

Vergaderjaar 2018–2019

**29 385**

## **Aanleg en de aanpassing van hoofdinfrastructuur**

**Nr. 98**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

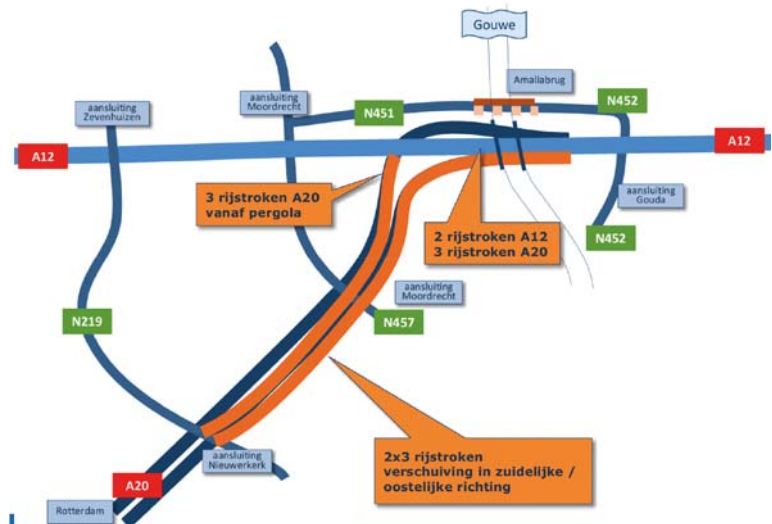
Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 maart 2019

Op 13 februari 2017 heb ik, in overeenstemming met de bestuurders van de provincie Zuid-Holland, de gemeenten Gouda, Waddinxveen en Zuidplas en het Hoogheemraadschap Schieland en de Krimpenerwaard, een startbeslissing genomen voor de MIRT-verkenning A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda (Kamerstuk 29 385, nr. 92). Deze MIRT-Verkenning was gericht op het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op het traject A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda, in beide richtingen.

Met deze brief informeer ik uw Kamer, dat ik voor de A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda een voorkeursalternatief heb vastgesteld. Dit voorkeursalternatief (of VKA) is tot stand gekomen in samenwerking en overeenstemming met bestuurders van bovengenoemde partijen.

In het door mij gekozen VKA (alternatief 3+ genoemd) wordt de A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda verbreed van 2x2 naar 2x3 rijstroken.



De drie rijstroken van de A20 richting Utrecht lopen in het Gouweaquaduct door. In het aquaduct komen dan vijf rijstroken; twee op de A12, drie op de A20. Wegens de beperkte ruimte komt er in plaats van een vluchtstrook een redresseerstrook. De rechter rijstrook gaat over in de uitvoeger naar Gouda (afvallende rijstrook).

#### *Besluitvormingsproces*

De MIRT-Verkenning is van start gegaan in 2017. In datzelfde jaar is de eerste fase (de analytische fase) doorlopen. De analytische fase is afgesloten met de publicatie van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) in januari 2018. In de NRD is beschreven welke alternatieven in de beoordelingsfase worden onderzocht en welke onderzoeken worden uitgevoerd.

In de beoordelingsfase zijn drie alternatieven voor de aanpak van de problemen in de doorstroming en verkeersveiligheid onderzocht. De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in een milieueffectrapport (MER) en de daarbij behorende achtergrondrapporten. De alternatieven zijn onderzocht op doelbereik, verkeerseffecten en effecten op het milieu. Ook de kosten en de baten zijn in een MKBA in beeld gebracht. Op basis van de uitkomsten van de onderzoeken, is in samenspraak met de regio het voorstel voor het voorkeursalternatief geformuleerd.

Alternatief 2<sup>1</sup> is tussentijds al afgefallen, omdat dit alternatief slecht is voor de doorstroming op de A20 richting Utrecht. Ook leidt dit alternatief tot een te grote belasting van het onderliggend wegennet, met name bij de Moordrechtboog en de aansluiting Moordrecht. Tot slot is er in dit alternatief voor verkeer vanaf Gouda richting Den Haag en Rotterdam geen keuze voor een route via de A12 (aquaduct) of over de parallelstructuur; daarmee kan de bereikbaarheid van Gouda onder druk komen te staan.

Uit onderzoek is gebleken, dat de milieu- en ruimtelijke effecten klein zijn en niet of nauwelijks leiden tot onderscheid tussen de onderzochte alternatieven. De keuze van het voorkeursalternatief kan daarom worden

<sup>1</sup> Verbreden van het wegvak Nieuwerkerk – Moordrecht naar 2x3 rijstroken en verbeteren van de verkeersveiligheid en beter benutten van de parallelstructuur door het geheel afsluiten van toerit in westelijke richting van de aansluiting Gouda op de A12.

gebaseerd op de verkeerseffecten, verkeersveiligheid en kosten en baten. Het gekozen VKA scoort positief op de gestelde doelen. De doorstroming en de verkeersveiligheid op de A20 verbeteren significant. De baten-kosten-ratio is 3,1 in het hoge WLO-scenario en 1,7 in het lage WLO-scenario.

