

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Hardinxveld-Giessendam

Reactie zienswijze RWS Mobiliteitseffecten

Hoofdstuk 5 Ontwerpbestemmingsplan 'Blauwe Zoom - woongebied'

Datum 24 maart 2015
Kenmerk HXG013/Huh/0240.01
Eerste versie

1 Inleiding

Op 10 december 2014 heeft Rijkswaterstaat een zienswijze ingediend op het ontwerpbestemmingsplan 'Blauwe Zoom - woongebied'.

Rijkswaterstaat stelt het volgende in haar zienswijze met betrekking tot de mobiliteitseffecten:

Dat de gemeente Hardinxveld-Giessendam in haar plan aangeeft dat:

- de verkeersproductie van de ontwikkeling 3.708 mvt/etm is in 2030;
- de A15 ten westen van de aansluiting 25 in 2030 een zeer slechte afwikkeling kent: de I/C-verhouding is groter dan 1,0 (in deze cijfers is de ontwikkeling opgenomen).

Naar aanleiding van bovenstaande stelt Rijkswaterstaat dat:

- het model van RWS op dit gedeelte van de A15 geen structureel knelpunt laat zien;
- geen inzicht wordt gegeven dat een structurele file ontstaat op de A15;
- geen inzicht wordt gegeven hoe de verwachte verkeersproductie zich over de dag verdeelt;
- geen inzicht wordt gegeven hoe de verwachte verkeersproductie zich geografisch verdeelt.

Rijkswaterstaat geeft verder aan dat zij de indruk hebben dat de RVMK Drechtsteden lijkt af te wijken van het NRM van Rijkswaterstaat.

Rijkswaterstaat vraagt op basis van vorenstaande genoemde punten een antwoord te geven en deze informatie toe te voegen aan hoofdstuk 5 Mobiliteit van het plan van de gemeente Hardinxveld-Giessendam, waarin duidelijk wordt wat de impact is van de ontwikkeling op de A15 die aansluit bij de verwachting die RWS prognosticeert.

De gemeente Hardinxveld-Giessendam heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd, voor het gedeelte mobiliteitseffecten, de openstaande vragen van Rijkswaterstaat die in de zienswijze genoemd worden, te beantwoorden. Dit aangezien Goudappel Coffeng de RVMK Drechtsteden heeft opgesteld, waarin ook het verkeersmodel voor de Drechtsteden is opgenomen.

2 Uitwerking

In dit hoofdstuk wordt een antwoord gegeven op de vragen die Rijkswaterstaat in haar zienswijze heeft gesteld.

In eerste instantie wordt kort ingegaan op de RVMK Drechtsteden en de koppeling met het NRM van Rijkswaterstaat. Ook wordt hier kort ingegaan op de verschillen tussen beide modellen en het twistpunt betreffende het wel of niet ontstaan van een knelpunt op de A15.

2.1 RVMK Drechtsteden versus NRM

De RVMK Drechtsteden maakt gebruik van de data van het NRM van Rijkswaterstaat. Alles buiten de Drechtsteden, bestaande uit netwerk, sociaal-economische data en herkomst-bestemmingsrelaties, worden rechtstreeks overgenomen uit het NRM. Voor de RVMK Drechtsteden is gebruik gemaakt van de koppeling met het NRM 2011. De intensiteiten op het HWN komen dan ook in orde grootte goed overeen met de intensiteiten van het NRM. Er zijn echter zeker verschillen, aangezien het verkeer dat een relatie met de Drechtsteden heeft, apart wordt geschat en ook de toedelingstechniek van beide modellen verschillend is. Daarnaast is de gedetailleerdheid van de RVMK Drechtsteden binnen de Drechtsteden veel groter. Dit betekent ook dat de intensiteiten op het onderliggende wegennet (OWN) tussen beide modellen grote verschillen laat zien. Het bestemmingsplan 'Blauwe Zoom' is dan ook nauwkeuriger en gedetailleerder in de RVMK opgenomen (ruimtelijke vulling en geografisch) dan in het NRM. Dit betekent dat de effecten van het plan specifiek op de A15 met de RVMK meer in detail worden gemodelleerd dan met het NRM.

