

Startbeslissing A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda, Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Datum: 13-02-2017



*DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
M.H. Schultz van Haegen*



Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding voor de Startbeslissing A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda	2
1.2	Afbakening: projectgebied en studiegebied	3
1.3	Leeswijzer	3
2	Opgave en doelstelling	4
2.1	De A20 is van nationaal en regionaal belang	4
2.2	Urgente bereikbaarheidsopgave	4
2.3	Doelstelling van de verkenning is het verbeteren van de bereikbaarheid	5
2.4	Raakvlakken met andere projecten en ontwikkelingen zijn in beeld	5
2.5	Gedragen beeld van de opgave	5
3	Aanpak, oplossingsrichtingen en procedure	6
3.1	De verkenning bestaat uit vier fases: start, analyse, beoordeling en besluitvorming	6
3.2	Verschillende oplossingsrichtingen worden in alternatieven uitgewerkt	8
3.3	Meekoppelkansen worden in beeld gebracht en onderzocht	11
3.4	Er is geld gereserveerd voor bekostiging van maatregelen	12
3.5	De Tracéwetprocedure zonder sectorale structuurvisie wordt gevolgd	12
3.6	De planning tot aan realisatie	12
4	Organisatie	13
4.1	Rijk en regio werken samen aan de verkenning	13
4.2	Participatieproces is een belangrijke bouwsteen voor een succesvolle verkenning	14
	Bijlage A: Bronnenlijst	15
	Bijlage B: Betrokken stakeholders bij totstandkoming Startbeslissing	16
	Bijlage C: Lijst met afkortingen	17

Foto voorkant: Slagboom en Peeters Luchtfotografie BV in opdracht van de gemeente Zuidplas

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor de Startbeslissing A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda

In juni 2011 is de “Eindbalans 2011 – Verkenning A20 – Oost, aansluiting Nieuwerkerk – knooppunt Gouwe” verschenen. Het betreft een tussentijdse rapportage van deze deelverkenning, die onderdeel was van de Verkenning Rotterdam Vooruit.

In het Bestuurlijk Overleg MIRT Regio Zuidvleugel van voorjaar 2011 is vastgesteld:

- Rijk en regio zijn van mening dat de A20 Nieuwerkerk a/d 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 randvoorwaarden dat de vier¹ andere prioritaire projecten in het bereikbaarheidspakket Zuidvleugel binnen de financiële kaders kunnen worden gerealiseerd.

Bij de bezuinigingen op het Infrafonds in 2013 heeft het Rijk besloten de financiële reservering voor het project in de rijksbegroting te handhaven en uit te gaan van realisatie in de periode 2023 – 2026, met een uitloop naar 2028.

Vervolgens heeft de Tweede Kamer naar aanleiding van het Notaoverleg MIRT van 23 november 2015 een motie aangenomen van de leden Hoogland en Visser om de in 2011 in het kader van ‘Rotterdam Vooruit’ uitgevoerde deelverkenning van het wegvak A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Knooppunt Gouwe te actualiseren, de procedure voor dit traject zo spoedig mogelijk te starten en de te treffen maatregelen zo spoedig mogelijk ter hand te nemen.

In het Bestuurlijk Overleg MIRT Regio Zuidwest-Nederland van 14 oktober 2016 hebben Rijk en regio de wens uitgesproken om tempo te maken bij het verbeteren van de doorstroming op de A20 tussen Nieuwerkerk a/d IJssel en Knooppunt Gouwe en in die zin uitvoering te geven aan de motie Hoogland/Visser.

Als eerste stap is in 2016 een verkeersanalyse uitgevoerd om inzicht te krijgen in de huidige en toekomstige verkeersafwikkeling en knelpunten. De uitkomsten zijn verwerkt in deze Startbeslissing.

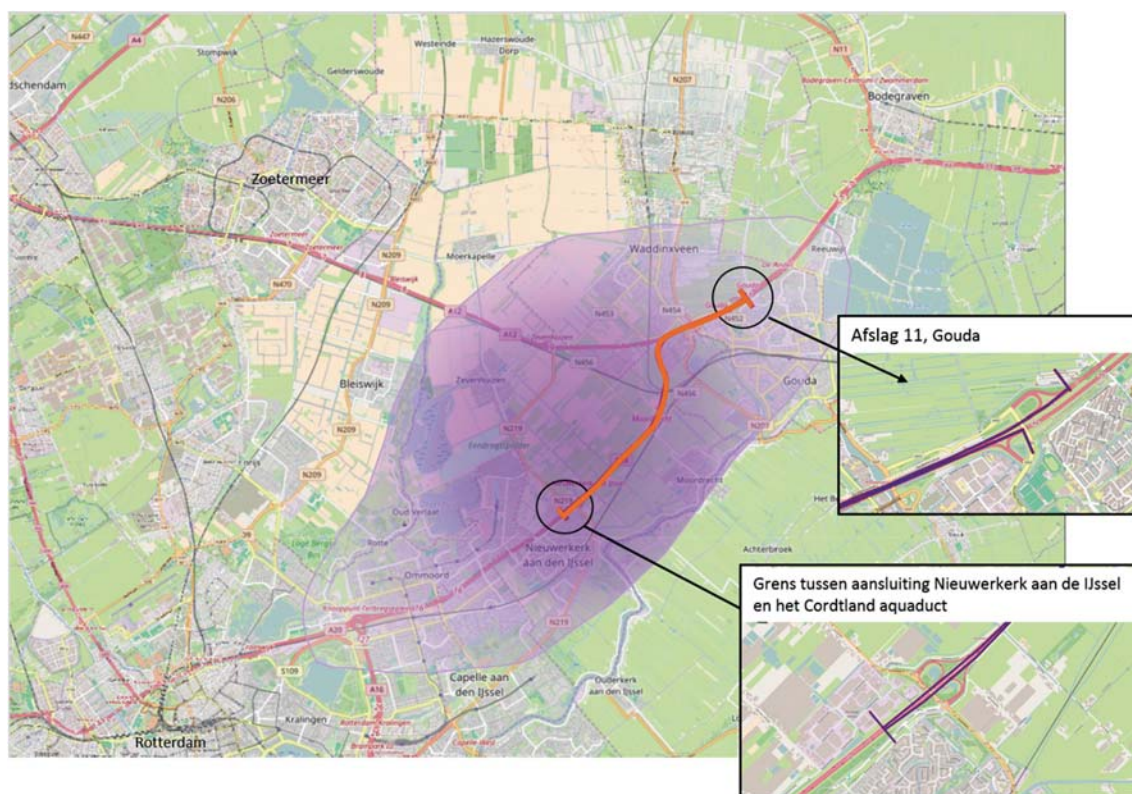
De Startbeslissing is in de Tracéwet vastgelegd in artikel 2 lid 1. De beslissing wordt genomen door de

¹ RijnlandRoute, A16 Rotterdam (voorheen A13/A16), Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) en A4 passage Den Haag + poorten en inprickers.

