



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

MIRT-Verkenning A20 Nieuwerkerk aan den IJssel - Gouda

Tussenresultaten

25 juni 2018



Inhoud

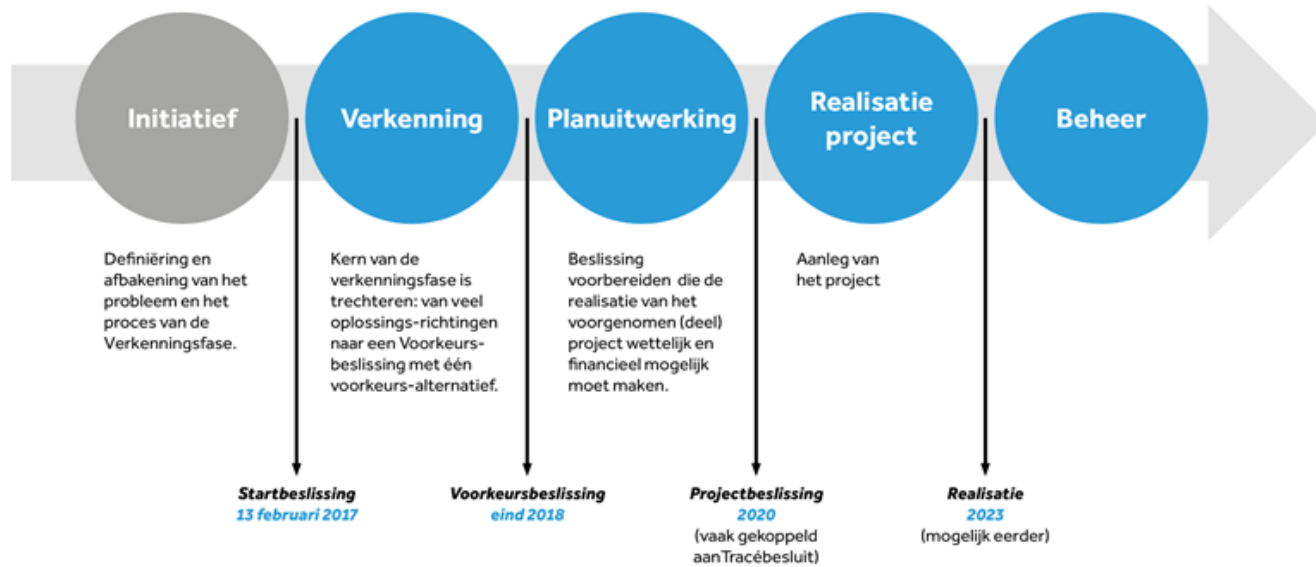
- Waar staan we nu, vervolgstappen en planning?
- NRD januari 2018 en zienswijzen
- Drie alternatieven A20
- Resultaten van het onderzoek: effecten op verkeer en milieu
- Overzicht
- Hoe verder?



Waar staan we nu, vervolg en planning?



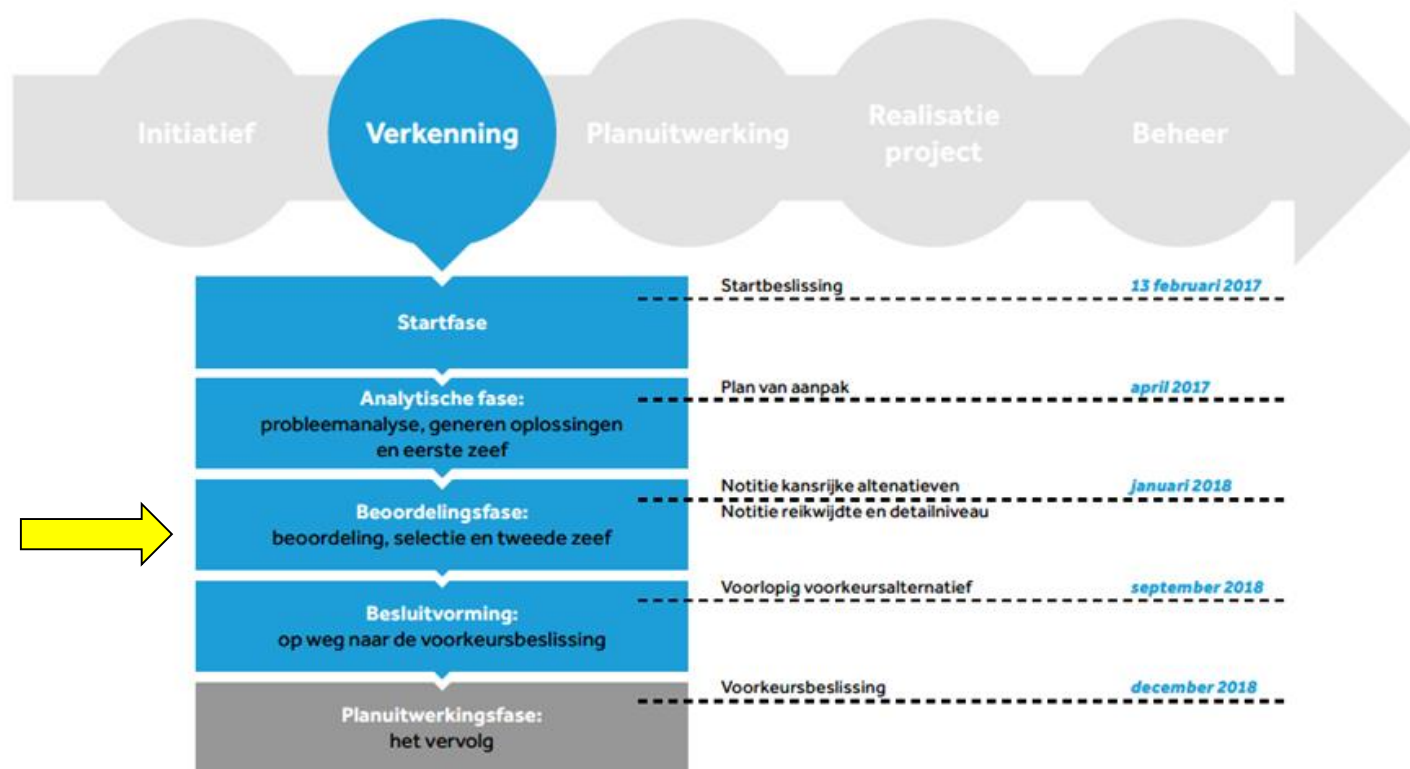
MIRT^{*}-procedure



* Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport



Waar staan we nu?





Vervolgstappen en planning

Wanneer	Wat
Juli 2018	Bestuurlijke adviesgroep (BAG): over richting voorlopig voorkeursalternatief
September 2018	BAG Vaststelling Voorlopig Voorkeursalternatief
September/ Oktober 2018	Advies en participatie o.a. mogelijkheid voor reactie en informatiebijeenkomst. Concept-reactiedocument zienswijzen beschikbaar.
November/ December 2018	Afronding rapportages. Besluitvorming: vaststelling voorkeursalternatief.
2019 - 2020	Planuitwerking (Ontwerp-) Tracébesluit
2023 e.v.	Start realisatie, mogelijk 2 jaar eerder



NRD, zienswijzen en reacties



Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD)

- Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD):
 - resultaat vorige fase
 - drie alternatieven A20 en aanvullende maatregelen
 - beoordelingskader
- Jan/feb 2018: mogelijkheid tot indienen zienswijzen over NRD
- Oogst: 24 zienswijzen
- Reactiedocument eind 2018, inhoud wel al betrokken bij het onderzoek



Reacties op NRD: hoofdpunten

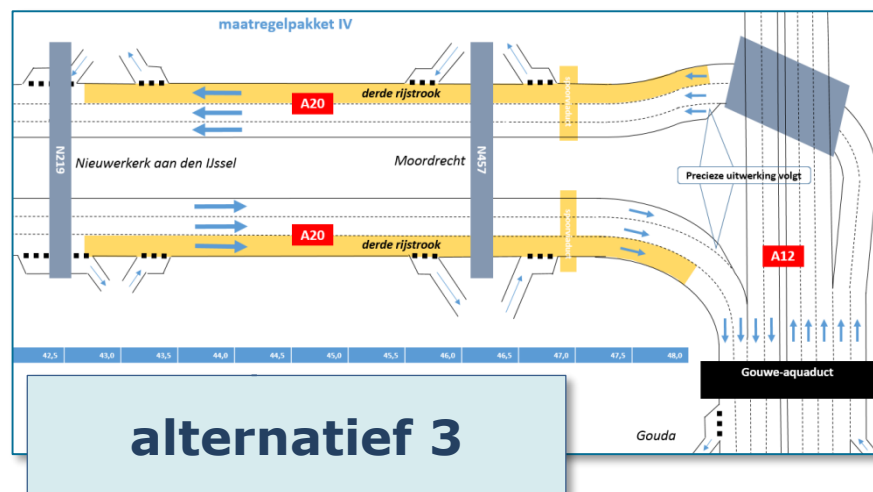
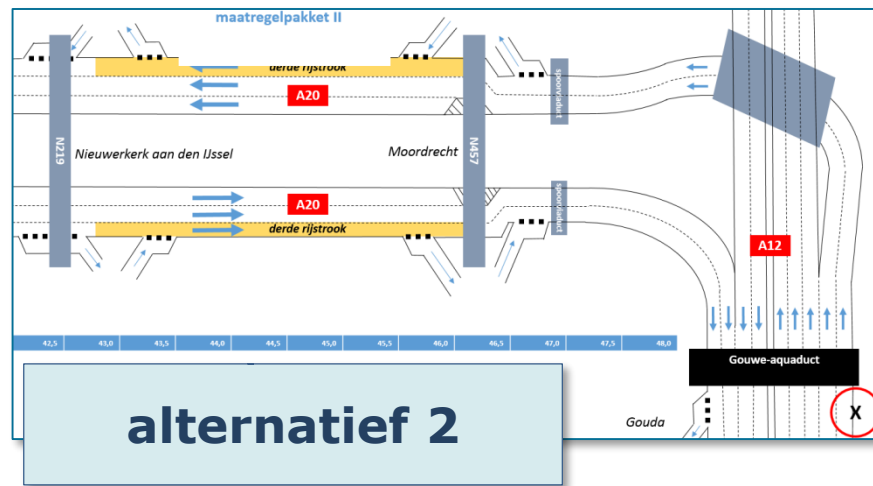
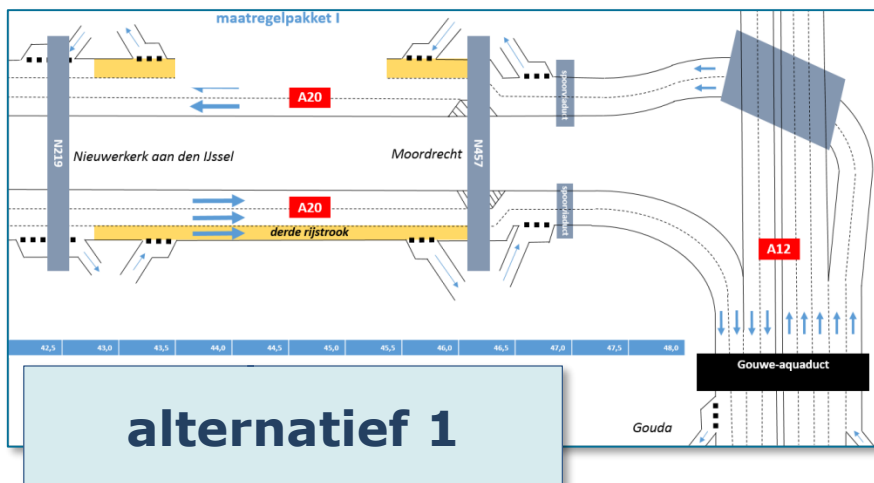
- oneens met afsluiten toerit Gouda naar R'dam en Den Haag
- argumenten:
 - bereikbaarheid Gouda, Waddinxveen e.o.
 - effecten op doorstroming verkeer lokaal verkeer
 - bereikbaarheid bij calamiteiten en open Amaliabrug
- aandacht voor leefomgeving (geluid, lucht)
- suggesties voor andere maatregelen



