



provincie **HOLLAND**
ZUID

EINDRAPPORT

MIRT-Verkenning Parallelstructuur A12 knooppunt Gouwe

Juni 2008
Den Haag



Colofon

Titel	MIRT Verkenning Parallelstructuur A12 knooppunt Gouwe
Fasenaam	MIRT-verkenning
Gedeputeerden	G. Veldhuijzen
Ambtelijke opdrachtgevers	H. Koster (PZH), J. Haubrich (PZH)
Projectleider	Harold Lek
Contact	Tel: 06-27094628 Mail: lek@vinuconsult.nl
Redactie	Abram de Pagter
Versie	Vrijgegeven door projectgroep
Datum	Juni 2008

Inhoud

1 Inleiding.....	7
Aanleiding.....	7
Rijk en regio trekken gezamenlijk op.....	8
Samenloop met Zuidplaspolder.....	8
MIRT-Verkenning.....	9
Doel eindrapport.....	9
Leeswijzer.....	9
2 Ruimtelijk kader.....	10
Inleiding.....	10
Beleidskader.....	10
Uitgangspunten 2020.....	11
3 Probleemanalyse.....	15
Inleiding.....	15
Huidig functioneren in het basisjaar (2004).....	15
Autonome situatie 2020.....	17
Uitwerking: Modelresultaten dynamisch onderzoek.....	21
Situatie met prijsbeleid.....	25
Conclusies.....	25
4 Oplossingsrichtingen.....	27
Inleiding.....	27
Alternatieven.....	27
Effecten.....	30
Optimalisatie van de alternatieven.....	37
5 Voorkeursalternatief.....	40
Uitwerking van het voorkeursalternatief.....	40
Variaties op drie onderdelen.....	41
Variant 1: extra halve aansluiting.....	43
Variant 2: bestaande aansluiting verzwaren.....	44
Optimalisatie van de varianten.....	45
Effectiviteit voor de verkeersstromen.....	45
Kostenraming conform PRI-systematiek.....	48
Keuze variant: beide.....	48
Verkeerskundig schetsontwerp.....	48
6 Maatschappelijke kosten-baten analyse.....	50
Algemeen.....	50
Alternatieven.....	50
Effecten.....	50
Uitkomsten.....	51
7 Draagvlak.....	54
Inleiding.....	54
Overheid.....	54

Bedrijfsleven.....	56
Overige actoren.....	56
Conclusie.....	56

8 Vervolgtraject.....57

Besluit mei 2008.....	57
Planstudiefase.....	57
Financiering.....	58
Opdrachtgeverschap.....	58
Betrokkenheid markt.....	59
Risico's.....	59

Bijlage A: Organisatie

Bijlage B: Beleidskader

Bijlage C: Uitgangspunten infrastructuur

Bijlage D: Aannames en uitgangspunten kosteninschatting

Bijlage E: Situatietekeningen

Bijlage F: Onderzoek naar draagvlak

Bijlage G: Communicatie Zuidplaspolder

Bijlage H: Verslag voorlichtingsbijeenkomst

Bijlage I: Integriteitstoets

Samenvatting

Inleiding

Het knooppunt Gouwe zorgt voor ernstige turbulentie op het hoofdwegennet. Ook het onderliggende wegennet kent overbelasting op de bestaande schakels. Met de integrale ontwikkeling van de Zuidplas en andere ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid is 'blijven bewegen' een gezamenlijke uitdaging. Het versterken en opwaarderen van het onderliggende wegennet rondom de A12 lijkt een geschikte oplossing te bieden voor de problemen.

De provincie Zuid-Holland heeft samen met de regionale en lokale overheden en het Rijk in het kader van de Samenwerkingsagenda Zuidvleugel onderzoek gedaan naar de problemen en oplossingsmogelijkheden.

Tijdens het bestuurlijke MIRT-overleg Zuidvleugel van 31 oktober jl. is afgesproken dat dit onderzoek door de provincie Zuid-Holland, samen met Rijk en regionale partijen, tot een volwaardige MIRT-Verkenning wordt uitgewerkt. Het doel is dat de Minister van V&W op basis hiervan op 28 mei 2008 zal besluiten tot de start van een MIRT-Planstudiefase.

Ruimtelijk kader

Uitgangspunt voor de ruimtelijke ontwikkelingen in het studiegebied tot 2020 is het zogenaamde 'startprogramma'. Dit komt neer op de ontwikkeling van 14.000 woningen, 110 ha. nieuw bedrijventerrein, 200 ha glastuinbouw en nieuwe landelijke en regionale infrastructuur.

Problematiek

De normreistijden uit de Netwerkanalyse, gebaseerd op de Nota Mobiliteit, worden zowel in 2004 als in 2020 niet gehaald op de relaties Den Haag-Utrecht en Rotterdam-Utrecht. Dit komt mede door de verslechterende verkeersafwikkeling op de A12, A20 en knooppunt Gouwe.

De belangrijkste oorzaak is de capaciteitsbeperking op het knooppunt Gouwe als gevolg van wevend verkeer Den Haag-Gouda en Rotterdam-Utrecht. De problemen zijn het grootst op de zuidbaan (richting Utrecht) in het knooppunt Gouwe doorlopend tot A12-aansluiting Gouda. Zelfs bij de introductie van prijsbeleid blijven er capaciteitsproblemen. Op de noordbaan in het knooppunt blijven zelfs in dat geval veiligheidsproblemen bestaan door sterke fluctuaties in de snelheid.

Naast het weefprobleem is sprake van groeiende capaciteitsproblemen, met name op de wegvakken van de A20 tussen Nieuwerkerk en het Knooppunt Gouwe. Dit slaat ook terug op knooppunt Gouwe.

Oplossingsrichtingen

Drie hoofdalternatieven zijn onderzocht als oplossing voor de knelpunten uit de probleemanalyse. Deze zijn getoetst op de aspecten bereikbaarheid, milieu en aanlegkosten.

Aan de hand van het eerste alternatief is onderzocht wat een toename van de capaciteit van het hoofdwegennet oplevert. Een tweede alternatief richt zich op het versterken en opwaarderen van het onderliggend wegennet rondom de A20. Ditzelfde is gedaan in het laatste alternatief, maar deze richt zich op de A12. De laatste oplossingsrichting geeft de beste resultaten op de effecten op de toetsaspecten.

Uitwerking voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief betreft het opwaarderen van het onderliggende wegnennet rond de A12. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief is een stap gemaakt van globale functionele lijnen naar functionele ontwerpen voor kruispunten en wegvakken. De ontwerpen zijn beoordeeld op inpasbaarheid en kosten.

Voor een aansluiting van de A20 op de noordbaan van de A12 zijn twee varianten onderzocht. De aansluiting op de A12 kan worden gerealiseerd in de vorm van een halve aansluiting bij Waddinxveen (variant 1) danwel middels het doortrekken van de parallelstructuur tot aan de aansluiting Zevenhuizen/ Doelwijk (variant 2). Beide opties blijken realiseerbaar.

MKBA

De maatschappelijke kosten-baten analyse geeft aan dat beide varianten van het voorkeursalternatief zeer rendabel zijn. Het verschil tussen de varianten is marginaal.

Dit positieve saldo is met name een gevolg van de aanzienlijke verbetering in de reistijd (inclusief de verbetering van de betrouwbaarheid). Een gevoeligheidsanalyse geeft aan dat met name het wijzigingen van de discontovoet en een uitloop van de bouwtijd een groot effect hebben op het saldo. Niettemin blijft de verhouding tussen baten en kosten positief.

Draagvlak

Het draagvlak bij de overheid bestaat zowel op landelijk, regionaal als gemeentelijk niveau. Veel van deze organen zijn direct betrokken bij het project. Aandachtspunten zijn de verantwoordelijkheid voor de communicatie naar de omgeving en de onderbouwing van de financiële haalbaarheid.

Het draagvlak bij het bedrijfsleven en belangenverenigingen blijkt vooral uit de betrokkenheid van deze partijen bij de totstandkoming van de regionale plannen ISP en ISV. Daarnaast heeft het bedrijfsleven tijdens een specifiek hiervoor georganiseerde informatiebijeenkomst de plannen positief ontvangen.

Vervolg

In de Planstudiefase wordt het project uitgewerkt, procedures doorlopen en de financiering verder geregeld.

De maximum rijksbijdrage zal € 100 mln zijn, uitgaande van een 50%-50% financiering (regio-Rijk) voor de lange termijn maatregelen. Een deel van de regionale bijdrage wordt betaald vanuit de opbrengsten van de ontwikkelingen in de Zuidplaspolder. Voor het project parallelstructuur A12 knooppunt Gouwe is het van belang dat de afspraken over de financiering worden geëffectueerd door middel van bijvoorbeeld een convenant tussen partijen.

Bij het project zijn zowel het Rijk als de regio nauw betrokken. Afsgesproken is dat de provincie Zuid-Holland de regievoering van het project op zich neemt. Vooralsnog is het opdrachtgeverschap neergelegd bij het bestuurlijke MIRT-overleg.

1 Inleiding

Samenvatting

Het knooppunt Gouwe zorgt voor ernstige turbulentie op het hoofdwegennet. Ook het onderliggende wegennet kent overbelasting op de bestaande schakels. Met de integrale ontwikkeling van de Zuidplas en andere ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid is 'blijven bewegen' een gezamenlijke uitdaging. Het versterken en opwaarderen van het onderliggende wegennet rondom de A12 lijkt een geschikte oplossing te bieden voor de problemen.

De provincie Zuid-Holland heeft samen met de regionale en lokale overheden en het Rijk in het kader van de Samenwerkingsagenda Zuidvleugel onderzoek gedaan naar de problemen en oplossingsmogelijkheden.

Tijdens het bestuurlijke MIRT-overleg Zuidvleugel van 31 oktober jl. is afgesproken dat dit onderzoek door de provincie Zuid-Holland, samen met Rijk en regionale partijen, tot een volwaardige MIRT-Verkenning wordt uitgewerkt. Het doel is dat de Minister van V&W op basis hiervan op 28 mei 2008 zal besluiten tot de start van een MIRT-Planstudiefase.

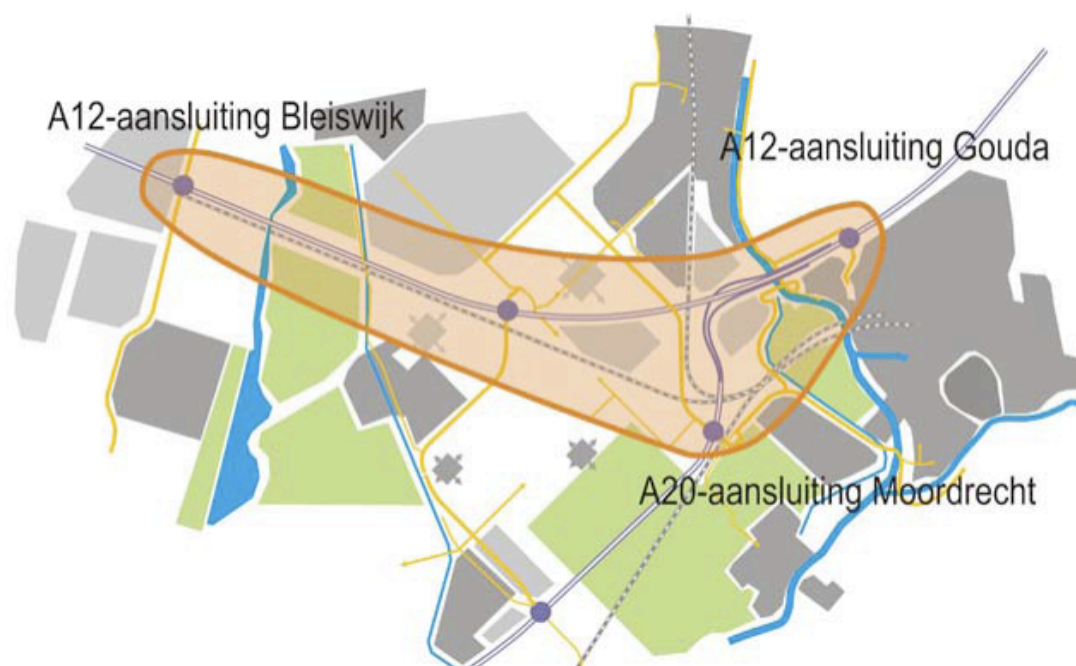
1.1 Aanleiding

In de Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel en de LMCA wegen¹ constateren Rijk en regio toenemende bereikbaarheidsproblemen op de A12, A20 en knooppunt Gouwe. De bereikbaarheidsproblemen concentreren zich rondom het Knooppunt Gouwe. Het knooppunt zorgt voor ernstige turbulentie op het hoofdwegennet. Ook het onderliggende wegennet kent overbelasting op de bestaande schakels.