Minister en is tot stand gekomen in samenwerking met de provincie Zuid-Holland, de gemeenten Zuidplas, Gouda en Waddinxveen, de Regio Midden Holland, de Veiligheidsregio Hollands Midden, het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard en vertegenwoordigers van diverse belangenorganisaties. Hiermee wordt voldaan aan de in de Tracéwet gestelde vereiste om bij de voorbereiding van de Startbeslissing relevante bestuursorganen te betrekken.

1.2 Afbakening: projectgebied en studiegebied

De scope van de verkenning A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda bestaat uit een projectgebied en een studiegebied. Het projectgebied (oranje strook op onderstaande kaart) betreft het traject van de A20 vanaf de aansluiting Nieuwerkerk a/d IJssel (km 41.5) tot aan afslag Gouda (A12, km 29.3), in beide richtingen met een lengte van ca. 10 kilometer. De aansluitingen op dit traject en de aansluiting van de A20 op de A12, het gebied rond het Gouwe aquaduct, vallen binnen de scope. Aanpassingen aan het aquaduct (kunstwerk) vallen buiten de scope. Eventuele aanpassing van de indeling van de rijstroken in het aquaduct maakt wel onderdeel uit van de verkenning. De A20 kruist tussen Moordrecht en knooppunt Gouwe de spoorlijn Gouda – Den Haag/Alphen aan den Rijn.



figuur 1: projectgebied en studiegebied

De omvang van het studiegebied² (paarse vlek op de kaart) wordt bepaald door de te verwachten effecten van de te onderzoeken maatregelen. Het studiegebied zal daarom verschillen per te onderzoeken aspect. Het studiegebied omvat in ieder geval de A20 vanaf het Terbregseplein tot aan Gouda, de aansluitende delen van de N219, N456, N457, N207 en wordt aan de zuidoostzijde begrensd door de Hollandsche IJssel. Belangrijk voor de verkenningfase is het besef dat de huidige situatie duidelijk verschilt van de te onderzoeken referentiesituatie. Eind 2016 is de Parallelstructuur A12 en de Moordrechtboog opengesteld en naar verwachting volgt in 2023 de openstelling van de A16 Rotterdam. Dit zijn belangrijke infrastructurele aanpassingen in het studiegebied die deel uitmaken van de referentiesituatie.

1.3 Leeswijzer

Deze Startbeslissing is als volgt opgebouwd. Dit hoofdstuk, *hoofdstuk 1*, beschrijft de aanleiding en afbakening voor de verkenning. *Hoofdstuk 2* gaat in op het doel en de opgaven van de verkenning en ruimtelijk relevante ontwikkelingen. *Hoofdstuk 3* beschrijft de aanpak van de verkenning met aandacht

² Het studiegebied kent geen harde grenzen. Voor de start van de verkenning is dit het studiegebied. Afhankelijk van het onderzoek naar de effecten van maatregelen kan het studiegebied groter of kleiner worden.



voor het wettelijk kader en de te volgen procedure, het beoordelingskader, de te onderzoeken oplossingsrichtingen, potentiële meekoppelkansen, de bekostiging en een planning op hoofdlijnen. Tot slot geeft *hoofdstuk 4* inzicht in de organisatie en het participatieproces.

2 Opgave en doelstelling

2.1 De A20 is van nationaal en regionaal belang

De rijksweg 20, beter bekend als de A20, is een autosnelweg. De snelweg vormt de noordelijke oost-westroute door de agglomeratie Rotterdam en loopt vanaf Westerlee tot aan Gouda, over 39 kilometer. Bij Gouda komt de A20 ten westen van het Gouwe aquaduct samen met de A12.

De A20 Oost (vanaf het Terbregseplein tot aan Knooppunt Gouwe) is een belangrijke schakel in de ontsluiting van de zuidelijke Randstad en haar achterland en in de verbinding Rotterdam – Utrecht. De A20 speelt ook een essentiële rol in de bereikbaarheid over de weg van de aangrenzende gemeenten en van de bedrijven in de regio.

Het Rijk investeert in (uitbreiding van) rijksinfrastructuur als er sprake is van een knelpunt op nationaal niveau. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) zijn opgaven van nationaal belang opgenomen voor de Zuidvleugel/Zuid-Holland. Een daarvan is het uitvoeren van het Bereikbaarheidspakket Zuidvleugel. De A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda maakt onderdeel uit van dit bereikbaarheidspakket. Een andere opgave van nationaal belang – deels gelegen in het studiegebied – is het verbeteren van de bereikbaarheid van Greenport Boskoop, direct aangrenzend aan de A12/A20.

2.2 Urgente bereikbaarheidsopgave

De A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda vervult een cruciale rol in de bereikbaarheid van Rotterdam (Haven), Greenport, Westland-Oostland en Greenport Boskoop. Het toenemende verkeersaanbod betekent dat de bereikbaarheid van economisch belangrijke locaties steeds verder onder druk komt te staan.

De A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda kent nu al problemen met doorstroming en verkeersveiligheid. Op nationaal niveau is dit wegvak een grote bottleneck in de doorstroming tussen Rotterdam en Utrecht.

De mate van het probleem en de oorzaken zijn verschillend per rijrichting.

Richting Utrecht zijn de problemen het grootst. Op dit traject is sprake van een klassieke 'flessenhalsproblematiek' (van 3 naar 2 rijstroken). Dit traject staat op plek 3 in de file top 50 van 2016³. Ook het samenkomen van het invoegende verkeer vanaf de A20 met het doorgaande verkeer op de A12 richting Utrecht bij Knooppunt Gouwe geeft problemen, doordat vrachtverkeer op de A12 met lagere snelheid twee rijstroken naar rechts moet opschuiven.

Richting Rotterdam is sprake van een grote toestroom van invoegend verkeer bij de aansluitingen Moordrecht en Nieuwerkerk a/d IJssel, met terugslag tot aan de A12 als gevolg. Dit traject staat op plek 7 in de file top 50 van 2016.

Toekomstige verkeersprognoses die uitgaan van toekomstige ontwikkelingen ten aanzien van economie, demografie, gebiedsontwikkeling en aanpassingen in het netwerk laten een autonome groei van het verkeer zien. Hierbij nemen fileproblemen op de A20 tussen Nieuwerkerk a/d IJssel en Gouda in beide richtingen in de toekomst nog verder toe, met negatieve netwerkeffecten, toename van verkeersonveiligheid en daarmee gepaard gaande economische schade tot gevolg.

Voor de gemeenten aan de A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda leidt de dagelijkse congestie tot een verslechterde bereikbaarheid, wat indirect leidt tot een minder aantrekkelijk vestigingsklimaat.

