

Eindbalans 2011

Verkenning A20-oost
aansluiting Nieuwerkerk – knooppunt Gouwe



Datum 30 juni 2011
Status definitief

In deze rapportage wordt de balans opgemaakt van het resultaat van de verkenning A20-oost, ook wordt een advies gegeven voor een aanpak bij een vervolg richting realisatie.

Deze rapportage is opgesteld ten behoeve van de opdrachtgevende partijen van Rotterdam Vooruit.

Colofon

Uitgave	Projectorganisatie Rotterdam Vooruit
Oplage	Deze uitgave is enkel digitaal beschikbaar
Voor meer informatie: Contactpersonen	www.rotterdamvooruit.nl Remco Derksen Wilfred Muller Esther Snelders
E-mail	info@rotterdamvooruit.nl
Datum	30 juni 2011
Versie	10
Status	Definitief
Ons kenmerk	1235553

Inhoud

1	Inleiding 5
1.1	MIRT verkenning Rotterdam Vooruit 5
1.2	Masterplan Rotterdam Vooruit: aanpak en resultaat 5
1.3	Waarom een rapportage 7
2	Verkenning A20-oost: aansluiting Nieuwerkerk – knooppunt Gouwe 8
2.1	Inleiding 8
2.2	Uitgangspunten 8
2.3	Functionele en geografische scope 8
2.4	Aanpak 9
3	Probleemanalyse 10
3.1	Probleemanalyse 10
3.2	Conclusies 11
3.3	Bestuurlijke afspraken inzake probleemanalyse 11
4	Oplossingsrichtingen en effecten 13
4.1	Oplossingsrichtingen 13
4.2	Effecten 14
4.3	Conclusies 14
4.4	Bestuurlijke afspraken inzake oplossingsrichtingen 15
5	Vervolg verkenning richting realisatie 16
5.1	Bestuurlijke afspraken richting afronding Verkenningfase 16
5.2	Plan van aanpak afronding verkenningfase 16
5.3	Tijdpad naar realisatie 18
6	Relevante documentatie 19

1 Inleiding

Naast een introductie van de MIRT Verkenning Rotterdam Vooruit (zie 1.1) is een beschrijving opgenomen van de aanpak en het resultaat van de verkenning: het Masterplan Rotterdam Vooruit (1.2). Ook is toegelicht (zie 1.3) waarom een tussentijdse rapportage voor de verkenning A20-oost is opgesteld.

1.1 MIRT verkenning Rotterdam Vooruit

Uit diverse bestaande analyses blijkt dat de bereikbaarheid van de regio Rotterdam, ondanks alle maatregelen (weg én OV) die reeds zijn voorzien (maatregelen MIRT gaan maar tot 2020), in de periode 2020-2040 nog steeds niet voldoet aan de streefwaarden die daarvoor gesteld zijn ten aanzien van de doorstroming en goede bereikbaarheid (Nota Mobiliteit.) De te maken keuzes voor het oplossen van deze problematiek hebben een zeer grote invloed op de verdere ontwikkelingen binnen de regio Rotterdam. Omgekeerd zijn de ruimtelijke ambities medebepalend voor de aard en omvang van de druk op de mobiliteitsnetwerken.

De ingezette ruimtelijke ontwikkelingsrichting in deze regio is vastgelegd in diverse plannen, zoals Randstad 2040, Ruimtelijk Plan Regio Rotterdam 2020, en de Stadsvisie Rotterdam 2030. De ingezette ontwikkelrichting focust op het versterken van stad en haven als motor voor de economie, het investeren in bestaand stedelijk gebied en het bereikbaar maken van ontwikkellocaties daarbinnen. Dit met als doel de vergroting van de concurrentiekracht van de stedelijke regio's.

Het doel van de MIRT verkenning Rotterdam Vooruit is om te komen tot:

- Een gedragen beeld van de problematiek, de belangrijkste opgaven en de oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio tot 2040. Dit met multimodaliteit, integraliteit, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit als uitgangspunt;
- Een beeld van de kosten en de (maatschappelijke) baten van de oplossingen, zicht op bekostiging van deze maatregelen en de (publieke) ambities en mogelijkheden van publiek private samenwerking;
- Een beeld van de belangrijkste milieueffecten (in de vorm van een planMER);
- Het voorbereiden van het aansluitende planuitwerking- en besluitvormingstraject.

1.2 Masterplan Rotterdam Vooruit: aanpak en resultaat

Volgens de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten (commissie Elverding) is een intensief participatietraject essentieel voor een breed maatschappelijk draagvlak over een probleemanalyse en oplossingsrichtingen. Een dergelijk traject is bij aanvang van Rotterdam Vooruit gestart. Kort na aanvang van de verkenning bleek dat één jaar te kort is om te kunnen werken aan breed maatschappelijk draagvlak. Ook bleek het ondoenlijk om intensief contact te onderhouden met alle betrokken bestuurders en vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties en belangengroepen. Desalniettemin is er in 2009 met de meeste belanghebbenden contact geweest en is inzicht verkregen in hun belangen en standpunten, en ideeën inzake knelpunten en oplossingsrichtingen. Ook zijn er een burgerraadpleging en diverse burgerpanels gehouden. Het omgevingsproces heeft daarmee in belangrijke mate bijgedragen aan de inhoudelijke kwaliteit van het Masterplan.

De uitkomsten van de MIRT-verkenning zijn vastgelegd in het Masterplan 'Regio Rotterdam en haven: duurzaam bereikbaar'. Het Masterplan bevat een beschrijving van de gezamenlijke en integrale visie op een duurzaam bereikbare stad, haven en regio als kader voor prioritering van de opgaven en oplossingen. Gezien de omvang van de verkenning zijn de opgaven verder uitgewerkt in een drietal kernkwesties: World Ports, World City en de Metropolitane regio. Het functioneren van de Ruit Rotterdam is hierbij als centraal vraagstuk aangemerkt aangezien deze onderdeel is van alle drie de kernkwesties.