Beide modellen kunnen wel inzicht geven in eventuele problemen op de A15, maar niet of het plan 'Blauwe Zoom' leidt tot een structurele file op de A15. Hiervoor zijn beide statische modellen niet geschikt. Wel houdt de todelingsmethodiek van het NRM rekening met 'blocking back'-effecten, waardoor wel mogelijke filevorming inzichtelijk kan worden gemaakt op het hoofdwegennet (HWN).

Wel laten beide modellen in de spitsperiodes I/C-verhoudingen van boven de 0,9 zien aan beide zijden van aansluiting 25 bij Hardinxveld-Giessendam. Dit betekent dat er sprake is van een kritische verkeersafwikkeling. Extra verkeer op de toe- en afritten van aansluiting 25 als gevolg van de ontwikkeling Blauwe Zoom kan leiden tot filevorming op de A15.

2.2 De verwachte verkeersproductie in 2030 over de dag verdeeld

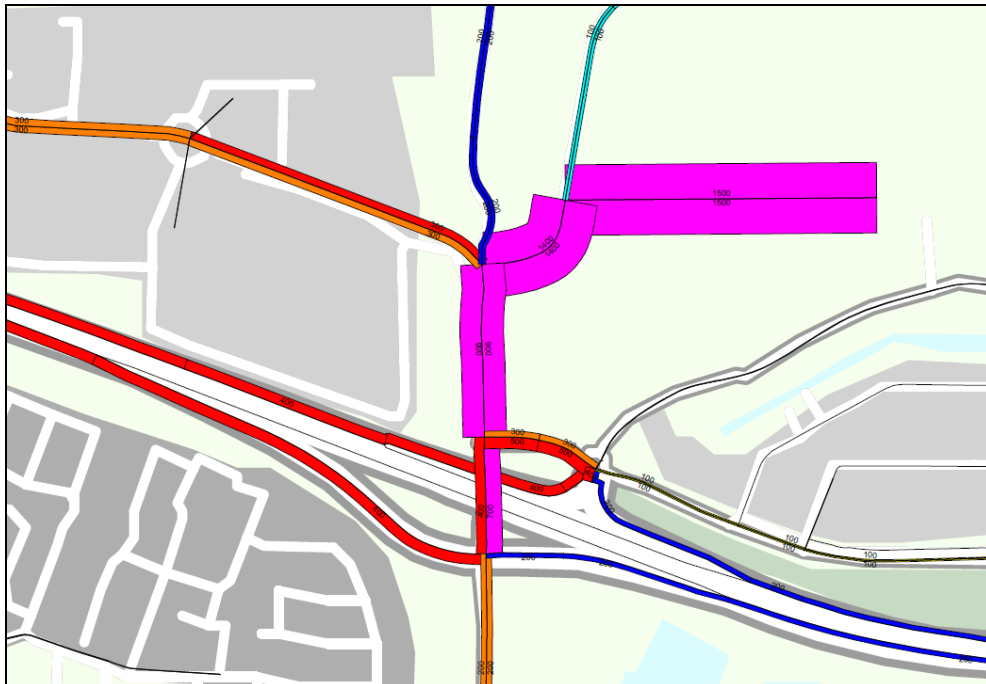
In tabel 1.1 zijn de uitgangspunten van Blauwe Zoom fase 2 weergegeven met daarbij de verkeersproductie en -attractie over de dagdelen, zoals opgenomen in de RVMK Drechtsteden.

Overzicht verkeers productie en attractie Blauwe Zoom fase 2				
Uitgangspunten Blauwe Zoom fase 2 RVMK Drechtsteden 2013:				
590 woningen in totaal verdeeld in een deel ten noorden van de ontsluitingsweg en een deel ten zuiden van de ontsluitingsweg.				
In het verkeersmodel van de RVMK Drechtsteden zijn hiervoor een tweetal modelzones met elk 295 woningen opgenomen, te weten zone 1256 en zone 1340. Het type woningbouw is aangemerkt als woningen algemeen en de woningen zijn omgerekend naar aantallen inwoners (1.357 in totaal)				
De omrekening naar productie en attractie van Blauwe Zoom fase 2 2030GE resulteert in de volgende aantallen per tijdsperiode:				
mvt	etmaalperiode	productie is:	1.500	attractie is: 1.500
mvt	ochtendspitsperiode (7-9)	productie is:	265	attractie is: 75
mvt	avondspitsperiode (16-18)	productie is:	155	attractie is: 300