TLN en EVO Fenedex hebben door TNO in beeld laten brengen hoeveel economische schade de files in Nederland het vervoerende en verladende bedrijfsleven kosten⁴. De A20 tussen de knooppunten Terbregseplein en Gouwe staat in die analyse op plek 10 in de top 20 van duurste files, met een schadebedrag van 7,6 miljoen euro. Dit betreft de schade in het jaar 2015. De schade is ten opzichte van het jaar 2014 fors gestegen met 1,2 miljoen euro. De verwachting is dat in 2016 de economische schade nog verder is gestegen. Hierover zijn voorsnog geen cijfers beschikbaar.

Bij de aansluitingen Nieuwerkerk a/d IJssel en Moordrecht is sprake van ongevalconcentraties. De A20 bij Nieuwerkerk a/d IJssel richting Utrecht staat in de top 10 (plek 9) van ongevalconcentraties op Rijkswegen in Zuid-Holland.

³ Bron: RWS Netwerk Informatie Systeem (NIS) File top 50 over 2016

⁴ Economische Wegwijzer 2016.

2.3 Doelstelling van de verkenning is het verbeteren van de bereikbaarheid

De doelstelling van de verkenning is het verbeteren van de bereikbaarheid. Daarvoor wordt gekeken naar het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op het traject A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda in beide richtingen, waardoor de betrouwbaarheid van de reistijd op het netwerk en de bereikbaarheid van het gebied per saldo verbetert. Zodoende levert het project een bijdrage aan de economische ontwikkeling van de zuidelijke Randstad.

Daarbij geldt als randvoorwaarde dat er in de doorstroming op andere wegvakken (HWN en OWN) geen onaanvaardbaar negatief effect als gevolg van de maatregelen aan de A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda optreedt (geen afwenteling).

2.4 Raakvlakken met andere projecten en ontwikkelingen zijn in beeld

In de (directe) omgeving van de A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda is sprake van de volgende relevante ontwikkelingen en projecten die (mogelijk) van invloed zijn op de opgave:

- Parallelstructuur A12 (opengesteld eind 2016):
 - o Moordrechtboog N457
 - o Extra Gouwekruising N451 + halve aansluiting A12;
- Gebiedsontwikkeling Zuidplaspolder;
- Gebiedsontwikkeling Logistieke corridor A12;
- Snelfietsroute Rotterdam – Gouda (SFR 263);
- Randweg Waddinxveen (Vredenburglaan/Bentwoudlaan/Beethovenlaan);
- Studie naar aanpassing N207;
- A16 Rotterdam;
- MIRT Onderzoek Bereikbaarheid Rotterdam – Den Haag;
- Ontwikkeling Groene Waterparel (Natuur Netwerk Nederland) aangrenzend aan A20;
- Gebiedsproces Restveengebied;

In de verkenning wordt uitgewerkt hoe de raakvlakken met deze relevante ontwikkelingen en projecten worden beheerst. Deze zijn niet limitatief en worden in de verkenning aangevuld met opgedane inzichten. Mogelijk leveren deze ontwikkelingen ook meekoppelkansen op.

Gebiedsontwikkeling Zuidplaspolder

Het toevoegen van woningen en bedrijfsterreinen in de Zuidplaspolder is – in aantal en qua locatie – van invloed op de mobiliteitsvraag. Provinciale en gemeentelijke plannen die de bereikbaarheidsopgave beïnvloeden, worden in de verkenning onderzocht.

Door de gebiedsontwikkeling Zuidplaspolder gaat het gebied rond de A20 verstedelijken, maar in welke mate is nog zeer onzeker. Op dit moment is het uitgangspunt een woningbouwopgave van circa 7.000 woningen tot 2030. Mogelijk is er op termijn sprake van een veel grotere verstedelijkingsopgave, waarbij wellicht circa 20.000 als perspectief wordt gehanteerd.

Een mogelijk grootschalige extra woningbouwopgave vormt een andere opgave voor de bereikbaarheid in dit gebied. In de verkenning zal een gevoeligheidsanalyse worden gedaan. Zo'n grootschalige en in de tijd onzekere opgave vraagt om een adaptieve programmatische aanpak en kan eventueel meegenomen worden in het nieuwe programma voor de regio Rotterdam – Den Haag⁵. Dan kunnen mogelijke oplossingen op het gebied van OV in beeld komen, zoals een nieuw treinstation bij Doelwijk, het doortrekken van de metro vanuit Nesselande of het toevoegen van een P&R locatie gekoppeld aan OV.

2.5 Gedragen beeld van de opgave

Verbetering op korte termijn van de doorstroming op de A20 is een sterke wens van de regionale overheden (provincie Zuid Holland, regio Midden-Holland en onder andere de gemeenten Zuidplas, Waddinxveen en Gouda) en vervoerders. In de Tweede Kamer is, gezien de aangenomen motie, draagvlak om zo spoedig mogelijk de bereikbaarheidsproblematiek op dit deel van de A20 aan te pakken.

De totstandkoming van deze Startbeslissing is besproken met vertegenwoordigers van een aantal belangengroeperingen (zie bijlage B). De stakeholders met wie is gesproken onderkennen de problematiek en de bereikbaarheidsopgave voor dit deel van de A20 en hechten belang aan het goed in beeld brengen van oplossingsrichtingen en meekoppelkansen. Dit zal in het participatietraject gedurende de verkenning verder worden ingevuld.

⁵ Brief Uitkomsten bestuurlijke overleggen MIRT 2016

3 Aanpak, oplossingsrichtingen en procedure

3.1 De verkenning bestaat uit vier fases: start, analyse, beoordeling en besluitvorming

De verkenningfase levert beslisinformatie voor een voorkeursbeslissing. In de verkenning en de daarop volgende planuitwerkingsfase wordt bekeken wat het beste moment is om de maatregelen uit te voeren gelet op onderlinge samenhang met projecten in de omgeving (bijv. A16 Rotterdam), hinder tijdens de uitvoering, benodigde procedure, urgentie en beschikbaarheid van financiële middelen.

