

ONTVANGEN

13 JUNI 2007

ROYAL HASKONING

Commissie voor de MER
t.a.v. mevr. dr. N.W.M. van Buren
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

dienst/afdeling
rbe

contactpersoon
J. Kootstra

onderwerp
Aanvulling MER Zuidwestelijke Randweg Gouda

telefoon
0182-588252

uw kenmerk

gouda
10 februari 2005

ons kenmerk
2005.00294

verzonden

Geachte mevrouw Van Buren,

In de bijeenkomst van 27 januari j.l. heeft de Cie MER het concept toetsingsadvies voor de MER Zuidwestelijke Randweg Gouda besproken met vertegenwoordigers van de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Ouderkerk en Gouda. Tijdens dit gesprek is vastgesteld dat op enkele punten een aanvullende toelichting van het bevoegd gezag gewenst is. In de bijgesloten notitie treft u de nadere toelichting aan. Deze toelichting zal ook worden gebruikt bij de nota van beantwoording van de inspraakreacties.

Wij hopen u met deze notitie van voldoende aanvullende informatie te hebben voorzien om een goede beoordeling mogelijk te maken.

Vanzelfsprekend zijn wij bereid een toelichting te geven indien dit gewenst wordt.

Hoogachtend,

Het College van burgemeester en wethouders van Gouda,
namens hen,

M. Vleggeert, projectmanager ZWR



bezoekadres:
antwerpseweg 5, gouda

correspondentieadres:
postbus 1086, 2800 bb gouda
fax 0182-588101
e-mail gemeente@gouda.nl

Nadere toelichting MER Zuidwestelijke Randweg Gouda

Vraag:

Gevraagd is de bereikbaarheidsdoelstelling te specificeren en te kwantificeren en de alternatieven aan deze subdoelstellingen te toetsen.

Wijze van beantwoorden:

De doelstelling "Het verbeteren van de bereikbaarheid van de woon- en werkgebieden in het zuidelijk deel van Gouda en de Krimpenerwaard" valt uiteen in drie subdoelstellingen. Deze zijn (in willekeurige volgorde):

- a. verbeteren van de bereikbaarheid van de Krimpenerwaard vanaf de snelwegen;
- b. verbeteren van de bereikbaarheid van Gouda vanaf de Krimpenerwaard;
- c. verbeteren van de bereikbaarheid van Gouda-zuid vanaf de snelwegen.

Voor de drie subdoelstellingen is een aantal relaties via het wegennet gedefinieerd waarvoor uit het verkeersmodel de rijtijden tijdens het avondspitsuur zijn bepaald. De verandering van de rijtijd op de betreffende relaties wordt maatgevend geacht voor de bereikbaarheid van de in de drie subdoelstellingen genoemde gebieden.

De volgende vijf relaties zijn gedefinieerd (zie afbeelding in de bijlage):

- a) verbeteren van de bereikbaarheid van de Krimpenerwaard vanaf de snelwegen (doorgaand verkeer ten opzichte van Gouda):
 - Kanaaldijk - Schoonhovenseweg (relatie 1 - 2 v.v.)
 - Kanaaldijk - Gouderaksedijk west (relatie 1 - 3 v.v.)
- b) verbeteren van de bereikbaarheid van Gouda (zuid) vanaf de Krimpenerwaard (herkomst- en bestemmingsverkeer ten opzichte van Gouda zuid):
 - Schoonhovenseweg - Schielands Hoge Zeedijk (relatie 2 - 4 v.v.)
 - Gouderaksedijk west - Schielands Hoge Zeedijk (relatie 3 - 4 v.v.)
- c) verbeteren van de bereikbaarheid van Gouda (zuid) vanaf de snelwegen (herkomst- en bestemmingsverkeer ten opzichte van Gouda zuid):
 - Kanaaldijk - Schielands Hoge Zeedijk (relatie 1 - 4 v.v.)