Tevens is er een netwerkvisie geformuleerd, gebaseerd op de beleidsnota's en visies van rijk, provincie én regio. Kenmerken van de netwerkvisie zijn:

- Het vergroten van de keuzemogelijkheden voor de gebruiker (auto/OV/fiets;)
- Een samenhangend mobiliteitssysteem met:
 - een robuust wegennet met parallelle structuren;
 - ontwikkeling van een metropolitaan OV-systeem;
 - versterking van de samenhang tussen de verschillende netwerken;
- Locatie- en gebiedsontwikkeling richten op ondersteuning van de netwerkprincipes.

De elementen uit de (netwerk)visie vormen het kader voor de prioritering van programma's en oplossingen en de te maken afspraken daarover.

Verder levert het Masterplan de onderbouwing voor de belangrijkste bereikbaarheidsopgaven in de regio Rotterdam, de belangrijkste opgaven zijn:

- Doorstroming op de Ruit: het oplossen van de knelpunten op Beneluxcorridor, de Brienenoord- en Algeracorridor, en de A20-oost (in volgorde van prioriteit);
- Bereikbaarheid van Rotterdam-Zuid in relatie tot de stedelijke verdichtingsopgave en aansluiting op Zuidvleugelnets, alsmede het versterken van (het functioneren van) de OV-structuur op Zuidvleugelniveau;
- Beter in onderlinge samenhang laten functioneren van de netwerken en multimediale knooppunten.

Op basis van de visie en de belangrijkste bereikbaarheidsopgaven hebben bestuurders afspraken gemaakt over een bereikbaarheidsoffensief voor de regio Rotterdam, met de onderstaande prioritaire vraagstukken. Deze vraagstukken zijn in 2010 verder uitgewerkt richting besluitvorming.

Prioritaire vraagstukken	
Nieuwe Westelijke Oeververbinding	Een extra verbinding onder of over de Nieuwe Waterweg, ten westen van de Beneluxtunnel.
Herontwerp Brienenoord- en Algeracorridor	Nader onderzoek naar een betere doorstroming op de noord-zuidverbinding via Brienenoord- en Algeracorridor.
Capaciteit A20-oost en A15 Papendrecht Gorinchem	Capaciteitsuitbreiding van de A-20-oost bij Nieuwerkerk aan den IJssel en onderzoek naar de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem.
Kwaliteitsprong OV-op-Zuid	Beter openbaar vervoer tussen Rotterdam-Zuid en de rest van de regio.
Netwerkverbeteringen	In samenhang aanpakken, verbeteren en beter benutten van de netwerken voor mobiliteit en daarbij de belangen voor ecologie, economie en leefomgeving combineren.

De conclusie is duidelijk: als er géén extra aanvullende maatregelen worden genomen, dan blijft de Rotterdamse regio in de toekomst slecht bereikbaar. Vandaar dat de Projectorganisatie Rotterdam Vooruit samen met burgers, bedrijfsleven, belangenorganisaties en overheden onderzoekt wat er precies nodig is om de Rotterdamse regio bereikbaar te maken én te houden.

Rijksstructuurvisie

In 2010 is besloten om de resultaten van de verkenning een formele verankering te geven met een rijksstructuurvisietraject. De rijksstructuurvisie dient ter verankering van het Masterplan en resultaten van de deelverkenningen in 2010. De netwerkvisie en de prioritaire vraagstukken komen terug in deze structuurvisie, ook wordt een voorkeursbeslissing voor een Nieuwe Westelijke Oeververbinding vastgelegd. Aankondiging van de rijksstructuurvisie heeft in januari 2011 plaatsgevonden.

1.3 **Waarom een rapportage**

In het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuidvleugel (d.d. 30 mei 2011) hebben bestuurders vastgesteld dat de verkenning Rotterdam Vooruit beëindigd kan worden voor de zomer 2011 en dat voor de deelverkenningen OV-op-Zuid, Herontwerp Brienenoord- en Algeracorridor, en de A20-oost eind juni 2011 tussentijdse rapportages worden opgeleverd. Dit zijn rapportages waarin de balans wordt opgemaakt: welke resultaten tot nu toe zijn behaald in deze drie deelverkenningen (probleemanalyse, kansrijke oplossingsrichtingen, effecten en kosten) en ook een advies wordt gegeven voor een aanpak bij een vervolg van de verkenningen richting planuitwerking en realisatie.

Het voorliggende rapport is de tussentijdse rapportage van de verkenning naar de capaciteit van de A20-oost, genaamd *Eindbalans 2011. Verkenning A20-oost*. Deze rapportage is opgesteld ten behoeve van de opdrachtgevende partijen van Rotterdam Vooruit.

Er zijn drie tussentijdse rapportages, namelijk:

- Eindbalans 2011. Verkenning OV-op-Zuid;
- Eindbalans 2011. Verkenning Herontwerp Brienenoord- en Algeracorridor;
- Eindbalans 2011. Verkenning A20-oost.

2 Verkenning A20-oost: aansluiting Nieuwerkerk – knooppunt Gouwe

Paragraaf 2.1 bevat een inleiding in de verkenning A20-oost. De gehanteerde uitgangspunten en de scope van de verkenning zijn beschreven in 2.2 en 2.3. De aanpak in 2010 en verantwoording van het proces staat beschreven in paragraaf 2.4.

2.1 Inleiding

Om een adequate doorstroming op het hoofdwegennet in de regio Rotterdam ook op termijn te kunnen garanderen, wordt nut en noodzaak van uitbreiding van de capaciteit van het hoofdwegennet onderzocht in het oostelijk deel van de stadsregio Rotterdam: de A20-oost tussen aansluiting Nieuwerkerk en knooppunt Gouwe.