Drie alternatieven



Drie alternatieven



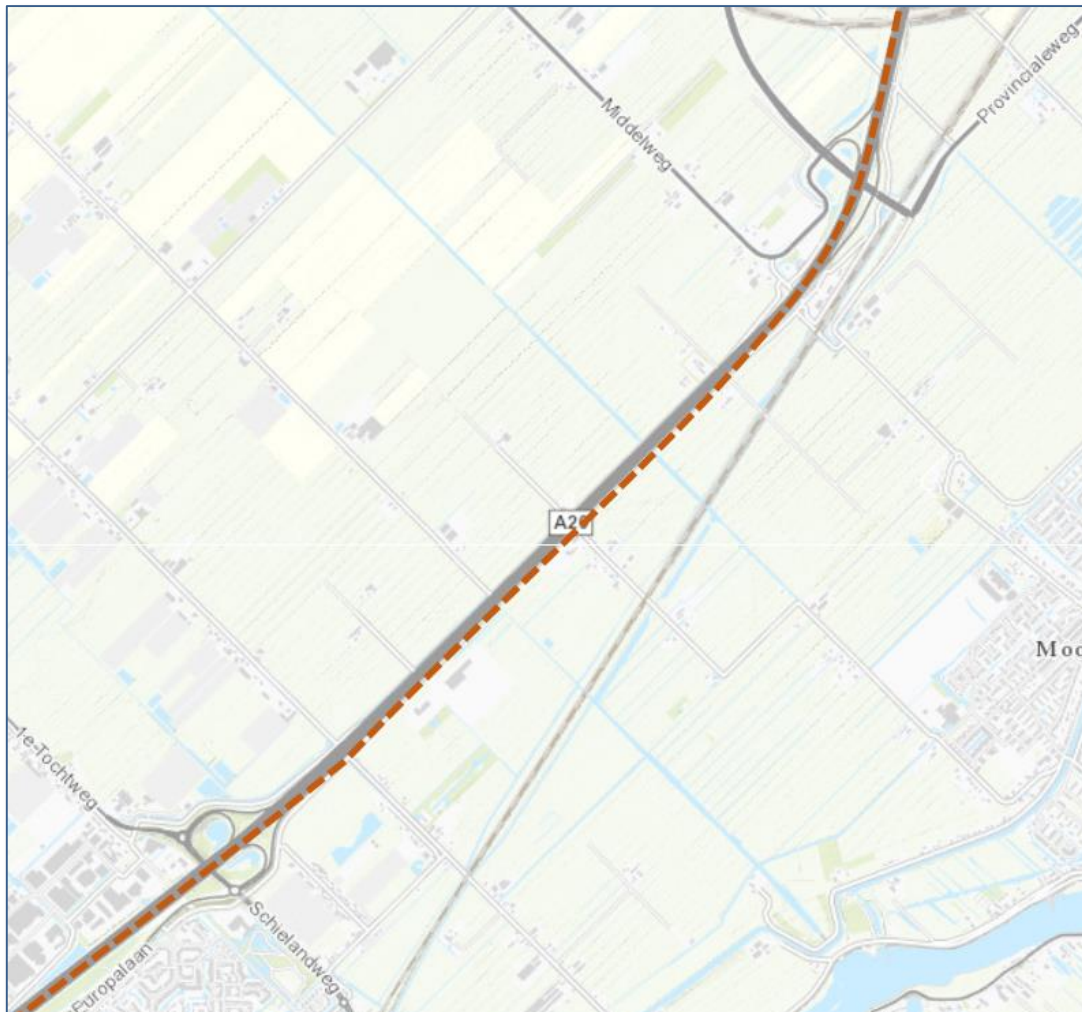


Wegvak Nieuwerkerk - Moordrecht

- de weg wordt breder: van 2x2 naar 2x3 (bredere) stroken
- uitgangspunt (vanwege landschap) is handhaven rechte lijn, parallel aan bestaande lijn
- de weg wordt uitgebouwd in zuidoostelijk richting omdat:
 - tweezijdig uitbreiden aan twee kanten effecten heeft
 - uitbreiding aan zuidoostkant geeft logische overgang met andere wegvakken
- in alternatieven 1, 2 en 3



Wegvak Nieuwerkerk - Moordrecht





Wegvak Moordrecht - Gouwe

- alleen in alternatief 3
- viaducten over spoorlijn zijn maatgevend wegens:
 - nieuwbouw is noodzakelijk
 - eerst bouwen, dan slopen
- schuiven in oostelijke richting is meest logisch wegens:
 - boogstralen
 - kortere viaducten (lagere kosten)
- noordelijk deel: uitbreiden van bestaande rijbanen



Wegvak Moordrecht - Gouwe





Wat is onderzocht?



Effecten en Beoordelingskader

- De effecten zijn beschreven aan de hand van het beoordelingskader uit de NRD

Verkeer en vervoer	Doorstroming en bereikbaarheid	doorstroming
		bereikbaarheid
		netwerkeffecten
	Verkeersveiligheid	hoofdwegennet
onderliggend wegennet		



Beoordelingskader

Externe effecten		
Externe effecten	Leefbaarheid	geluid
		lucht
		externe veiligheid
		gezonde leefomgeving
		hinder in de aanlegfase
	Ruimtelijke kwaliteit (gebruikswaarde)	wonen en werken
		recreatie en recreatieve routes
		ontsluiting lokale functies
		kabels en leidingen
		scheepvaart
	Energie en materialen	energiegebruik aanleg en onderhoud
		energiegebruik weggebruikers
		gebruik primaire grondstoffen
	Bodem, water en klimaatadaptatie	emissie broeikasgassen
		waterkeringen
		oppervlaktewater
		grondwater
	Natuur	bodem
		beschermde natuurwaarden
		biodiversiteit
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	landschapsstructuur	
	landschapselementen	
	belevingswaarde	
	aardkundige waarden	
	cultuurhistorie	
archeologie		



Effecten verkeer



Verkeer

- Scenario 2030Hoog:
 - veel ruimtelijke ontwikkelingen
 - flinke toename hoeveelheid verkeer
 - aanpassingen van (andere) wegen zijn opgenomen in het model
- Berekeningen voor situatie in 2030
 - referentiesituatie: de autonome ontwikkeling, geen aanpassing A20
 - effecten van drie alternatieven
- Modelberekeningen voor:
 - de hoeveelheid verkeer (verkeersintensiteiten)
 - doorstroming van het verkeer (simulatiemodel)



Effect op verkeersintensiteiten

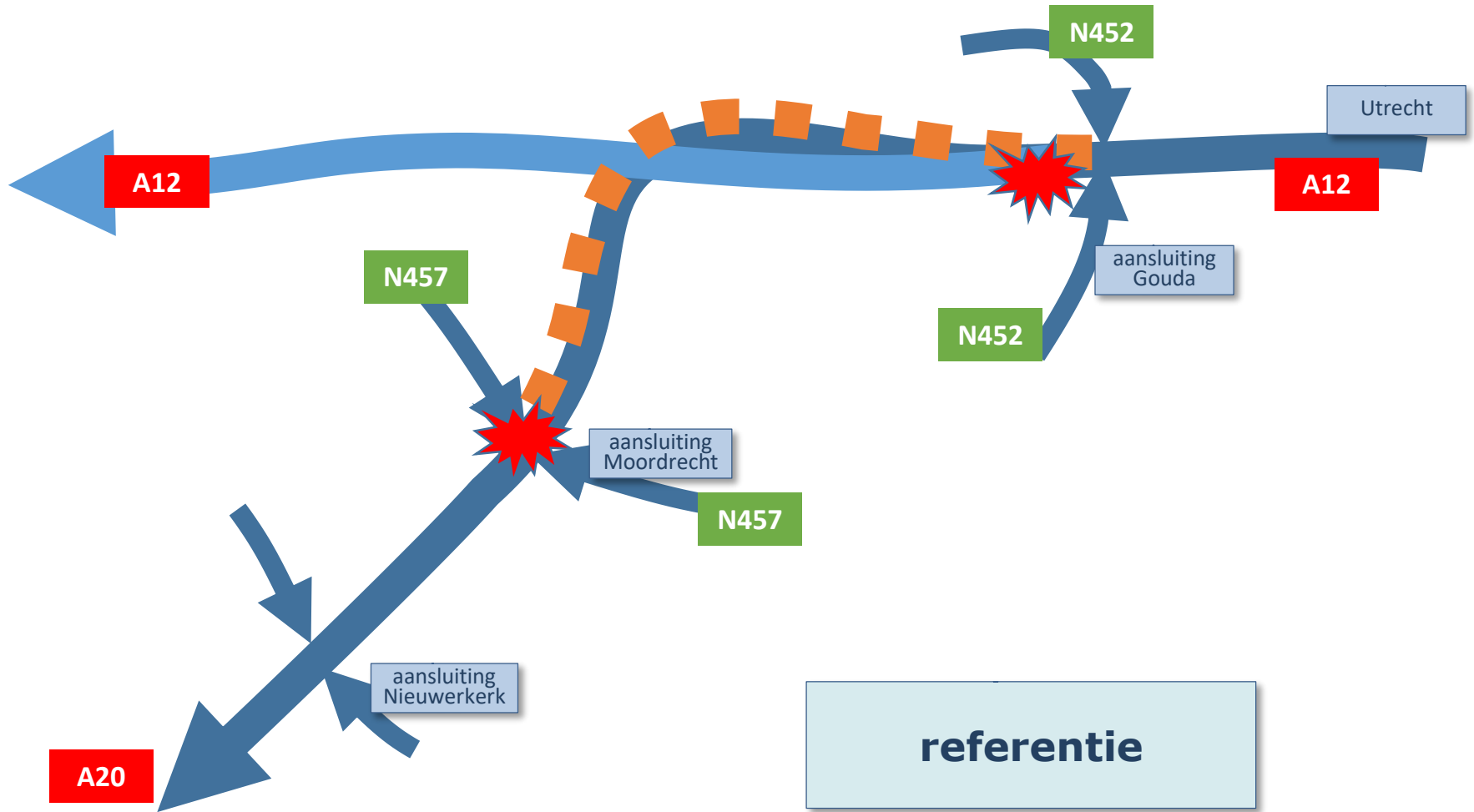
- meer verkeer op A20; dat komt door:
 - auto's nemen andere routes (meer over de snelweg)
 - de latente vraag
- meer verkeer via Moordrechtboog (vooral bij alternatief 2)
- minder verkeer op N219 (A20 – A12) en langs Ringvaart en Hollandsche IJssel
- meer verkeer via de aansluiting Moordrecht



