



Samenvatting Notitie reikwijdte en detailniveau MIRT Verkenning A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda

Deze samenvatting bevat de hoofdlijn van de Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) van de MIRT Verkenning A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda, januari 2018. Voor meer informatie over de beschreven onderwerpen kunt u de volledige NRD en achtergrondinformatie raadplegen op de websites www.platformparticipatie.nl/mirtverkenninga20 (vanaf 19 januari 2018) en www.mirta20nieuwerkerkgouda.nl



De MIRT Verkenning A20 Nieuwerkerk aan den IJssel - Gouda

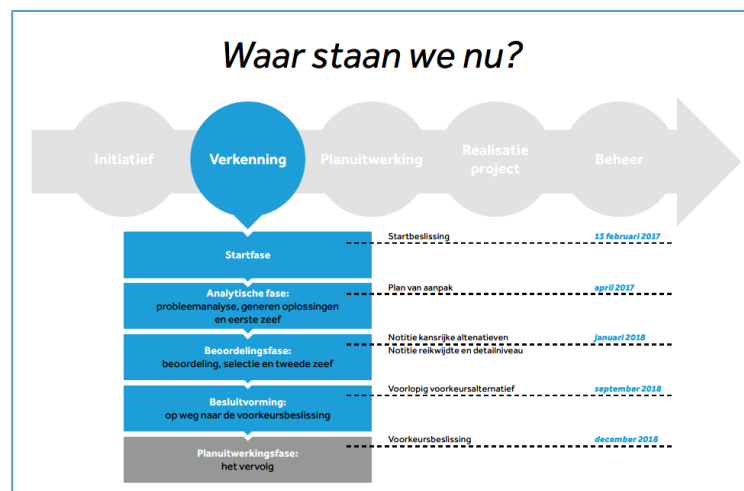
De A20 is van groot belang voor de bereikbaarheid van de Rotterdamse regio en als verbinding tussen Utrecht en Rotterdam. Het deel van de A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda is een grote bottleneck voor het verkeer. In beide richtingen staan dagelijks files en er gebeuren veel ongevallen. Doordat er steeds meer verkeer komt worden de problemen voor de doorstroming en de verkeersveiligheid steeds groter. De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft daarom besloten een MIRT-Verkenning uit te voeren. Dit is vastgelegd in de Startbeslissing van 13 februari 2017. In de MIRT Verkenning wordt onderzocht hoe de problemen het beste kunnen worden opgelost. Dit onderzoek leidt tot een voorkeursoplossing, die na de verkenning verder wordt uitgewerkt in een (ontwerp)tracébesluit, waarna de realisatie zal plaatsvinden.

De MIRT Verkenning A20 is gericht op het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op het traject A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda, in beide richtingen. Het projectgebied is het gedeelte van de A20 vanaf de aansluiting Nieuwerkerk aan den IJssel (km 41,5) tot aan de afslag Gouda (A12, km 29,3). De aansluitingen op dit traject en de aansluiting van de A20 op de A12 horen er ook bij. Uitgangspunt is dat het Gouwe-aquaduct niet groter wordt gemaakt. Er wordt wel gekeken naar een eventuele aanpassing van de indeling van de rijstroken in het aquaduct.



De MIRT Verkenning A20 wordt uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Het ministerie werkt samen met de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat. De gemeenten in het projectgebied en de omgeving daarvan (Zuidplas, Waddinxveen en Gouda) en het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard zijn ook intensief betrokken.

De MIRT Verkenning bestaat uit een aantal fasen. De analytische fase is nu afgerond. In 2018 worden de beoordelingsfase en de besluitvormingsfase doorlopen.



De knelpunten van de A20

De A20 is een drukke snelweg waar dagelijks in beide richtingen files staan. De A20 staat hoog in de landelijke filetop.