Tabel 2.1: Overzicht verkeersproductie en -attractie Blauwe Zoom fase 2 2030GE

2.3 De verwachte verkeersproductie geografisch verdeeld

In figuur 2.1 is zichtbaar gemaakt hoe het verkeer van 'Blauwe Zoom' fase 2 zich geografisch verdeeld over een gemiddelde werkdag.



Figuur 2.1: Verkeersproductie 'Blauwe Zoom' fase 2 geografisch verdeeld 2030GE etmaal

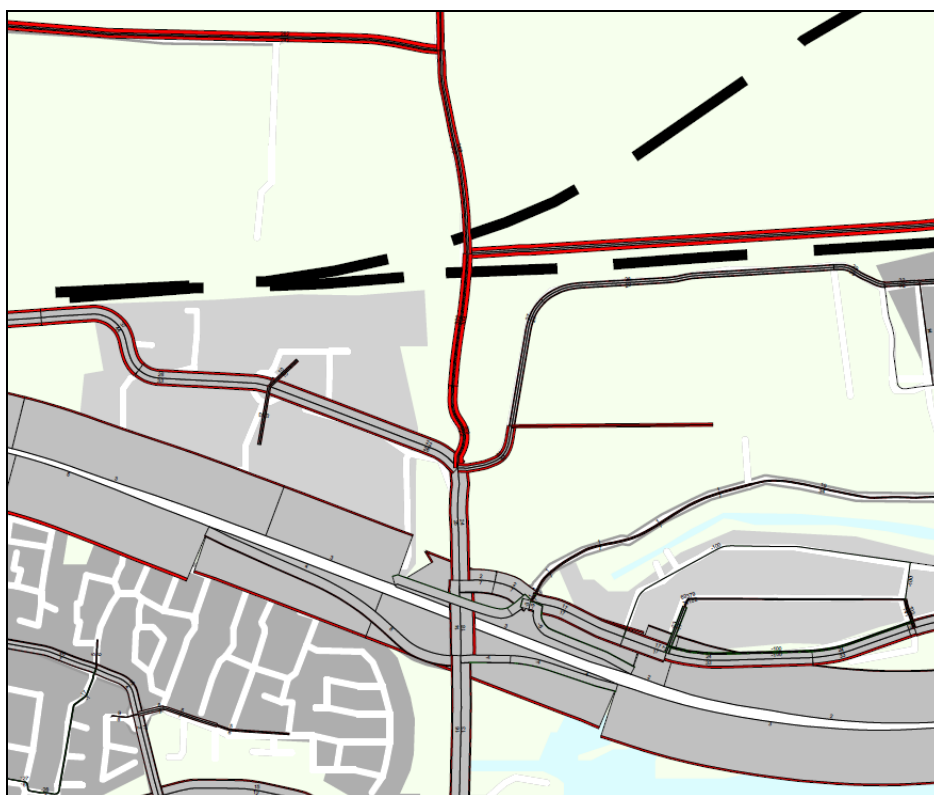
Afgeleid kan worden dat meer verkeer van en naar 'Blauwe Zoom' richting de Drechtsteden is georiënteerd dan richting Gorinchem. Het verkeer richting noordzijde (Zwijnskaide) betreft ook een deel wat oostwaarts rijdt, alleen dan binnendoor om de A15 te mijden (zie ook paragraaf 2.4).

2.4 Afwikkeling

Om een indruk te geven betreffende de afwikkeling, en de rol die 'Blauwe Zoom' fase 2 hierin speelt, is het volgende uitgewerkt:

- verschil in toedeling/intensiteiten tussen de situatie met en zonder ontwikkeling 'Blauwe Zoom' 2030GE;
- verschil in toedeling/intensiteiten tussen de hiervoor genoemde situaties en de huidige situatie 2013;
- I/C-verhoudingen voor de verschillende situaties.