Antwoord:

In onderstaande tabel zijn de rijtijden op de verschillende relaties weergegeven.

relatie	basisjaar 2003	0 alternatief 2015	0+ alternatief 2015	alternatief 3 2015	alternatief 5 2015	alternatief 7 2015
a.						
van 1 naar 2	11	14	14	8	9	8
van 2 naar 1	11	12	12	8	10	8
van 1 naar 3	15	18	18	8	11	7
van 3 naar 1	15	17	16	8	12	7
b.						
van 2 naar 4	5	5	4	5	5	5
van 4 naar 2	6	8	7	6	5	6
van 3 naar 4	9	9	8	8	7	7
van 4 naar 3	10	12	12	8	7	9
c.						
van 1 naar 4	5	7	7	7	8	7
van 4 naar 1	6	8	9	8	9	9

Tabel: Rijtijden in minuten tijdens het avondspitsuur

De rijtijden van het 0+ alternatief wijken nauwelijks af van het 0 alternatief, waardoor geen sprake is van een relevante verandering (0). De rijtijden in de alternatieven 3, 5 en 7 verschillen wel duidelijk van het nulalternatief.

De bereikbaarheid van de Krimpenerwaard vanaf de snelwegen (a.) verbetert in de alternatieven 3 en 7 relatief sterk (+++) en in alternatief 5 in iets mindere mate (++) . De bereikbaarheid van Gouda zuid vanaf de Krimpenerwaard (b.) verbetert in alternatief 3 en 7 in relatief beperkte mate (+) en in alternatief 5 iets sterker (++) . De bereikbaarheid van Gouda zuid vanaf de snelwegen is voor de alternatieven 3, 5 en 7 nauwelijks onderscheidend van het 0 alternatief, waardoor geen sprake is van een relevante verandering (0).

Vraag:

Gevraagd is helder te maken welke veranderingen optreden in de verschillende vervoersstromen (naar herkomst en bestemming) over de bestaande en de nieuwe routes in het studiegebied voor de verschillende alternatieven.

Wijze van beantwoorden:

Binnen het studiegebied worden de volgende twee routes voor de belangrijkste vervoersstromen onderscheiden:

- de Veerstralroute;
- de nieuwe ZWR.

Voor beide routes is in elke variant op een identiek geografisch punt een selected-link-analyse uitgevoerd. Hiermee kan in beeld worden gebracht waar het verkeer dat op een specifiek wegvak rijdt, vandaan komt of heen gaat.

Voor de Veerstralroute is het wegvak Schielands Hoge Zeedijk geanalyseerd en voor de nieuwe ZWR is het wegvak direct ten westen van de Schoonhovenseweg (ZWR oost) geanalyseerd.

Antwoord:

In de bijlage zijn de afbeeldingen van de verkeersstromen via de Schielands Hoge Zeedijk en de ZWR weergegeven voor de verschillende alternatieven. Verkeersstromen van minder dan 10 motorvoertuigen zijn niet op de afbeeldingen weergegeven.

In de afbeeldingen van de Schielands Hoge Zeedijk in het basisjaar, het 0 alternatief en het 0+ alternatief is duidelijk een groot aantal relatief fijnmazige vertakkingen zichtbaar. Tevens valt door een dikke vertakking op dat een groot deel van de verkeersstroom op de Schielands Hoge Zeedijk een relatie heeft met de route Provinciale weg - Veerstralroute - Kanaaldijk - N457. De Veerstralroute heeft dus behalve een lokale functie (herkomst- en bestemmingsverkeer Gouda zuid) ook een doorgaande regionale functie. In de afbeeldingen van de Schielands Hoge Zeedijk in de alternatieven 3, 5 en 7 is de dikke tak nagenoeg verdwenen en resteren alleen de fijnmazige takken. De Veerstralroute heeft in deze alternatieven dus vrijwel alleen nog een lokale functie.

In de afbeeldingen van de ZWR oost in de alternatieven 3, 5 en 7 is te zien dat er met name sprake is van een dikke vertakking op de route Provinciale weg - ZWR - Kanaaldijk - N457 en slechts een beperkt aantal fijne vertakkingen Gouda in. De ZWR heeft dus met name een doorgaande regionale functie. In alternatief 5 zijn iets meer fijnmazige takken in Gouda te zien dan in alternatief 3 en 7, waaruit blijkt dat de ZWR in alternatief 5 een iets minder kleine lokale functie heeft dan de alternatieven 3 en 7. Dit wordt veroorzaakt doordat de ZWR in alternatief 5 dichter bij de binnenstad aansluit op de Veerstralroute dan bij alternatief 3 en 7.

Vraag:

Gevraagd is om een toelichting/verklaring te geven op/voor de grote toename van het autoverkeer op de Gouderakسدijk west.