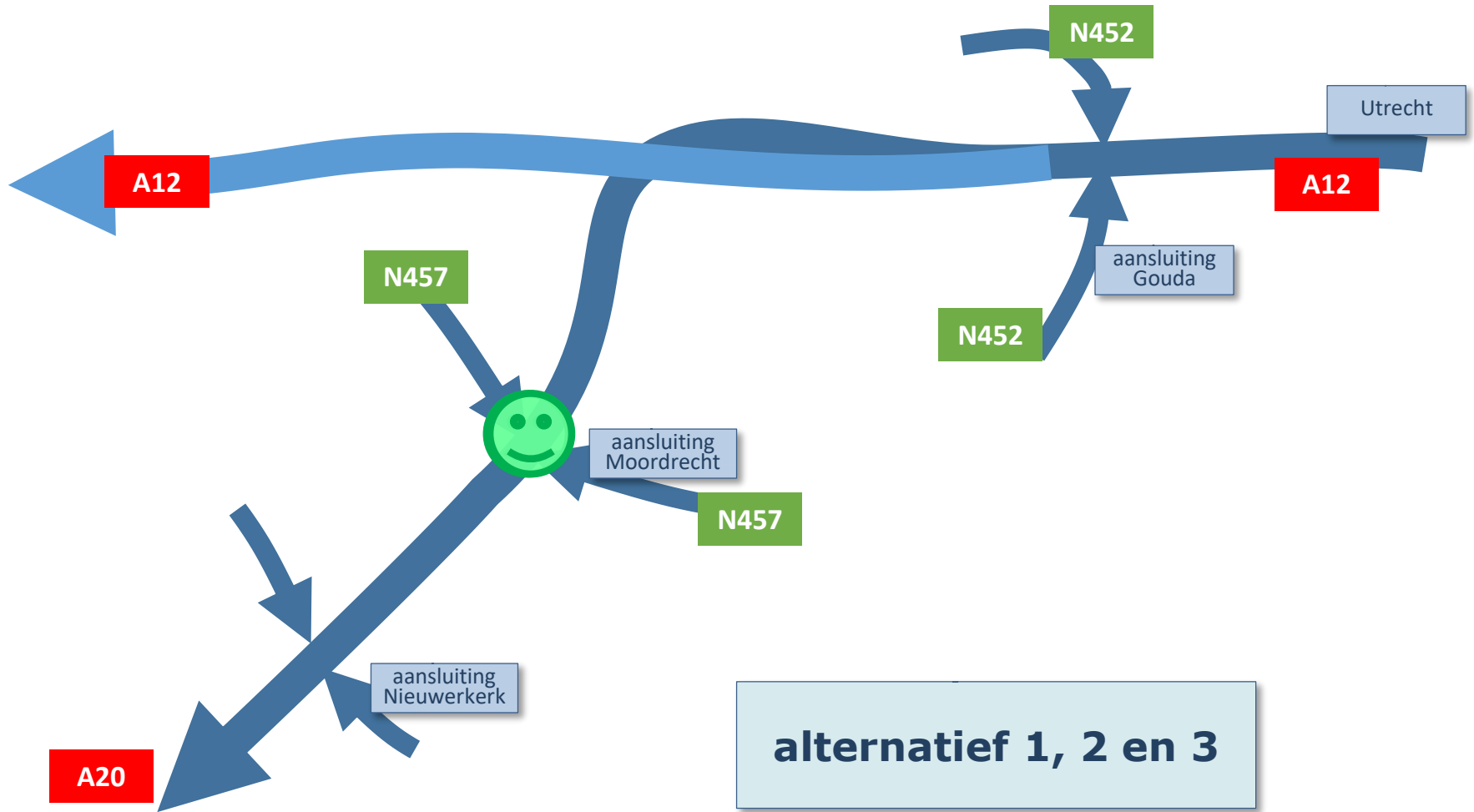
Effect op doorstroming

- nabootsen van verkeersafwikkeling (simulatie)
- op basis van cijfers verkeersmodel
- simulatie laat zien waar files ontstaat en wat de gevolgen zijn
- effecten in beeld gebracht voor:
 - ochtendspits en avondspits
 - richting Utrecht en richting Rotterdam