De verkenning A20-oost is in oktober 2008 toegevoegd aan de scope van Rotterdam Vooruit (Randstad Urgent, 2008.) Dit omdat uit de Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel en de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse wegen (LMCA) bleek dat de omvang van de reistijd op de A20 op het traject tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en het knooppunt Gouwe naar verwachting vanaf 2020 structureel onder de ambitie voor autosnelwegen uit gaat komen.

2.2 Uitgangspunten

Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT (najaar 2009) hebben bestuurders vastgesteld dat de verkeerskundige nut en noodzaak van de verbreding van de A20-oost tussen Nieuwerkerk en Moordrecht wordt gedeeld. In het Randstad Urgent contract (2009) met daarin de vervolgspraken voor Rotterdam Vooruit is dit bekrachtigd. In het contract staat vermeld dat het BO MIRT heeft vastgesteld dat de verbreding van de A20-oost (Nieuwerkerk – Gouda West/Moordrecht) verkeerskundig een no-regret maatregel is.

Verder staan er de komende jaren diverse veranderingen op stapel van de infrastructuur binnen en grenzend aan de geografische scope van de verkenning. Uitgangspunt voor de verkenning A20-oost is de realisatie van de volgende projecten: de Parallelstructuur A12, de A20 nieuwe aansluiting Moordrecht, en de capaciteitsuitbreiding van de A12 tussen Gouda en knooppunt Oudenrijn.

2.3 Functionele en geografische scope

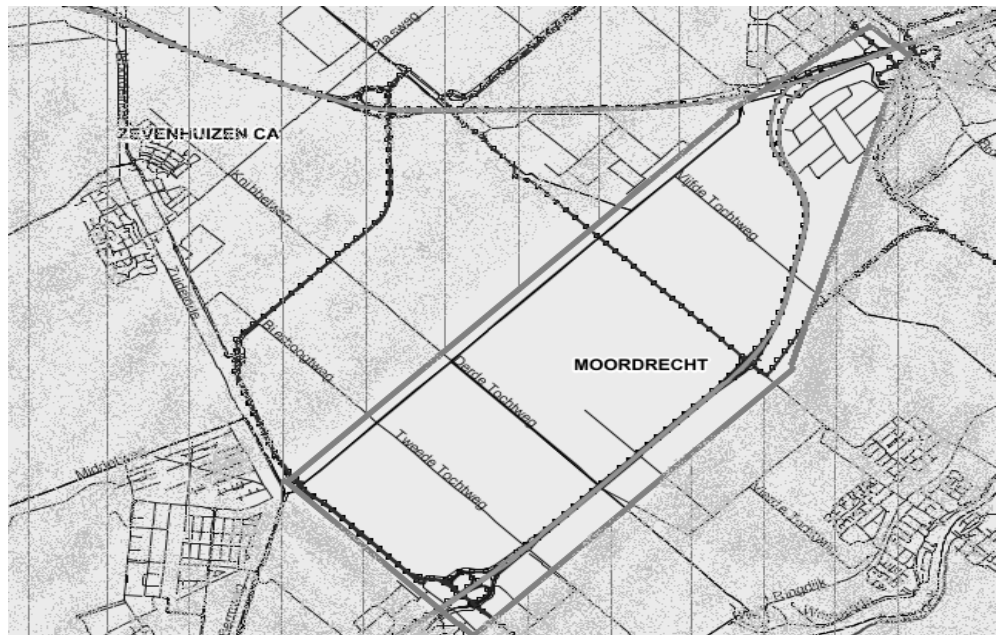
De opdrachtgevende partijen hebben in september 2010 de onderstaande functionele en geografische scope vastgesteld voor de verkenning A20-oost.

Functionele scope

De verkenning is in eerste instantie gericht op de bereikbaarheid (mogelijk capaciteitsprobleem), de verkeersveiligheid en het huidige wegprofiel van de A20. De problematiek wordt gezien op netwerkniveau en op specifieke (fysieke) locaties. Andere modaliteiten als spoor en water worden, conform de scope van Rotterdam Vooruit, niet betrokken. Mocht uit de probleemanalyse blijken dat aanpassing van het hoofdwegennet wenselijk is dan wordt ook bekeken of aansluitingen/knooppunten moeten worden aangepast of toegevoegd, en enkel het hoofdwegennet of ook het onderliggend wegennet aanpassing behoeft.

Geografische scope

De geografische scope van de verkenning A20-oost valt binnen de Metropoolregio. De scope betreft het gebied ten oosten van Nieuwerkerk aan den IJssel tot aan het Gouwe Aquaduct. Binnen deze scope ligt een deel van de A20. Het betreft het traject vanaf de aansluiting Nieuwerkerk aan den IJssel tot aan het knooppunt Gouwe (in beide richtingen) met een lengte van ongeveer 6 kilometer. De aansluiting van de A20 op de A12, het gebied rond het Gouwe aquaduct, valt binnen de scope. De geografische scope is weergegeven in het onderstaande figuur. Het betreft het gebied binnen de dikke grijze lijnen, het niet gearceerde gedeelte.



