

Second opinion GOL

Jan Anne Annema, TU Delft, 16-11-2016

1. De verkeersmodellen/ verkeerscijfers van het GOL te onderwerpen aan een second opinion van TU –Delft

Ik heb de a) Brabantse modelaanpak (<https://bbma.brabant.nl/>), het rapport 'NB infra consult' (2016) en de twee achtergrondrapporten over verkeer bij de MER bestudeerd (Achtergrondrapport Verkeer GOL Oost / Proj.nr. RM16001 / Eindrapport / Versie 6.0 / 7 november 2016 63 en *Achtergrondrapport Verkeer GOL West 6.0 / 7 november 2016*).

De gebruikte modellen zijn 'state of the art'. Ik denk dat de geschatte verkeerscijfers een redelijk beeld geven van de verkeerseffecten van de GOL-plannen. Vooral de kaarten waarbij de wijzigingen in verkeersintensiteiten alg gevolg van een GOL-maatregel zijn weergegeven, zijn voor mij zeer inzichtelijk (te vinden als 'verkeersplots' op de site). De kaarten laten zien dat er verschuiving in verkeerintensiteit gaat plaatsvinden door GOL-plannen op het onderliggend wegennet met gevolgen voor verkeerveiligheid, doorstroming en milieu. In de tabellen 4.3 van beide MER-achtergrondrapporten is de verschuiving door de GOL-plannen van verkeer van de autosnelweg naar het onderliggend wegennet ook goed te zien. Op p. 42 van het Achtergrondrapport Verkeer GOL West staat te lezen '*de aangepaste verkeersstructuur in het NRD-alternatief is voor de wegen binnen de bebouwde kom negatief*'. Op p. 43 van het Achtergrondrapport Verkeer GOL Oost wordt daarentegen de aangepaste verkeersstructuur positief beoordeeld op het aspect verkeer omdat er netto minder verkeer naar 50 km/u- en 30 km/u-wegen verschuift ten opzichte van de referentie. Ik zie hierbij wel forse toenames op erftoegangswegen (30 km/u- en 60 km/u-wegen) en gebiedsontsluitingswegen (70 km/u en 80 km/u). Helemaal begrijpen doe ik deze beoordeling in GOL-Oost met '+++' dan ook niet. Hoe dan ook, de modelbevindingen dat door de GOL-maatregelen verkeer verschuift naar het onderliggende wegennet lijken me in algemene zin plausibel. Maar de hoogte van de geschatte intensiteiten per weg in 2030 en de geschatte wegen die te maken zullen krijgen met intensiteitsverandering (> 20%) zijn mijns inziens wel zeer onzeker.

Deze constatering van onzekerheid is op zich een 'open deur' want alle modeluitkomsten zijn per definitie onzeker. Ik vind alleen dat de onzekerheid – die er nu eenmaal is – beter in beeld zou kunnen worden gebracht in het GOL-project. Mij lijkt het goed om de besluitnemer duidelijker dan nu de (grote) onzekerheid in de verkeersberekeningen te laten zien en daarmee de onzekerheden in de verkeersveiligheids-, doorstromings- en milieueffecten van de GOL-plannen. Ik denk dat twee bronnen van onzekerheid beter in kaart kan worden gebracht.

De eerste is door de verkeerseffecten ook door te rekenen met een ‘verbeterd’ model (of het model echt ‘beter’ is daarover later meer). Vooral in de jaren 2008 – 2010 is er relatief heftig gediscussieerd over de kwaliteit van verkeersmodellen (Annema & de Jong, 2012). Een recent en toegankelijk overzicht van verkeersmodellen en de ontwikkelingen daarin wordt gegeven in NM magazine (2015). Het Verkeersmodel GOL (NB infraconsult, 2016) is een zogenaamd een macroscopisch en statisch model. Dat betekent dat met geaggregeerde grootheden wordt gerekend zoals motorvoertuigen per etmaal als kenmerk voor de grote groep van weggebruikers. Er wordt rekening gehouden met congestie (en de invloed daarvan op routekeuze, vervoerswijze en bestemmingskeuze) maar in dit soort van modellen op nogal grove wijze. Dit soort van macroscopische en statische modellen passen onderzoekers vooral toe om verkeerseffecten te schatten van relatief grote ingrepen (nieuwe weg; nieuwe snelwegstrook; nieuwe woonwijk). De resulterende schattingen (<https://www.oostelijkelangstraat.nl/MER++verkeersmodel/Verkeersmodel/Verkeerscijfers/default.aspx>) zijn hierdoor grof.

