

1368-102

**Aanvulling op het milieueffectrapport
behorende bij het (O)WAB A27
Gorinchem - Noordeloos**

*Aanleg plusstrook in noordelijke richting in het kader van de
Spoedwet wegverbreding*

Colofon

Uitgegeven door: Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Zuid-Holland
Postbus 556
3000 AN Rotterdam
Telefoon: 010 - 402 6200

Datum: 27 mei 2004

1. Inleiding

De Commissie voor de m.e.r. heeft bij toetsing aan de vastgestelde richtlijnen en de wettelijke inhoudseisen een tekortkoming in het MER 'Plusstrook A27 Gorinchem - Noordeloos' signaleerd, die zij essentieel acht voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming. De Commissie heeft daarom in haar concept-advies d.d. 14 mei 2004 geadviseerd om een aanvulling op het MER op te stellen voordat het besluit wordt genomen. De tekortkoming betreft het ontbreken van informatie waarmee daadwerkelijk beoordeeld kan worden welke invloed de plusstrook heeft op het verminderen van de verkeershinder op het knooppunt Gorinchem en de A15. Dit is één van de twee doelen van het project. Het ontbreken van informatie hierover is daarmee essentieel. In deze rapportage wordt de gevraagde informatie gegeven.

De Commissie heeft daarnaast enkele adviezen gegeven die naar haar mening van belang zijn voor de kwaliteit van de besluitvorming, maar geen betrekking hebben op essentiële tekortkomingen. Ten aanzien van de motie Eversdijk adviseert de Commissie ten behoeve van de verdere besluitvorming duidelijk aan te geven hoe in de praktijk uitvoering gegeven wordt aan de motie. Daarbij moet worden aangegeven dat het in het MER aangegeven uitgangspunt voor de aanleg van dubbellaags ZOAB in lijn ligt met de bedoeling van de motie. Ten aanzien van de verkeersveiligheid adviseert de Commissie voor de verdere besluitvorming nader te onderbouwen waarom er wordt uitgegaan van een lichte verbetering van de verkeersveiligheid en welke flankerende maatregelen daarvoor nodig zijn. Het effect van trechtersvorming bij de aansluiting Noordeloos moet daarbij worden meegenomen. Hoewel dit niet vereist is wordt ook op deze adviezen kort een reactie gegeven.

2. Effecten op het knooppunt Gorinchem en de A15

Door middel van een studie met een macroscopisch dynamisch verkeersmodel zijn de verwachte verkeerskundige effecten van de plusstrook in beeld gebracht. Met het simulatiemodel wordt inzicht gegeven in de invloed van de plusstrook op de doorstroming op de A27 en de A15. Het model is met name gebruikt om de invloed van de plusstrook op de te verwachten filelengte en de reistijden op de A27 te voorspellen. Allereerst is een simulatie van de situatie 2003 opgesteld (huidige situatie) waarbij het model getoetst is aan meetresultaten. Vervolgens is een simulatie gemaakt voor het jaar 2010, voor zowel de situatie mét (voorkeursalternatief) als zonder plusstrook (referentiesituatie). De rapportage van de modellering is als bijlage bijgevoegd.