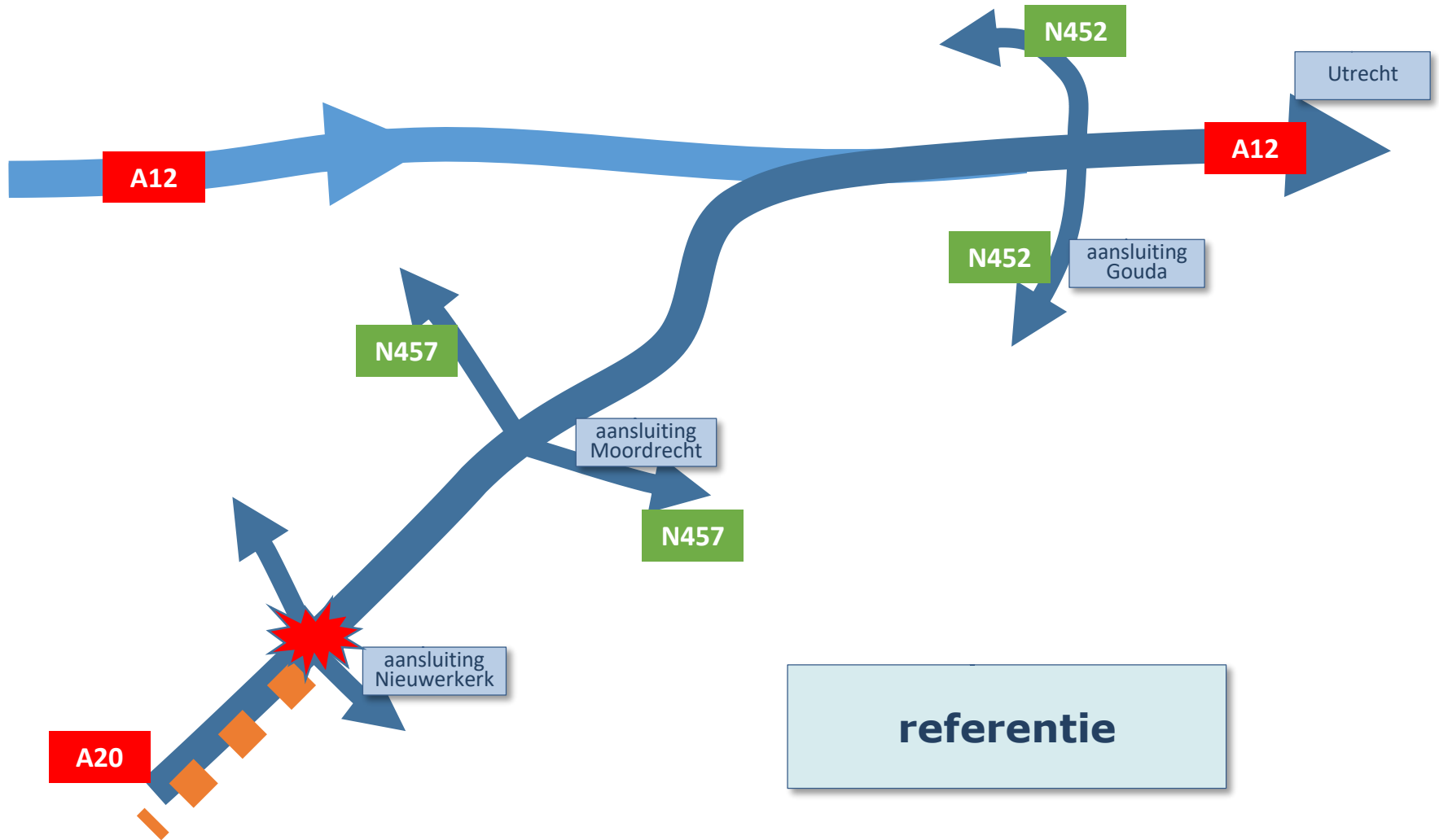
doorstroming richting Rotterdam



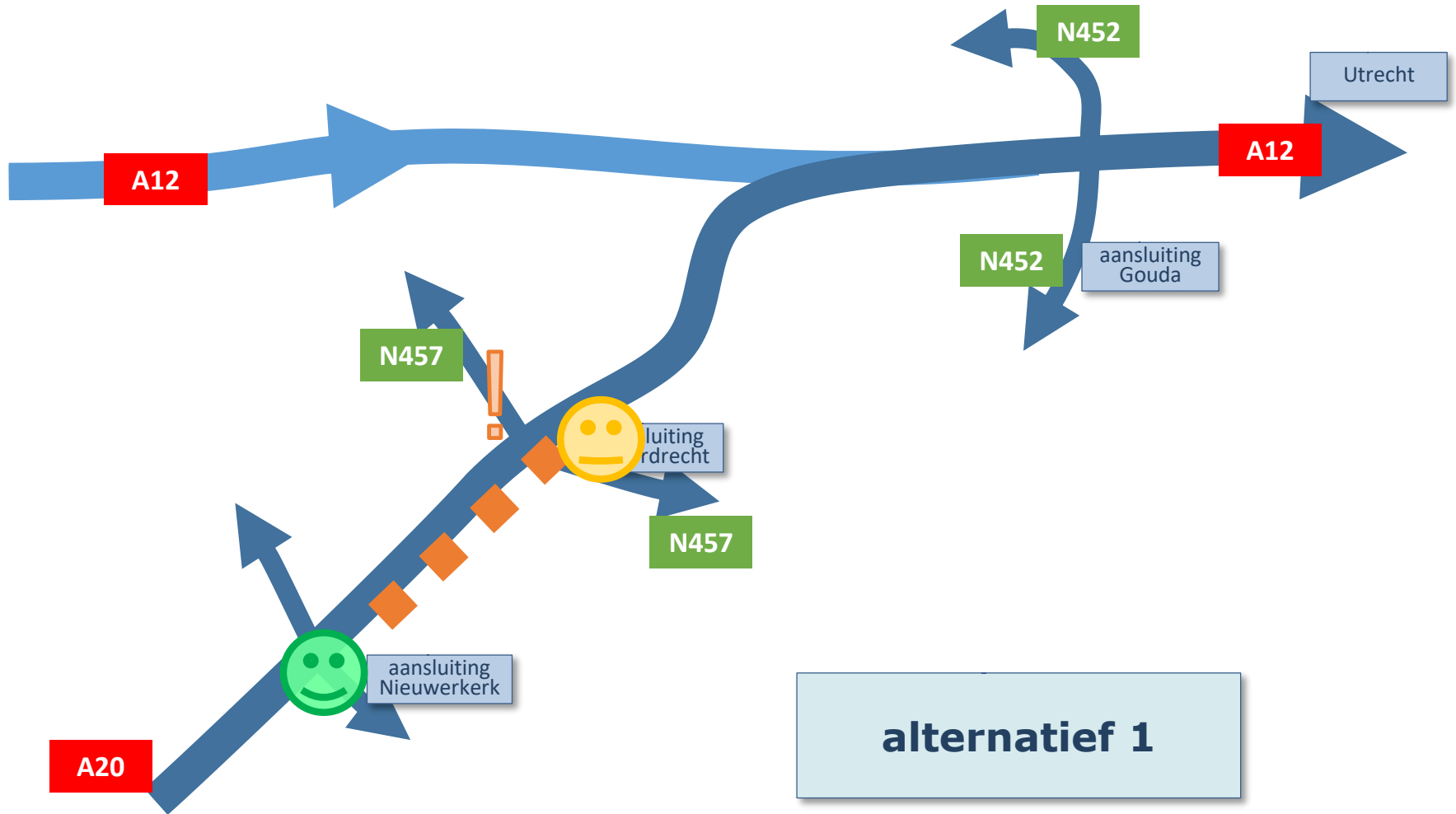
doorstroming richting Rotterdam



doorstroming richting Utrecht

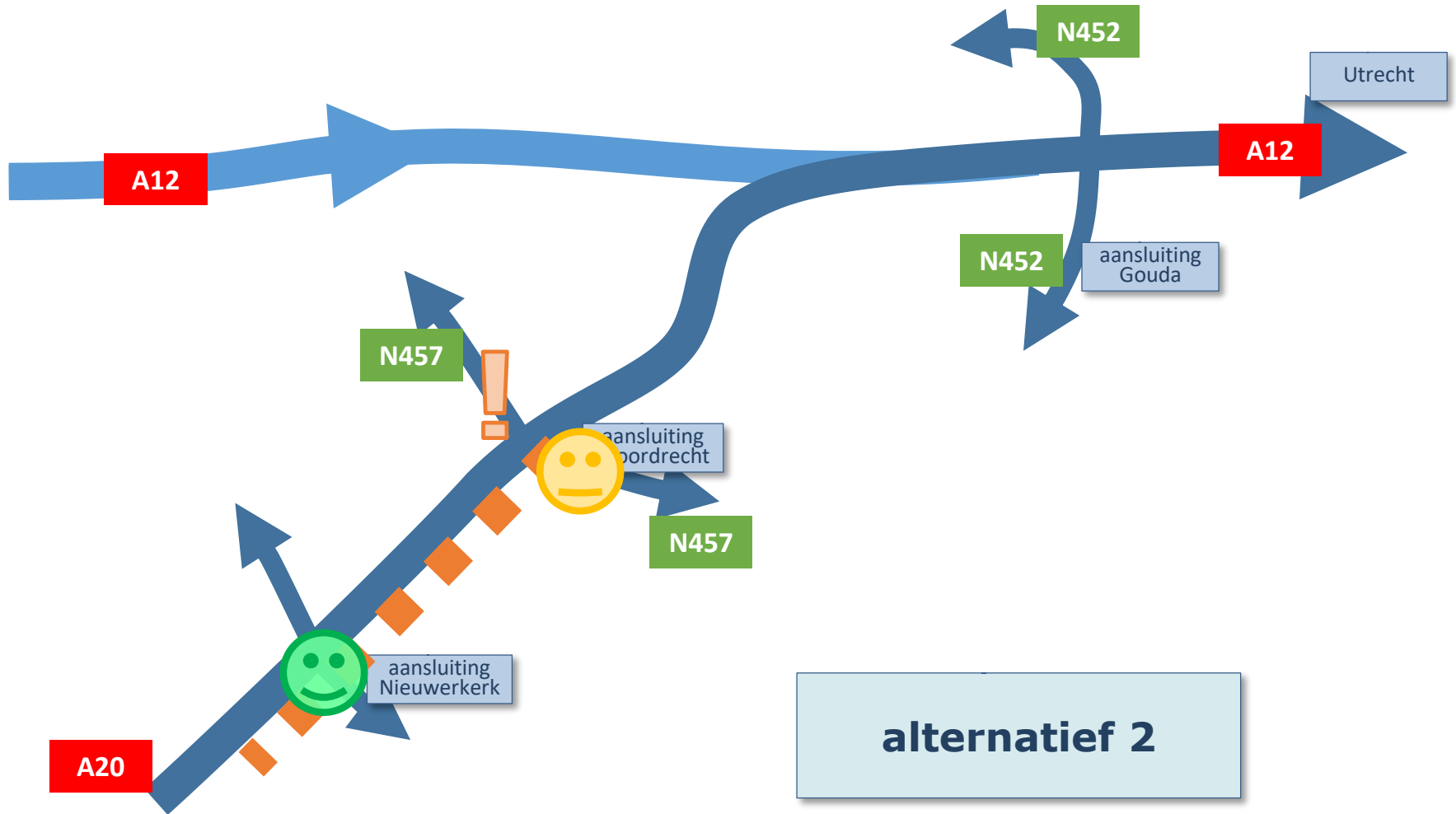


doorstroming richting Utrecht

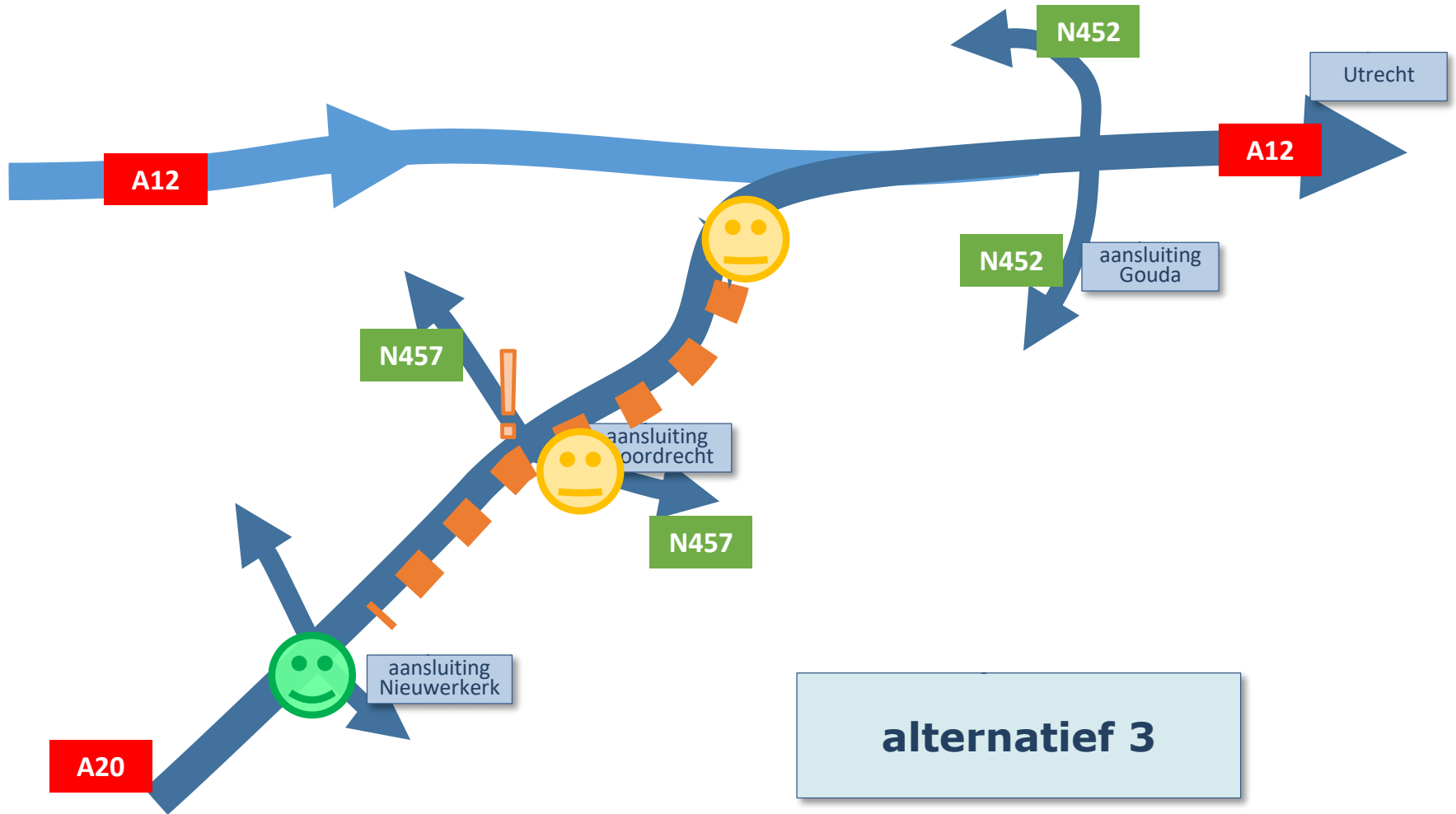


alternatief 1

doorstroming richting Utrecht



doorstroming richting Utrecht





Overzicht effect op doorstroming A20 en A12

Richting Rotterdam

- knelpunt bij Moordrecht verdwijnt bij de drie alternatieven
- geen terugslag file tot Gouwe-aquaduct
- ook gunstig voor doorstroming A12 richting Den Haag
- minder weefbewegingen bij alternatief 2
- gemiddeld: minder vertraging in de spitsen

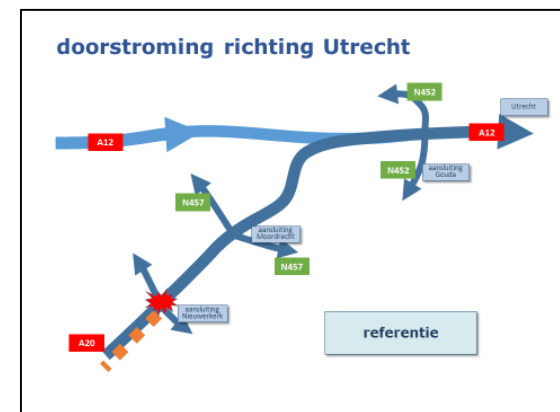




Overzicht effect op doorstroming A20 en A12

Richting Utrecht

- knelpunt bij Nieuwerkerk verdwijnt
- alternatieven 1 en 3: nieuw, maar kleiner knelpunt bij Moordrecht
- oorzaak (vooral) veel verkeer bij aansluiting Moordrecht en versmalling van 3 naar 2 stroken
- alternatief 2 slechter dan alternatieven 1 en 3
- alternatief 1 beter dan alternatief 3
- gemiddeld: alternatieven 1 en 3 minder vertraging in de spitsen