Om een indruk te krijgen van de afwikkeling in 2030 is eerst gekeken naar het verschil tussen de huidige situatie 2013 en de toekomstige situatie 2030 GE. In figuur 2.2 is het verschil in toedeling weergegeven, waarin rood een toename en groen een afname van intensiteiten laat zien ten opzichte van de huidige situatie.

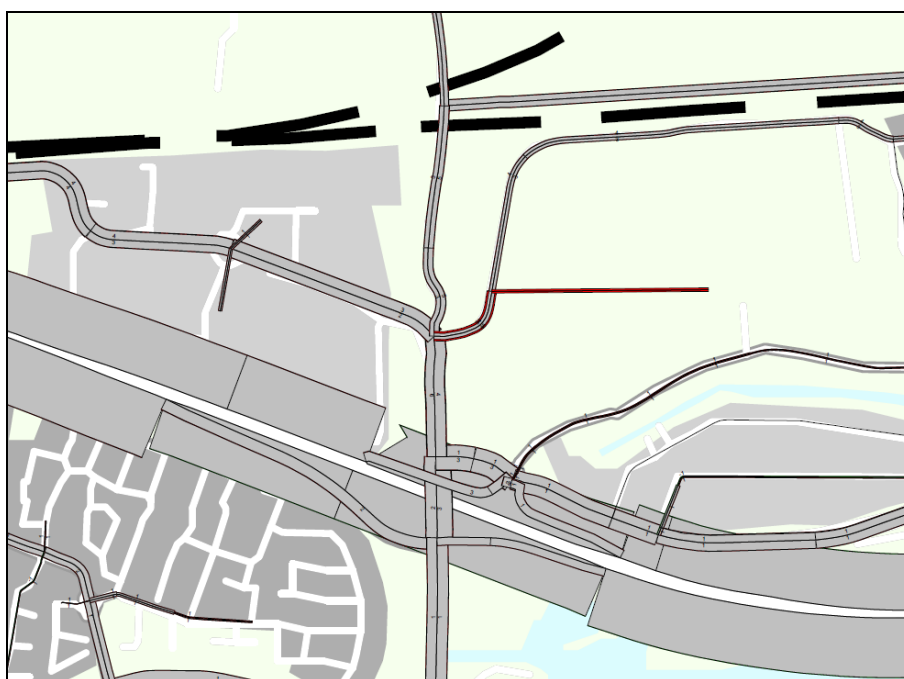


Figuur 2.2: Verschil (%) in intensiteiten tussen de huidige situatie 2013 en de toekomstige situatie 2030GE

Wat in deze figuur opvalt, is de geringe groei op de A15 (maximaal 5% ter hoogte van Hardinxveld-Giessendam) en de sterke groei op het OWN aan de noordzijde van Hardinxveld-Giessendam. Het gaat hier om de Parallelweg - Spoorweg die een parallelroute voor de A15 is.

Ook wanneer breder wordt gekeken, is het duidelijk dat in de toekomst op dit gedeelte van de A15 veel verkeer wordt weggedrukt.

In figuur 2.3 is het verschil in toedeling weergegeven tussen de situatie zonder en met ontwikkeling 'Blauwe Zoom' fase 2.



Figuur 2.3: Verschil (%) in intensiteiten tussen de situatie 2030GE met en zonder plan 'Blauwe Zoom' fase 2

Relatief gezien is de bijdrage van het plan gering op de A15. Wel is een procentuele toename te zien op de op- en afritten van aansluiting 25, met de grootste toename op de op- en afritten van en naar de Drechtsteden.

In tabel 2.2 zijn de intensiteiten op een aantal punten rondom het plangebied naast elkaar gezet.