In de Samenwerkingsagenda Zuidvleugel hebben Rijk en regio daarom afgesproken om dit probleem op te pakken. De Samenwerkingsagenda vormt het bestuurlijk afsprakenkader voor toekomstige investeringen in de mobiliteitsnetwerken in de Zuidvleugel.

De afspraken hebben geleid tot voorliggende MIRT-Verkenning voor de parallelstructuur A12 knooppunt Gouwe. Figuur 1.1 geeft het studiegebied van de MIRT-Verkenning.

¹ Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse wegen, november 2007, Ministerie van Verkeer en Waterstaat Personenvervoer



Figuur 1.1: Afbakening van het studiegebied

1.2 Rijk en regio trekken gezamenlijk op

Het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet functioneren rondom het knooppunt Gouwe in grote samenhang. Het is duidelijk dat de oplossing voor de problemen in het Gouweaquaduct in een combinatie van het hoofdwegennet en onderliggend wegennet gevonden kunnen worden. Tegelijkertijd kan dit alleen worden gerealiseerd indien deze oplossing ook wordt opgenomen in de planvorming van de Zuidplaspolder.

Daarom is het project parallelstructuur A12 knooppunt Gouwe uitgevoerd door een breed samengesteld projectteam, onder regie van de provincie Zuid-Holland. Betrokken partijen zijn:

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat;
- Rijkswaterstaat Zuid-Holland;
- Stadsregio Rotterdam;
- Stadsgewest Haaglanden;
- Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden-Holland.

In bijlage A wordt de organisatie van de verkenning weergegeven.

1.3 Samenloop met Zuidplaspolder

Tegelijk met het opstellen van de MIRT-Verkenning parallelstructuur A12 knooppunt Gouwe loopt de planstudie-MER Regionale Infrastructuur Zuidplaspolder.

Afstemming heeft plaatsgevonden doordat onder meer dezelfde analysemethodes en aannamen zijn gebruikt. Daarnaast heeft in het projectteam A12 vertegenwoordiging van de MER Infrastructuur Zuidplaspolder deel genomen.

1.4 MIRT-Verkenning

De provincie Zuid-Holland heeft samen met de regionale en lokale overheden en het Rijk onderzoek gedaan naar de problemen en oplossingsmogelijkheden. In het najaar van 2007 heeft het bestuurlijke MIRT-overleg Zuidvleugel de provincie Zuid-Holland gevraagd, samen met Rijk en regionale partijen, het onderzoek tot een volwaardige MIRT-Verkenning uit te werken. Hiertoe is in 2008 de verkenning gecomplementeerd.

Voorliggend eindrapport geeft een bundeling van alle beschikbare onderzoeksresultaten. Het streven is om de minister van V&W in het voorjaar van 2008 te laten besluiten tot de start van een MIRT-Planstudiefase.

1.5 Doel eindrapport

Het voorliggende rapport is het integrale eindrapport van de MIRT-Verkenning en geeft inzicht in alle onderzoeksresultaten die dienen te worden aangeleverd conform de MIRT spelregels om een overgang naar de Planstudiefase mogelijk te maken.

1.6 Leeswijzer

Het rapport is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt het ruimtelijk kader van het onderzoek gedefinieerd. De probleemanalyse is opgenomen in hoofdstuk 3 en oplossingsrichtingen zijn omschreven in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 geeft de omschrijving van het voorkeursalternatief. De Maatschappelijke Kosten Baten Analyse is opgenomen in hoofdstuk 6. Hoofdstuk 7 omschrijft het draagvlak voor het voorkeursalternatief. Tenslotte wordt in hoofdstuk 8 het vervolgproces omschreven.

2 Ruimtelijk kader

Samenvatting

De problematiek rond het knooppunt Gouwe wordt onderkend in zowel landelijke als regionale beleidsdocumenten. Hierop zijn de gehanteerde ruimtelijke en infrastructurele uitgangspunten gebaseerd.

Uitgangspunt voor de ruimtelijke ontwikkelingen in het studiegebied tot 2020 is het zogenaamde 'startprogramma'. Dit komt neer op de ontwikkeling van 14.000 woningen, 110 ha. nieuw bedrijventerrein, 200 ha glastuinbouw en nieuwe landelijke en regionale infrastructuur.

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het ruimtelijk kader geschetst dat is gebruikt bij het project Parallelstructuur A12 knooppunt Gouwe. Op de uitgangspunten die gedurende de verkenning zijn gebruikt is een integriteitstoets uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn toegevoegd in bijlage I.

2.2 Beleidskader

Het beleidskader geeft aan wat de herkomst en achtergrond zijn van de uitgangspunten. Het beleidskader wordt gevormd door de volgende beleidsdocumenten:

- Nota Mobiliteit - september 2004;
- Interregionale Structuurvisie Zuidplas (ISV), september 2004;
- Nota Ruimte deel 4; na parlementaire behandeling, vastgesteld op resp. 17 mei 2005 en 17 januari 2006 door Tweede en Eerste Kamer;
- Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplas (ISP), februari 2006;
- Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel, september 2006;
- Zuidvleugelbrief; Kabinetsbesluiten voor de Zuidvleugel van de Randstad, 22 september 2006;
- Samenwerkingsagenda Zuidvleugel, januari 2007;
- Randstand Urgent, oktober 2007;
- Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse wegen, november 2007.

Deze beleidsdocumenten (zie ook figuur 2.1) zijn de onderlegger van de gehanteerde ruimtelijke en infrastructurele uitgangspunten bij het project parallelstructuur A12 knooppunt Gouwe. In bijlage B staat beschreven wat uit deze nota's en rapporten van toepassing is op deze verkenning.



Figuur 2.1: Beleidsdocumenten

2.3 Uitgangspunten 2020

In het bijzonder geeft het beleidskader de maximale ruimtelijke mogelijkheden aan voor woningen, bedrijventerrein en glastuinbouw in het studiegebied.

De huidige ontwikkelingsplannen tot 2020 gaan niet uit van het de maximale aan mogelijkheden die in het beleidskader gegeven worden. Voor wat betreft de ruimtelijke ontwikkeling tot 2020 wordt uitgegaan van het zogenaamde 'startprogramma'. Dit 'startprogramma' is de basis voor het ruimtelijk programma, zoals onderstaand opgenomen.

2.3.1 Ruimtelijk programma

Het ruimtelijke programma wordt omschreven aan de hand van wonen, bedrijven en glastuinbouw.

Wonen

Na het uitkomen van de Zuidvleugelbrief in 2006 zijn er vanuit de Tweede Kamer vragen gesteld over het aantal te bouwen woningen in de Zuidplaspolder. Concrete aanleiding waren de woningbouwplannen van Rotterdam in de nota Binnenstedelijk wonen. De ambitie van Rotterdam om veel meer woningen te bouwen in het binnenstedelijke gebied leidde voor het Rijk tot een lagere woningbouwtaakstelling in de Zuidplaspolder.

De minister van VROM heeft in de Kamer aangegeven uit te gaan van een programma van 7.000 woningen voor de periode 2010 -2020. Dit aantal is exclusief de vóór 2010 te starten locaties Waddinxveen-Triangel en Gouda-Westergouwe. Als deze worden meegeteld gaat het in de Zuidplas dus om zo'n 14.000 woningen. In de planvorming van de Zuidplas wordt uitgegaan van het genoemde aantal van 7000 woningen als een 'startprogramma'.

In de MIRT verkenning wordt uitgegaan van de volgende ontwikkelingen tot 2020 voor wat betreft woningbouw.

- Een gerealiseerde ontwikkeling van 3.800 woningen in Westergouwe (Gouda);
- Een gerealiseerde ontwikkeling van 2.900 woningen in Triangel (Waddinxveen);
- Startprogramma Zuidplaspolder van 7.000 woningen, bestaande uit:
 - Dorpsuitbreiding Nieuwerkerk aan den IJssel: 1.800 woningen;
 - Dorpsuitbreiding Zevenhuizen zuid: 1.200 woningen;
 - Dorpsuitbreiding Moerkapelle: 800 woningen;
 - Rode Waterparel (kreekrugwoningen): 1.300 woningen;
 - Woningen in lanen, linten en tochten: 800 woningen;
 - Gouweknoop: 950 woningen;
 - Het Nieuwe Midden: 150 woningen.



Figuur 2.2: Uitgangspunt ontwikkeling wonen

Bedrijven

Voor de periode tot 2020 is uitgegaan van de ontwikkeling van 110 ha. bedrijventerrein in de Zuidplaspolder, namelijk:

- Nieuwerkerk aan den IJssel, A20 Noord en Zuid: 50 ha;
- Waddinxveen, bedrijventerrein Driehoek A12 Noord: 60 ha.



Figuur 2.2: Uitgangspunt ontwikkeling bedrijven

Hiernaast moet in de regio rekening worden gehouden met de ontwikkeling van het bedrijventerrein Gouwe Park (45 ha uitgeefbaar), de uitbreiding van de bedrijventerreinen Doelwijk (distripark) en Coenecoop (beide Waddinxveen) en de transformatie van het bedrijventerrein Goudse Poort. Ook de ontwikkeling van de Spoorzone van Gouda is een ruimtelijke ontwikkeling met consequenties voor het wegennet.

Glastuinbouw

Uitgangspunt is een ontwikkeling van 200 ha netto glastuinbouw tussen 2010 en 2020. Figuur 2.3 geeft de locaties aan van deze glastuinbouw.



Figuur 2.3: Uitgangspunt ontwikkeling glastuinbouw

Infrastructuur

Deze paragraaf geeft een overzicht van de belangrijkste infrastructurele uitgangspunten. Deze zijn gebaseerd op het ISV en ISP. Uit de ontwikkeling van de Zuidplaspolder volgt de realisatie van de volgende onderdelen:

- N219 Omleiding Zevenhuizen;
- A12 verbreding naar 2x3 rijstroken Gouda - Zoetermeer v.v.;
- Nieuwe aansluiting Moordrecht/A20, ongelijkvloerse spoorwegkruising;
- Verbetering N219 bij Nieuwerkerk (verbeteren of verleggen);
- Verleggen N456 van aansluiting Moordrecht tot zuidpunt Triangel (OWN Moordrechtboog);
- Veilingweg (N456 west, vanaf zuidpunt Triangel).

Deze uitgangspunten zijn met name van belang voor de verkeersmodelberekeningen. Bijlage C geeft een overzicht van de regionale ontwikkelingen die van invloed zijn op deze berekeningen.

In figuur 2.4 is deze ontwikkeling van de infrastructuur in de Zuidplaspolder weergegeven.



Figuur 2.4: Uitgangspunt ontwikkeling infrastructuur (ISP)

3 Probleemanalyse

Samenvatting

De normreistijden uit de Netwerkanalyse, gebaseerd op de Nota Mobiliteit, worden zowel in 2004 als in 2020 niet gehaald op de relaties Den Haag-Utrecht en Rotterdam-Utrecht. Dit komt mede door de verslechterende verkeersafwikkeling op de A12, A20 en Knooppunt Gouwe.