In richting Utrecht ligt het grootste knelpunt bij de aansluiting Nieuwerkerk. Hier versmalt de A20 van drie naar twee stroken en komt er veel verkeer bij. De capaciteit van wegvak tussen de aansluitingen Nieuwerkerk en Moordrecht is laag als dit wordt vergeleken met het verkeersaanbod. De files die bij de aansluiting ontstaan slaan terug in de richting van Rotterdam. Het deel van de A20 bij de aansluiting Nieuwerkerk is relatief onveilig: een groot deel van de ongevallen vindt hier plaats.

In de richting Rotterdam ontstaan bijna dagelijks files bij de aansluiting Moordrecht. Dat komt door de grote hoeveelheid verkeer, het grote aantal auto's dat hier de snelweg oprijdt en de smalle rijstroken op dit deel van de A20. De files die hier ontstaan kunnen terugslaan tot knooppunt Gouwe en het Gouwe-aquaduct. Het weggedeelte van de A12 (richting Den Haag) tussen de toerit Gouda en de splitsing van de A12 en A20 is onveilig. Er zijn hier veel ongevallen. Dit heeft te maken met de grote hoeveelheid verkeer en met de vele weef- en invoegbewegingen die hier plaatsvinden. De achterkant van de file die ontstaat bij de aansluiting Moordrecht kan tot hier komen en leidt daar tot onveilige situaties.

Milieueffectrapportage en de Notitie reikwijdte en detailniveau

Om de problemen van de A20 aan te pakken is een verbreding naar 2x3 rijstroken noodzakelijk. Op welke manier de verbreding zal plaatsvinden en welk deel van de A20 zal worden verbreed is nog niet duidelijk. Ook moet nog bekeken welke andere maatregelen nodig zijn om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren. De Tracéwet bepaalt dat bij verbreding van een snelweg een tracéwetprocedure moet worden doorlopen. Dit betekent voor de A20 dat eerst een voorkeursalternatief wordt gekozen, dat vervolgens in detail wordt uitgewerkt en uiteindelijk vastgelegd in een tracébesluit. Bij het voorbereiden van een tracébesluit moet een milieueffectrapportage (m.e.r.)-procedure worden uitgevoerd. In een m.e.r.-procedure worden de milieueffecten van de maatregelen in beeld gebracht. De m.e.r.-procedure gaat van start met een kennisgeving en het openbaar maken van de Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD).

Reacties op de NRD

In de NRD is beschreven wat in de volgende fase zal worden onderzocht en op welke manier het onderzoek zal worden uitgevoerd. In de NRD is ook beschreven wat in de eerste fase van de verkenning is onderzocht en wat de uitkomsten van het onderzoek zijn.

De NRD kan worden beschouwd als de onderzoeksagenda voor de volgende fase van de verkenning (de beoordelingsfase). Iedereen mag meedenken over wat moet worden onderzocht en hoe het onderzoek moet worden gedaan. Zienswijzen hierover kunnen door eenieder worden ingediend in de periode van 19 januari t/m 15 februari 2018. Meer informatie hierover vindt u vanaf 19 januari 2018 op www.platformparticipatie.nl/mirtverkenninga20

De beoordelingsfase

In de beoordelingsfase wordt het onderzoek gedaan dat nodig is om een voorkeursalternatief te kunnen kiezen. In de beoordelingsfase worden eerst de drie alternatieven verder uitgewerkt in de vorm van een wegontwerp, waarna het onderzoek van doelbereik en effecten wordt gedaan.

Onderzoek van drie kansrijke alternatieven

In de voorgaande fase is breed gekeken naar mogelijke maatregelen om de problemen aan te pakken. Dit heeft geleid tot drie alternatieven die in de volgende fase verder zullen worden uitgewerkt en onderzocht. De drie alternatieven bevatten een verbreding van het wegvak tussen Nieuwerkerk en Gouda (van 2x2 naar 2x3 rijstroken), maar verschillen in de mogelijke aanpak van het wegvak tussen de aansluiting Moordrecht en het knooppunt Gouwe. Waar nodig worden ook maatregelen genomen op andere wegen in het studiegebied. Bij de drie alternatieven wordt verder gekeken naar aanvullende maatregelen (zoals smart mobility) om de bereikbaarheid, de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren. Deze maatregelen kunnen zich (ook) richten op het beïnvloeden van het reisgedrag waardoor de druk op de A20 af kan nemen.