Eermaal periode	2013	2030ge		Indicies, 2030 zonder ontwikkeling fase 2 = 100		
		zonder fase2	met fase2	2013	2030ge zonder fase2	2030ge met fase2
Schapedrift ten noorden van ontsluiting Blauwe Zoom fase 2	3.100	3.600	3.900	86	100	108
Schapedrift ten zuiden van ontsluiting Blauwe Zoom fase 2	3.200	3.900	6.600	82	100	169
Sportlaan	10.300	13.000	13.500	79	100	104
Zwijnskade	11.200	13.900	15.500	81	100	112
A15 aansluiting 25 - aansluiting 24 (noordbaan)	43.400	48.100	48.300	90	100	100
A15 aansluiting 24 - aansluiting 25 (zuidbaan)	45.900	51.400	51.700	89	100	101
A15 aansluiting 26 - aansluiting 25 (noordbaan)	43.300	48.500	48.600	89	100	100
A15 aansluiting 25 - aansluiting 26 (zuidbaan)	44.800	50.200	50.400	89	100	100
Ochtendspitsperiode						
Schapedrift ten noorden van ontsluiting Blauwe Zoom fase 2	520	640	650	81	100	102
Schapedrift ten zuiden van ontsluiting Blauwe Zoom fase 2	560	690	1.000	81	100	145
Sportlaan	1.630	1.920	2.000	85	100	104
Zwijnskade	1.810	1.940	2.070	93	100	107
A15 aansluiting 25 - aansluiting 24 (noordbaan)	6.550	6.550	6.580	100	100	100
A15 aansluiting 24 - aansluiting 25 (zuidbaan)	6.900	7.250	7.250	95	100	100
A15 aansluiting 26 - aansluiting 25 (noordbaan)	6.500	6.410	6.400	101	100	100
A15 aansluiting 25 - aansluiting 26 (zuidbaan)	6.600	6.860	6.880	96	100	100
Avondspitsperiode						
Schapedrift ten noorden van ontsluiting Blauwe Zoom fase 2	580	730	760	79	100	104
Schapedrift ten zuiden van ontsluiting Blauwe Zoom fase 2	610	770	1.170	79	100	152
Sportlaan	1.820	2.260	2.290	81	100	101
Zwijnskade	1.930	2.500	2.580	77	100	103
A15 aansluiting 25 - aansluiting 24 (noordbaan)	6.260	6.590	6.600	95	100	100
A15 aansluiting 24 - aansluiting 25 (zuidbaan)	6.910	7.210	7.250	96	100	101
A15 aansluiting 26 - aansluiting 25 (noordbaan)	6.160	6.500	6.500	95	100	100
A15 aansluiting 25 - aansluiting 26 (zuidbaan)	6.680	6.830	6.820	98	100	100

Tabel 2.2: *Overzicht intensiteiten verschillende situaties rondom bestemmingsplan 'Blauwe Zoom' voor de drie dagdelen (let op index 2030GE zonder plan = 100)*

Wat in tabel 2.2 opvalt, is dat in de ochtendspitsperiode de A15 rondom aansluiting 25 in 2013 zijn capaciteit al dusdanig heeft bereikt, dat er nauwelijks sprake is van toename van verkeer naar 2030 toe.

Wat verder opvalt, is dat de toename van het verkeer vanaf de 'Blauwe Zoom' (Schapedrift) uiteindelijk niet de toename is op de A15. Dit betekent dat als gevolg van toename van het verkeer door de 'Blauwe Zoom' andere relaties de A15 gaan mijden.

Tot slot is gekeken naar de I/C-verhoudingen voor de verschillende situaties volgens de RVMK Drechtsteden.

De I/C-verhoudingen komen overeen met de constatering hiervoor. In de ochtendspitsperiode zijn de I/C-verhoudingen voor en na aansluiting 25 afgerond naar 1, zowel met als zonder plan. Voor de avondspitsperiode geldt hetzelfde. In de huidige situatie liggen de I/C-waarden wat lager, afgerond 0,9 met in de avondspits op de noordbaan rond 0,8.

Het verschil in intensiteiten tussen 2013 en 2030, dat beperkt is, heeft te maken met de forse groei van het vrachtverkeer op de A15.

Op basis van het verkeersmodel van de RVMK Drechtsteden kan worden geconcludeerd dat met of zonder ontwikkeling 'Blauwe Zoom' er sprake is van een kritische afwikkeling. Op dit moment vindt natuurlijk ook al dagelijks vertraging plaats op de A15 (bijvoorbeeld aansluiting Sliedrecht en knooppunt Gorinchem), echter op andere locaties dan ter hoogte van aansluiting 25. Deze vertraging kan ook een doserende werking op het gedeelte rondom aansluiting 25 hebben.