De belangrijkste oorzaak is de capaciteitsbeperking op het knooppunt Gouwe als gevolg van wevend verkeer Den Haag-Gouda en Rotterdam-Utrecht. De problemen zijn het grootst op de zuidbaan (richting Utrecht) in het knooppunt Gouwe doorlopend tot A12-aansluiting Gouda. Zelfs bij de introductie van prijsbeleid blijven er capaciteitsproblemen. Op de noordbaan in het knooppunt blijven zelfs in dat geval veiligheidsproblemen bestaan door sterke fluctuaties in de snelheid.

Naast het weefprobleem is sprake van groeiende capaciteitsproblemen, met name op de wegvakken van de A20 tussen Nieuwerkerk en het Knooppunt Gouwe. Dit slaat ook terug op knooppunt Gouwe.

3.1 Inleiding

De probleemanalyse is opgesteld op basis van kwalitatief en kwantitatief onderzoek. Hierbij is gebruik gemaakt van bestaand onderzoek van de betrokken partijen. Daarnaast heeft aanvullend onderzoek plaatsgevonden met behulp van verkeersmodellen.

Voor de verkeersberekeningen is gebruik gemaakt van het geactualiseerde RZG-verkeersmodel 2.0 en het microscopisch dynamische verkeersmodel FOSIM. De input en output van het RZG-model zijn tijdens het proces vergeleken met het Rijkswaterstaat model NRM Randstad. De resultaten kwamen goed overeen.

Voor meer informatie over modelmatige aspecten en verkeersberekeningen wordt verwezen naar de rapportage Quick Scan A12/parallelstructuur/A20/knooppunt Gouwe en rapportage Uitwerking A12 Parallelstructuur knooppunt Gouwe.

3.2 Huidig functioneren in het basisjaar (2004)

In 2004 duurt de reis Rotterdam-Utrecht 10% te lang en de reistijd Den Haag-Utrecht zelfs 50% te lang. De problemen op de A12, A20 en knooppunt Gouwe veroorzaken deels deze lange reistijden. Dit volgt uit de Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel en de LMCA wegen, waarin de reistijdnormen uit de Nota Mobiliteit zijn vertaald naar normen voor belangrijke deur-tot-deur relaties.

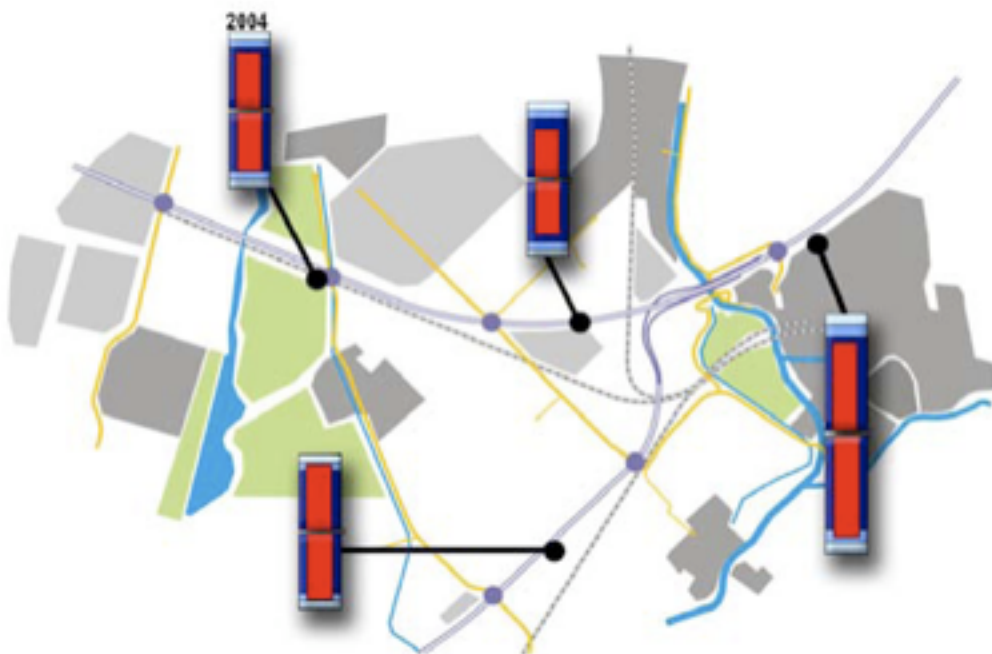
De problemen in de huidige situatie treden op door:

- Overbelasting wegvakken en aansluitingen A12 en A20;
- Weefbewegingen in knooppunt Gouwe;
- Functioneren onderliggende wegennet.

Onderstaand worden deze drie problemen uitgewerkt.

3.2.1 Overbelasting wegvakken en aansluitingen A12 en A20

Op de A12 treden tussen de aansluitingen Zevenhuizen-Moerkapelle en Zoetermeer-Oost belastingsgraden op van meer dan 90%. Dit geldt ook voor de A12 ten oosten van het Knooppunt Gouwe. Ook de A20 kent ook belastingsgraden van meer dan 90% tussen de aansluitingen Nieuwerkerk en Moordrecht.



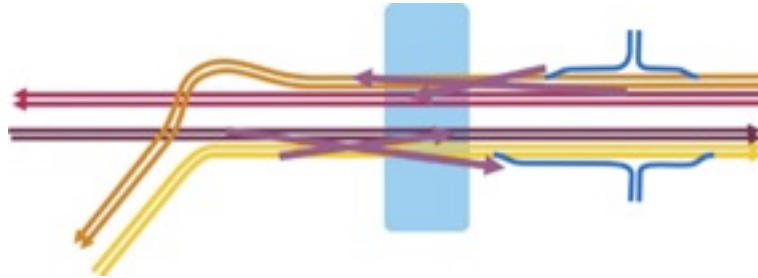
Figuur 3.1: Indicatie van verhouding intensiteit: capaciteit (belastinggraden) van de wegvakken op belangrijke onderdelen in het studiegebied in 2004 (avondspits).

Naast de wegvakken, zijn er ook problemen op de aansluitingen. De huidige A12-aansluitingen Bleiswijk, Zevenhuizen-Moerkapelle en Waddinxveen en de A20-aansluiting Moordrecht zijn overbelast. Dit komt door de verouderde vormgeving en de vlak bij gelegen gelijkvloerse spoorwegovergangen.

Vooraf in de spitsperioden ontstaat hierdoor terugslag van wachtend verkeer op de hoofdrijbanen van de A12 en A20. Dit geeft meer verkeersonveiligheid en een mindere bereikbaarheid van de kernen Bleiswijk, Zevenhuizen, Moerkapelle, Waddinxveen, Moordrecht en Gouda.

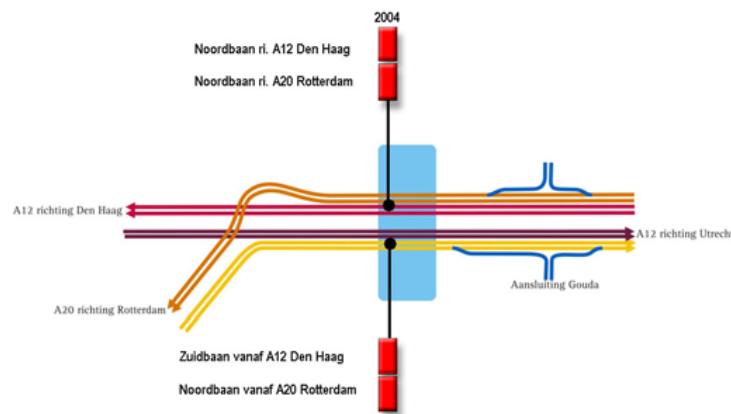
3.2.2 Weefbewegingen in knooppunt Gouwe

Op het knooppunt Gouwe komen de A12 en A20 bij elkaar. Bovendien ligt dit knooppunt vlak bij de aansluiting Gouda. Door de kruisende verkeersstromen in deze korte afstand tussen het knooppunt en de aansluiting ontstaat turbulentie in de hoofdstroom.



Figuur 3.2: Op het knooppunt Gouwe moet autoverkeer vanuit Den Haag (A12) met bestemming Gouda volledig kruisen met de zware verkeersstroom Rotterdam-Utrecht vanaf de A20. In de andere richting is een vergelijkbare beweging nodig.

Op de Zuidbaan (richting Utrecht) treden hierdoor al in 2004 schokgolven op in de verkeersstroom. Deze leiden nog niet tot terugslag en zijn dus 'lokaal' beheersbaar. Wel ontstaat een verkeersveiligheidsprobleem vanwege grote onverwachtse snelheidsverschillen. Op de noordbaan (vanuit Utrecht) zijn de problemen in 2004 geringer.



Figuur 3.3: Verkeersdrukke in het Gouwe-aquaduct (avondspits).

3.2.3 Functioneren onderliggende wegennet

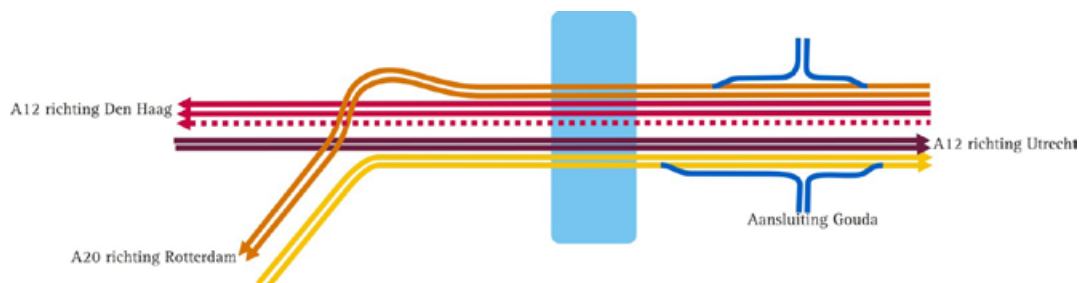
Het knooppunt Gouwe is onvolledig uitgevoerd: voor de relatie tussen A12 en A20 moet het verkeer gebruik maken van het onderliggend wegennet. Dit wegennet is hiervoor onvoldoende geschikt. Gevolgen zijn: congestie op de N209, N219, maar vooral op de N456. Daarnaast treden hierdoor leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen op in de kernen in de Zuidplaspolder.

3.3 Autonome situatie 2020

Tot 2020 wordt naast de autonome mobiliteitsgroei veel nieuwe infrastructuur aangelegd in het onderzoeksgebied. Daarnaast wonen en werken in 2020 meer mensen in en rond het gebied. Dit alles leidt tot een nieuwe verkeerssituatie.



Figuur 3.4: Autonome situatie



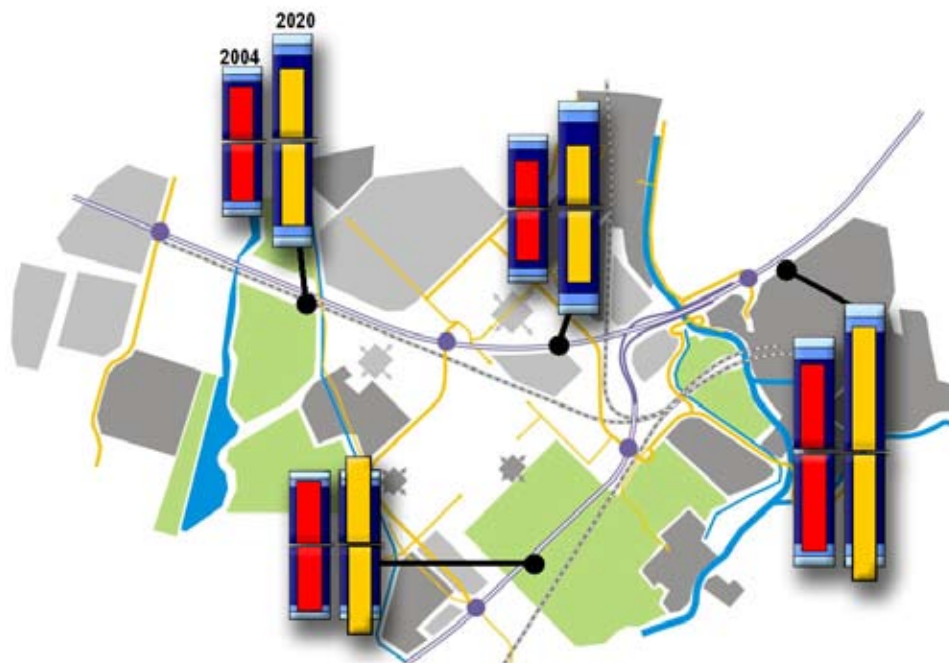
Figuur 3.5: Inzoom op de rijstrookconfiguratie van knooppunt Gouwe in 2020 (met gestippeld de plusstrook op de noordbaan).

