



Rijkswaterstaat
Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Verkeersonderzoek bij Planstudies

Casus A4 Delft-Schiedam

14 april 2010



Inhoud presentatie

- Tracéwetprocedure is kader voor onderzoek
- Werkwijze bij planstudies
- Probleemschets Den Haag - Rotterdam
- Oplossingsrichtingen
- Waar staan we nu met A4 Delft-Schiedam
- Wat valt op in de praktijk



Tracéwetprocedure is kader voor onderzoek

Volgorde rapporten/documenten:

- Verkenning
- Planstudiebesluit
- Startnotitie, inclusief bekendmaking planstudiebesluit
- Richtlijnen
-
- Trajectnota / MER
- Standpunt
-
- OTB
- TB



Werkwijze bij planstudies

- Werken van breed naar smal én van grof naar fijn
- Bestuurlijke besluitvorming is leidend
- Het is praktisch onmogelijk om eenmaal afgevalen alternatieven weer in de besluitvorming te betrekken
- Het is praktisch onmogelijk én duur om in elke fase alles in detail te onderzoeken
- Trechteren

Onderzoeksinstrumenten afstemmen op fase.



Verkenning – Planstudiebesluit - Startnotitie

Verkenning

- Probleem vaststellen en oplossingsrichtingen ontwikkelen
- Breed onderzoek, globale vergelijking
- Elverding

Resultaat: Probleem is erkend (of niet) en dient te worden opgelost met gegeven alternatieven

>> Planstudiebesluit

Startnotitie (meestal met Planstudiebesluit)

Resultaat: Beschrijving van het probleem en aangeven welke alternatieve oplossingen worden vergeleken. Afbakening.

>> Richtlijnen door ministers V&W en VROM (Bevoegd Gezag)

CONTOUREN BESLUITVORMING LIGGEN VAST



Trajectnota/MER - Standpunt

Trajectnota/MER

Resultaat: Vastgestelde alternatieven vergeleken op groot aantal criteria

Advisering door Cie m.e.r.

Zienswijzen belanghebbenden

>> Standpunt verwoordt keuze ministers voor één alternatief

Ter kennisneming en evt. bespreking in 2^e kamer

BESTUURLIJK LIGT OPLOSSING VAST



(Ontwerp) Tracébesluit - Tracébesluit

(Ontwerp) Tracébesluit

Resultaat: Gekozen alternatief wordt in ontwerp-besluit gegoten

Juridisch document

Zienswijzen belanghebbenden

>> Besluit

Beroep door belanghebbenden bij Raad van State

JURIDISCH LIGT OPLOSSING VAST



Probleemschets Den Haag - Rotterdam

Probleem in de basis:

Tekort aan wegcapaciteit tussen Den Haag/Delft en Rotterdam

Prognose 2020:

A13 moet ca. 200k mvt/etmaal verwerken, terwijl de capaciteit met 2x3 rijstroken (plus spitsstrook richting Den Haag) te weinig is.

Gevolgen

- uitwijkgedrag naar OWN
- onverantwoord verkeersgedrag op A13



Oplossingsrichtingen

1. niets doen; bewust bieden van te weinig capaciteit
2. mobiliteitsbeperkende maatregelen
3. bieden van alternatieve wegcapaciteit voor verkeer dat niet op deze verbinding hoeft te rijden, maar wel gebruik maakt van RW13
 - aanleg RW 14
 - aanleg RW 54 of opschaling N222 evt. met Oranjetunnel
4. bieden alternatieve vervoerwijze (meer OV)
 - doorverbinden tramlijn 1
 - nieuwe sneltramlijn Den Haag CS – Rotterdam CS
5. bieden van extra capaciteit op HWN (ca. 2 stroken per richting)
 - verbreden RW13 wel/niet met A16/13 of A24
 - aanleg A4 DS
6. bieden van extra capaciteit op de relatie met OWN



Even afvinken

Mobiliteitsbeperkende maatregelen beleidsmatig gegeven

Verbinding RW14/16 is in SVV I afgevallen

RW54 (met/zonder Oranjetunnel) is in TN/MER stap 1 onderzocht

Meer openbaar vervoer is in TN/MER 1996 onderzocht

NB: in 2020 is verondersteld dat de spoorverbinding Delft-Schiedam al 4-spoors is én de ZoRo-lijn is aangelegd!

Meer OWN is niet gedetailleerd bekeken. In de diverse beleidsrapporten is de aanleg van autosnelweg steeds uitgangspunt geweest (NoMo, Nota Ruimte, SVV II, SVV I) boven oplossingen met N-wegen.



Waar staan we nu met A4 Delft-Schiedam?