Bron: Aangepast figuur. Originele afbeelding uit Actuele Wegenlijst DataPortal (d.d. 4 augustus 2010) RWS Data-ICT-Dienst (let op: betreft afbeelding huidige situatie wegen en is daardoor exclusief A12 Parallelstructuur en nieuwe aansluiting Moordrecht)

2.4

Aanpak

Het onderzoek naar de A20-oost (aansluiting Nieuwerkerk aan den IJssel – knooppunt Gouwe) bevindt zich in de verkenningsfase. In de periode mei – oktober 2010 is gewerkt aan een verdiepingsslag van de probleemanalyse ten opzichte van het Masterplan en is bekeken wat de bevindingen betekenen voor mogelijke verbetermaatregelen. Uitkomsten van gesprekken (op ambtelijk niveau) met direct betrokken overheden (o.a. gemeente Zuidplas, gemeente Gouda) zijn daarbij mede gebruikt als input. De uitkomsten van de verdiepingsslag zijn (nog) niet afgestemd met omwonenden en andere stakeholders. Hier is bewust voor gekozen vanwege het ontbreken van inzicht in de daadwerkelijke aard en omvang van de problematiek en onduidelijkheid over of Rijk en regio de aanpak van de problematiek op de A20-oost de komende jaren als prioritair zien binnen de Zuidvleugel. Het is uitdrukkelijk de bedoeling om, nadat er duidelijkheid is over beide zaken, de stakeholders (inclusief omwonenden binnen het plangebied) te betrekken en inzicht te krijgen in hun ideeën inzake de knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen.

Omdat het nieuwe Nederlands Regionaal Model (NRM 2010) niet beschikbaar was hebben de opdrachtgevende partijen voor de probleemanalyse en verdiepingsslag ingestemd met het gebruik van de RVMK model (de Regionale Verkeersmilieukaart) van de regio Rotterdam. Oplevering van het NRM 2010 was voorzien in de loop van 2010, maar de oplevering is uitgesteld tot maart 2011 (inmiddels is NRM 2010 beschikbaar).

Eind juni is de balans opgemaakt van de verkenning wat is vastgelegd in de voorliggende rapportage, de Eindbalans 2011 Verkenning A20-oost.

3 Probleemanalyse

Dit hoofdstuk bevat de initiële probleemanalyse en verdiepingsslag (zie 3.1), de conclusies (3.2), en een overzicht van relevante gemaakte bestuurlijke afspraken in de periode eind 2009 – medio 2011 (zie 3.3.)

3.1 Probleemanalyse

In het Masterplan Rotterdam Vooruit staat vermeld dat de Brienoordcorridor en de A20-oost belangrijke verbindingen vormen om de samenhang in de Zuidvleugel te verbeteren en de bereikbaarheid op Randstedelijk niveau te waarborgen. Geconcludeerd is dat de A20-oost in 2020 een knelpunt is qua capaciteit, dat er sprake is van een klassieke flessenhalsproblematiek (bij de overgang van 2x3 naar 2x2 rijstroken ter hoogte van de aansluiting Nieuwerkerk), en dat de problematiek bovendien weinig relatie heeft met andere problemen in de regio. Ook is gesteld dat een verbreding van de A20-oost naar 2x3 rijstroken (op traject Nieuwerkerk aan den IJssel - aansluiting Moordrecht en knooppunt Gouwe) in combinatie met de voorziene Parallelstructuur A12 bij Gouda de doorstroming op dit wegvak aanzienlijk verbetert en niet leidt tot nieuwe knelpunten bij het knooppunt Gouwe of extra toestroom naar de Ruit. Er is dus geen sprake van een grote aantrekkende werking. De aansluitende wegvakken zijn wel een aandachtspunt. Verder bleek uit het verkeerskundig onderzoek van de Parallelstructuur A12 (uitgevoerd in 2009) dat de A20 met twee rijstroken in de toekomst een knelpunt blijft tussen de aansluitingen Moordrecht en Nieuwerkerk a/d IJssel en dat de realisatie van de Parallelstructuur A12 beperkt (positieve) invloed heeft op de doorstroming van de A20-oost.

De probleemanalyse van oktober 2010 bevat naast een samenvatting van de initiële probleemanalyse van de verkenning A20-oost (Masterplan, LMCA, netwerkanalyse Zuidvleugel) ook een verdiepingsslag voor de thema's bereikbaarheid, verkeersveiligheid en het huidige wegprofiel van de A20-oost. Hieronder een opsomming van de voornaamste bevindingen gedaan in oktober 2010, van zowel de huidige situatie als de toekomstige situatie.

Huidige situatie – inhoudelijk beeld A20-oost

- Het NoMo-traject Terbregseplein – knooppunt Gouwe (beide richtingen) is gezien de omvang van de filezwaarte (in beide richtingen meer dan 100.000 kilometerminuten in 2009) momenteel al een filegevoelig stuk autosnelweg (beide richtingen staan in filetop 50 van 2010);
- De filezwaarte op het wegvak tussen Moordrecht en Nieuwerkerk (linkerrijbaan) is het grootst met ruim 76.000 kilometerminuten. In de richting Gouwe (rechtterijbaan) is de filezwaarte het grootst (73.000 kilometerminuten) op het wegvak tussen Cortlandt-aquaduct en de aansluiting Nieuwerkerk waar de A20 van drie naar twee rijstroken teruggaat;
- Het NoMo-traject Terbregseplein – knooppunt Gouwe voldoet momenteel in de avondspits niet aan de NoMo-normen voor betrouwbaarheid (is <95%) en omvang van reistijd (is >1,5);
- De A20 is momenteel één van de meest onveilige autosnelwegen in de regio Zuid-Holland. Op de A20-oost is specifiek ter hoogte van Nieuwerkerk aan den IJssel (rechtterijbaan) sprake van een blackspot (vanwege de hoeveelheid slachtofferongevallen);
- Het huidige wegontwerp van de A20-oost draagt niet optimaal bij aan het realiseren van de ambitie voor de betrouwbaarheid en omvang van de reistijd en de verkeersveiligheid op het traject;
- De rijstrookvermindering bij Nieuwerkerk (van 3 naar 2 rijstroken) zorgt voor turbulentie in de verkeersstroom en heeft een negatief effect op de doorstroming en de verkeersveiligheid.