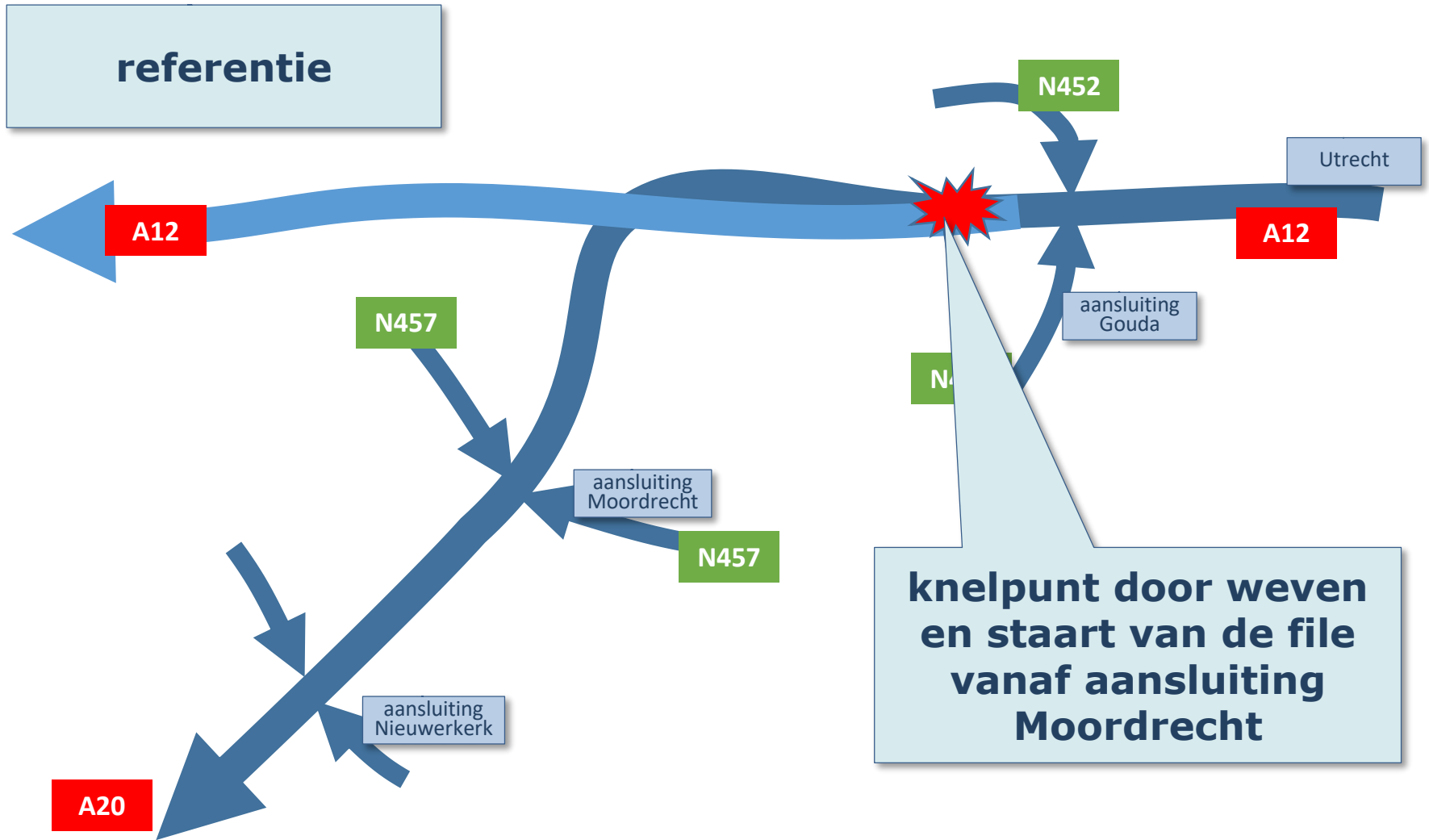




Effect op lokale wegen

- alternatieven 1 en 3: relatief kleine effecten op het verkeer op de lokale en provinciale wegen
- aandachtspunten:
 - kruisingen bij de aansluiting Moordrecht
 - openen Amaliabrug in spits
- effecten alternatief 2:
 - veel verkeer op lokale wegen
 - vertraging bij kruispunten
 - openen Amaliabrug veroorzaakt veel vertraging

verkeersveiligheid richting Rotterdam

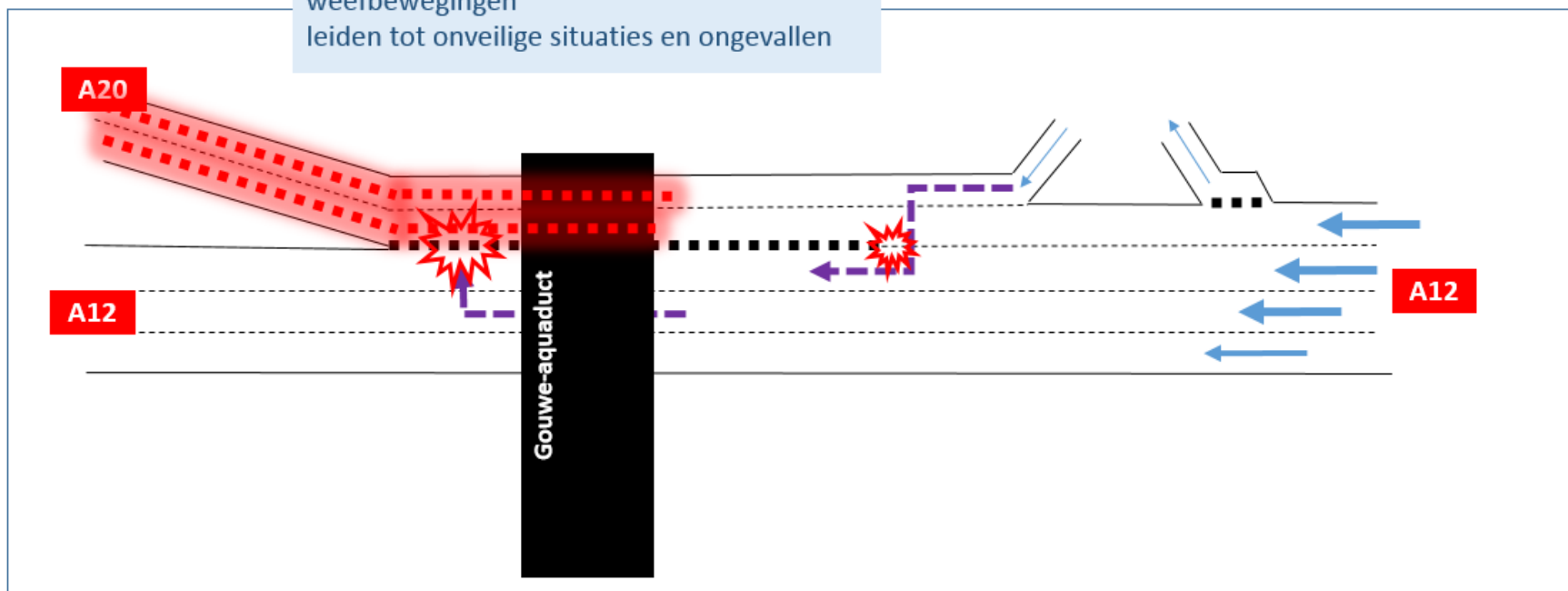




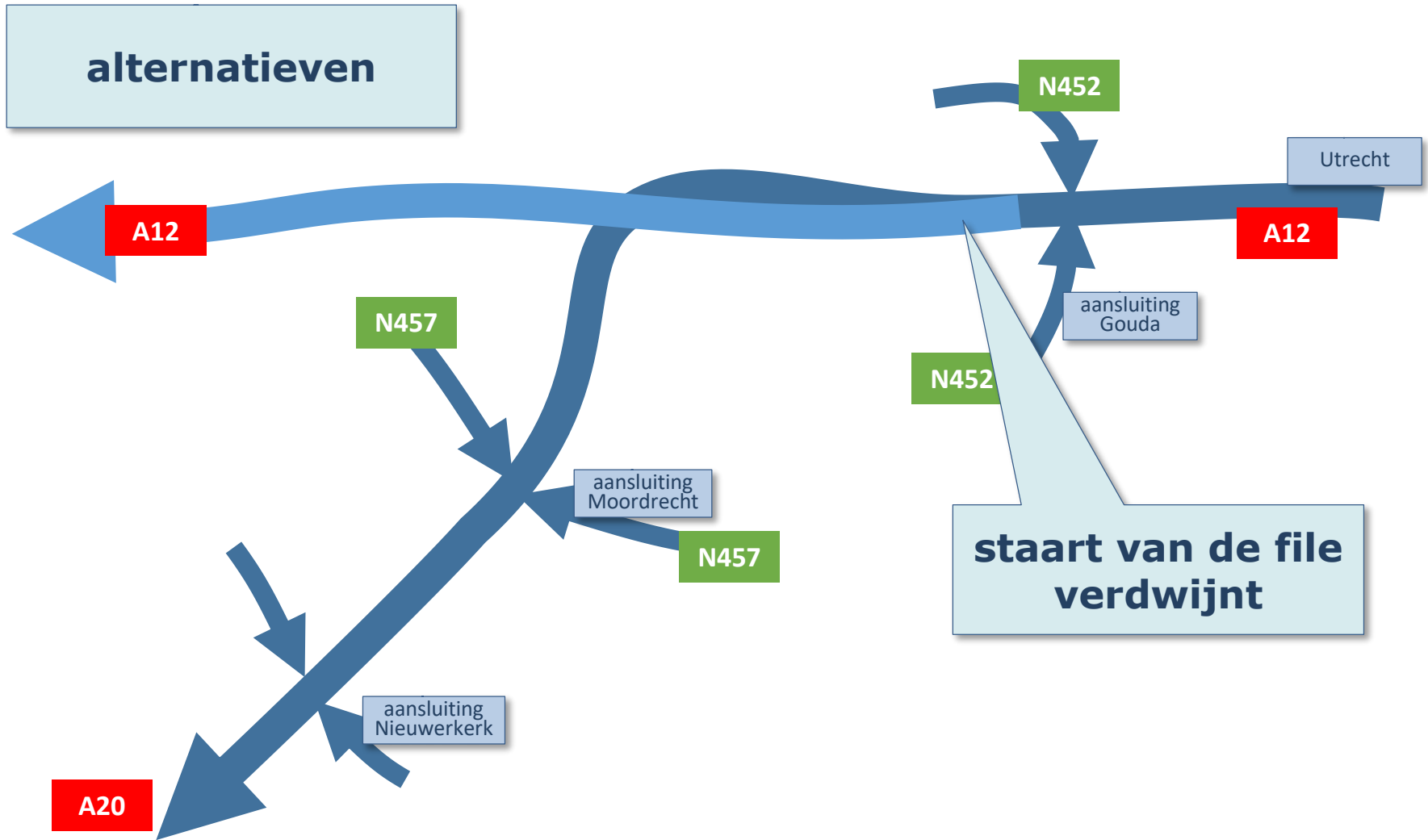
Verkeersveiligheid

bestaande situatie

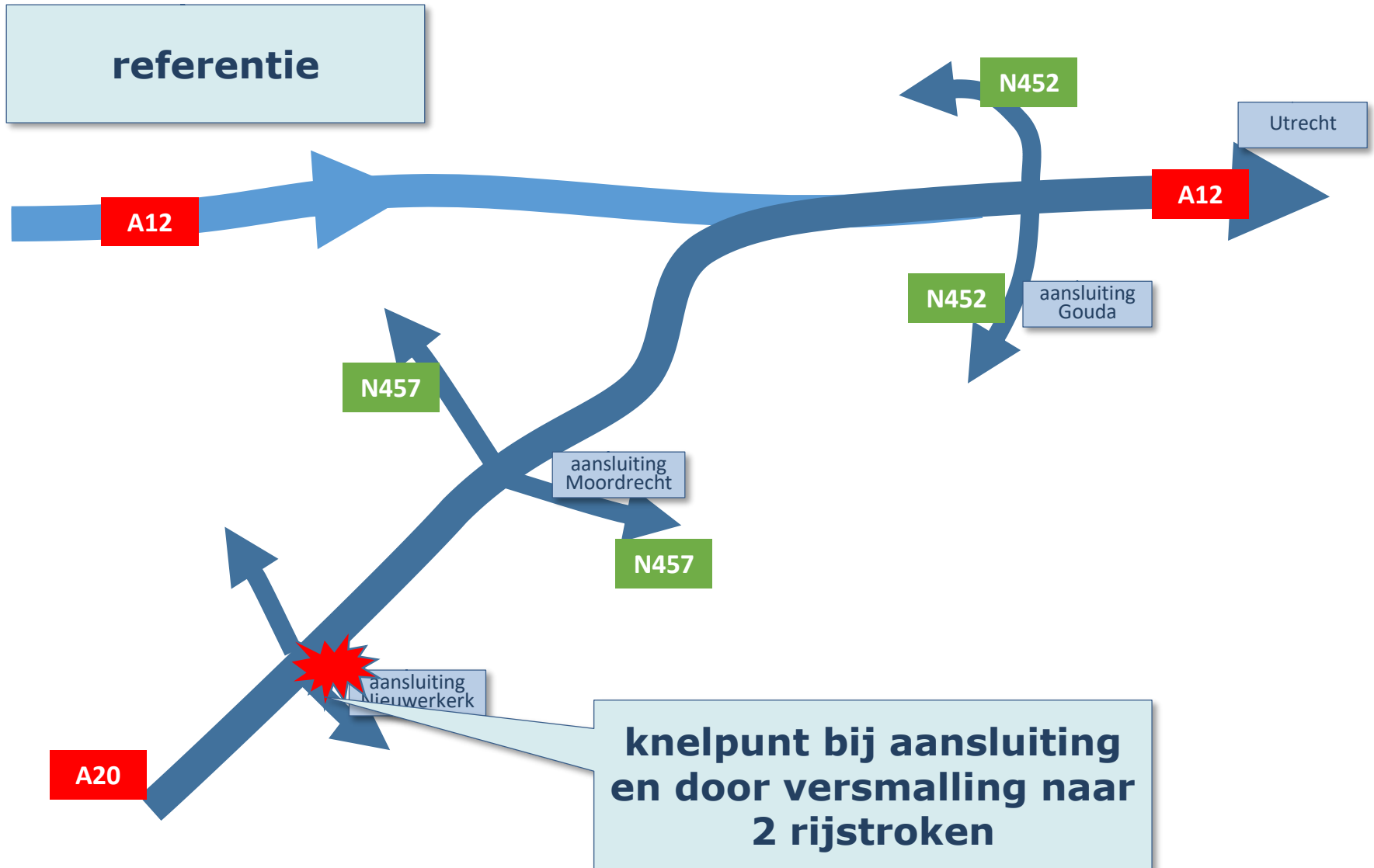
weefbewegingen
leiden tot onveilige situaties en ongevallen