Wijze van beantwoorden:

Bij de beantwoording wordt uitgegaan van de aangepaste verkeersmodelberekeningen waarin de in de gevoeligheidsanalyse (bijlage 7 van de MER) gesignaleerde grotere aantrekkingskracht van de regio Rotterdam is verwerkt. Ten behoeve van de beantwoording is onder andere een nadere analyse gemaakt van de modelberekeningen waarbij nauwkeuriger is bekeken waar het verkeer op bepaalde wegvakken vandaan komt of heen gaat (selected-link-analyse). Tevens zijn de rijtijden tussen Gouderakسدijk west en Kanaaldijk met elkaar vergeleken

Antwoord:

Uit de modelberekeningen voor het basisjaar 2003 blijkt dat de twee verbindingen tussen Rotterdam en het westelijke deel van de Krimpenerwaard (de Algerabrug tussen Krimpen aan de IJssel en Capelle aan de IJssel en de veerpont tussen Gouderak en Moordrecht) reeds overbelast zijn. De modelintensiteit overschrijdt de modelcapaciteit van beide verbindingen.

In het verkeersmodel voor de autonome situatie in 2015 is een autonome verkeersgroei in de Krimpenerwaard opgenomen ten gevolge van de groei van het autobezit, autogebruik en een beperkte groei van inwoners en werkgelegenheid. Door de overbelasting van beide verbindingen richting Rotterdam kunnen deze geen extra autoverkeer opvangen. Een belangrijk deel van het extra autoverkeer gaat dus andere routes zoeken, waarbij de Gouderakسدijk een belangrijke schakel vormt richting de Haastrechtsebrug. Dit verklaart de meer dan gemiddelde groei van het verkeer op de Gouderakسدijk west.

In de alternatieven 3, 5 en 7 is een nieuwe oeververbinding over de Hollandsche IJssel opgenomen. Doordat de route vanuit de westelijke Krimpenerwaard via de Gouda richting Rotterdam aanzienlijk korter wordt, gaat een deel van het autoverkeer dat in de autonome situatie via de overbelaste Algerabrug en de overbelaste veerpont rijdt, de nieuwe oeververbinding gebruiken. Dit leidt in alternatief 3 en 7 tot een groei van het autoverkeer op de Gouderakسدijk west ten opzichte van de autonome situatie. De Gouderakسدijk wordt namelijk direct op de ZWR aangesloten en leidt via de oeververbinding direct naar het Sluiseland. In alternatief 5 treedt geen groei van het autoverkeer op de Gouderakسدijk west op aangezien de Gouderakسدijk west via een indirecte verbinding op de ZWR wordt aangesloten en vervolgens terug moet worden gereden via de ZWR, de oeververbinding en de Rotterdamseweg naar het Sluiseland.

Vraag:

Gevraagd is inzicht te geven in de methode waarop de verkeersveiligheid beoordeeld is en de aangeleverde meest recente verkeersprognoses op dit punt te toetsen.

Wijze van beantwoorden:

Op basis van de aangepaste verkeersprognose zijn opnieuw de effecten op de verkeersveiligheid bepaald. Deze effecten zijn opgenomen als vervangende teksten voor paragraaf 7.1 (deel over verkeersveiligheid) en paragraaf 7.6 (integraal nieuwe tekst). De berekenwijze is per wegvak en per alternatief in de bijlage opgenomen. Ten opzichte van de oorspronkelijke beoordeling in de Aanvulling MER verandert alleen de score van alternatief 3 van ++ naar +. Dit heeft geen gevolgen voor de onderlinge rangorde op dit punt.

Antwoord:

7.1 (onderdeel Verkeersveiligheid)

Verkeersongevallen worden door de politie geregistreerd en deze gegevens worden door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer verzameld. De gemiddelde aantallen verkeersongevallen in het studiegebied over de periode 2000 – 2002 zijn weergegeven in tabel 7.2.