Toekomstige situatie - inhoudelijk beeld A20-oost

- De uitgevoerde verdiepingsslag versterkt het beeld (uit Netwerkanalyse Zuidvleugel en LMCA-wegen) dat de betrouwbaarheid en omvang van de reistijd op het traject A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – knooppunt Gouwe in beide rijrichtingen in de toekomst structureel onder de ambitie komt;
- Op basis van berekeningen met het RVMK-model wordt geconcludeerd dat in de periode 2016 – 2030 de intensiteit-capaciteit (ic) verhouding op het gehele traject verslechtert en dat de ic-verhouding in 2030 (ochtend en avondspits) uitkomt boven de 100 (zeer slechte doorstroming), uitgezonderd in de ochtendspits tussen Gouwe – Moordrecht waar naar verwachting sprake zal zijn van slechte doorstroming (waarde tussen 85 – 100);
- Ook wordt geconcludeerd dat het aantal voertuigverliesuren op de A20-oost in zowel de ochtend- als avondspits toeneemt met meer dan 100%;
- De al geplande infrastructurele maatregelen in de omgeving (o.a. Parallelstructuur A12, nieuwe aansluiting Moordrecht) doen het capaciteitstekort op de A20 en de flessenhalsproblematiek niet verdwijnen. Deze hebben zelfs na realisatie (2015/2016) een verkeersaantrekkende werking op het deel Nieuwerkerk – Moordrecht;
- Een verbetering van de situatie op de A20 dient, vanwege het zelfstandige karakter van de problematiek op de A20-oost, gezocht te worden in maatregelen op de A20-oost of in de directe omgeving van het traject.

3.2**Conclusies**

De in 2010 uitgevoerde verdiepingsslag onderschrijft het beeld uit de Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel, de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse wegen en het Masterplan Rotterdam Vooruit. Uit de verdiepingsslag zijn voor de thema's bereikbaarheid, verkeersveiligheid, en huidig wegprofiel de onderstaande conclusies getrokken voor de A20-oost:

- De situatie op de A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – knooppunt Gouwe verslechtert zo in de periode 2016 – 2030 dat het traject structureel niet zal voldoen aan de streefwaarden voor betrouwbaarheid en omvang van reistijd;
- In de huidige situatie voldoet het NoMo-traject Terbregseplein – Gouwe in de avondspits niet aan de streefwaarden van reistijd;
- De verkeersveiligheid op de A20 laat te wensen over en het huidige wegprofiel van de A20-oost draagt niet optimaal bij aan het realiseren van de ambities voor reistijd en verkeersveiligheid.

3.3**Bestuurlijke afspraken inzake probleemanalyse**

In de periode eind 2009 tot aan mei 2011 zijn op diverse momenten bestuurlijk afspraken gemaakt en conclusies getrokken inzake de probleemanalyse. Onderstaand een overzicht. Let wel, het betreft enkel een weergave van de conclusies getrokken inzake de problematiek, gemaakte procesafspraken zijn niet weergegeven:

2009	
17 nov 09	<u>Randstad Besluiten (in kader van Randstad Urgent)</u> Rijk en regio stellen vast dat de verbreding van de A20-oost (Nieuwerkerk aan de IJssel-Gouda-West/Moordrecht) verkeerskundig een "no-regret"-maatregel is. (Bron: Kamerstuk 31 089 nr. 58 - "Randstad Besluiten: Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Holland-Rijnland". Zie ook: Randstad Urgent contract Rotterdam Vooruit 16-11-09)
4 dec 09	<u>Bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009</u> Rijk en regio delen de verkeerskundige nut en noodzaak van de verbreding van de A20-oost tussen Nieuwerkerk en Moordrecht. (Bron: Kamerstuk 32123-A nr. 19 - Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT najaar 2009)

2010	
29 nov 10	<p><u>Bestuurlijk overleg MIRT najaar 2010</u> Rijk en regio hebben vastgesteld dat:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. De situatie op de A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – knooppunt Gouwe zo verslechtert in de periode 2016 – 2030 dat het traject structureel niet zal voldoen aan de streefwaarden voor betrouwbaarheid en omvang van reistijd 2. In de huidige situatie het NoMo-traject Terbregseplein – Gouwe in de avondspits niet voldoet aan de streefwaarden van reistijd; 3. De verkeersveiligheid op de A20 te wensen over laat en het huidige wegprofiel van de A20-oost niet optimaal bijdraagt aan het realiseren van de ambities voor reistijd en verkeersveiligheid. <p>(Bron: Kamerstuk 32500-A nr. 12 - Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT najaar 2010)</p>
2011	
30 mei 11	<p><u>Bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rijk en regio zijn van mening, dat de A20 Nieuwerkerk aan de IJssel – knooppunt Gouwe een belangrijke verbinding vormt in het verkeerssysteem in de Regio Rotterdam. Aangezien de verkeersontwikkeling onder druk staat, is een uitbreiding van de wegcapaciteit aan de orde. ▪ Rijk en regio streven er naar in de periode 2020-2023 te starten met de realisatie van dit project, onder de randvoorwaarde dat de hiervoor genoemde 4 projecten binnen de financiële kaders kunnen worden gerealiseerd. <p>(Bron: Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT voorjaar 2011)</p>

4 Oplossingsrichtingen en effecten

Dit hoofdstuk geeft inzicht in onderzochte oplossingsrichtingen en effecten daarvan (4.1 en 4.2), de conclusies (4.3), en een overzicht van relevante gemaakte bestuurlijke afspraken in de periode eind 2009 – medio 2011 (zie 4.4.)

4.1 Oplossingsrichtingen

Problematiek A20-oost heeft zelfstandig karakter

De al geplande infrastructurele maatregelen in de omgeving (o.a. Parallelstructuur A12, A20 nieuwe aansluiting Moordrecht) doen het capaciteitstekort op het traject en de flessenhalsproblematiek bij Nieuwerkerk niet verdwijnen. Een verbetering van de situatie op de A20-oost dient, vanwege het zelfstandige karakter van de problematiek, daarom gezocht te worden in maatregelen op de A20-oost of in de directe omgeving van het traject.