In zijn totaliteit zijn de huidige GOL-plannen weliswaar ‘groot’ (GOL, 2016) maar het gaat binnen de plannen om diverse maatregelen die soms heel lokaal (heel ‘micro’ als het ware) ingrijpen. Ik denk dat het daarom goed zou zijn om voor een definitieve besluitvorming te wachten op een belangrijke modelverandering, namelijk ‘dynamisch toedelen’ en ‘verbeterde tijdstipkeuze’. Op de site van de Brabantse modelaanpak (<https://bbma.brabant.nl/>) lees ik in hoofdstuk 8 (<https://bbma.brabant.nl/hoofdstuk/actualiseren-verbeteren>) dat *‘als belangrijke verbetering voor de BBMA hebben we onderzocht hoe het effect van files - en dus de reistijdschatting - beter kan worden meegenomen. Dit doen we door de toevoeging van dynamisch toedelen, waarbij een knelpunt of bottleneck zorgt voor terugslag op de wegvakken die hier achter liggen. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheid van tijdstipkeuze in de BBMA: wanneer vertrekt iemand om zijn bestemming te bereiken? Staat er veel file? Dan vertrek ik een kwartier later... In de actualisatie versie 2017 wordt dit meegenomen’*. Ik denk dat deze modelveranderingen voor de doorrekening van de GOL-plannen belangrijk zijn. Het lijkt me namelijk voorstelbaar dat zeker in de spits met de huidige GOL-plannen sommige huidige bottlenecks op microniveau weliswaar verdwijnen maar dat er ook nieuwe bottlenecks zullen ontstaan. Met dynamisch toedelen kan beter dan met de huidige modelstructuur worden geëvalueerd of dit zo is. En tot welke terugslag-effecten dergelijke nieuwe bottlenecks kunnen leiden op de onderliggende wegen (en daarmee tot mogelijk andere verkeersintensiteiten op het onderliggende wegennet dan nu ingeschat). Hoewel Brabant dergelijke dynamische toedeling zelf een model-verbetering noemt (en dat is misschien ook wel zo), leidt deze manier van toedelen in een model natuurlijk ook niet tot ‘absolute’ waarheden (er blijven grote onzekerheden), maar wel tot additionele inzichten mijns inziens. Vandaar dat ik wat voorzichtig ben met het woord ‘beter’.

De tweede manier om onzekerheid beter in kaart te brengen is om de effecten in een hoog en laag scenario (o.a. economie, demografie) te schatten (zie voor nieuwe standaard-scenario's CPB & PBL, 2015). Wat ik goed vind is dat in de huidige documenten er wel sprake is van twee ruimtelijke scenario's (referentie en referentie-plus). Deze benadering geeft al enige bandbreedte in de effecten maar ik zie geen analyse van de invloed van hogere dan wel lagere groei op de effecten van de GOL-plannen. Ik vermoed dat deze invloed groot is.

2 Onze conclusie te controleren (dat de huidige GOL plannen nauwelijks iets oplossen) Is de TU –Delft de zelfde mening toegedaan?

Ja, daar ben ik het mee eens.