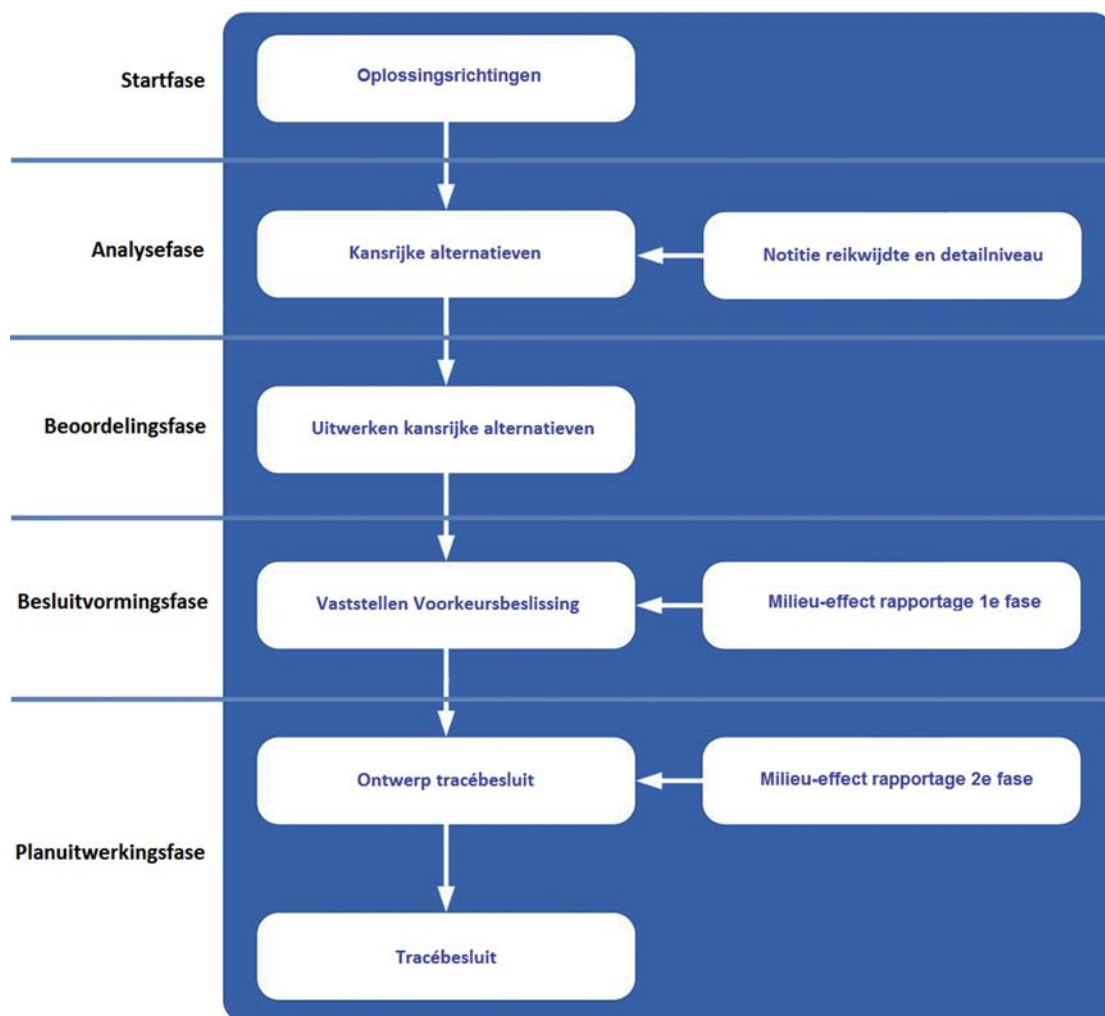
De verkenning werkt van grof naar fijn: oplossingsrichtingen worden stapsgewijs getrechterd, via kansrijke alternatieven tot een voorkeursalternatief. Hiervoor wordt intensief afgestemd en samengewerkt met de betrokken overheden en de omgeving. Om te komen tot kansrijke alternatieven en later het bestuurlijke voorkeursalternatief wordt op verschillende thema's onderzoek uitgevoerd. Er wordt ook daar van grof naar fijn gewerkt: de selectie van de kansrijke alternatieven wordt vooral kwalitatief onderbouwd, de keuze voor het voorkeursalternatief vooral kwantitatief.

Een MIRT-verkenning kent een viertal fasen (zie schema op de volgende pagina) waarin de stapsgewijze trechtering en de werkwijze van grof naar fijn haar beslag krijgt:

- *Startfase:* De in deze Startbeslissing geformuleerde opgaven en oplossingsrichtingen worden verder aangescherpt en de onderzoeken voor de analysefase worden voorbereid.
- *Analysefase:* De oplossingsrichtingen worden uitgewerkt in concrete alternatieven, die voorzien worden van een beoordeling op hoofdlijnen. Resultaat van deze fase is een beperkt aantal kansrijke alternatieven die opgenomen worden in de **Notitie reikwijdte en detailniveau**, als start van de m.e.r.-procedure.
- *Beoordelingsfase:* De kansrijke alternatieven worden nader ontworpen, onderzocht en er wordt een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld.
- *Besluitvormingsfase:* Samenbrengen van de informatie uit de verkenning, gericht op de vaststelling van een **voorkeursbeslissing**. Opstellen eindrapport van de verkenning met daarin het voorkeursalternatief en de onderbouwing daarvan.

De eerste fase van het MER (zie schema) gaat in op de afweging gericht op het voorkeursalternatief. Die rapportage is (als eindconcept) wel beschikbaar bij de voorkeursbeslissing, maar de formele afronding daarvan en inspraak op het MER is gekoppeld aan een besluit: de vaststelling van het ontwerp-tracébesluit (OTB). Het gehele MER gaat dus pas formeel ter inzage tegelijk met het OTB.

Op basis van de voorkeursbeslissing start daarna de planuitwerkingsfase. In die fase komen twee besluiten aan de orde. Eerst stelt de Minister een OTB vast en daarna het tracébesluit (TB). Op basis van het TB kan realisatie van het project plaats vinden.



De crux is om het onderzoek in de verkenning te richten op de te bereiken doelen en onderscheidend vermogen: niet gedetailleerder dan nodig is voor deze fase.

De hierna volgende tabel geeft een beoordelingskader op hoofdlijnen. Dit zal tijdens de verkenning nader geconcretiseerd worden en in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgenomen worden.

Ten aanzien van het doelbereik speelt – naast een set van andere indicatoren – vanaf 2017 in de verkenning een nieuw instrument een rol, namelijk het gebruik van de hoofdwegen-indicator (HWN-indicator). De HWN-indicator is gebaseerd op economische verlieskosten tussen bereikbaarheidsknelpunten. Dit instrument komt in de plaats van de NoMo-reistijdenfactor.

Tabel: Beoordelingskader

Doelbereik bereikbaarheid	Doorstroming
	Verkeersveiligheid
	Robuustheid netwerk
	Economische verlieskosten
	Netwerkeffecten
Externe effecten	Lucht
	Geluid
	Water en klimaatadaptatie
	Bodem
	Externe veiligheid
	Natuur
	Landschap
	Doorkruisbaarheid gebied
	Archeologie
	Scheepvaart
Haalbaarheid	Kosten
	Baten/kosten
	Uitvoeringshinder
	Risico's
	Draagvlak

De rol van duurzaamheid in de verkenning

Duurzaamheid maakt onderdeel uit van verschillende aspecten in het beoordelingskader. Echter, het gaat om meer dan alleen de beoordeling van effecten; mogelijk zijn er ambities en kansen die meegekoppeld kunnen worden. Daarom zal hier apart aandacht aan besteed worden, zodat bij vaststelling van het voorkeursalternatief helder is wat meegenomen wordt in de opdracht voor de volgende planfase. Hiermee wordt duurzaamheid een integraal onderdeel van de te realiseren oplossing.