Huidige situatie

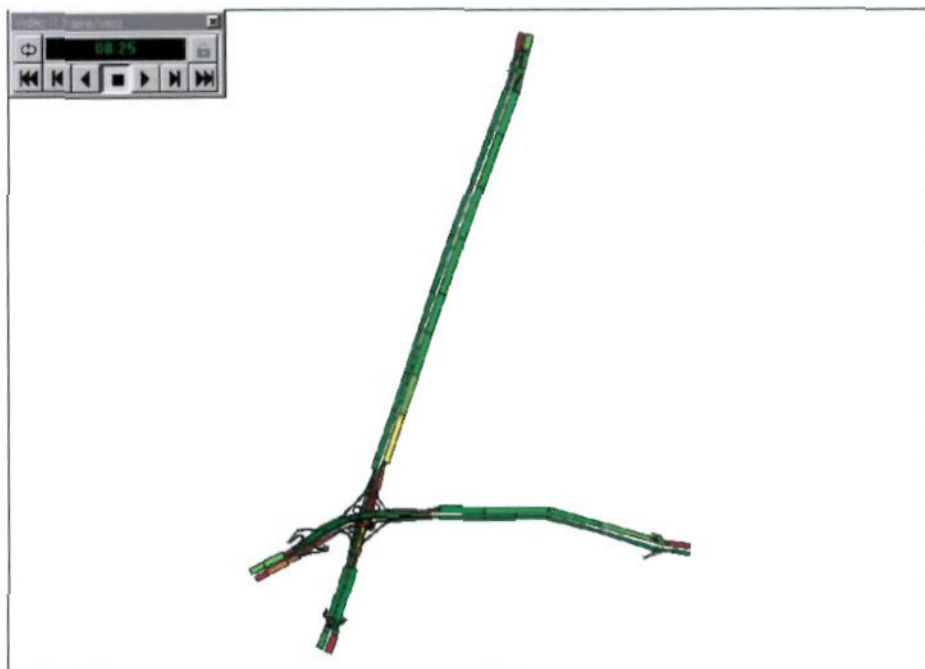
In het studiegebied is de congestieproblematiek voor een belangrijk deel te wijten aan verder stroomafwaarts gelegen delen van de A27 (Noordeloos-Everdingen). Metingen laten zien dat er in de ochtendspits diverse schokgolven het studiegebied binnenkomen. Deze schokgolven variëren per dag sterk in aantal (soms geen, tot soms drie schokgolven) en in zwaarte (van een halve kilometer tot aan het knooppunt Gorinchem). De modellering is hiertoe gesplitst in een tweetal hoofdvarianten, één waarbij geen schokgolf optreedt en één waarbij een maximale schokgolf het gebied binnenkomt. *Vanuit historische metingen is te zien dat de congestie, die ontstaat door de schokgolf, op de A27 in de huidige situatie maximaal tot aan het knooppunt Gorinchem terugslaat.* Het model is dusdanig gekalibreerd dat dit ook optreedt. Bij de beschrijving van de referentiesituatie en het voorkeursalternatief is het onderscheid tussen de situatie met en zonder schokgolf eveneens gemaakt. In bijlage 1 is te zien hoe in beide gevallen in de huidige situatie het filebeeld eruit ziet.

Referentiesituatie

In deze variant is het verkeersaanbod gewijzigd. Er is circa 11% verkeer bijgekomen. Vanuit de simulaties is te zien dat het verkeer dat vanaf de A15

wil invoegen op de A27 hinder ondervindt. Zowel op de parallelbanen als op de hoofdbaan van de A27 geeft het invoegende verkeer hinder. De congestie die hierdoor optreedt is echter nog niet zo zwaar dat deze terugslaat tot op de hoofdbaan van de A15. In bijlage 1 is deze situatie weergegeven.

Zodra schokgolven het studiegebied binnenkomen, is zware terugslag te zien die tot ver op de hoofdbaan van de A15 (met name de zuidelijke baan) effect heeft (zie figuur 1).



Figuur 1 Referentiesituatie (met schokgolf)

Voorkeursalternatief

Door de aanleg van de plusstrook wordt een terugslag van de congestie tot op de A15 in alle gevallen voorkomen (zie figuur 2).



Figuur 2 Voorkeursalternatief (met schokgolf)

Na de realisatie van de plusstrook is te zien dat het verkeer, dat voorheen werd 'tegegehouden' in het knooppunt Gorinchem, zich nu vrij kan afwikkelen. Aan het einde van de plusstrook dient het verkeer echter weer samengevoegd te worden van 3 naar 2 rijstroken, waardoor op deze plaats lichte filevorming zal optreden.

De aanleg van de plusstrook geeft een positief effect op de totale verkeersafwikkeling op het gemodelleerde studiegebied. Met name de betrouwbaarheid van dit deel van het netwerk wordt verhoogd doordat de A15 en het knooppunt Gorinchem altijd congestievrij blijven.

Op lokale delen van het netwerk kan echter nog steeds congestie ontstaan. Volledige congestie kan alleen worden voorkomen door ook stroomafwaarts gelegen knelpunten op de A27 aan te pakken.

Kwantitatieve modelresultaten

In tabel 1 worden de trajecttijden weergegeven. Deze zijn uit de resultaatbestanden van de verschillende modelbestanden herleid. Het traject dat is beschouwd loopt van direct ten zuiden van het knooppunt Gorinchem tot aan de aansluiting Noordeloos. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de trajecttijden die zijn gemiddeld over de gehele ochtendspits (6.00 tot 10.00 uur) en de maximale trajecttijd die het verkeer oploopt, wanneer precies op het moment van de zwaarste congestie dit traject wordt aangedaan.