Mogelijk kansrijke oplossingsrichtingen

Gezien de aard (capaciteitsprobleem, flessenhals) en omvang van de problematiek is aangegeven dat kansrijke oplossingsrichtingen vooral gezocht moeten worden in de mogelijkheden van uitbreiding van de huidige capaciteit, via benutting van de bestaande infrastructuur dan wel de aanpassing van bestaande infrastructuur. Dit ook naar aanleiding van de bevindingen bij de eerder onderzochte maatregelen in het Masterplan Rotterdam Vooruit. Aanpassing van de bestaande infrastructuur, specifiek het verbreden van (een deel van) het traject van 2x2 naar 2x3 rijstroken is eerder in het BO MIRT aangemerkt als een no-regret maatregel vanuit verkeerskundig oogpunt. De kosten van een verbreding van het traject Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouwe Knoop zijn ten tijde van het Masterplan Rotterdam Vooruit geraamd op EUR 190 miljoen, een verbreding van het deel Nieuwerkerk – Moordrecht kwam uit op EUR 110 miljoen.

Mogelijk dat gelijktijdig met de verbreding gekozen kan worden voor een reconstructie van het huidige traject zodat het wegprofiel in de nieuwe situatie optimaal bijdraagt aan de doorstroming en verkeersveiligheid en voldoet aan de huidige richtlijnen.

Verder is gedurende de verkenningsfase geopperd om nader onderzoek te doen naar de aanleg van een nieuwe westelijke stadsentree Gouda, als mogelijk alternatief voor een capaciteitsuitbreiding van de A20 tussen de aansluiting Moordrecht en knooppunt Gouwe, dan wel als aanvulling daarop. Het oplossend vermogen van deze oplossingsrichting is, onder meer vanwege het niet tijdig beschikbaar zijn van het NRM 2010 nog niet nader onderzocht. Mogelijk zorgt deze niet alleen voor een verbetering van de bereikbaarheid, maar zorgt deze ook voor ontlasting van het knooppunt Gouwe en voor een verbetering van de kwaliteit van het wegennetwerk in de regio.

Scenario's oplossingsrichtingen

Als resultaat van de uitgevoerde onderzoeken en gesprekken (op ambtelijk niveau) met direct betrokken overheden (o.a. gemeente Zuidplas, gemeente Gouda, provincie Zuid-Holland) zijn tot nu toe de drie scenario's van oplossingsrichtingen gehanteerd:

Scenario's oplossingsrichtingen	<i>geografisch</i>		
	aansluiting Nieuwerkerk	aansluiting Moordrecht	knooppunt Gouwe
1 Capaciteitsuitbreiding A20 Nieuwerkerk – Moordrecht <ul style="list-style-type: none"> ▪ Uitbreiding capaciteit 2 naar 3 rijstroken ▪ Aansluiting Nieuwerkerk op orde ▪ Aansluiting Moordrecht op orde 			
2 Capaciteitsuitbreiding A20 Nieuwerkerk – Gouwe <ul style="list-style-type: none"> ▪ Uitbreiding capaciteit 2 naar 3 rijstroken ▪ Aansluitingen Nieuwerkerk en Moordrecht op orde ▪ Aansluiting op A12 bij knooppunt Gouwe op orde 			
3 Capaciteitsuitbreiding A20 Nieuwerkerk – Moordrecht + Nieuwe westelijke stadsentree Gouda <ul style="list-style-type: none"> ▪ Als scenario 1 ▪ Aanleg nieuwe westelijke stadsentree Gouda als alternatief voor capaciteitsuitbreiding Moordrecht – Gouwe 			
4 Capaciteitsuitbreiding A20 Nieuwerkerk – Gouwe + Nieuwe westelijke stadsentree Gouda <ul style="list-style-type: none"> ▪ Als scenario 2 ▪ Aanleg nieuwe westelijke stadsentree Gouda als aanvulling op capaciteitsuitbreiding traject Moordrecht – Gouwe 			

4.2 Effecten

Het oplossend vermogen en de effecten van een capaciteitsuitbreiding van de A20-oost is in het kader van het Masterplan niet specifiek onderzocht en zichtbaar gemaakt. Het effect van capaciteitsuitbreiding is enkel gezien als onderdeel van een groot maatregelenpakket.

Het oplossend vermogen en de effecten van oplossingsrichtingen dienen daarom in een vervolgstap nader te worden onderzocht. Dit zodat een lijst met de meest kansrijke en efficiënte oplossingen kan worden opgesteld, gerelateerd aan de effecten voor de bereikbaarheid, verkeersveiligheid, en kwaliteit van de leefomgeving.

Vanwege het uitblijven van het Nieuw Regionaal Model (NRM 2010), die gebruikt wordt voor verkeerskundige analyses van het hoofdwegennet, is het niet haalbaar gebleken om te komen tot een lijst kansrijke oplossingsrichtingen. Een onderzoek naar effecten, die normaliter daarop volgend is, is daarom tot nu toe niet uitgevoerd.

4.3 Conclusies

Kansrijke oplossingsrichtingen voor de A20-oost moeten vooral gezocht worden:

- In uitbreiding van de huidige capaciteit (benutting / aanpassing bestaande);
- In maatregelen op de A20-oost of in de directe omgeving van het traject.

Verder biedt een mogelijke capaciteitsuitbreiding de kans om een reconstructie van het traject uit te voeren, zodat het wegprofiel in de nieuwe situatie optimaal bijdraagt aan de doorstroming en verkeersveiligheid.