In de verkenning worden drie stappen doorlopen:

1. Analyse vraag en ambities
2. Onderzoek kansen
3. Vastleggen ambities



Bij het zorgvuldig doorlopen van deze stappen, maken de ambities uiteindelijk onderdeel uit van de opgaven en worden de duurzaamheidsprestaties zoveel mogelijk gekwantificeerd.

3.2 Verschillende oplossingsrichtingen worden in alternatieven uitgewerkt

Bij het vormgeven van de oplossingsrichtingen wordt de aanpak op basis van de vijf I's⁶ gevolgd. Uit analyse van de beschikbare informatie blijkt dat in dit gebied al veel niet- infrastructurele maatregelen zijn getroffen in het kader van Beter Benutten en dat deze in 2017 worden opgeleverd. Voorbeelden hiervan zijn het spitsmijdenproject Wild! van de spits en de renovatie van station Rotterdam Alexander. Aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen zijn op basis van de uitkomsten van de verkeersanalyse op zichzelf onvoldoende effectief om als alternatief te dienen voor de verbredingsalternatieven van de A20. Zowel verbredingsalternatieven A20 (A) als niet-infrastructurele oplossingsrichtingen (B) komen

⁶ Innoveren, Informeren, In stand houden, Inrichten en Infrastructuur.

in deze paragraaf aan de orde. De opsomming is niet limitatief en zal in de eerste fase van de verkenning nader geconcretiseerd of mogelijk aangevuld worden.

A. Mogelijke verbredingsalternatieven A20

Een breed gedeelde verwachting is dat de maximale potentie van aanvullende niet-infrastructurele oplossingen in dit geval beperkt is, gelet op de omvang van de problematiek in de huidige situatie, groei van het verkeer in de autonome situatie in combinatie met de al voorziene gebiedsontwikkeling Zuidplaspolder en het relatief goed functioneren van het openbaar vervoer in de regio. Het is daarom en vanwege de urgentie van de fileproblematiek aannemelijk dat er infrastructuurle aanpassingen aan de A20 uitgevoerd moeten worden.

Dit wordt onderbouwd met de conclusies van de in 2016 uitgevoerde verkeersanalyse.

Conclusies verkeersanalyse najaar 2016

In 2016 is in opdracht van IenM een verkeersanalyse uitgevoerd voor het traject A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Knooppunt Gouwe. De huidige situatie (2010-2015), autonome ontwikkeling 2030 (laag en hoog economisch groeiscenario) en de maatregelenpakketten uit de Eindbalans A20 Oost (2011) zijn doorgerekend en vergeleken met de referentiesituatie (zonder maatregelen). De onderzochte maatregelenpakketten (zie figuur 2) zijn:

1. Verbreding Nieuwerkerk a/d IJssel – Moordrecht v.v.
2. Verbreding Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouwe v.v.
3. Verbreding Nieuwerkerk a/d IJssel – Moordrecht + doortrekken N456 naar Gouda zuidoost v.v. (stadsentree Gouda)

Conclusies:

- In de huidige situatie heeft de A20 vooral een fileknelpunt bij Nieuwerkerk aan den IJssel richting Utrecht en bij Moordrecht richting Rotterdam;
- Zonder maatregelen worden de huidige problemen op de A20 naar de toekomst toe verder versterkt door autonome groei van het verkeer;
- Door autonome groei ontstaan ook mogelijke afwikkelingsproblemen op de A20 tussen Capelle en Terbregseplein vooral in de richting Rotterdam;
- Verbredingen verbeteren de situatie daar waar deze plaatsvinden zeker, maar zorgen niet voor een algehele oplossing van de problematiek op de A20 op het volledige traject tussen Gouda en Rotterdam;
- Per saldo verbetert de doorstroming over dat traject wel duidelijk dankzij de verbredingen in het algemeen, maar door de extra hoeveelheid verkeer ontstaan of verergeren problemen met de afwikkeling van het verkeer op aangrenzende wegvakken, die voor een deel het positieve effect van de maatregelen teniet doen;
- Mogelijke afwikkelingsproblemen op de A20 bij het Terbregseplein worden door de verbredingvarianten niet verbeterd;
- Er blijkt relatief maar beperkt onderscheid tussen de effecten van de verbredingvarianten richting Gouda;
- Richting Rotterdam scoort de minimale verbreding tussen Moordrecht en Nieuwerkerk a/d IJssel qua verkeersafwikkeling duidelijk slechter dan de andere twee verbredingvarianten.

figuur 2: de onderzochte maatregelenpakketten uit de Eindbalans A20 Oost (2011)

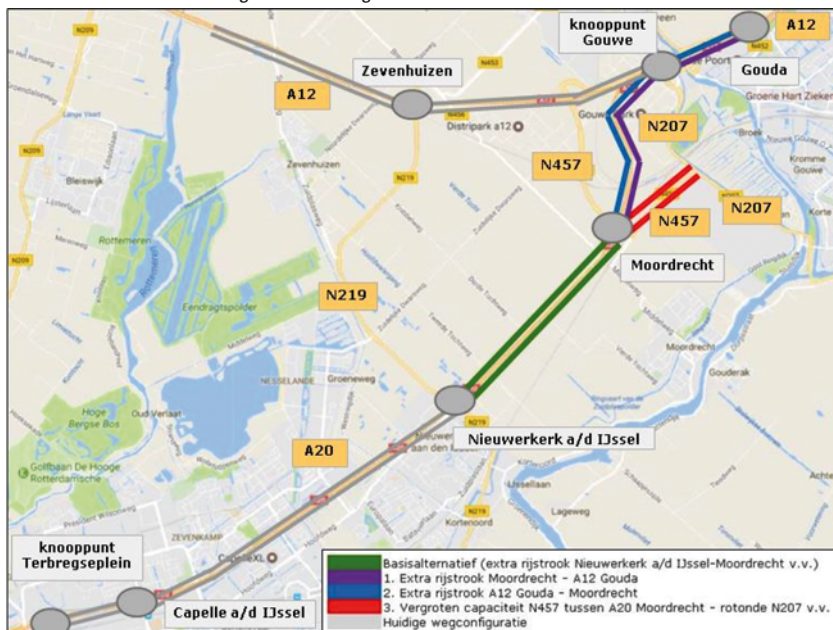


De uitkomsten van de verkeersanalyse zijn niet eenduidig over welk verbredingsalternatief het beste is. Die vraag is onderwerp van de verkenning. In onderstaande lijst worden verschillende te onderzoeken verbredingsalternatieven voor de A20 genoemd. De bereikbaarheidsopgave zal per rijrichting bekeken worden. In de uitwerking van de verbredingalternatieven A20 kunnen verschillende alternatieven worden samengesteld met per rijrichting verschillende maatregelen.