Uit de Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel en de LMCA wegen blijkt dat de belangrijkste reistijden Den Haag-Utrecht en Rotterdam-Utrecht ook meeveranderen. De reistijd Den Haag-Utrecht verbetert iets door het dan afgeronde project 'A12 vernieuwd op weg', maar is nog steeds 45% te hoog. De reistijdoverschrijding op Rotterdam-Utrecht is in 2020 gegroeid tot 30%.

3.3.1 Overbelasting wegvakken en aansluitingen A12 en A20

Op delen van de A12 neemt in 2020 de belastingsgraad af tussen 2004 en 2020. Dit komt door de in 2020 aanwezige plusstroken. Echter op de zuidbaan van de A12 tussen de aansluitingen Zoetermeer-oost en Zevenhuizen-Waddinxveen blijft de belastingsgraad circa 90%. Dit geldt ook voor de A12 ten oosten van het Knooppunt Gouwe, vooral op de zuidbaan waar hier geen plusstrook is gepland.

Op de A20 zijn geen capaciteitsuitbreidingen voorzien. Hier neemt de belastingsgraad sterk toe. Het model laat zien dat in 2020 de A20 tussen aansluiting Nieuwerkerk en het Knooppunt Gouwe een problematische belastingsgraad van meer dan 100% kent.

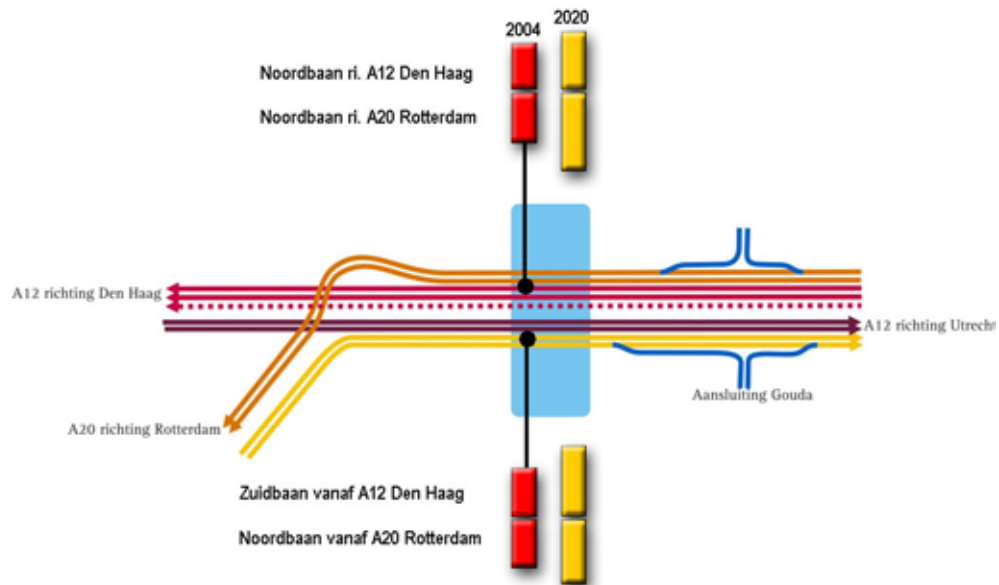


Figuur 3.6: Indicatie van verhouding intensiteit:capaciteit (belastingsgraden) van de wegvakken op belangrijke onderdelen van het hoofdwegenet in het studiegebied in 2020 (avondspits).

De A12- en A20-aansluitingen in het gebied zijn door lopende projecten in 2020 bijna allemaal verbeterd vergeleken met 2004. Doordat het verkeer tegelijkertijd sterk meegroeit, behoeven deze aansluitingen toch aandacht.

3.3.2 Weefbewegingen in knooppunt Gouwe

Analyses van de weefbewegingen in knooppunt Gouwe wijzen op een verslechtering tussen 2004 en 2020: de groeiende wevende stromen zorgen voor grotere schokgolven in de afwikkeling.



Figuur 3.7: Configuratie rijstroken en verkeersdrukte 2020 in het Gouwe-aquaduct (avondspits).

Op de noordbaan (vanaf Utrecht) nemen de problemen toe van 'weinig problemen' tot 'ernstige schokgolven met terugslageffecten'. Dit wordt niet alleen veroorzaakt door de complexe weefbewegingen. Er ontstaan ook groeiende wachtrijen voor de A20 richting Rotterdam. Dat komt, omdat de capaciteit hier niet is meegegroeid met de verkeersvraag.

Op de zuidbaan (richting Utrecht) is in 2020 niet meer alleen sprake van een lokaal verkeersveiligheidsprobleem, maar ook van een structureel bereikbaarheidsprobleem; de schokgolven lossen niet meer op tijdens de spitsperioden. Hier is sprake van stilstaand verkeer. Er treedt ook terugslag op van schokgolven op stroomopwaarts gelegen wegvakken. Het is hiermee dus een probleem op netwerkniveau.

3.3.3 Functioneren onderliggende wegennet

Het onderliggend wegennet wordt deels gereconstrueerd: de N219 krijgt een Omleiding Zevenhuizen en de N456 wordt omgelegd. Hiermee wordt een deel van de problemen in 2004 ondervangen.

Tegelijkertijd ontstaan op andere onderdelen van het onderliggend wegennet problemen: de N456 ten westen van Gouda, de N207 langs Waddinxveen en Gouda en wegen binnen Gouda hebben te kampen met hoge belastingsgraden van meer dan 90 en 100%.

De N219 tussen Zevenhuizen en Nieuwerkerk heeft een problematische belastingsgraad van 80% tot meer dan 90% nabij het kruispunt met Nesselande.

3.3.4 Invloed Zuidplaspolderontwikkelingen op de totale verkeersstromen

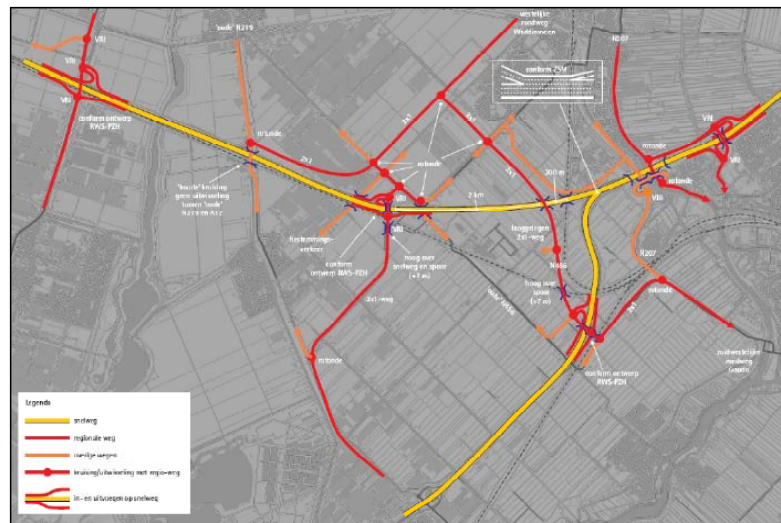
De autonome situatie 2020 gaat uit van een ontwikkelde Zuidplaspolder conform de Zuidvleugelbrief. Op de A12 en A20 ten westen van de Zuidplaspolder heeft minder dan 10% van het totale spitsverkeer een relatie met de Zuidplaspolder (nieuwe én bestaande bebouwing). In het knooppunt Gouwe en op de A12 ten oosten van Gouda is dit circa 2%. Het verkeer van en naar de Zuidplaspolder is dus wel meetbaar op het hoofdwegennet, maar is niet doorslaggevend voor de problemen op Knooppunt Gouwe.

3.4 Uitwerking: Modelresultaten dynamisch onderzoek

Het simuleren van verkeer in een microscopisch dynamisch model stelt hoge eisen aan de nauwkeurigheid waarmee de dimensionering van de wegvakken en kruispunten wordt ingevoerd. Daarom is veel aandacht besteed aan het samenstellen van de autonome situatie.

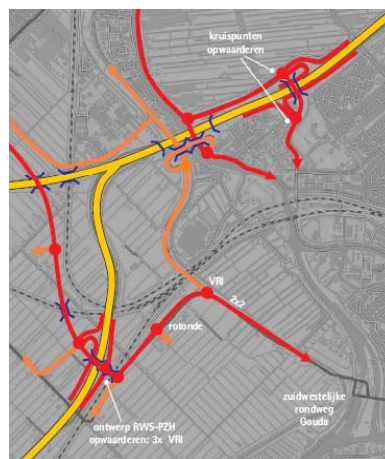
De autonome situatie heeft de volgende kenmerken (van oost naar west in het studiegebied):

- N207 tussen aansluiting Moordrecht en de Coenecoopbrug maakt ook onderdeel uit van het studiegebied. Tussen de Coenecoopbrug en de aansluiting Gouda wordt ten zuiden van de rijksweg geen verbinding meegenomen dit valt buiten het studiegebied en maakt deel uit van het gemeentelijk wegennet van Gouda.
- Oostelijk kruispunten Coenecoopbrug rotonde, westelijk kruispunt VRI
- Het knooppunt Gouwe wordt gemodelleerd conform ZSM, zoals weergegeven in onderstaande schets.
- De Zuidelijke Rondweg die een verbinding vormt tussen de huidige N453 en N454 (tussen Waddinxveen en de rijksweg) maakt onderdeel uit van de lokale structuur en wordt niet meegenomen in het studiegebied want het gebruik in de autonome situatie is in relatie tot de overige wegen beperkt.
- De verbinding over het bedrijventerrein Doelwijk tussen de 'oude' N456 en de 'nieuwe' N456 over het bedrijventerrein (tussen de rijksweg en het spoor) is in de autonome situatie een lokale verbinding met alleen bestemmingsverkeer.
- Aansluiting Zevenhuizen/Waddinxveen en omgelegde N219 zijn opgenomen conform ontwerp RWS. In de autonome situatie wordt uitgegaan van een N219 met 2x1 rijstroken.
- De nieuwe N453 (westelijke randweg Waddinxveen) loopt door over de verbinding die in de alternatieven de veilingroute vormt en wordt aangesloten op de oude N209. De 'oude' N453 tussen aansluiting Zevenhuizen en Waddinxveen is in de autonome situatie een lokale verbinding voor bestemmingsverkeer. De verbinding tussen de nieuwe N453 (westelijke randweg Waddinxveen) en de aansluiting Zevenhuizen is een regionale verbinding.
- De Noordelijke Dwarsweg (de weg tussen de 'oude' N219 en de nieuwe N219) is in de autonome situatie een lokale verbinding met alleen bestemmingsverkeer.
- Aansluiting Bleiswijk en N209 zijn opgenomen conform ontwerp RWS.
- Aansluiting Moordrecht is conform ontwerp RWS met twee rotondes en een VRI



Figuur 3.8: Autonome situatie

Omdat de autonome situatie, zoals bovenstaand omschreven, modelmatige problemen gaf zijn ook berekeningen uitgevoerd met een autonome situatie PLUS. De autonome situatie PLUS is de situatie die waarschijnlijk zal ontstaan als in de loop der jaren een aantal lokale problemen worden opgelost en de aansluiting Moordrecht wordt opgewaardeerd. In figuur 3.9 zijn de wijzigingen ten opzichte van de autonome situatie weergegeven:



Figuur 3.9: Verschillen van autonome situatie PLUS ten opzichte van autonome situatie

De autonome situatie PLUS heeft de volgende kenmerken:

- Aansluiting Moordrecht opwaarderen met op drie kruispunten een omvangrijke VRI
- Rotonde Provincialeweg N456 - Noord Ringweg N207 vervangen door een VRI
- Beide kruispunten van aansluiting Gouda opwaarderen met enkele extra opstelstroken
- Daarnaast is het ook gewenst op de A20 tussen aansluiting Moordrecht en verder richting Rotterdam 2x3 in plaats van 2x2 rijstroken te hebben. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor het invogende verkeer vanuit aansluiting Moordrecht. Dit valt echter buiten het bereik van deze studie.