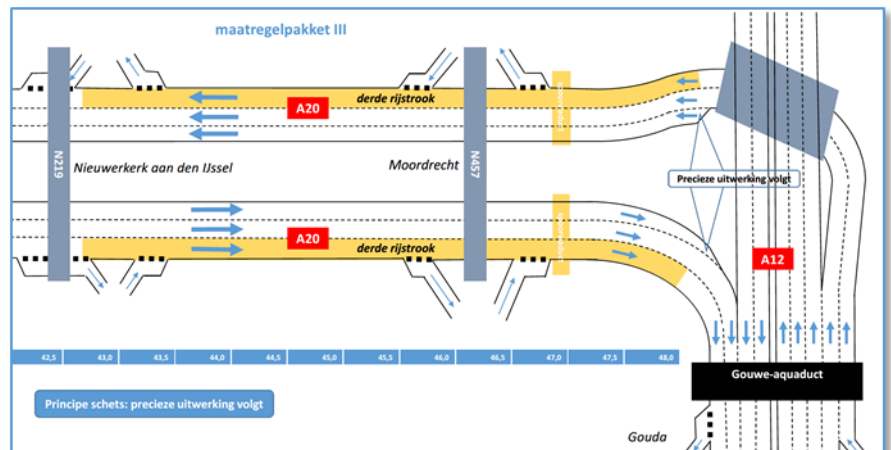
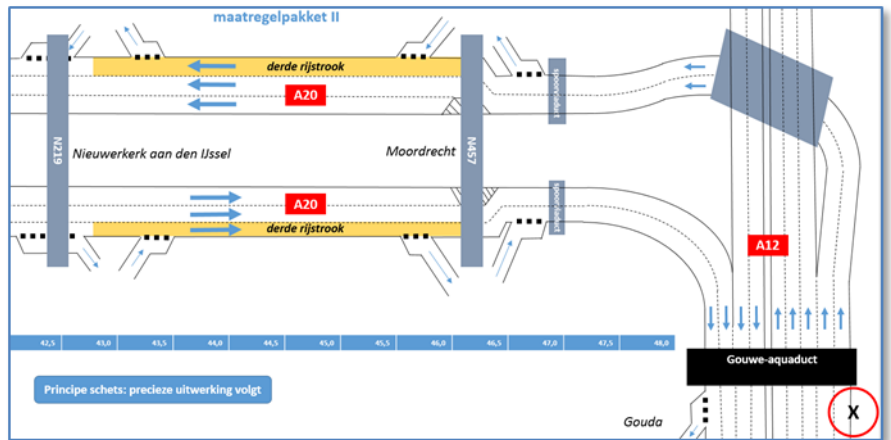
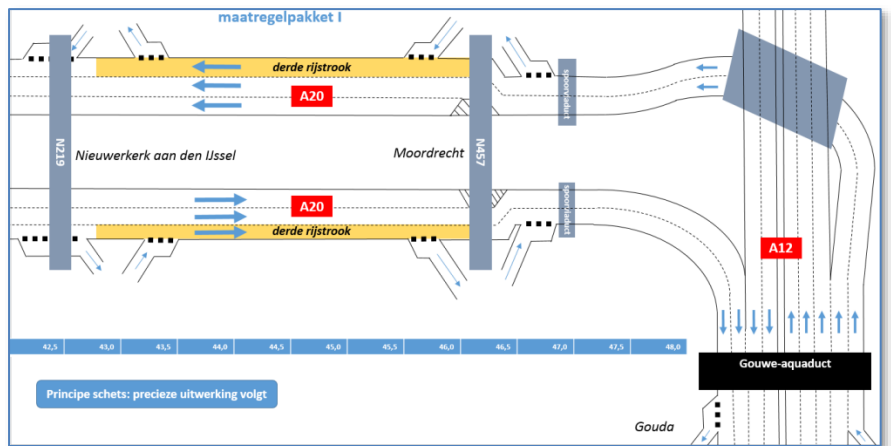
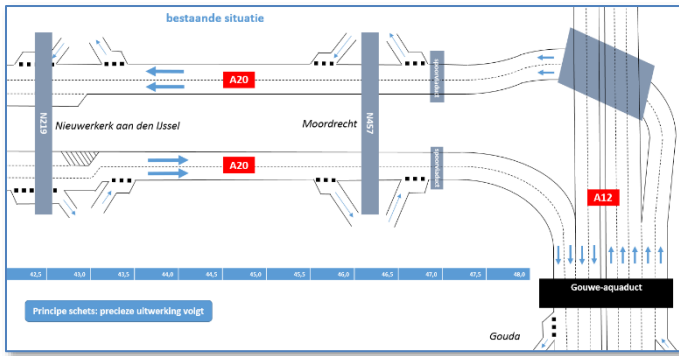
De drie alternatieven zijn:

Alternatief I: verbreden van het wegvak Nieuwerkerk - Moordrecht naar 2x3 rijstroken, geen verbreding van het wegvak Moordrecht – knooppunt Gouwe, maar wel aanpassingen aan de infrastructuur en maatregelen voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

Alternatief II: verbreden van het wegvak Nieuwerkerk - Moordrecht naar 2x3 rijstroken en beter benutten van de parallelstructuur door het afsluiten van de toerit van de aansluiting Gouda naar Rotterdam en Den Haag, dus in westelijke richting.

Alternatief III: verbreden naar 2x3 rijstroken van het weggedeelte Nieuwerkerk – knooppunt Gouwe.

In elk alternatief worden ook aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen uitgewerkt (bijvoorbeeld mobiliteitsmanagement). Tevens kunnen maatregelen aan het onderliggend wegennet onderdeel gaan uitmaken van de alternatieven als dat noodzakelijk is. Daarnaast komt aan de orde hoe duurzaamheid en meekoppelkansen ingevuld kunnen worden.



Wat wordt onderzocht?

In de volgende fase wordt onderzocht wat de alternatieven bijdragen aan het oplossen van de knelpunten: het doelbereik. Onder andere met behulp van verkeersmodellen wordt voor elk alternatief bekeken hoe de doorstroming en de verkeersveiligheid van de A20 verbetert. Er wordt ook gekeken naar de verkeerseffecten op andere wegen in het gebied, zoals snelwegen in de buurt, sommige provinciale en lokale wegen.

In de volgende fase worden ook het ruimtebeslag en de effecten van de alternatieven voor de leefbaarheid (geluid, luchtkwaliteit) en andere milieueffecten (zoals natuur en landschap) in beeld gebracht. Bij het onderzoek wordt naar een groot aantal onderwerpen gekeken. Die onderwerpen samen zijn het beoordelingskader. In de NRD is meer informatie over het beoordelingskader opgenomen.

De effecten van de alternatieven worden beschreven en vergeleken met de referentiesituatie, oftewel de toekomstige situatie als er geen maatregelen worden getroffen aan de A20.

Het beoordelingskader op hoofdlijnen

Hoofdaspect	aspect
Verkeer en vervoer	Doorstroming en bereikbaarheid
	Verkeersveiligheid
Externe effecten	Leefbaarheid
	Ruimtelijke kwaliteit (gebruikswaarde)
	Energie & materialen
	Bodem, water en klimaatadaptatie
	Natuur
	Landschap, cultuurhistorie en archeologie
Haalbaarheid	Techniek
	Kosten en baten

Vervolg

Het onderzoek van de beoordelingsfase levert de informatie die nodig is voor de keuze van het voorkeursalternatief. Naast de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen, worden in 2018 nog meer participatiemomenten georganiseerd om de omgeving te betrekken bij het onderzoek. Het is de bedoeling dat het voorkeursalternatief eind 2018 wordt gekozen door de minister van IenW, in overleg met de andere betrokken partijen. Daarna start de voorbereiding van het ontwerp-tracébesluit.