Verbreedingsalternatieven A20 in de verkenning

Basisalternatief is een verbreding van de A20 tussen Nieuwerkerk a/d IJssel en Moordrecht van 2x2 rijstroken naar 2x3 rijstroken (in beide richtingen). Uit de tot op heden uitgevoerde analyse blijkt dat deze verbredingen altijd aan de orde zijn om tot een oplossing te komen.

Aanvullend worden de volgende maatregelen onderzocht:



1. Extra rijstrook Moordrecht – A12 Gouda
2. Extra rijstrook A12 Gouda – Moordrecht.

3. Vergroten capaciteit N457 vanaf aansluiting Moordrecht t/m rotonde N207, in combinatie met het Basisalternatief en/of de aanvullende maatregelen onder 1. en/of 2.

B. Aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen naast verbreding van de A20

De vraag is welke aanvullende maatregelen mogelijk en effectief zijn, met gebruikmaking van de informatie uit het Programma Beter Benutten. Dit kan leiden tot (combinaties van) effectieve maatregelen, die mogelijk de verbreedingsalternatieven van de A20 kunnen versterken. Dit is bij positieve uitkomst mogelijk als onderdeel van een alternatief of als zelfstandig project, waarmee synergie in de uitvoering kan ontstaan. Te denken valt aan dynamisch verkeersmanagement/snelheidsmaatregelen, benuttingmaatregelen, fietsmaatregelen, een extra P&R locatie, smart mobility en ketenmobiliteit, zoals verbeteren van voor- en natransport gekoppeld aan openbaar vervoer.

Deze aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen worden parallel aan de verbreedingsalternatieven A20 onderzocht.

Toelichting op mogelijke aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen

Niet alleen kijken naar het aanbod, ook naar de vraag

Relevant is waar automobilisten en vervoerders op de A20 vandaan komen, wat hun eindbestemming is en waar hun keuze voor de (vracht)auto op gebaseerd is. Dit helpt om op basis van de mobiliteitsvraag te bepalen of en welke aanvullende maatregelen effectief kunnen bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid.

Fiets

De (elektrische) fiets is interessant vanwege de relatief korte afstanden tussen Gouda en Rotterdam. Daarom is er een regionale snelfietsroute (SFR 263) in voorbereiding. De verkenning zal aandacht besteden aan de afstemming van de mogelijke alternatieven voor verbreding van de A20 met de situering van deze SFR en het aansluitende netwerk van fietspaden. Hier liggen tevens meekoppelingen en de mogelijkheid om het SFR-netwerk in het gebied robuuster te maken.

Mobiliteitsmanagement en technologische vernieuwing

Mobiliteitsmanagement gaat in deze verkenning over maatregelen die het gedrag van de individuele weggebruiker beïnvloeden. Daarbij spelen technologische vernieuwingen een rol: innovaties in voertuigtechnologie informatiesystemen en nieuwe vormen van verkeersmanagement.

De verkenning gaat de samenhang onderzoeken tussen het hoofdwegenet en het onderliggende wegennet. Hierbij worden de effecten van capaciteitsuitbreiding van de A20 op het onderliggende wegennet onderzocht. Zo zal de ingebruikname van de parallelstructuur A12 de verkeersstromen in het gebied rond de A20 en het Gouwe aquaduct gaan beïnvloeden. Dit kan aanleiding zijn tot onder andere het gericht inzetten van route-informatie en verkeersmanagement in dit gebied.

3.3 Meekoppelkansen worden in beeld gebracht en onderzocht

Bij meekoppelkansen gaat het om het benutten van kansen die zich aandienen, het bereiken van meerwaarde of werk-met-werk kunnen maken. Het benoemen van meekoppelkansen betekent niet dat

de uitwerking of realisatie daarvan onder de scope van de verkenning gaat vallen. Betrokken partijen kunnen vervolgens afspraken maken over de uitwerking, financiering of uitvoering van een meekoppelkansen. Daarnaast kunnen meekoppelkansen ingezet worden als mogelijk mitigerende of compenserende maatregel, als negatieve effecten van de alternatieven dat noodzakelijk zouden maken.

Potentiële meekoppelkansen zullen in beeld gebracht worden. Uitvoering van de verkenning kan aanleiding geven tot aanpassingen en aanvullingen. Ook uit de analyse naar ambities en kansen op het gebied van duurzaamheid kunnen nieuwe meekoppelkansen naar voren komen.

De volgende potentiële meekoppelkansen zijn al in beeld:

- Snelfietsroute Rotterdam – Gouda (SFR 263);
- Geluidsschermen A20 ten behoeve van de gebiedsontwikkeling Zuidplaspolder;
- Verruiming watergangen dwars op A20 i.v.m. mogelijk toekomstige verstedelijking van de Zuidplaspolder, waterhuishouding/klimaatadaptatie;
- Verbeteren van passeerbaarheid van de A20 voor mens en dier, van belang bij uitbreiding van woningbouwplannen in de Zuidplaspolder.

3.4 Er is geld gereserveerd voor bekostiging van maatregelen

In het MIRT is € 173 miljoen (incl. btw) gereserveerd voor de verbreding van de A20 in de periode 2023 – 2026. Dit betekent niet dat dit bedrag ook voor het project wordt ingezet. Bij het vaststellen van de voorkeursbeslissing en het bijbehorende maatregelenpakket zal een taakstellend budget voor de maatregelen worden vastgesteld. Op basis van afspraken in een dan te sluiten bestuursovereenkomst is het hierbij mogelijk dat bestuurlijke partners financieel bijdragen aan de maatregelen. Dit kan met name spelen als de verantwoordelijkheid voor een maatregel niet allereerst bij het Rijk ligt.

3.5 De Tracéwetprocedure zonder sectorale structuurvisie wordt gevolgd

Bij een besluit tot verbreding van de A20 is de Tracéwet van toepassing. Deze wet beoogt een zorgvuldig proces voor de besluitvorming over de aanleg of het wijzigen van hoofdinfrastructuur. De Minister van Infrastructuur en Milieu is bevoegd gezag en stelt het tracébesluit vast. De Tracéwet kent twee mogelijke procedures voor Tracéwetplichtige activiteiten. In beide procedures vindt een verkenning plaats. Een (sectorale) structuurvisie is verplicht bij een wegverbreding met meer dan twee rijstroken (beide richtingen bij elkaar opgeteld). De oplossingsrichtingen voor de A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda gaan niet uit van een verbreding met meer dan twee rijstroken. Voor de A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda wordt daarom de reguliere tracéwetprocedure zonder structuurvisie doorlopen.