3.4.1 Modelresultaten Autonome situatie

Het resultaat wordt getoond door middel van filmpjes van voertuigen, en van wegvakken (oogt als macrodynamische simulatie). Doordat op een aantal locaties de intensiteiten uit het statisch model hoger zijn dan de capaciteiten loopt het dynamisch model op een aantal locaties vast. In de autonome situatie kan in de ochtend- en avondspits 75% van de totale hoeveelheid verkeer door het model verwerkt worden. Oorzaak hiervan is met name de vormgeving van aansluiting Moordrecht, de 2x2 rijstroken op de A20 en diverse problemen op het onderliggend wegennet. Aansluitingen Bleiswijk en Waddinxveen kunnen ook 100% verwerken.



Figuur 3.10: Beeld simulatie ochtendspits autonome situatie op voertuig niveau en gegroepeerd naar wegvak

Figuur 3.10 bestaat uit twee afbeeldingen van de simulatie voor de autonome situatie in de ochtendspits. Op wegvak niveau is het beeld op de rijkswegen erg groen. Dit betekent dat de snelheid van het verkeer rond de maximaal toegestane snelheid ligt en er geen congestie aanwezig is. Op het onderliggend wegennet is met name rond Gouda zijn de wegvakken rood gekleurd. Dit betekent dat hier congestie is. Er is der mate veel congestie op het onderliggend wegennet dat het verkeer het hoofdwegennet niet kan bereiken. Dit heeft tot gevolg dat het verkeer op het hoofdwegennet blijft doorstromen terwijl het onderliggend wegennet geheel vol komt te staan met voertuigen. In de afbeelding van de simulatie op voertuig niveau van aansluiting Moordrecht is onder andere ten noorden en ten zuiden van de oostelijke rotonde duidelijk te zien dat de voertuigen niet verwerkt kunnen worden.

In onderstaande tabel 3.1 zijn de belangrijkste resultaten in getallen samengevat bij een afwikkeling van 90% van het totale verkeer. De waardes hebben betrekking op de voertuigen die zich gedurende de tijdsperiode van de ochtend of de avondspits in het netwerk van het model bevinden. De waarde 'voertuigverliesuren' geeft aan hoeveel tijd het verkeer langer over de routes in het model doet, doordat het met een lagere snelheid moet rijden dan het wenst aan te houden.

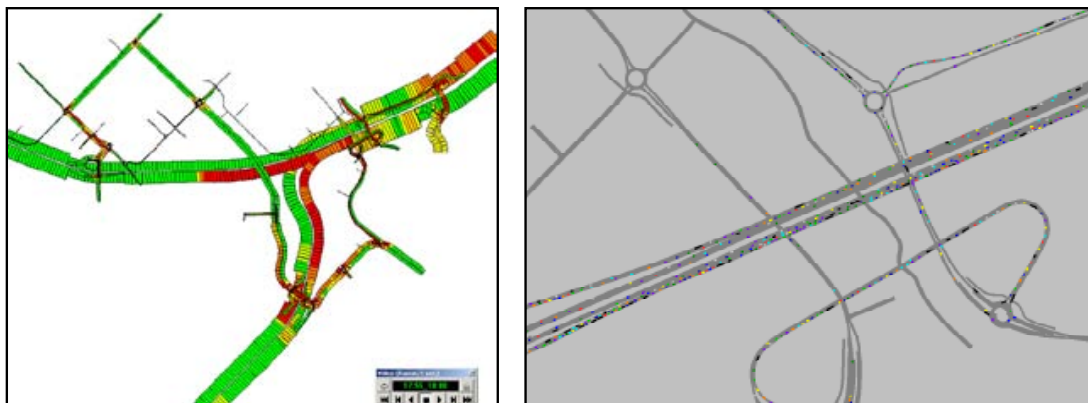
		ochtendspits	avondspits
aantal voertuigen		56275	58141
aantal voertuigkilometers	[km]	499907	515855
voertuigkilometers/voertuig	[km]	8,9	8,9
aantal voertuiguren	[uur]	10357	15907
voertuiguren/voertuig	[min]	11,0	16,4
voertuigverliesuren	[uur]	5269	10627
voertuigverliesuren/voertuig	[min]	5,6	11,0
gemiddelde snelheid	[km/u]	48,3	32,4

Tabel 3.1: Resultaten dynamische microsimulatie autonome situatie 2020

Het grote verschil tussen o.a. de gemiddelde snelheid in de ochtend en de avondspits wordt veroorzaakt door de werking van het model. In de ochtendspits komt het verkeer rond Gouda met name op het onderliggend wegennet vast te staan. De afbeeldingen uit de simulatie in figuur 3.10 laten dit ook zien. Dit betekent dat voertuigen het model niet in kunnen en dus niet worden mee genomen in de resultaten, terwijl de gemiddelde snelheid van deze voertuigen nul is. In de avondspits kan er meer verkeer in het model komen, maar vervolgens komt het verkeer niet alleen rond Gouda, maar op het gehele wegennet vast te staan. Hierdoor blijft niet zoals in de ochtendspits in deel van het verkeer stromen maar is de gemiddelde snelheid van al het verkeer laag. (Overigens staat ook in de avondspits veel verkeer buiten het model stil.)

3.4.2 Modelresultaten autonome situatie PLUS

Autonoom plus kan in de ochtendspits 85% van het totale verkeer afwikkelen en in de avondspits 95%. De bottleneck is het aantal rijstroken op de A20. Autonoom plus geeft een duidelijk beeld van de weefproblemen in knooppunt Gouwe. Aansluiting Moordrecht en de overige probleemlocaties (kruispunten aansluiting Gouda en N207-N456) verstoren niet langer het beeld. Het volgende figuur 3.11 geeft twee afbeeldingen van de simulatie voor autonoom plus in de avondspits. Duidelijk te zien is de terugslag op het hoofdwegennet van de weefproblemen zowel op de noordelijke als de zuidelijke rijbaan in het Gouweaquaduct.



Figuur 3.11: Beeld simulatie avondspits autonoom plus op voertuig niveau en gegroepeerd naar wegvak

In onderstaande tabel 3.2 zijn de belangrijkste resultaten in getallen samengevat bij 90% van het totale verkeersaanbod. Opvallend is de toename in de avondspits van de gemiddelde snelheid

terwijl in de ochtendspits deze ongeveer gelijk blijft. De oorzaak hiervan is het verschil in de gemiddelde snelheid tussen de ochtend- en de avondspits in de autonome situatie. In de autonome situatie kwam in de avondspits het gehele model tot stil stand. Met de maatregelen in autonoom plus blijft het verkeer in de avondspits rijden en neemt de gemiddelde snelheid dus toe. In de ochtendspits is het effect van de maatregelen beperkter. In de ochtendspits van de autonome situatie kwam alleen het onderliggend wegennet rond Gouda tot stil stand. De maatregelen in autonoom plus hebben tot gevolg dat er meer verkeer door het model kan worden afgewikkeld, maar ook dat het verkeer vervolgens op een beperkt aantal wegen tot stil stand komt, waardoor het effect op de gemiddelde snelheid beperkt is.

De maatregelen genomen in autonoom plus zijn dus met name van invloed op de avondspits, omdat in de ochtendspits de problemen in de autonome situatie minder dramatisch zijn.

		ochtendspits			avondspits		
		autonoom	autonoom_plus	%	autonoom	autonoom_plus	%
aantal voertuigen		56275	58582	4	58141	64872	12
aantal voertuigkilometers	[km]	499907	517493		515855	555904	
voertuigkilometers/voertuig	[km]	8,9	8,8	-1	8,9	8,6	-3
aantal voertuiguren	[uur]	10357	11012		15907	9938	
voertuiguren/voertuig	[min]	11,0	11,3	2	16,4	9,2	-44
voertuigverliesuren	[uur]	5269	5739		10627	4264	
voertuigverliesuren/voertuig	[min]	5,6	5,9	5	11,0	3,9	-64
gemiddelde snelheid	[km/u]	48,3	47,0	-3	32,4	55,9	73

Tabel 3.2: Resultaten dynamische microsimulatie autonoom plus 2020

3.5 Situatie met prijsbeleid

3.5.1 Reductie van verkeer

De adviesdienst Verkeer en Vervoer heeft schattingen gemaakt over de gevolgen van prijsbeleid. Op wegvakken van het hoofdwegennet schat zij een gemiddelde verkeersreductie van minstens 7% (prijsbeleid zonder differentiatie). Prijsbeleid kan dus leiden tot vermindering van verkeersproblemen.

3.5.2 Niet alle problemen lossen op

Ook in de Quick Scan is prijsbeleid doorgerekend. Hieruit blijkt dat dan de belastinggraden op wegvakken van het hoofdwegennet afneemt. Dit leidt tot een verbeterde afwikkeling op de A12 en A20.

Op het knooppunt Gouwe zelf dringt prijsbeleid de weefproblematiek op de noordbaan (vanuit Utrecht) deels terug: de terugslageffecten treden minder op, maar de lokale schokgolven blijven bestaan. Op de zuidbaan leidt prijsbeleid zelfs helemaal niet tot verlichting van de problematiek.

3.6 Conclusies

De verkeersvraag op het hoofdwegennet A12 en A20 groeit sterk tussen 2004 en 2020. Op de A12 ten westen van Gouda groeit de wegcapaciteit mee om deze vraag het hoofd te bieden tot 2020.

Op de A20 en op het knooppunt Gouwe verslechtert de bereikbaarheid wel sterk tot 2020. Dit wordt bevestigd door de Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel en de LMCA wegen, waarin problematische reistijden worden geconstateerd.

Als gevolg van het weven van verkeersstromen van Gouda naar Den Haag en van Utrecht naar Rotterdam en vice versa treedt er tussen nu en 2020 in toenemende mate hinder op. Dit leidt tot achteruitgang van de verkeersveiligheid als gevolg van scholgolven en in toenemende mate ook tot stagnatie van de doorstroming in ochtend- en avondspits.

Analyses van de weefbewegingen in het knooppunt laten zien dat ook prijsbeleid de problematiek niet adequaat verlicht. Dit betekent dat aanvullende infrastructurele maatregelen nodig zijn rond het knooppunt Gouwe.

4 Oplossingsrichtingen

Samenvatting

Drie hoofdalternatieven zijn onderzocht als oplossing voor de knelpunten uit de probleemanalyse. Deze zijn getoetst op de aspecten bereikbaarheid, milieu en aanlegkosten.

Aan de hand van het eerste alternatief is onderzocht wat een toename van de capaciteit van het hoofdwegennet oplevert. Een tweede alternatief richt zich op het versterken en opwaarderen van het onderliggend wegennet rondom de A20. Ditzelfde is gedaan in het laatste alternatief, maar deze richt zich op de A12. De laatste oplossingsrichting geeft de beste resultaten op de effecten op de toetsaspecten.

4.1 Inleiding

De samenwerkende partijen hebben drie alternatieven ontwikkeld ter bestrijding van de gesignaleerde problemen. De alternatieven zijn ontwikkeld door een brede groep van beleidsmakers en verkeersspecialisten. Bij het eerste alternatief wordt de problematiek op het niveau van het hoofdwegennet opgelost. Bij het tweede en derde alternatief krijgt het onderliggend wegennet een probleemoplossende rol.

De effecten van de alternatieven zijn vergeleken met behulp van verkeersmodellen. Er is gebruik gemaakt van het geactualiseerde RZG-verkeersmodel 2.0 en het microscopisch dynamische verkeersmodel FOSIM.

De alternatieven zijn beoordeeld op drie fronten, namelijk:

- Een toets op bereikbaarheid;
- Milieu- en duurzaamheidseffecten;
- Kosten.

