te krap voor een soepele aansluiting op de wegen rond de havenstad, zeggen deskundigen. De doorstroming zal straks wel beter zijn dan nu, belooft Rijkswaterstaat.

Het Kethelplein is het kruispunt van de A4 met de A20. Bouwers zijn nu druk met het aansluiten van de A4-noord uit Den Haag daarop. Dat betekent extra op- en afritten, maar daarvoor is weinig ruimte.

Het Kethelplein ligt helemaal ingeklemd tussen Schiedamse en Vlaardingse woonwijken. Het ontwerp was een hoofdpijndossier. Tegenstanders van de A4-noord wijzen de plannenmakers er al jaren op dat de snelweg geen verlichting zou brengen, omdat het verkeer zou vastlopen bij Schiedam.

Erger

Professor Ingo Hansen waarschuwde dat de extra weg naar Den Haag de opstoppingen alleen maar zou verergeren. De inmiddels emeritus professor transport en planning bij de TU Delft constateert dat de knelpunten niet zijn opgelost.

Rijkswaterstaat denkt het maximale eruit te hebben gehaald: „In deze oplossing is een aantal bogen verruimd, waardoor een aanzienlijke vergroting van de capaciteit van het Kethelplein wordt bereikt,” laat een zegsvrouw weten. „Zo wordt de huidige krappe lus met één rijstrook vanuit de Beneluxtunnel naar de A20 in de richting Hoek van Holland vervangen door een veel ruimere lus met grotendeels twee rijstroken.”

De grootste winst zit er in dat het verkeer tussen Rotterdam en Den Haag straks kan kiezen uit twee routes, stelt Rijkswaterstaat: de A4-noord en de A13.

Hoogleraar transportbeleid Bert van Wee, ook aan de TU Delft, biedt een beetje troost: „Jongeren rijden minder auto en sensortechnologie zorgt ervoor dat de auto's dichter op elkaar gaan rijden, waardoor veel wegen en verkeerspleinen in Nederland over enkele decennia zelfs te ruim bemeten zullen zijn.”