Het totale projectgebied A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda heeft bij de start een lengte van circa 10 km. De grens tussen m.e.r.-plichtig en m.e.r. beoordelingsplichtig ligt bij 10 km. Bij een m.e.r. beoordelingsplicht hoeft er pas een MER gemaakt te worden wanneer vaststaat dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn. Omdat voor het traject verschillende alternatieven onderzocht worden, die de 10 km grens mogelijk overschrijden, is er in dit geval – los van de vraag of een MER verplicht is – voor gekozen sowieso een m.e.r.-procedure te doorlopen. De MER is bovendien een goed instrument om de alternatieven op milieuaspecten onderling af te wegen.

In de planuitwerkingsfase wordt gelijktijdig met het ontwerp-tracébesluit (OTB) het gehele MER gepubliceerd (fase 1 en 2) en ter visie gelegd, met de mogelijkheid voor het indienen van zienswijzen. De planuitwerking eindigt met het publiceren van het vastgestelde tracébesluit (TB). Hier is beroep tegen mogelijk bij de Raad van State. Het tracébesluit is de juridische basis voor de realisatie.

3.6 De planning tot aan realisatie

Na ondertekening van deze Startbeslissing wordt begonnen met de opstelling van de verkenning. De verkenning zal vanwege het relatief eenvoudige karakter naar verwachting sneller doorlopen kunnen worden dan de gebruikelijke twee jaar.

Huidige planning:	
Verkenning tot en met de voorkeursbeslissing	2017 – 2018
Bestuursovereenkomst	2018/2019
Planuitwerking:	
Ontwerp-tracébesluit	2019
Tracébesluit	2020
Start realisatie	2023

De financiële middelen voor het project komen in 2023 beschikbaar en daarom is de start van de

realisatie ook in dat jaar voorzien. Niettemin wil het Rijk zoeken naar mogelijkheden voor versnelling van het proces. Zij staat daarom ook open voor een eerdere start van de realisatie tussen 2021-2023, wanneer de regio bereid is tot voorfinanciering. Hierover dienen aparte afspraken te worden gemaakt in bovengenoemde bestuursovereenkomst.

Een eerdere start is overigens niet alleen afhankelijk van het eerder beschikbaar komen van financiële middelen. Er moet ook voldoende capaciteit bij RWS zijn voor de realisatie en er moet -om een te grote verstoring in de doorstroming te voorkomen – een goede afstemming plaats vinden met de aanleg en openstelling van andere projecten in het netwerk (zoals de A16 Rotterdam). Deze onderwerpen kunnen eveneens in de bestuursovereenkomst aan de orde komen.

4 Organisatie

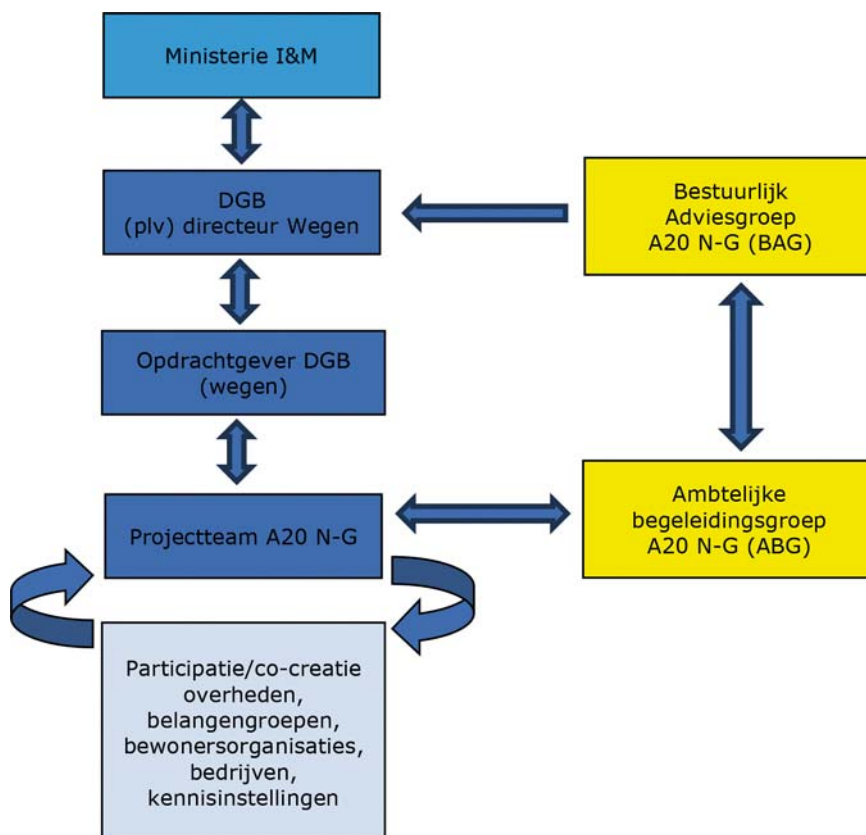
4.1 Rijk en regio werken samen aan de verkenning

De verantwoordelijkheid en het trekkerschap voor deze verkenning berust namens het Rijk bij het Directoraat-generaal Bereikbaarheid van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. RWS heeft een belangrijke rol als kennisleverancier, trekker van de latere planuitwerking en als wegbeheerder. IenM (DGB) functioneert ook als opdrachtgever en als bekostigende partij. IenM is op basis van de Tracéwet verantwoordelijk voor besluitvorming over wijzigingen aan het hoofdwegennet.

Het projectteam A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda voert de verkenning uit in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Omdat Rijk en regio samen aan de verkenning werken, is de regio lid van het projectteam. De regio onderzoekt daarnaast de mogelijkheden van overige personele inzet om de beoogde versnelling gestand te doen.

Het projectteam wordt begeleid door de Ambtelijke begeleidingsgroep (ABG) A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Gouda (ABG), waarin het Rijk (DGB en RWS), de provincie Zuid-Holland, de gemeenten Zuidplas, Waddinxveen en Gouda, de Regio Midden Holland, Veiligheidsregio Hollands Midden, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard zitting hebben.

De gemeenten Rotterdam en Capelle a/d IJssel worden agendalid.



De ABG heeft als belangrijkste taak het meedenken, meewerken en afstemmen met het projectteam. In de ABG kunnen ook discussies plaatsvinden vanuit de belangen van de betrokken partijen. Daarnaast heeft de ABG de taak het periodieke overleg van de Bestuurlijke Adviesgroep A20 Nieuwerkerk a/d



IJssel – Gouda (BAG) voor te bereiden. In de BAG adviseren de deelnemende overheden DGB over de verkenning.