De milieu- en duurzaamheidseffecten van de drie alternatieven zijn ingeschat op basis van expert judgement door milieuspecialisten van de planpartners en geanalyseerd in de Quick Scan² en Uitwerking³ van Goudappel Coffeng. De investeringskosten zijn in een separaat onderzoek ingeschat door Witteveen + Bos. Uit de effectbeoordeling op de verschillende fronten zijn de conclusies getrokken.

4.2 Alternatieven

4.2.1 Alternatief 1: Versterking hoofdwegennet A12 en A20

Dit alternatief richt zich op het bundelen van de groeiende verkeersvraag op het hoofdwegennet. Dit betekent dat het hoofdwegennet extra benuttings- en uitbreidingsmaatregelen krijgt. Er wordt dan ook niet getracht om verkeer buitenom het knooppunt Gouda en het Gouweaquaduct te leiden.

² Quick Scan A12 parallelstructuur A20 knooppunt Gouwe, april 2007, Goudappel Coffeng

³ Uitwerking A12 parallelstructuur knooppunt Gouwe, november 2007, Goudappel Coffeng



Figuur 4.1: Alternatief 1

Bovenop de maatregelen uit de autonome situatie 2020, gaat het additioneel om:

- Vergrote aansluitingen (A12-aansluitingen Bleiswijk, Waddinxveen - Zevenhuizen, Gouda en A20-aansluiting Moordrecht).
- Extra rijstrooktoevoeging A12 tussen de aansluitingen Bleiswijk en Waddinxveen-Zevenhuizen.
- Bypass voor A12-verkeer vanaf Den Haag naar Gouda buitenom knooppunt Gouwe ter 'ontweving' van de kruisende stromen. Dit verkeer wordt rechts bijgevoegd naast de A20 vóór het Gouwe-aquaduct.
- Bypass voor verkeer vanaf Gouda richting Den Haag ná het Gouwe-aquaduct ter 'ontweving' kruisende stromen op Knooppunt Gouwe (dit verkeer voegt rechts uit vanaf de A20 en wordt ongelijkvloers overgebracht naar de A12).
- Voorgaande maatregelen in combinatie met rijstrooktoevoeging in de zuidbaan in het Gouwe-aquaduct (benuttingsmaatregel in combinatie met opheffen binnenste vluchtstrook, snelheidsverlaging, incidentmanagement).
- Completeren van knooppunt Gouwe door Moordrechtbogen tussen A12 en A20.
- Herconfiguratie van de rijstroken op noord- en zuidbaan in knooppunt Gouwe en in het Gouwe-aquaduct, inzet reeds geplande plusstrook als volwaardige rijstrook.

4.2.2 Alternatief 2: OWN-parallelstructuur omgeving A12

Dit alternatief richt zich op het versterken en opwaarderen van het onderliggend wegennet rondom de A12. Zo ontstaat een complementair onderliggend wegennet, dat het hoofdwegennet, het knooppunt Gouwe en het Gouwe-aquaduct ontlast.

Essentie van dit alternatief is het opvangen van het A12-verkeer vanuit Den Haag richting Gouda vóór het knooppunt Gouwe en het aquaduct. Dit geldt ook voor de tegenrichting. Zo worden de zwaarste weefbewegingen uit het knooppunt gehaald.



Figuur 4.2: Alternatief 2

Bovenop de maatregelen uit de autonome situatie 2020, gaat het additioneel om:

- Een nieuwe Veilingweg als OVN-verbinding tussen de A12-aansluitingen Bleiswijk en Waddinxveen-Zevenhuizen. Dit om de A12 te ontlasten van veilinggebonden verkeer tussen de Greenport Zuidplas en de veiling bij Bleiswijk. Deze weg staat overigens open voor alle verkeer en ligt in het verlengde van de westelijke randweg Waddinxveen.
- Een nieuwe halve aansluiting op de A12 (richting Den Haag) vanaf de nieuwe omgelegde N456, in combinatie met het opwaarderen van deze weg. Hiermee ontstaat een alternatief voor de Moordrechtbogen.
- Een parallelstructuur OVN tussen deze halve A12-aansluiting naar de A12-aansluiting Gouda, met een brug parallel aan het Gouwe-aquaduct. Hierdoor rijdt Gouda-gebonden verkeer niet meer door het aquaduct. Bij de huidige aansluiting Gouda wordt dan de beweging van en naar de A12 richting Den Haag onmogelijk gemaakt.
- Herconfiguratie van de rijstroken op noordbaan in knooppunt Gouwe en in het Gouwe-aquaduct, inzet reeds geplande plusstrook als volwaardige rijstrook.

4.2.3 Alternatief 3: OVN-parallelstructuur omgeving A20

Dit alternatief richt zich op het versterken en opwaarderen van het onderliggend wegennet rondom de A20. Zo ontstaat een complementair onderliggend wegennet, meer zuidelijk gelegen dan het tweede alternatief. Doel is om verlichting te geven aan het hoofdwegennet en het Gouwe-aquaduct door het creëren van alternatieve entrees van Gouda.



Figuur 4.3: Alternatief 3

Bovenop de maatregelen uit de autonome situatie 2020, gaat het additioneel om:

- Net als het tweede alternatief een nieuwe Veilingweg als parallelweg tussen de A12-aansluitingen Bleiswijk en Waddinxveen-Zevenhuizen. Dit ter verlichting van de A12 van veilinggebonden verkeer tussen de Greenport Zuidplas en de veiling bij Bleiswijk.
- Evenals het tweede alternatief een nieuwe halve A12-aansluiting (richting Den Haag) vanaf de nieuwe omgelegde N456, in combinatie met het opwaarderen van deze weg. Hiermee ontstaat een Moordrechtboog op onderliggend wegennetniveau. In dit alternatief wordt echter geen Gouwebrug naast het aquaduct aangelegd.
- Een snelle verbinding tussen de N456 nabij de A20 en de bebouwde kom van Gouda door een westelijke stadsentree van Gouda op regionaal niveau (70-90 km/h).
- Een snelle verbinding tussen de N456 nabij de westelijke stadsentree via de Coenecoopbrug naar de A12-aansluiting Gouda (langs de zuidzijde van de A12 als 'noordelijke stadsentree').
- Herconfiguratie van de rijstroken op noordbaan in knooppunt Gouwe en in het Gouwe-aquaduct en de inzet van de reeds geplande plusstrook als volwaardige rijstrook.

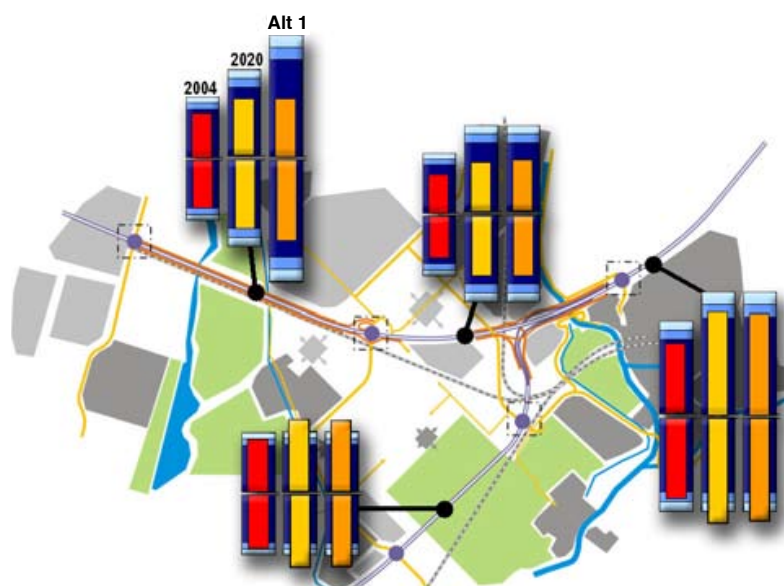
4.3 Effecten

Deze paragraaf presenteert de effecten van de drie alternatieven. Het gaat om bereikbaarheid, milieu- en duurzaamheidseffecten en kosten. Op grond van deze uitkomsten zijn conclusies getrokken en is een nadere optimalisatie van de alternatieven omschreven.

4.3.1 Bereikbaarheid alternatief 1

In alternatief 1 krijgt de A12 een aanvullende capaciteitsuitbreiding tussen de aansluitingen Bleiswijk en Waddinxveen-Zevenhuizen. Hiermee lopen de belastingsgraden uit de autonome situatie sterk terug tot een acceptabel niveau.

De belastingsgraden op de A20 tussen Nieuwerkerk en knooppunt Gouwe en op zuidbaan van de A12 ten oosten van het knooppunt Gouwe blijven problematisch. Hier waren dan ook geen additionele maatregelen getroffen.



Figuur 4.4: Belastingsgraden op de A12 en A20 bij alternatief 1, vergeleken met de huidige situatie 2020 en de autonome situatie 2020 (avondspits).

De Moordrechtbogen op hoofdwegennet worden beperkt gebruikt. Uitgaande van 1 rijstrook per richting ligt de overall-belastingsgraad in de spitsperioden tussen 50 en 60%. Bovendien betreft het hier vooral verkeer met een herkomst of bestemming in de directe omgeving.

Weefbewegingen in knooppunt Gouwe

Bij alternatief 1 wordt het A12-verkeer op de zuidbaan vanuit Den Haag richting Gouda vóór het weefconflict in het Knooppunt Gouwe van de A12 naar de A20 overgehaald. Door dit opheffen van de weefbewegingen ontstaat een acceptabele afwikkeling zonder grote schokgolven.

Op de noordbaan (vanuit Utrecht) gebeurt hetzelfde. Hier wordt het invoegend verkeer vanaf oprit Gouda richting Den Haag via de A20 richting Rotterdam buitenom de weefvakken geleid.

Hierdoor wordt op het knooppunt Gouwe:

- De overblijvende A12-stroom Utrecht-Den Haag via de hoofdrijbaan verkleind;
- De stroom richting A20 vergroot door de toevoeging van het verkeer van Gouda richting Den Haag.

Daarom wordt de volgende configuratie op de noordbaan (vanuit Utrecht) in het knooppunt aangehouden: 2 rijstroken richting Den Haag en 3 rijstroken richting Rotterdam¹³. Op deze wijze wordt ook de weefproblematiek op de noordbaan in knooppunt Gouwe beheersbaar.

Functioneren onderliggend wegennet

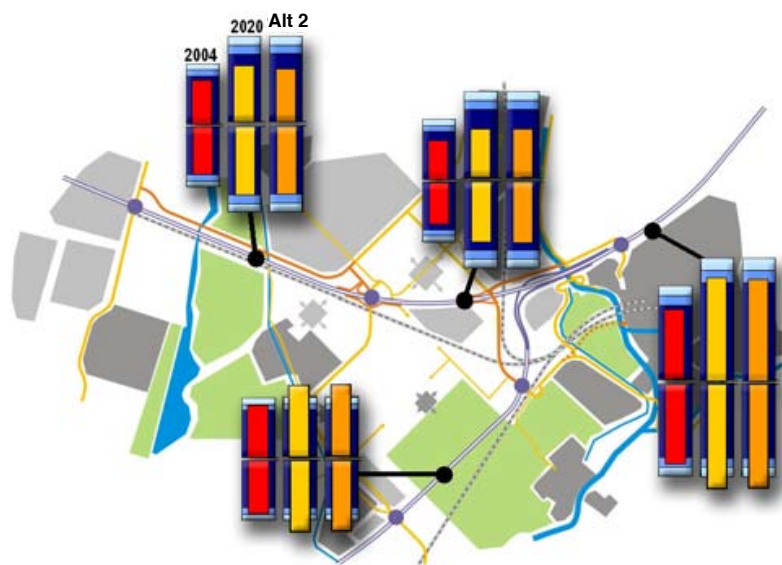
Het onderliggend wegennet functioneert bij alternatief 1 vergelijkbaar met de autonome situatie 2020. Alleen op de N219 tussen Zevenhuizen en Nieuwerkerk loopt de belastingsgraad iets terug tot circa 80%. Dit heeft te maken met de HWN-Moordrechtbogen. Verder wordt het verkeer met bestemming Gouda iets meer naar het zuiden verdeeld. Van een structureel netwerkeffect is echter geen sprake.