2004	Startnotitie en Inspraak
2004	Richtlijnen
2005 en 2007	Trajectnota/MER stap 1
Mei 2009	Trajectnota/MER stap 2
Mei 2009	Inspraak Tn/MER stap 1 en 2
September 2009	Standpunt ministers
Maart 2010	Ontwerp Tracébesluit (OTB)
Eind 2010	Tracébesluit (TB)
2011	Start realisatie



Wat valt op in de praktijk

1. Na verkenning is oplossingskader afgebakend
2. Verkenning is stiefkindje als oplossing politiek al is bepaald
3. De huidige praktijk van interventies op het onderzoeksproces (in zienswijzen of via de media) leidt NIET tot betere besluitvorming. Integendeel.
4. Verkeerssimulatiemodellen worden verkeerd gebruikt. De milieuwetgeving dwingt hiertoe.
5. Er zijn te weinig echte verkeerskundigen



1- Na verkenning is oplossingskader afgebakend

In verkenningsfase is een brede afweging van oplossingsrichtingen nog mogelijk, daarna niet meer.

Bestuurlijke en juridische dwangpunten.

- Tijdverlies
- Juridische kwetsbaarheid

Onderzoeksmethodologie wordt na verkenningsfase vooral juridisch bepaald (het correct en zonder tijdverlies doorlopen van de Tracéwet)

Elverding

Zwaardere verkenning met meer aandacht voor draagvlak.

Planstudiebesluit wordt belangrijker.



2- Verkenning is stiefkindje als oplossing politiek al is bepaald

De afweging A3, A16, A16/14, A13 of A4 is bestuurlijk in de jaren vijftig/zestig van de vorige eeuw gemaakt.

A4 is al vijftig jaar de gekozen oplossing waarop ruimtelijk-planologisch is geanticipeerd (zie SVV1).

Praktisch gezien is er nauwelijks politieke ruimte voor andere oplossingen.



3- De huidige praktijk van interventies op het onderzoeksproces (in zienswijzen of via de media) leidt NIET tot betere besluitvorming. Integendeel.

(Vermeende) fouten worden met veel mediageweld openbaar gemaakt, terwijl het bij nadere beschouwing nergens over gaat.

Gevolg is dat de zorg om fouten te vermijden domineert. Het onderzoek wordt beperkt tot wat strikt noodzakelijk is, ook wanneer het doorrekenen van bijvoorbeeld een extra variant tot meer inzicht had kunnen leiden.

Meer onderzoek leidt tot een hogere foutenkans en verhoogde (juridische) kwetsbaarheid.



Praktijkvoorbeeld





De zogenaamde 'omissie Ypenburg' in het verkeersmodel (december 2005)

De fout: het ontbreken van een strook in een verbindingsboog in knooppunt Ypenburg.

Half actievoerend Nederland en de media vielen hier over. Het uiteindelijke verschil in intensiteit was minder dan 1%! Dit heeft veel tijd en miljoenen belastinggeld gekost.

Was deze interventie bedoeld om de besluitvorming te verbeteren of bedoeld als vertragingstactiek?



4- Verkeerssimulatiemodellen worden verkeerd gebruikt. De (milieu)wetgeving dwingt hiertoe.

Simulaties zijn een goed hulpmiddel bij verkeerskundige analyse en bij vergelijking van oplossingen, maar alleen als HULPMIDDEL.

Simulaties zijn veel minder bruikbaar als absolute resultaten worden gebruikt zonder onzekerheidsmarge.

Dit gebeurt vaak bij milieuonderzoek (tot op de laatste komma).

Het is zeer de vraag of het gebruik van dynamische modellen - i.p.v. statische modellen - zoveel extra informatie biedt dat het de grote extra inspanning rechtvaardigt.



Praktijkvoorbeeld. NO_x in Meijendel.

Toename verkeer op de Landscheidingsweg in 2020 ten gevolge van de aanleg A4 Delft-Schiedam: 31.002 >>> 31.726 mvt/etmaal (2020). Dit is een toename van 2%, dus NIET significant en dit gegeven zou dus verder niet mogen worden gebruikt.

Autonome afname NO_x tot 2020: 72,8 mol N/ha
Afname bij aanleg A4 Delft-Schiedam: 57,0 mol N/ha

Berekeningen van de achtergrondconcentratie NO_x in het jaar 2020 hebben een rekenonnauwkeurigheid van +/- 50%.

Deze kwestie is juridisch gezien kennelijk noodzakelijk, maar heeft wetenschappelijk gezien geen waarde.



5- Wil de echte verkeerskundige opstaan?

Eigen verkeersanalyse staat voorop. Daarna check met simulatiemodel.

Eerder terug naar het echte verkeerskundige ambacht dan een 'vlucht vooruit' naar nog ingewikkelder modellen. Simulatiemodellen dreigen grote 'black box' te worden.

Bij correcte toepassing van de resultaten van verkeersonderzoek en in achtnaam van rekenonzekerheden en significanties zou het milieu-onderzoek veel beknopter kunnen. En m.i. ook veel meer toegespitst op de echt relevante thema's.

Hier ligt ook een taak voor de verkeerskundige.