Om de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in de toekomst te kunnen voorspellen is gebruik gemaakt van een verkeersveiligheidsmodel (gebaseerd op gegevens SWOV)(lit.). In dit model zijn voor 17 typen wegen ongevalskentallen verwerkt. Deze kentallen, een maat voor het aantal letselongevallen per wegtype, zijn gebaseerd op de historische ongevalsgegevens van deze wegtypen. Voor elk van deze wegtypen kan, rekening houdend met de verkeersintensiteit ter plaatse, een ongevalsgetal per kilometer per jaar worden gegeven. Het gaat hierbij om letselongevallen: ongevallen waarbij gewonden en dodenvallen. Van de wegvakken in het studiegebied is berekend hoeveel letselongevallen er zullen optreden. Dit is gedaan voor het jaar 2002 en het jaar 2015 (autonome ontwikkeling). De berekening voor 2002 maakt het mogelijk de modelresultaten te ijken aan de feitelijk geregistreerde ongevallen. De berekende waarden zijn ook in tabel 7.2 opgenomen.

Tabel 7.2 Verkeersveiligheid in termen van letselongevallen

Wegvakken nr.	Naam	Letselongevallen per jaar per wegvak		
		feitelijk gemiddeld 2000-2002	berekend 2002	berekend 2015
A	Kanaaldijk voor Julianasluis	0.3	0.9	1.6
B	Kanaaldijk na Julianasluis	0.0	0.7	1.3
C	Rotterdamseweg voor KW-weg	1.0	0.3	0.9
D	Rotterdamseweg na KW-weg	1.3	2.4	2.4
E	Schielands Hoge Zeedijk	5.0	1.7	1.6
F	Nieuwe Veerstaal	2.0	1.1	1.0
G	Provinciale weg West	2.3	6.0	3.7
H	Schoonhovenseweg	2.0	3.3	4.4
I	Goejanverwelledijk	0.0	0.6	0.7
J	Fluwelensingel	1.0	1.1	1.3
K	Gouderaksedijk	2.7	6.1	11.6
L	Haastrechtsebrug	1.3	0.7	0.8
M	Koningin Wilhelminaweg	0.0	0.3	0.4
	Totaal	19.0	25.2	31.7

Het aantal feitelijk opgetreden verkeersongevallen zijn getoetst volgens de normen van blackspots (twee of meer letselongevallen per jaar). Volgens deze norm kunnen 5 van de 13 wegvakken als onveilig worden benoemd. Het gaat daarbij om de wegvakken E, F, G, H en K.

Tussen de werkelijke aantallen en de berekende aantallen letselongevallen treden verschillen op (totale factor 1.3). Het totale aantal letselongevallen blijkt in werkelijkheid lager te liggen dan op basis van de berekende aantallen verwacht zou mogen worden. Kortom de werkelijke situatie is als totaal veiliger dan de berekende situatie. Voor een onderlinge vergelijking van de alternatieven is de methode toch goed bruikbaar; op basis van de uitkomsten kan bepaald worden welke variant het veiligste is. Voor het doen van uitspraken over de absolute veiligheid is deze methode minder goed geschikt.

7.6 Effectbeschrijving Verkeersveiligheid

De effecten op verkeersveiligheid worden beschreven aan de hand van het verwachte aantal letselongevallen per jaar per wegvak. Hierbij is, net als voor de huidige situatie en autonome ontwikkeling, gebruikgemaakt van het verkeersveiligheidsmodel. In onderstaande tabel 7.6 zijn de resultaten van de berekeningen weergegeven. In figuur 7.1 is een overzicht gegeven van de wegvakken van de verschillende alternatieven.

Tabel 7.6 Aantal letselongevallen per wegvak voor de autonome situatie en de verschillende alternatieven

Nr.	Wegvakken Naam	Autonoom	Nul plus	Alternatief		
		2015	2015	3	5	7
A	Kanaaldijk voor Julianasluis	1.6	1.7	1.8	1.7	1.8
B	Kanaaldijk na Julianasluis	1.3	1.4	2.3	1.9	2.2
C	Rotterdamseweg voor KW-weg	0.9	0.9	1.0	2.5	0.7
D	Rotterdamseweg na KW-weg	2.4	2.5	1.6	7.6	1.8
E	Schielands Hoge Zeedijk	1.6	1.7	1.3	1.1	1.2
F	Nieuwe Veerstal	1.0	1.1	0.8	0.7	0.8
G	Provinciale weg West	3.7	4.1	3.5	4.3	4.0
H	Schoonhovenseweg	4.4	4.5	4.3	4.7	4.1
I	Goejanverwelledijk	0.7	0.7	0.5	0.5	0.5
J	Fluwelensingel	1.3	1.5	1.2	1.2	1.4
K	Gouderaksedijk	11.6	10.9	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
K1	Gouderaksedijk (oost van ZWR)	n.v.t.	n.v.t.	0.7	0.2	0.6
K2	Gouderaksedijk (west van ZWR)	n.v.t.	n.v.t.	6.9	7.1	5.9
L	Haastrechtsebrug	0.8	0.9	0.6	0.6	0.7
M	Koningin Wilhelminaweg	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4
	TOTAAL Bestaande routes	31.7	32.3	27.0	34.6	26.1
1	ZWR Sluiseiland-Gouderaksedijk	-	-	1.6	0.3	1.2
2	ZWR tot bedrijventerrein	-	-	1.3	1.3	1.7
3	ZWR bedr.terrein-schoonhovenseweg	-	-	1.0	1.4	0.8
4	Industrieweg	-	-	n.v.t.	0.7	n.v.t.
	TOTAAL Nieuwe routes	-	-	3.9	3.8	3.7