4.3.2 Bereikbaarheid alternatief 2

Belasting wegvakken en aansluitingen A12 en A20

In alternatief 2 functioneert het hoofdwegennet in beginsel hetzelfde als in de autonome situatie: de A12 oostelijk van het knooppunt Gouwe en de A20 tussen aansluiting Nieuwerkerk en het Knooppunt Gouwe hebben hier dan ook dezelfde hoge belastingsgraden.

Het knooppunt Gouwe en delen van de A12 functioneren wel anders. De A12 heeft een lagere belastingsgraad van 80% tot 90% tussen de aansluitingen Bleiswijk en Waddinxveen-Zevenhuizen. Dit komt door de A12-parallelstructuur aldaar.



Figuur 4.5: Belastingsgraden op de A12 en A20 bij alternatief 2, vergeleken met de huidige situatie 2020 en de autonome situatie 2020 (avondspits).

In het knooppunt Gouwe wordt een deel van het verkeer buitenom het hoofdwegennet via het onderliggend wegennet geleid; de gevolgen zijn hieronder terug te vinden.

Weefbewegingen in knooppunt Gouwe

Bij alternatief 2 is de verkeersstroom Den Haag-Gouda in beide richtingen geheel buitenom het hoofdwegennet geleid via een parallelweg. Hierdoor zijn de wevende stromen in het knooppunt Gouwe weggenomen.

Op de zuidbaan (richting Utrecht) leidt dit tot vrijwel ongehinderde stromen in de spits.

Op de noordbaan (vanuit Utrecht) is bij de autonome situatie geconstateerd dat een groot deel van het probleem wordt veroorzaakt door de grote verkeersvraag naar Rotterdam (A20). Daarom is het, net als bij alternatief 1, nodig om uit te gaan van 2 rijstroken richting Den Haag en 3 rijstroken richting Rotterdam⁴. Op deze wijze lost de weefproblematiek op de noordbaan in knooppunt Gouwe op.

⁴ De aan te leggen capaciteitsuitbreiding (plusstrook) vanaf Woerden tot Zoetermeer-oost wordt dan door een herconfiguratie van de rijstroken in het Gouweaquaeduct benut als volwaardige rijstrook voor de richting Rotterdam.

Functioneren onderliggend wegennet

De hoofdstructuur van de Zuidplaspolder ten noorden van de A12, maar ook de verlegde N456 en de A20-aansluiting Moordrecht krijgen een zwaardere functie. Dit komt door de Moordrechtboog op onderliggend wegennet. Op de N456 vraagt dit om 2 rijstroken per richting, op de andere delen volstaat 1 rijstrook per richting. De N219 tussen A12 en A20 wordt alleen in de ochtendspits licht ontlast door deze constructie.

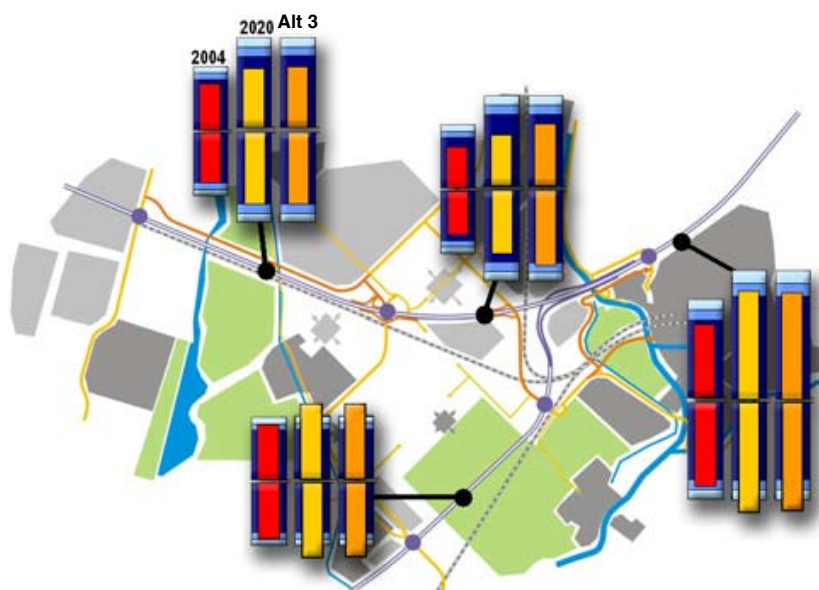
Het verkeer naar Gouda wordt iets meer naar het noorden (A12) verdeeld, zowel vergeleken met alternatief 1 als de autonome situatie. Ook hier zijn het geen structurele netwerkeffecten.

4.3.3 Bereikbaarheid alternatief 3

Belasting wegvakken en aansluitingen A12 en A20

Bij alternatief 3 is vanaf de A20-aansluiting Moordrecht en de N456 aldaar een nieuwe verbinding aangelegd naar Gouda. Deze is ook bereikbaar vanaf een halve A12-aansluiting op de N456. Samen moeten zij ervoor zorgen dat het knooppunt Gouwe wordt ontlast.

Alternatief 3 kent dezelfde verkeersafname tussen de A12-aansluitingen Bleiswijk en Waddinxveen-Zevenhuizen. Verder is alternatief 3 qua belastingsgraden vergelijkbaar met de autonome situatie.



Figuur 4.6: Belastingsgraden op de A12 en A20 bij alternatief 3, vergeleken met de huidige situatie 2020 en de autonome situatie 2020 (avondspits).

Weefbewegingen in knooppunt Gouwe

De zuidelijke verbinding langs de spoorverbinding naar Gouda is onvoldoende aantrekkelijk voor het verkeer vanaf de A12 naar Gouda.

Hierdoor blijven de verkeersstromen op het Knooppunt Gouwe grotendeels conform de autonome situatie. Dit alternatief heeft dus geen oplossend vermogen voor dit weefvraagstuk.

Omdat rondom het knooppunt Gouwe geen aanvullende maatregelen zijn voorzien, zullen de weefproblemen daar in stand blijven.

Functioneren onderliggend wegennet

Hoewel de Westelijke Stadsentree weinig betekenis heeft voor het knooppunt Gouwe, functioneert hij op zich zelf goed. Ook ontstaat een herverdeling van verkeer binnen Gouda.

Hierdoor wordt de verkeersdruk verlicht aan de noordzijde van Gouda (A12) en aan de zuidzijde (Zuidwestelijke Randweg). Hiermee moet dit alternatief vooral worden gezien als een lokaal alternatief

4.3.4 Milieu- en duurzaamheidseffecten

Voor milieu- en duurzaamheidseffecten zijn inschattingen gemaakt op basis van de uitkomsten van de verkeersanalyses. Gekeken is in hoeverre de alternatieven afwijken van de autonome situatie 2020 op:

- Klimaat effecten (CO₂)
- Luchtkwaliteit (NO₂ en PM₁₀)
- Geluid;
- Doorsnijding en barrièrewerking (inclusief inwerking op ecologische hoofdstructuur);
- Externe veiligheid (gevaarlijke stoffen).

Hieruit blijkt dat de drie alternatieven vergelijkbaar scoren. Alternatief 1 en 2 komen iets gunstiger uit dan alternatief 3. De alternatieven zijn als volgt beoordeeld:

Alternatief 1: versterking HWN

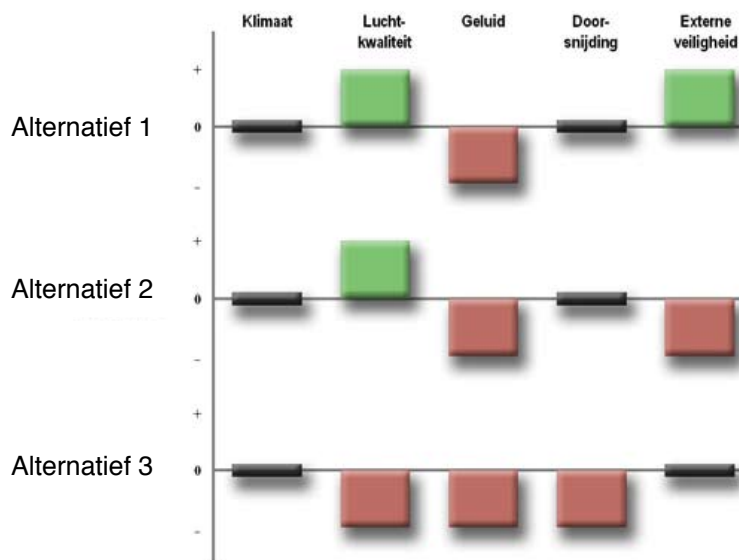
Dit alternatief scoort relatief gunstig. De afname van stagnerend verkeer en snelheidsverschillen rondom het Knooppunt Gouwe geven een verbetering van de luchtkwaliteit en de externe veiligheid. Voor geluid ontstaat een lichte verslechtering, want rijstroken liggen dicht bij omliggende bebouwing. Qua doorsnijding en barrièrewerking scoort alternatief 1 als de autonome situatie.

Alternatief 2: OWN-parallelstructuur omgeving A12

De spreiding van verkeer over meerdere wegen geeft verbetering van de luchtkwaliteit; de normen zullen per weg minder snel worden bereikt. Dezelfde spreiding leidt wel tot een iets minder gunstige externe veiligheid. Dit komt doordat het onderliggend wegennet een hoger ongevalrisico kent dan het hoofdwegennet. Tenslotte ontstaat een (beperkt) negatief effect op geluid, doorsnijding en barrièrewerking.

Alternatief 3: OWN-parallelstructuur omgeving A20

Dit alternatief bevat een volledig nieuwe verbinding naar Gouda langs een groengebied. Hierdoor scoort het alternatief ongunstig op doorsnijding en barrièrewerking. Daarnaast leidt de nieuwe verbinding tot extra luchtkwaliteitsvraagstukken in Gouda. Qua geluidhinder en externe veiligheid scoort alternatief 3 ongeveer neutraal.



Figuur 4.7: Samenvattend overzicht van de scores op milieu en duurzaamheid per variant

4.3.5 Aanlegkosten

De drie alternatieven zijn ook onderworpen aan een kosteninschatting op basis van de topografische ondergrond. Het betreft een globale schatting, die vooral is bedoeld als eerste, verkennende vergelijking van de alternatieven⁵:

Alternatief 1: versterking HWN: circa 125 miljoen Euro excl. BTW, waarbij de grootste posten bestaan uit de ontvlechtingbypasses en de HWN-Moordrechtbogen. Een alternatief kan zijn om de Moordrechtbogen op onderliggend wegenniveau uit te voeren. Zie paragraaf 6.1.

Alternatief 2: OWN-parallelstructuur omgeving A12: circa 100 miljoen Euro excl. BTW. De grootste kostenpost bestaat uit de A12-parallelstructuur, inclusief een beweegbare brug over de Gouwe. Een OWN-Veilingweg tussen A12-aansluitingen Bleiswijk en Zevenhuizen is ongeveer even duur als extra rijstroken op de A12 aldaar (alternatief 1). Zie ook paragraaf 6.3.

Alternatief 3: OWN-parallelstructuur omgeving A20: circa 90 miljoen Euro excl. BTW. De grootste kosten bestaan uit de Westelijke Stadsentree Gouda (langs de spoorbaan) en de OWN-Veilingweg langs de A12.

Hieruit volgt dat de verschillende alternatieven elkaar qua kosten benaderen. Dit geldt vooral wanneer alternatief 1 niet wordt uitgevoerd met Moordrechtbogen op hoofdwegennet, maar op onderliggend wegennet.

⁵ Het betreft dus niet een budgetraming. Er zijn bijvoorbeeld veel aanames gedaan. In bijlage D worden de aanames en uitgangspunten nader toegelicht. De verwervingskosten kunnen vooral bij varianten 2 en 3 significant anders uitvallen dan bij variant 1. Bij de uitwerking moet de kosteninschatting nader worden verfijnd.