4.2 Participatieproces is een belangrijke bouwsteen voor een succesvolle verkenning

Voor een succesvolle verkenning is, naast een solide projectorganisatie en afstemming met aanpalende projecten, de samenwerking met stakeholders onontbeerlijk. Om de verkenning als project goed te laten functioneren, is het belangrijk stakeholders in de juiste rol te betrekken. Het uitgangspunt daarbij is onderscheid maken in de rollen meeweten, meedenken, meewerken en meebeslissen. Zowel overheden, publieke en maatschappelijke organisaties, alsook direct belanghebbenden, waaronder bewoners en bedrijven in de directe omgeving van het traject, zullen gedurende de verkenning en in de fases daarna worden betrokken.

In de verkenningfase vinden verschillende participatiemomenten plaats, gekoppeld aan mijlpalen en producten in de verkenning. Het betreft in ieder geval de volgende stappen:

- het trechteren naar kansrijke alternatieven;
- het onderzoeken van de meekoppelkansen;
- het formuleren van het voorkeursalternatief.

Formele inspraakmogelijkheden zijn er in de verkenningfase bij de publicatie van de Notitie reikwijdte en detailniveau en in de planuitwerkingsfase bij het MER en OTB, gevolgd door het TB.

De participatieaanpak wordt uitgewerkt in een participatieplan.



BIJLAGE A: BRONNENLIJST

Publicatie	Uitgever	Status	datum
Tracéwet		(geldend 1/1/2017)	16-09-1993
Quick scan vormgeving en inpassing A20 Terbregseplein – Gouwe aquaduct	JAM Architecten / Rijkswaterstaat Zuid-Holland		21-04-2009
Ambitiedocument Rijksweg A20 aansluiting Moordrecht	JAM Architecten	definitief	03-03-2010
Handreiking MIRT-verkenning	Rijkswaterstaat/ Ministerie van Infrastructuur en Milieu,		december 2010
Eindbalans 2011: verkenning A20-oost aansluiting Nieuwerkerk a/d IJssel – Knooppunt Gouwe	Rotterdam Vooruit	definitief	30-06-2011
Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)	Ministerie van Infrastructuur en Milieu		november 2011
Overzicht Recreatieschap Rottemeren	Provincie Zuid Holland		23-01-2012
Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	Ministerie van Infrastructuur en Milieu		maart 2012
Factsheet Aanpak knelpunten A20 Moordrecht	Rijkswaterstaat		mei 2012
Brief van de Minister aan de Tweede Kamer betreffende Invulling bezuinigingen Infrastructuur-fonds	Ministerie van Infrastructuur en Milieu		13-02-2013
Herijkingsstudie Zuidplaspolder	Provincie Zuid Holland	vastgesteld GS	08-10-2013
Brochure nieuwe aansluiting A20 Moordrecht	Rijkswaterstaat		maart 2014
Kaart parallelstructuur A12	Provincie Zuid Holland		
Motie Hoogland/Visser 34 300 A nr. 29	Tweede Kamer	aangenomen	23-11-2015
Aanpak Duurzaam GWW	Rijkswaterstaat		2016
Veilig over Rijkswegen 2014, A20 N-M	Rijkswaterstaat	definitief	15-02-2016
Jaarrapport ongevallen VMCZWN_2015	Rijkswaterstaat	definitief	22-03-2016
Fietsplan 2016-2025	Provincie Zuid Holland	definitief	20-04-2016
Uitvoeringsagenda Samen verder fietsen 2016-2025	Provincie Zuid Holland	definitief	31-05-2016
Brief Voortgang mirt over snelfietsroute Rotterdam Gouda	Ministerie van Infrastructuur en Milieu		16-06-2016
Gebiedsprofielen contractgebieden Delft, Lansingerland, Gouda & Zuidplas	De Verkeersonderneming		22-08-2016
Aanbiedingsbrief kabinetsreactie IBO flexibiliteit in infrastructurele planning	Ministerie van Infrastructuur en Milieu		20-09-2016
Plan van Aanpak Startbeslissing: Initiatieffase MIRT-Verkenning A20 NKG	Ministerie van Infrastructuur en Milieu	definitief	29-09-2016
Concept Plan van Aanpak Snelfietsroute Rotterdam Gouda	Provincie Zuid Holland	definitief eindconcept	14-10-2016
Kamerbrief over uitkomsten bestuurlijke overleggen MIRT en Afsprakenlijst bestuurlijke overleggen MIRT 2016	Ministerie van Infrastructuur en Milieu		14-10-2016
Brief regionaal bestuurlijk overleg RVVP Midden-Holland	Regio Midden Holland		25-10-2016
Regionaal Verkeers en Vervoersplan Midden-Holland	Regio Midden Holland	definitief	01-11-2016
Uitvoeringsprogramma RVVP Midden Holland	Regio Midden Holland	definitief	01-11-2016
Kamerbrief voortgang MIRT 2016 met bijlage geactualiseerde 'Spelregels van het MIRT (15-11-2016)			21-11-2016
Economische wegwijzer 2016	EVO, Fenedex en TLN		december 2016
Rapportage Verkeersonderzoek A20 Nieuwerkerk aan de IJssel – Gouda	Sweco	definitief	januari 2017
Memo Meekoppelkansen A20 (ambtelijke notitie)	Provincie Zuid-Holland	definitief	05-01-2017
Memo Overzicht gebiedsontwikkeling Zuidplaspolder (ambtelijke notitie)	Provincie Zuid-Holland	definitief	19-01-2017



BIJLAGE B: BETROKKEN STAKEHOLDERS BIJ TOTSTANDKOMING STARTBESLISSING

Deelnemers die hebben meegedacht bij de totstandkoming van deze Startbeslissing:

Gemeente Zuidplas
Gemeente Waddinxveen
Gemeente Gouda
Provincie Zuid-Holland
Regio Midden-Holland
Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard
Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH)
VNO-NCW West
Transport en Logistiek Nederland (TLN)
ANWB
Platform Mooi Zuidplas – Wandelnet/Te Voet
LTO Noord Glaskracht/Landbouw
ROVER afd. Gouda en Midden-Holland
Fietzersbond
Veiligheidsregio Hollands Midden
Verkeersonderneming
Groenservice Zuid-Holland

Uitgenodigd om mee te denken over deze Startbeslissing, maar voor deze fase verhinderd voor actieve deelname:

Veilig Verkeer Nederland
Natuur- en Milieufederatie Zuid-Holland
EVO Fenedex
ProRail



BIJLAGE C: LIJST MET AFKORTINGEN

ABG	Ambtelijke begeleidingsgroep
BAG	Bestuurlijke adviesgroep
BO MIRT	Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
DGB	Directoraat-generaal Bereikbaarheid, onderdeel van het Ministerie
HWN	Hoofdwegennet
IenM	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
MER	Milieueffectrapportage
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
OWN	Onderliggend wegennet
RWS	Rijkswaterstaat