De resultaten van de onderbouwende studies (Notitie Voorkeursalternatief, MER (milieueffectrapport) met bijbehorende achtergrondrapporten en MKBA) zijn beschikbaar<sup>2</sup> op de website [www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl)

*Advies Commissie voor de m.e.r.*

Voor deze fase van de MIRT-Verkenning, heb ik een vrijwillig advies gevraagd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.). De commissie heeft twee adviezen uitgebracht: een voorlopig tussentijds toetsingsadvies (januari 2019) en een tussentijds toetsingsadvies (maart 2019).

De commissie concludeert dat de milieueffecten voldoende in kaart zijn gebracht en dat het MER nu de informatie levert die nodig is voor de keuze voor een voorkeursalternatief.

De commissie geeft wel aan dat ze de getrokken keuzes en conclusies in het MER niet direct voor de hand vindt liggen omdat deze onvoldoende gemotiveerd kunnen worden op basis van het doelbereik omdat duidelijke toetsbare en meetbare doelstellingen ontbreken.

Ook vindt de commissie dat de score voor de verkeersveiligheid in alternatief 3+ te positief is beoordeeld. De commissie doelt op de situatie in het Gouweaquaduct. Zij adviseert nader onderzoek te doen naar de effecten op verkeersveiligheid en aan te geven welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn. In reactie hierop meld ik u, dat dit aspect in de verkenning uiteraard uitgebreid is onderzocht. Over de resultaten van dit onderzoek zegt het MER het volgende.

*Voor de **verkeersveiligheid** is alternatief 3+ positiever beoordeeld dan alternatief 3 en de andere alternatieven. Deze beoordeling is gebaseerd op de modelgegevens met betrekking tot de doorstroming (met filekiemen als één van de belangrijke risicofactoren voor de verkeersveiligheid) en de deskundigenoordelen over de verkeersveiligheidsaspecten van de alternatieven.*

*Alternatief 3+ levert van de beschouwde alternatieven de grootste bijdrage aan het doel van het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarbij zijn aandachtspunten aanwezig voor de rijbaan richting Utrecht in het Gouwe-aquaduct. Hiervoor zijn mitigerende maatregelen mogelijk.*

De mitigerende maatregelen, die mogelijk zijn, liggen onder meer op het gebied van verkeersmanagement, zoals het stimuleren van het beter benutten van de parallelstructuur vanuit de richting Den Haag. Andere mitigerende maatregelen zijn het verlagen van de maximumsnelheid naar 100 km/u en een bedieningssysteem voor de 5 rijstroken in het aquaduct (als bij spitsstroken). Tijdens de planuitwerking ga ik deze maatregelen nader onderzoeken. Hiermee acht ik de verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd.

Het alternatief zou zijn om de extra rijstrook niet door te trekken tot in het Gouweaquaduct, maar bij de aansluiting Moordrecht weer terug te gaan naar 2 rijstroken (alternatief 1). Daarmee zou aldaar een flessenhals

<sup>2</sup> Zie <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/brieven/2019/03/11/voorkeursbeslissing-a20-nieuwerkerk-aan-den-ijssel---gouda>

(filekiem) worden gecreëerd zoals nu bij Nieuwerkerk, die juist zorgt voor gevaarlijke situaties. Daar wil ik juist vanaf.

#### *Aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen en meekoppelkansen.*

Samen met de regionale partners zijn aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen en meekoppelkansen geïnventariseerd. Parallel aan het nemen van deze voorkeursbeslissing, onderteken ik samen met de regionale partners een bestuursovereenkomst, waarin we vastleggen wie verantwoordelijk is voor welke van deze maatregelen. Voorbeelden van aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen zijn verbetering van de bewegwijzering, dynamische routeinformatie, dynamische snelheidsverlaging en mogelijke aanpassingen op het OWN.

#### *Budget*

Voor de wegverbreding A20 stel ik een taakstellend budget beschikbaar van € 124 mln. Voor de aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen, waarvoor het Rijk verantwoordelijk is, stel ik € 6 mln. beschikbaar. Beide bedragen zijn prijspeil 2018, inclusief BTW.

#### *Versnelling*

Ter uitvoering van de motie Van Aalst/Remco Dijkstra<sup>3</sup> heb ik in de Begroting 2019 het voor de A20 gereserveerde bedrag twee jaar naar voren kunnen halen. Cofinanciering door de provincie, waarvan in deze motie sprake is, is daarmee niet nodig. Wel dragen de regionale partners bij aan de meerkosten van de planuitwerking als gevolg van deze versnelling.

#### *Vervolgproces*

Het voorkeursalternatief zal de komende jaren worden uitgewerkt tot een (Ontwerp)Tracébesluit. Ik streef ernaar om zo mogelijk uiterlijk in 2021 te starten met de voorbereiding van de realisatiefase.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

---

<sup>3</sup> Kamerstuk 34 775 A, nr. 14