4.4 Bestuurlijke afspraken inzake oplossingsrichtingen

In de periode eind 2009 tot aan mei 2011 zijn op diverse momenten bestuurlijk afspraken gemaakt en conclusies getrokken inzake mogelijke oplossingsrichtingen. Onderstaand een overzicht. Let wel. Het betreft enkel een weergave van de getrokken conclusies inzake oplossingsrichtingen, gemaakte procesafspraken zijn niet weergegeven:

2009	
17 nov 09	<p><u>Randstad Besluiten (in kader van Randstad Urgent)</u> Rijk en regio stellen vast dat de verbreding van de A20-oost (Nieuwerkerk aan de IJssel-Gouda-West/Moordrecht) verkeerskundig een "no-regret"-maatregel is. (Bron: Kamerstuk 31 089 nr. 58 - "Randstad Besluiten: Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Holland-Rijnland". Zie ook: Randstad Urgent contract Rotterdam Vooruit 16-11-09)</p>
4 dec 09	<p><u>Bestuurlijk overleg MIRT najaar 2009</u> Rijk en regio delen de verkeerskundige nut en noodzaak van de verbreding van de A20-oost tussen Nieuwerkerk en Moordrecht. (Bron: Kamerstuk 32123-A nr. 19 - Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT najaar 2009)</p>
2011	
30 mei 11	<p><u>Bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rijk en regio zijn van mening, dat de A20 Nieuwerkerk aan de IJssel – knooppunt Gouwe een belangrijke verbinding vormt in het verkeerssysteem in de Regio Rotterdam. Aangezien de verkeersontwikkeling onder druk staat, is een uitbreiding van de wegcapaciteit aan de orde. ▪ Rijk en regio streven er naar in de periode 2020-2023 te starten met de realisatie van dit project, onder de randvoorwaarde dat de hiervoor genoemde 4 projecten binnen de financiële kaders kunnen worden gerealiseerd. (Bron: Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT voorjaar 2011)

5 Vervolg verkenning richting realisatie

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de bestuurlijke afspraken richting afronding van de verkenningsfase (5.1), en een overzicht van wat nog nodig is ter afronding van deze fase (zie 5.2) alsmede een indicatie voor een tijdpad naar realisatie (zie 5.3.)

5.1 Bestuurlijke afspraken richting afronding Verkenningsfase

In het bestuurlijk overleg MIRT voorjaar 2011 hebben Rijk en regio afgesproken dat zij in het kader van het bereikbaarheidspakket Zuidvleugel tot en met 2023 prioriteit geven aan de realisatie van vijf projecten, die allen gelegen zijn in het economische kerngebied Leiden-Den Haag-Rotterdam en merendeels een relatie hebben met de A4 corridor, die de ruggengraat vormt van de Zuidvleugel. Het gaat om de volgende projecten:

- RijnlandRoute;
- A13/A16;
- Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO);
- A4 passage Den Haag + poorten en inprickers;
- A20 Nieuwerkerk aan de IJssel – knooppunt Gouwe.

Voor wat betreft de A20-oost hebben Rijk en regio in dit BO MIRT aangegeven van mening te zijn, dat de A20 Nieuwerkerk aan de IJssel – knooppunt Gouwe een belangrijke verbinding vormt in het verkeerssysteem in de Regio Rotterdam. Aangezien de verkeersontwikkeling onder druk staat, is een uitbreiding van de wegcapaciteit aan de orde. Rijk en regio streven er naar in de periode 2020-2023 te starten met de realisatie van dit project, onder de randvoorwaarde dat de hiervoor genoemde 4 projecten binnen de financiële kaders kunnen worden gerealiseerd.

5.2 Plan van aanpak afronding verkenningsfase

Aandachtspunten

Bij een vervolg van de verkenningsfase worden drie aandachtspunten meegegeven:

1) *Effecten onderzoek kansrijke oplossingsrichtingen*

Het oplossend vermogen en de effecten van oplossingsrichtingen dienen nader onderzocht te worden. Dit zodat een lijst met de meest kansrijke en efficiënte oplossingen kan worden opgesteld, gerelateerd aan de effecten voor de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving. De aanstaande beschikbaarheid van het Nieuwe Regionaal Model (NRM 2010), het model dat gebruikt wordt voor verkeerskundige analyses van het hoofdwegennet, maakt het mogelijk dit onderzoek uit te voeren. Een herijking van de initiële probleemanalyse met het NRM 2010 wordt ook aanbevolen.

De gemeente Gouda heeft nog middelen beschikbaar (EUR 130.000, doeluitkering van provincie Zuid-Holland) voor het doen van onderzoek naar een nieuwe Westelijke stadsentree. Geadviseerd wordt om met de gemeente Gouda te bezien of deze gelden bij een vervolg van de verkenning beschikbaar kunnen komen voor het gezamenlijk uitvoeren van het effectenonderzoek naar kansrijke oplossingsrichtingen.

2) *Participatie en bestuursovereenkomst*

Start bij een vervolg van de verkenningfase een zorgvuldig participatieproces, betrek hierbij ook de burgers en bedrijven binnen het plangebied. Dit zodat inzicht wordt verkregen in hun ideeën op het gebied van de problematiek en mogelijke kansrijke oplossingsrichtingen. Aandachtspunt bij een vervolg is dat ook de betrokken bestuurders tijdig worden geïnformeerd en betrokken.

Gezamenlijk kan vervolgens gewerkt worden aan het voorbereiden van de keuze van het voorkeursalternatief. Met de betrokken publieke partijen kan gewerkt worden aan de totstandkoming van een bestuursovereenkomst.

3) Voorbereiden start planuitwerkingsfase

Geadviseerd wordt om bij een vervolg van de verkenningfase sterk in te zetten op het voorbereiden op de planuitwerkingsfase. Dit zodat niet alleen een soepele overgang tussen de fasen wordt bewerkstelligd, maar er tevens voor kan worden gezorgd dat werkzaamheden gedaan in de verkenningfase ook houdbaar blijven voor de latere fasen van het project.