De doelen van de plannen zijn weergegeven in 'de nut- en noodzaakstudie' (Arcadis, 2014). Deze studie spreekt van een pakket maatregelen dat moet zorgen voor een verbetering van de doorstroming, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in de regio Oostelijke Langstraat. In de Memo Gedeputeerde (Ged. H. van Merrienboer, 8 november 2016) is sprake dat GOL de economische vitaliteit en de leefomgevingskwaliteit van bewoners en gebruikers moet verbeteren. Tevens is het doel dat door verdwijnen van gevaarlijke op- en afritten de veiligheid en doorstroming van en naar de A59 verbetert. Als ik de MER-resultaten goed interpreteer gerelateerd aan deze doelen, dan is beeld als volgt:

- De veiligheid verbetert door de plannen niet ten opzichte van de referentie (verslechtert ietsje zelfs). Waarom dit aspect een vinkje krijgt in tabel 1a en 2a van de memo begrijp ik dan ook niet. De plannen lossen toch niets op, zoals de initiatiefnemers bij verkeersveiligheid beogen?
- De gevolgen van de plannen op de doorstroming op de A59 en op bereikbaarheid ten opzichte van de referentie zijn lastig te interpreteren. Even los van het idee om de plannen ook met een dynamisch model door te rekenen wat tot andere inzichten kan leiden, is het beeld genuanceerd volgens mij doordat de plannen vooral tot allerlei verschuivingen van verkeer van hoofdwegennet naar onderliggend wegennet leiden. Zoals uit de MER Achtergrondrapporten Verkeer blijkt zullen door de maatregelen op sommige plaatsen knelpunten verdwijnen en reistijden verbeteren maar er zijn op andere plekken ook verslechtingen waarneembaar in de MER-rapporten. Ook lees ik zinnen als *'op de wegvakken waar reeds in de referentie sprake is van knelpunten, blijft ook in het NRD-alternatief sprake van een afwikkelingsknelpunt'* (p. 47). Waarom in de memo van de gedeputeerde 'bereikbaarheid' een vinkje krijgt, zou ik daarom veel duidelijker toegelicht willen zien. Het is zeker mogelijk dat er netto-bereikbaarheidsverbeteringen zijn maar ik vind de huidige analyse hiervan onduidelijk (ligt deels ook aan mij, omdat ik het gebied niet ken).

- Door de plannen verbetert volgens de MER de leefbaarheid in GOL-Oost (geluidswinst verbetert, luchtkwaliteit verbetert niet ten opzichte van de referentie). In GOL-West is geen verbetering van leefbaarheid door de plannen zoals beoogt.

Kortom, de GOL-plannen lijken inderdaad wel (zeer) bescheiden (en qua bereikbaarheid nog onduidelijk mijns inziens) bij te dragen aan het behalen van de beoogde doelen. Misschien is het verstandig om een maatschappelijke kosten-batenanalyse van deze alternatieven uit te voeren om te kunnen beoordelen of de baten (zoals netto-bereikbaarheidswinst misschien en geluidswinst in Oost opwegen) tegen de kosten.

Gezien de bescheiden bijdrage aan doelbereik van de huidige alternatieven lijkt het me verstandig meer alternatieven in oegenschouw te nemen (zoals die van de bewonersgroep) om te bezien of die alternatieven effectiever en/of efficiënter zijn dan de huidige alternatieven.

Bronnen

- Annema, J.A., M. de Jong (2012), De Discussie over Transportmodellen, Tijdschrift Vervoerwetenschappen, 12, p. 21 – 38
- Arcadis (2014), Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat, Nut en noodzaakstudie A59
- CPB/PBL (2016). Cahier Mobiliteit. Toekomstverkenning. Welvaart en Leefomgeving. Den Haag: Centraal Planbureau
- NM Magazine, Over de zin en onzin van verkeersmodellen, www.nm-magazine/artikelen/over-de-zin-en-onzin-van-verkeersmodellen/ (site bezocht 16-11-2016)
- NB infraconsult (2016), Verkeersmoel GOL technische rapportage, op de site van www.oostelijkelangstraat.nl