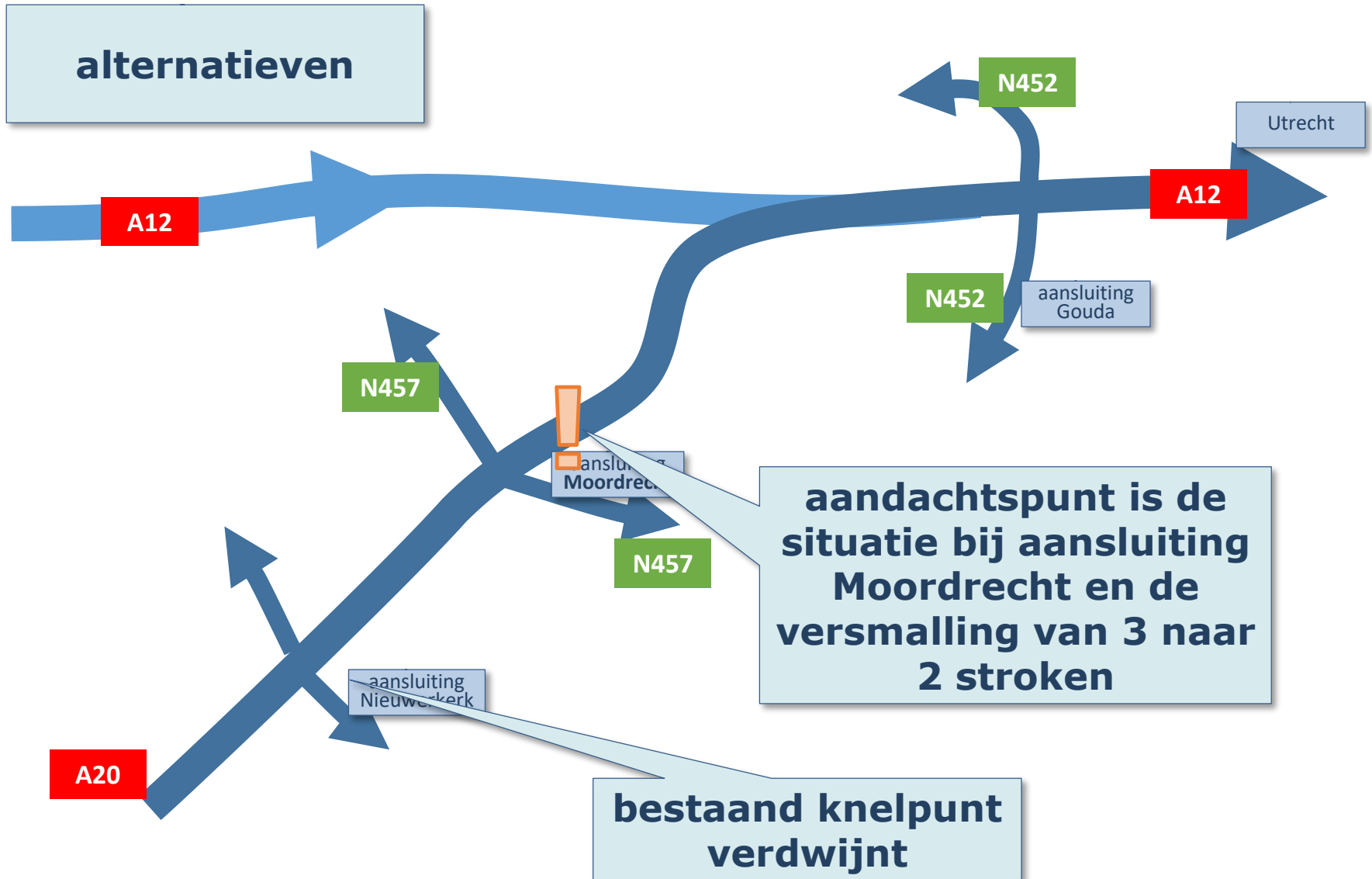
verkeersveiligheid richting Rotterdam



verkeersveiligheid richting Utrecht



verkeersveiligheid richting Utrecht





Verkeersveiligheid

Richting Rotterdam

- verbetering door verdwijnen staart van de file uit het Gouwe-aquaduct

Richting Utrecht

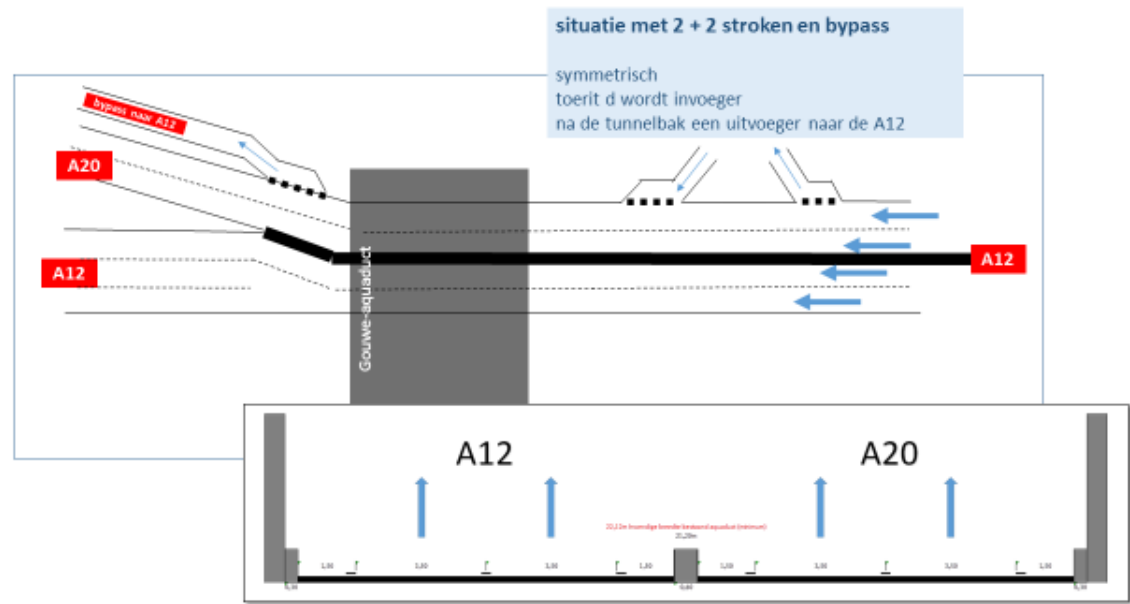
- bestaat knelpunt bij aansluiting Nieuwerkerk en versmalling van 3 naar 2 rijstroken verdwijnt
- situatie wegvak Moordrecht - Gouwe (versmalling van 3 naar 2 rijstroken) is aandachtspunt bij de drie alternatieven

Lokale wegen

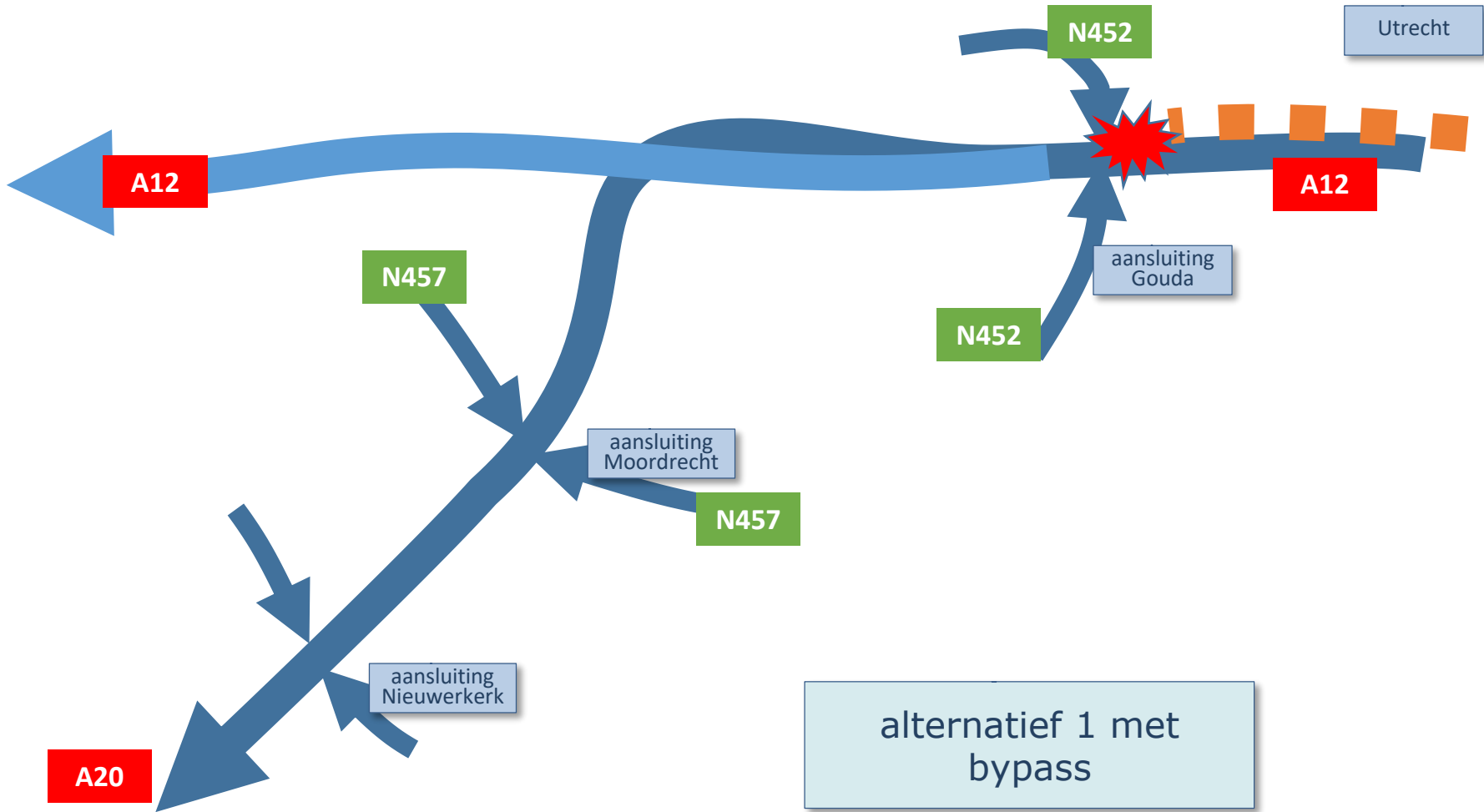
- kleine verschuivingen
- geen relevant verschil met referentie