Als naar de ZWR wordt gekeken dan blijkt dat de onderlinge verschillen tussen de varianten variëren tussen 2% en 5%. Het betreft hier geringe verschillen die worden bepaald door het verschil in intensiteiten en het verschil in lengte. Bij geen van de alternatieven voldoende wegvakken van de ZWR aan de criteria van een blackspot (2 letselongevallen per jaar), het zijn dus relatief veilige wegvakken.

Onderstaand wordt per alternatief kort ingegaan op de verschillen ten opzichte van de autonome situatie (2015).

Effectbeschrijving Alternatief 3

De verkeersonveiligheid op de bestaande route neemt bij dit alternatief in totaal af. Voor de meeste bestaande wegvakken geldt dat deze een afname kent van het aantal letselongevallen. De enige uitzondering hierop is het westelijke deel van de Gouderaksedijk. De intensiteit op het westelijke gedeelte van Gouderaksedijk zal toenemen (11.200 mvt/etmaal). Het gevolg hiervan is dat ook het aantal letselongevallen op dit wegvak gaat toenemen. Als het totaal aantal letselongevallen van de bestaande routes en de nieuwe route wordt opgeteld komt het aantal letselongevallen op 30,9. Per saldo is dit een vermindering van het aantal letselongevallen van 3%.

Het effect van dit alternatief op de verkeersveiligheid beoordeeld als een kleine verbetering (+).

Effectbeschrijving Alternatief 5

De verkeersonveiligheid bij dit alternatief neemt toe in verhouding met de autonome situatie. Deze toename wordt voor een belangrijk deel bepaald door een toename van de verkeersonveiligheid op de bestaande routes.

Ook hier leidt de relatief hoge verkeersintensiteit op het westelijke gedeelte van de Gouderaksedijk en de Rotterdamseweg (na de Koningin Wilhelminaweg) tot een onveilige situatie.

Als het totaal aantal letselongevallen van de bestaande routes en de nieuwe route wordt opgeteld komt het aantal letselongevallen op 38,4. In vergelijking met de autonome situatie van 31,7 is dit forse een toename. Het effect van dit alternatief op de verkeersveiligheid wordt beoordeeld als een duidelijke verslechtering (- -).

Effectbeschrijving Alternatief 7

De verkeersonveiligheid op de bestaande route neemt bij dit alternatief in totaal af. Zowel voor de bestaande als voor de nieuwe routes kan dit alternatief als het meest veilig worden beschouwd in vergelijking met alternatief 3 en 5.

Het effect van dit alternatief op de verkeersveiligheid wordt beoordeeld als een sterke verbetering (+ + +).

Effectbeschrijving Alternatief nulplus

Kenmerkend voor alternatief nulplus is dat op de Veerstalroute alle verkeerslichten zijn vervangen door voorrangskruisingen zodat het verkeer op deze route geen vertragingen ondervindt. Dit zal leiden tot een herverdeling van het verkeer binnen het onderzoeksgebied. Uit de modelberekening blijkt dat het nulplus alternatief ten aanzien van verkeersveiligheid iets slechter scoort (2% meer letselongevallen) dan de autonome ontwikkeling.

De verschillen per wegvak zijn daarbij zeer beperkt. Dit wordt beoordeeld als een kleine verslechtering (-)

Bijlage 1:

Kaart meetpunten rijtijdberekeningen