Mijlpalen en producten

Om te komen tot afronding van de verkenningfase moet nog een aantal mijlpalen worden behaald en producten worden gerealiseerd. Inschatting is dat het onderstaande 7 tot 11 maanden in beslag neemt. Het beschikbaar hebben van voldoende budget en capaciteit is hiervoor wel een belangrijke randvoorwaarde.

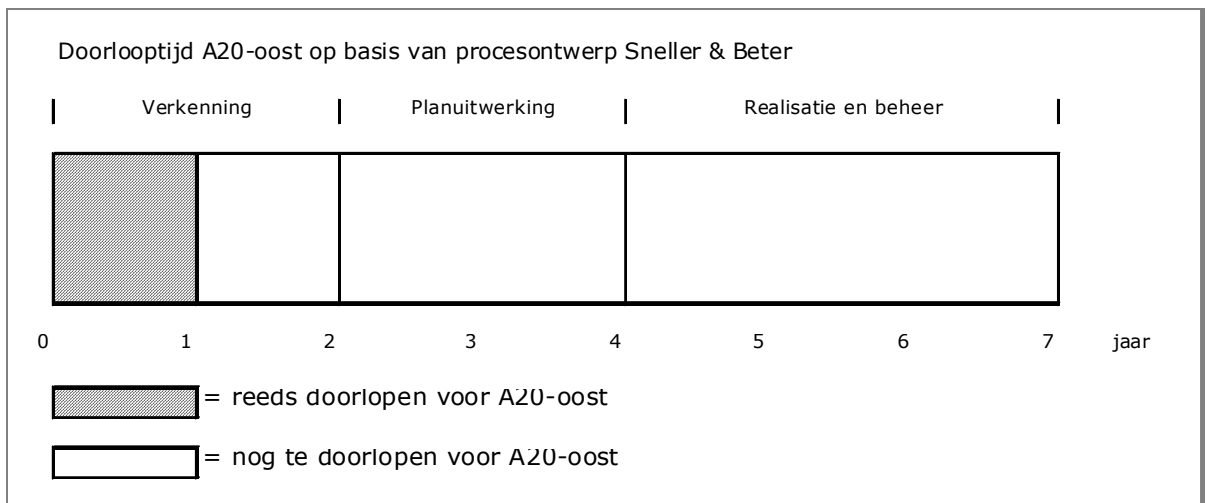
<i>A20-oost</i>	<i>Belangrijke mijlpalen (M) en producten (P)</i>	
Verkenning		
Analytische fase	P	Plan van aanpak vervolg
	M	Start zorgvuldig participatieproces
	P	Beoordelingskader
	P	Groslijst oplossingsrichtingen
	M	Start onderzoek effecten kansrijke oplossingsrichtingen (NRM)
	P	Inkoopstrategie
	P	Notitie kansrijke oplossingsrichtingen
	P	Onderzoeken effecten kansrijke oplossingsrichtingen (o.a. kkba)
	M	Vaststellen notitie kansrijke oplossingsrichtingen (zeef 1)
Beoordelingsfase	P	Alternatievenvergelijking
Besluitvormingsfase	M	Gate Review door opdrachtgever planuitwerking
	M	Beslissing / keuze voorkeursalternatief (zeef 2)
	M	Vaststellen bestuursovereenkomst

5.3 Tijdpad naar realisatie

Afhankelijk van het uiteindelijke voorkeursalternatief is nog een aantal jaren nodig om te komen tot realisatie. Het Procesontwerp Sneller & Beter onderscheidt vier fasen, waarmee de totale doorlooptijd van een infrastructuurproject uitkomt op gemiddeld zeven jaar:

- Verkenning - 2 jaar
- Planuitwerking - 2 jaar
- Realisatie en beheer - 3 jaar

Wanneer dit procesontwerp wordt toegepast op de A20-oost ontstaat het volgende beeld:



6 Relevante documentatie

Meer informatie over de probleemanalyse, oplossingsrichtingen en effecten met betrekking tot de A20-oost Nieuwerkerk – knooppunt Gouwe is te vinden in achterliggende documentatie.

Probleemanalyse

<i>Datum</i>	<i>Documentnaam</i>	<i>Status</i>
18-09-2006	Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel	Definitief
19-11-2007	Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse wegen	Definitief
15-12-2009	Masterplan Rotterdam Vooruit	Definitief
16-11-2009	Masterplan Rotterdam Vooruit, bijlage 2 Probleemanalyse	Definitief
16-11-2009	Kamerstuk 31 089 nr. 58 - "Randstad Besluiten: Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Holland- Rijnland"	Definitief
04-12-2009	Kamerstuk 32123-A nr. 19 - Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT najaar 2009	Definitief
14-10-2010	Probleemanalyse A20-oost. Inclusief verdiepingsslag	Definitief concept
29-11-2010	Kamerstuk 32500-A nr. 12 - Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT najaar 2010	Definitief
30-5-2011	Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT voorjaar 2011	-

Oplossingsrichtingen en effecten

<i>Datum</i>	<i>Documentnaam</i>	<i>Status</i>
15-12-2009	Masterplan Rotterdam Vooruit	Definitief
16-11-2009	Masterplan Rotterdam Vooruit, bijlage 4 Maatregelen	Definitief
16-11-2009	Kamerstuk 31 089 nr. 58 - "Randstad Besluiten: Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Holland- Rijnland"	Definitief
04-12-2009	Kamerstuk 32123-A nr. 19 - Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT najaar 2009	Definitief
14-10-2010	Probleemanalyse A20-oost. Inclusief verdiepingsslag	Definitief concept
30-5-2011	Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT voorjaar 2011	-