Bypass A12 richting Den Haag

- voorstel ondernemers (in plaats van alternatief 2)
- bypass buitenom naar A12 vanaf Gouwe-aquaduct
- om dit mogelijk te maken is een rijbaanscheiding nodig op A12
- rijbaanscheiding begint ten oosten van afrit Gouda



doorstroming richting Rotterdam





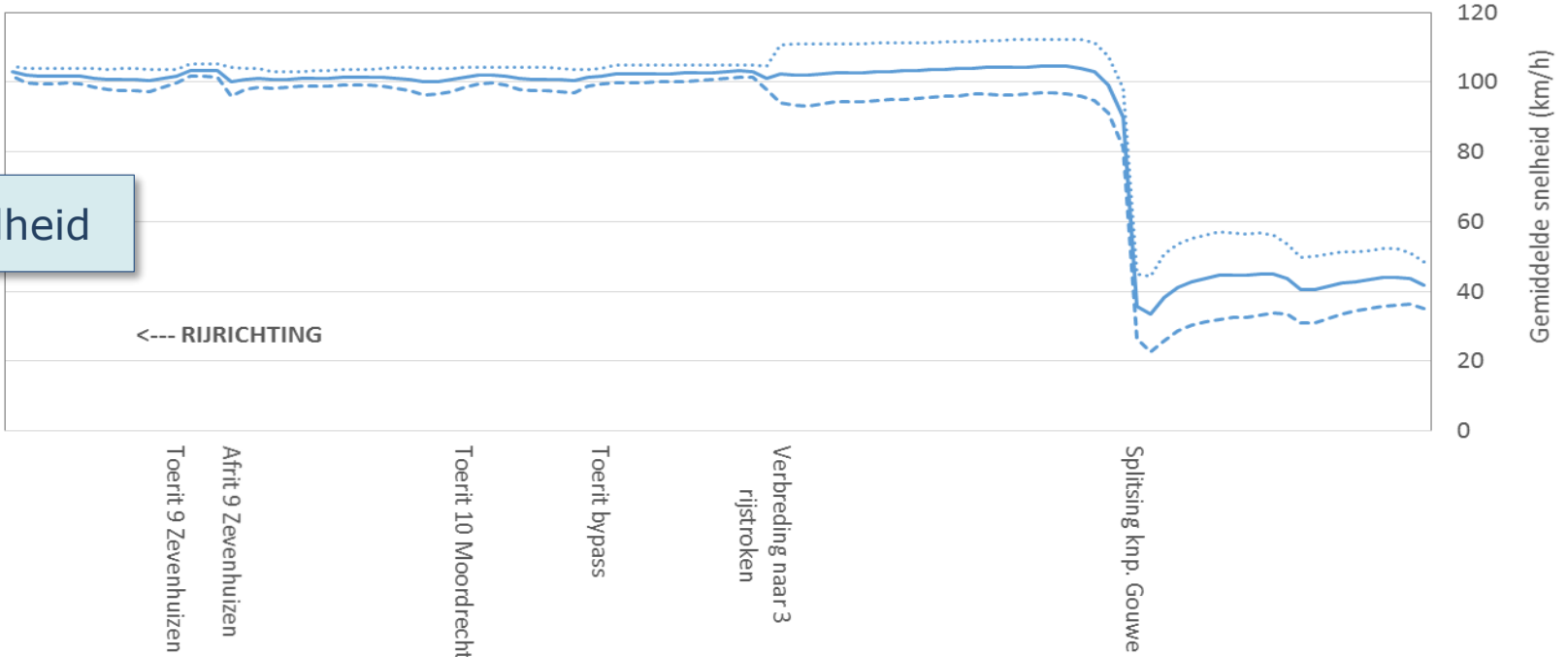
avondspits A12 richting Den Haag

Tijdwegdiagram A12 HRL (ri. Den Haag)



filevorming

snelheid





Conclusie bypass A12 richting Den Haag

Richting Den Haag:

- rijbaanscheiding en minder stroken op A12 leidt tot nieuw doorstromingsknelpunt, ten oosten van de aansluiting Gouda



Aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen

- Aanvullende maatregelen in onderzoek
- Gericht op:
 - verbeteren gebruik parallelstructuur en verminderen weefbewegingen door slimme informatievoorziening
 - aangepaste rijsnelheden, afhankelijk van de drukte
 - verbeteren verkeersafwikkeling bij aansluiting Moordrecht
 - verminderen automobilititeit (in de spitsen)



Beoordeling verkeer

Aspect		Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3
Doorstroming	A20 en A12 richting Utrecht	++	0	+
	A20 en A12 richting Rotterdam / Den Haag	++	++	++
	reistijden en voertuigverliesuren (hele netwerk)	+	+	++
Bereikbaarheid lokale woon- en werkgebieden		0/+	-	0/+
Verkeersveiligheid	A20 en A12 richting Utrecht	0/+	0	0/+
	A20 en A12 richting Rotterdam / Den Haag	+	++	+
	onderliggend wegennet	0	0/-	0



Effecten leefmilieu

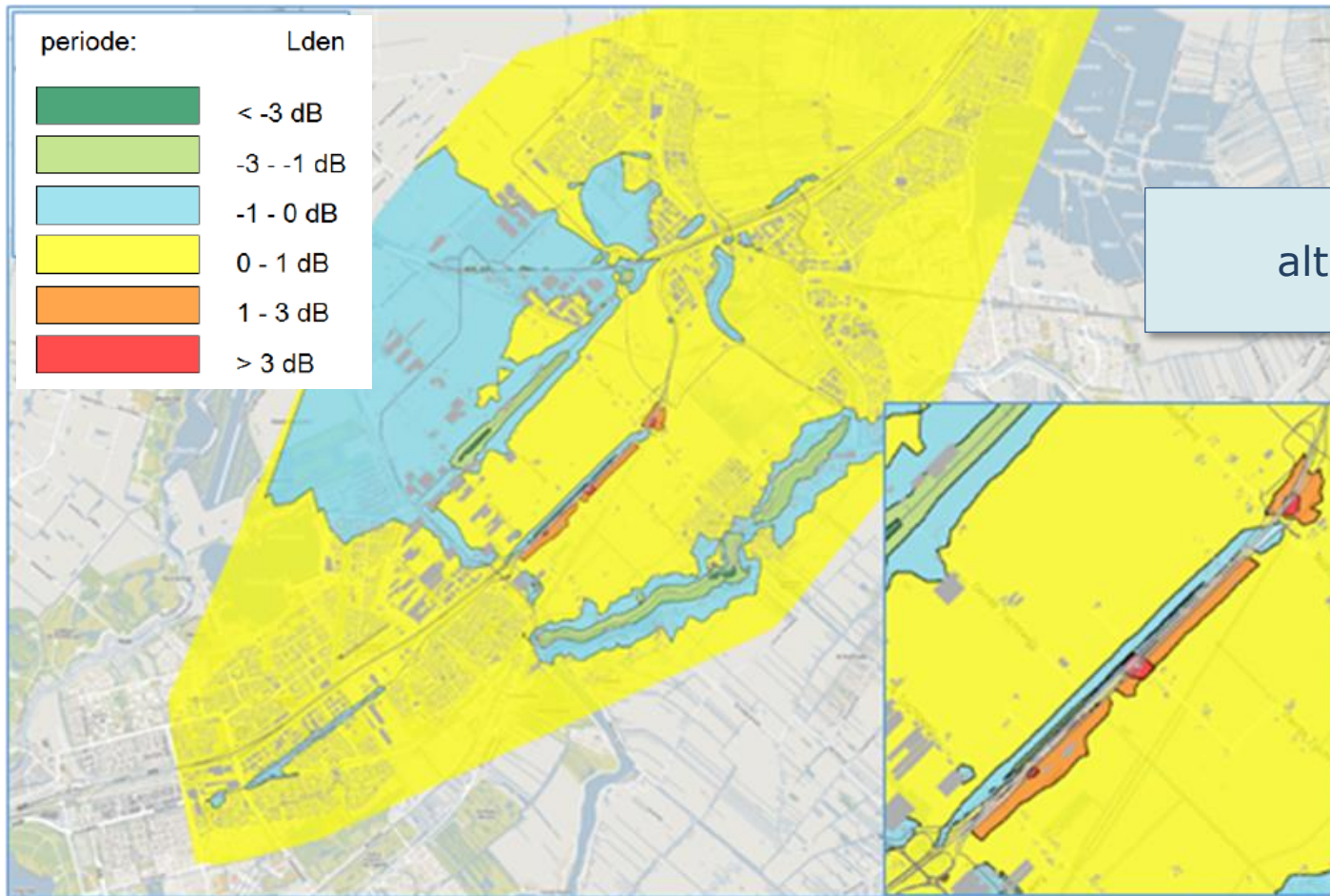


Geluid (1)

- studiegebied bepaald aan de hand effecten verkeer
- berekening van geluidbelasting en aantal personen per geluidbelastingsklasse
- maximaal effect langs A20 bij alternatief 3
- twee mechanismen
 - verschuiven wegas en rijbanen A20
 - toe- of afname hoeveelheid verkeer
- langs onderliggend wegennet: kleine afname geluidbelasting
- maximaal effect: toename maximum ongeveer 2 dB (vooral door verschuiven van A20)