	Gemiddeld ¹⁾	Maximaal ²⁾
2003	4:42	10:51
2010	6:38	17:47
2010plus	5:57	9:07

Tabel 1 Modelresultaten (met schokgolf)

Door de aanleg van de plusstrook wordt een reductie van de totale reistijd gerealiseerd, zodat geconcludeerd kan worden dat de plusstrook voor het gehele netwerk een positief effect heeft. Met name de maximale trajecttijd vermindert.

3 Uitwerking motie Everdijk

In de Spoedwet wegverbreding is bepaald dat ten behoeve van een te nemen Wegaanpassingsbesluit (WAB) onderzocht dient te worden of er sprake is van woningen en/of andere geluidsgevoelige bestemmingen die een geluidsbelasting hebben van meer dan 70 dB(A). Indien dit laatste het geval is wordt in beginsel een geluidsreducerend wegdek of een snelheidsverlaging toegepast, tenzij dit redelijkerwijs niet kan worden gevergd. Voor de A27 is uit het onderzoek (Rapport Rijksweg 27 Knooppunt Gorinchem - aansluiting Noordeloos: Onderzoek naar de akoestische gegevens voor de aanleg van een plusstrook, september 2003) gebleken dat 2 woningen een geluidsbelasting hebben van meer dan 70 dB(A) in het jaar 2000. Vanwege een overschrijding van 70 dB(A) bij 2 woningen waarvan bij 1 woning met meer dan 2 dB(A) wordt bij de dorpskern Hoogblokland, ter vermindering van de geluidbelasting, van km 40,25 t/m km 40,75 op alle rijstroken op de oostelijke rijbaan dubbellaags ZOAB op de A27 aangebracht. Tevens zal gedurende de periode van openstelling van de extra rijstrook vanwege de verkeersveiligheid een maximumsnelheid gelden van 100 km per uur.

In de Spoedwet wegverbreding is verder bepaald dat er een geluidplan moet worden opgesteld. In dit geluidplan worden, volgens de regels van de Wet geluidhinder, de eventuele noodzakelijke geluidsmaatregelen en de eventuele hogere waarden vermeld. Dit geluidplan moet uiterlijk 2 jaar na het onherroepelijk worden van het WAB gereed zijn, maar zal zoveel eerder als mogelijk worden opgesteld. In het geluidplan zal worden aangegeven in welke mate de vastgestelde ten hoogste toelaatbare geluidsbelastingen op

bovenbedoelde woningen worden overschreden. Het geluidsplan dient ook de termijn te bevatten waarbinnen de geluidmaatregelen in uitvoering worden genomen. Op het geluidsmaatregelen plan is de openbare voorbereidingsprocedure van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. In dit kader zullen belanghebbenden in de gelegenheid worden gesteld om zienswijzen in te dienen tegen het ontwerpplan. Tegen het definitieve plan kan beroep worden ingesteld.

Het geluidsplan zal onverkort uitgaan van de Wet geluidhinder. Hierdoor zullen niet alleen de effecten van de plusstrook, maar ook de verschillen tussen de huidige en de wenselijke situatie opgevangen worden.

4. Verkeersveiligheid

Er wordt in het MER gesproken van een lichte verbetering ten opzichte van de referentiesituatie en niet, zoals in het concept-advies beschreven, ten opzichte van de huidige situatie. Doordat na de realisatie van de plusstrook geen terugslag van file in het knooppunt meer optreedt zal de verkeersveiligheid naar verwachting licht verbeteren. Ten aanzien van de filevorming die door de trechtersvorming zal ontstaan kan gesteld worden dat de verkeerssignalering boven de weg tijdig zal aangeven wanneer er filevorming ontstaat bij de aansluiting Noordeloos. De filevorming zal daarmee altijd op hetzelfde punt ontstaan, terwijl dit zonder plusstrook op een willekeurig punt plaatsvindt. Doordat de weggebruiker daar rekening mee kan houden heeft dit een licht positief effect op de verkeersveiligheid. De conclusie dat er een lichte verbetering zal optreden ten opzichte van de referentiesituatie houdt dan ook nog steeds stand.

Bijlage