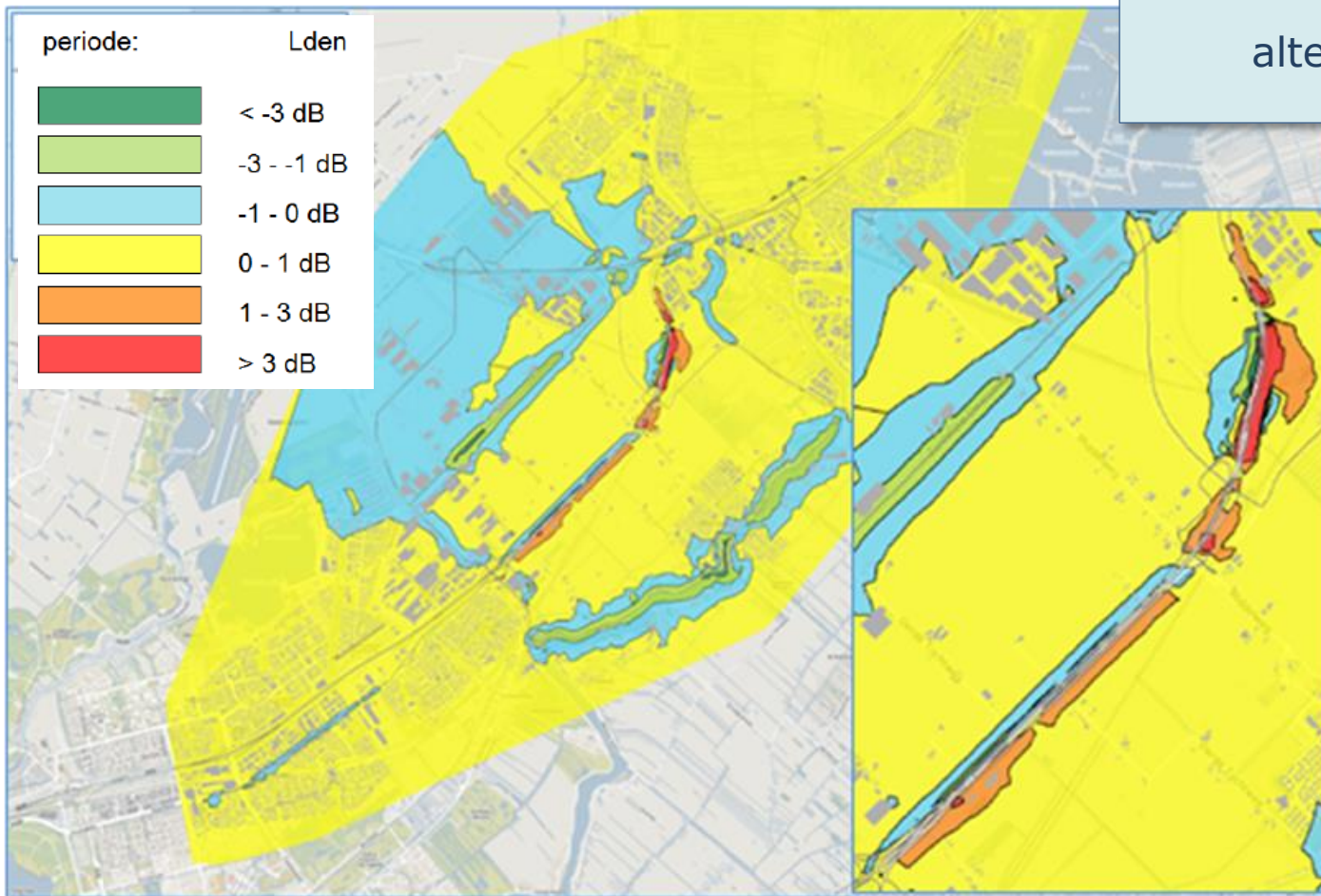
Geluid: verschil met referentie



alternatief 1



Geluid: verschil met referentie



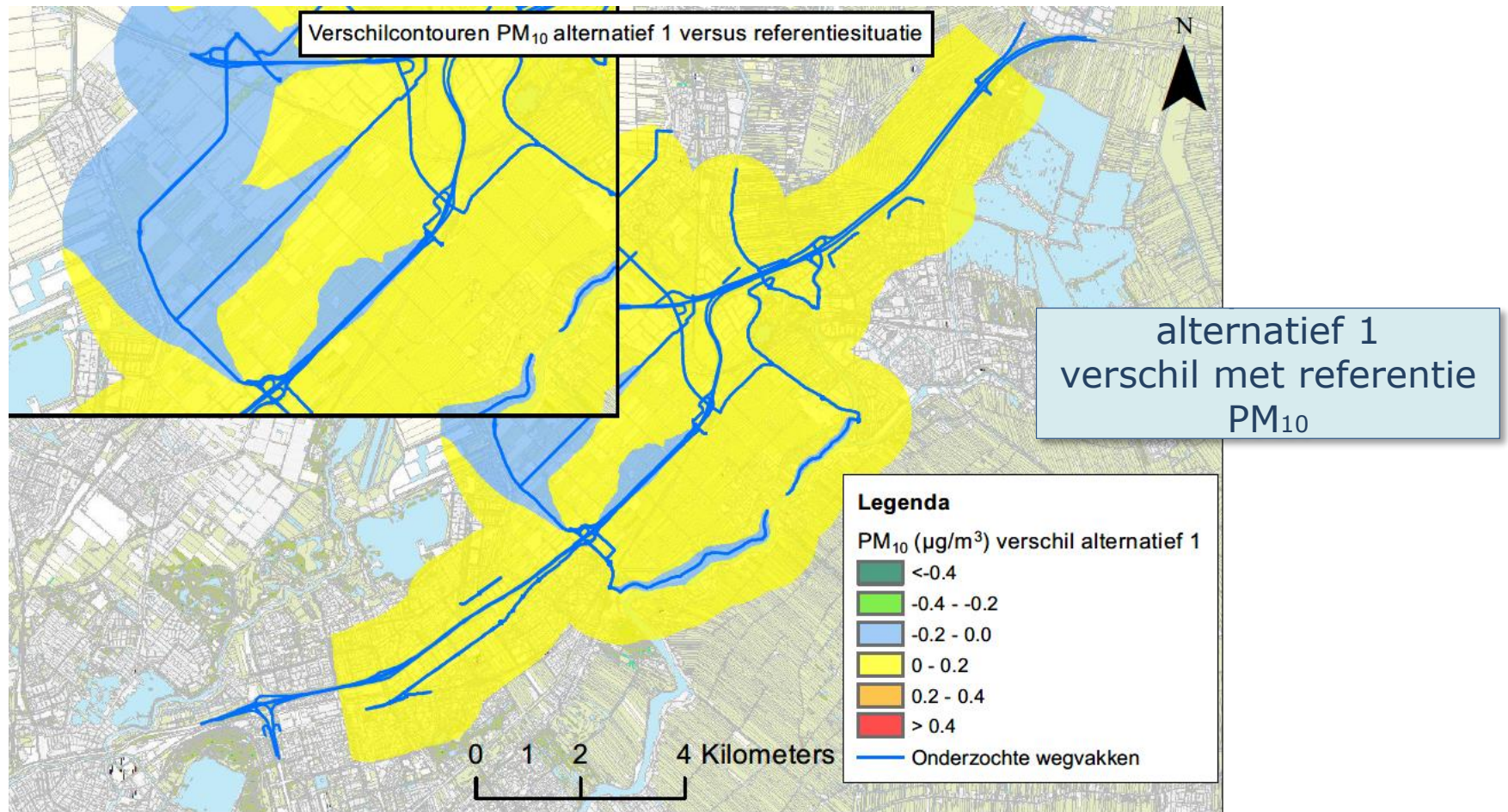


Lucht (1)

- studiegebied gelijk aan geluid
- gerekend voor NO_x en fijn stof (PM₁₀, PM_{2,5})
- twee mechanismen
 - toe- of afname hoeveelheid verkeer
 - effect van betere doorstroming
 - (lokaal)verschuiving van de wegas
- concentraties (ruim) onder de normen
- maximaal effect: kleine toename

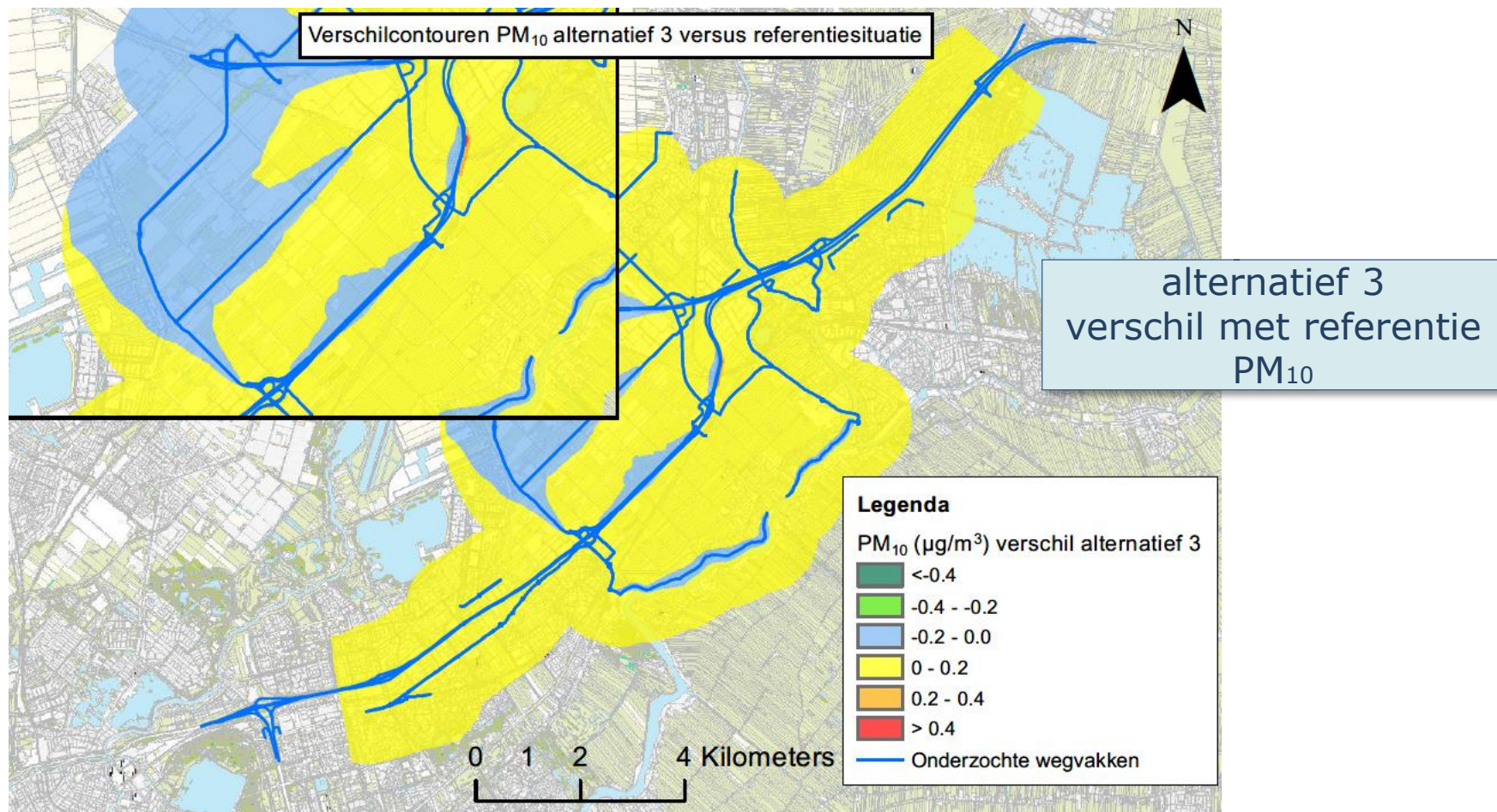


Lucht (2)





Lucht (3)





Gezonde leefomgeving

- beoordeling aan de hand van de GES-methodiek
- GES = gezondheidseffectscreening
- vertaling van blootstelling geluid en lucht naar kans op effecten op gezondheid
- conclusie: verschil met referentie is marginaal



Overige effecten



Overige effecten

- natuur, landschap, bodem en water, cultuurhistorie
- effecten aan de hand van het beoordelingskader
- effecten van de alternatieven zijn: neutraal in vergelijking met de referentiesituatie
- effecten niet onderscheidend voor de alternatieven



Vervolg



Vervolgstappen en planning

Wanneer	Wat
Juli 2018	Bestuurlijke adviesgroep (BAG): over richting voorlopig voorkeursalternatief
September 2018	BAG Vaststelling Voorlopig Voorkeursalternatief
September/ Oktober 2018	Advies en participatie o.a. mogelijkheid voor reactie en informatiebijeenkomst. Concept-reactiedocument zienswijzen beschikbaar.
November/ December 2018	Afronding rapportages. Besluitvorming: vaststelling voorkeursalternatief.
2019 - 2020	Planuitwerking (Ontwerp-) Tracébesluit
2023 e.v.	Start realisatie, mogelijk 2 jaar eerder



Vragen ?