4.3.6 Conclusies

Ter bestrijding van de bereikbaarheidsproblemen op de A12, A20 en het knooppunt Gouwe zijn 3 oplossingsrichtingen geanalyseerd.

Alternatief 1

Alternatief 1 heeft HWN-bypasses en een herconfiguratie van rijstroken in knooppunt Gouwe. Dit is een goede oplossing voor het weefprobleem op knooppunt Gouwe. Tegelijkertijd reduceert het alternatief niet de totale hoeveelheid verkeer door het knooppunt. Dit betekent dat deze oplossing niet zonder meer een extra verkeersgroei na 2020 aankan (bijvoorbeeld door capaciteitsuitbreidingen elders). De Moordrecht-boogfunctie (compleet maken knooppunt Gouwe) wordt bij alternatief 1 opgelost tegen forse investerings- en inpassingskosten.

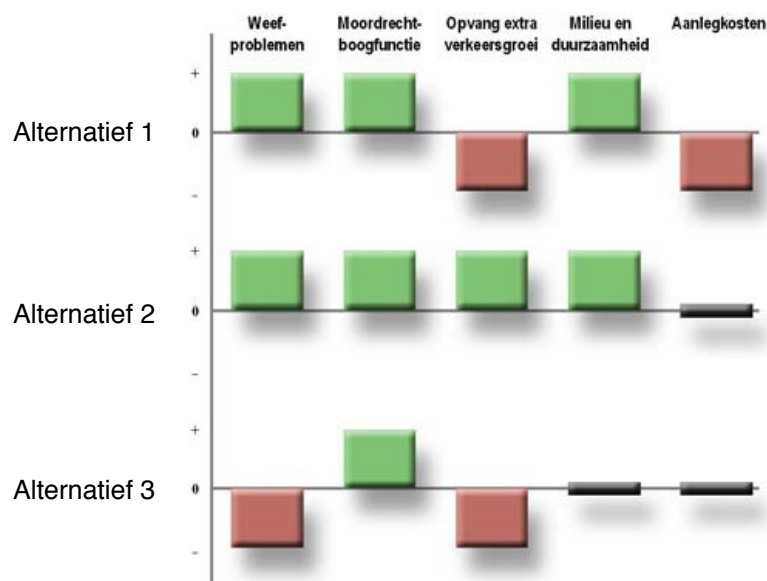
Alternatief 2

Alternatief 2 biedt een goede oplossing voor het weefprobleem. Dit komt, omdat het verkeer tussen Gouda en A12 (Haagse zijde) uit het knooppunt Gouwe wordt gehaald. Door deze verkeersreductie in het knooppunt, ontstaat tegelijk ruimte voor eventuele extra verkeersgroei na 2020. De Moordrechtboogfunctie wordt opgevangen via een opgewaardeerd onderliggend wegennet. Dit is een goede oplossing tegen relatief beperkte kosten. Deze oplossing kan ook worden toegepast bij alternatief 1.

Alternatief 3

Alternatief 3 heeft beperkte effecten op de verkeersstroom rondom het knooppunt Gouwe. Dit komt onder andere, doordat oplossingen alleen aan de zuidwestzijde van Gouda wordt gezocht. Hiermee biedt alternatief 3 geen verbetering voor de hoofdwegennetproblematiek. Wel kan alternatief 3 leiden tot een betere verkeersafwikkeling in en rond Gouda zelf.

Qua milieu- en duurzaamheidseffecten en aanlegkosten liggen de alternatieven dicht bij elkaar. Alle factoren overziend biedt vooral alternatief 1 een goed perspectief voor de toekomst van de A12, A20 en Knooppunt Gouwe.



Figuur 4.8: Schematische weergave van de totaalscores op de meegenomen factoren.

In alle gevallen moet de landelijke markt- en capaciteitsanalyse en een eventuele Verkenning Oostcorridor uitwijzen in hoeverre rekening moet worden gehouden met extra verkeersgroei ten opzichte van de autonome situatie 2020. Hiermee zullen de conclusies uit de Quick Scan worden aangescherpt. Dit geldt voor het knooppunt Gouwe, maar minstens zo sterk voor de nu al overbelaste A20.

De problematiek kan het beste worden opgelost door het verkeer tussen de A12 west en Gouda/Krimpenervaard al ten westen van het Gouweaquaduct van de A12 te halen. Via een nieuwe parallelstructuur (met 2+2 rijstroken) ten noorden van de A12 en via de OWN-Moordrechtboog cq. omgelegde N456 wordt het verkeer vervolgens naar Gouda en de Krimpenervaard geleid.

Het projectteam heeft geconcludeerd dat Alternatief 2 de beste oplossing biedt voor de bereikbaarheidsproblemen. Het biedt een goede oplossing voor het weefprobleem. Dit komt, omdat het verkeer tussen Gouda en A12 (Haagse zijde) uit het knooppunt Gouwe wordt gehaald. Door deze verkeersreductie in het knooppunt, ontstaat tegelijk ruimte voor eventuele extra verkeersgroei na 2020. De Moordrechtboogfunctie wordt opgevangen via een opgevaardeerd onderliggend wegennet. Dit is een goede oplossing tegen relatief beperkte kosten.

4.4 Optimalisatie van de alternatieven

4.4.1 Moordrechtbogen

Alternatief 1 is uitgevoerd met Moordrechtbogen op Hoofdwegennet-niveau. Dit zijn fly-overs om het Knooppunt Gouwe te completeren met een koppeling tussen A12 en A20.



Figuur 4.9: Moordrechtbogen op hoofdwegennet en op onderliggend wegennet.



Figuur 4.10: Moordrechtbogen op onderliggend-wegennet-niveau.

Uit de analyse blijkt dat het gebruik van de Moordrechtbogen niet in verhouding staat tot de aanlegkosten. Zij worden vooral gebruikt door verkeer van en naar Gouda-zuid, Moordrecht en Nieuwerkerk en nauwelijks door lange-afstandsverkeer. De benodigde investering daarentegen is zeer hoog. Bovendien kunnen de HWN-Moordrechtbogen frustrerend werken bij de inpassing van structurele oplossingen op het Knooppunt Gouwe.

Als bijdrage in de bereikbaarheidsproblemen van de Zuidvleugel is het beter om de Moordrechtbogen op het onderliggend wegennet aan te leggen zoals in alternatief 2 en 3: een halve A12-aansluiting op de verlegde N456 en via een opgewaarde snelle N456 naar de A20-aansluiting Moordrecht.

4.4.2 Doorgetrokken parallelstructuur A12

Alternatief 2 en 3 zijn uitgevoerd met een halve A12-aansluiting op de verlegde N456. Een variant op deze extra A12-aansluiting is een snelle onderliggend wegennet-parallelweg langs de A12. Deze vormt dan de verbinding tussen de verlegde N456 en de nieuwe A12-aansluiting Waddinxveen-Zevenhuizen.



Figuur 4.11: Doorgetrokken A12-parallelstructuur gestippeld aangegeven.

Deze parallelweg ontlast de A12 enigszins. Daarentegen moet het verkeer vanaf Den Haag naar Gouda nu over een beduidend langer deel via het onderliggend wegennet rijden. Dit komt doordat de huidige afrit Gouda afgesloten is voor verkeer vanaf de A12 (vanuit Den Haag).

4.4.3 Veilingweg

De Veilingweg is een onderliggend wegennet-parallelroute langs de A12 tussen aansluitingen Bleiswijk en Waddinxveen-Zevenhuizen.

Deze wordt wenselijk geacht als basis voor een nieuwe ontsluiting van glastuinbouwgebieden in de Zuidplaspolder. De Veilingroute kan ook fungeren als variant voor korte-afstandsverkeer op de A12 dat de Rotte wil kruisen.

Een Veilingweg leidt dan op dit deel van de A12 tot maximaal 10% minder verkeer in de avondspits. Hierdoor daalt de belastingsgraad, afhankelijk van de uitvoering van de parallelweg, van 90% tot 80-85%. Bovendien wordt het risico van turbulentie door in- en uitvoegend verkeer verminderd.

Qua aanlegkosten ontlopen de 2 varianten elkaar nauwelijks.



Figuur 4.12: Veilingroute als A12-parallelweg via het onderliggend wegennet.



Figuur 4.13: Veilingroute als extra rijstroken via het hoofdwegennet.

5 Voorkeursalternatief

Samenvatting

Het voorkeursalternatief betreft het opwaarderen van het onderliggende wegennet rond de A12. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief is een stap gemaakt van globale functionele lijnen naar functionele ontwerpen voor kruispunten en wegvakken. De ontwerpen zijn beoordeeld op inpasbaarheid en kosten.

Twee varianten voor een aansluiting van de A20 op de noordbaan van de A12 zijn onderzocht. De aansluiting op de A12 kan worden gerealiseerd in de vorm van een halve aansluiting bij Waddinxveen (variant 1) danwel middels het doortrekken van de parallelstructuur tot aan de aansluiting Zevenhuizen/ Doelwijk (variant 2). Beide opties blijken realiseerbaar.

5.1 Uitwerking van het voorkeursalternatief

In de rapportage Uitwerking A12 Parallelstructuur knooppunt Gouwe is een voorkeursalternatief omschreven. Het voorkeursalternatief richt zich op het versterken en opwaarderen van het onderliggend wegennet rondom de A12. Dit blijkt een kosteneffectieve en toekomstvaste oplossing te bieden voor het probleem op het hoofdwegennet. Zo ontstaat een complementair onderliggend wegennet, dat het hoofdwegennet, het knooppunt Gouwe en het Gouwe-aquaduct ontlast. Essentie is het opvangen van het A12-verkeer vanuit Den Haag richting Gouda vóór het knooppunt Gouwe en het aquaduct. Dit geldt ook voor de tegenrichting. Zo worden de zwaarste weefbewegingen uit het knooppunt gehaald.

Het voorkeursalternatief bouwt voort op reeds geplande rijksinfrastructuur (zoals de nieuwe A20-aansluiting Moordrecht en de nieuwe plusstroken), maar ook op provinciale plannen met de provinciale wegen (zoals de omlegging van de N456) die vastgelegd zijn in het Streekplan en het Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplas.

In de volgende fase (MIRT-Planstudiefase) moet nog een keuze worden gemaakt omtrent de aansluiting van de omgelegde N456 op de A12. Hierbij wordt gedacht aan (1) een nieuwe halve aansluiting op de A12 direct ten westen van het Knooppunt Gouwe (westelijk de plaats waar de spoorlijn naar Boskoop de A12 kruist) of (2) een koppeling aan de nieuwe A12-aansluiting Waddinxveen-Zevenhuizen, die op het moment wordt gerealiseerd.



Figuur 5.1: Voorkeursalternatief

Concreet gaat het om de volgende maatregelen:

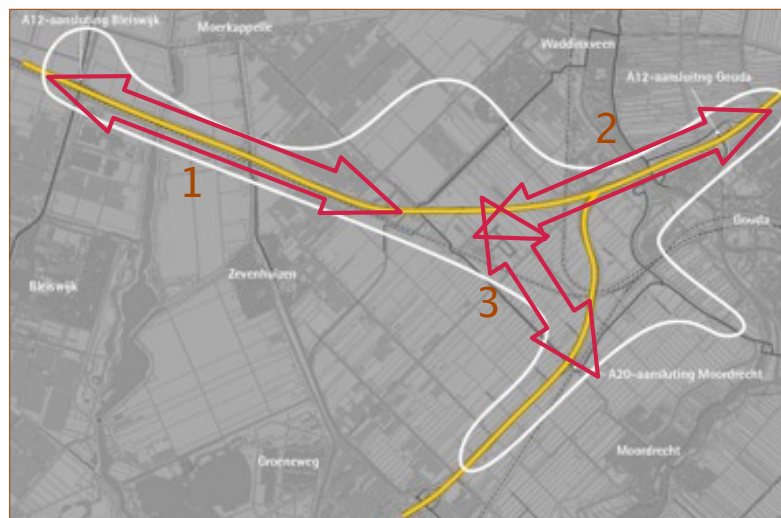
- Mogelijkheid 1: Een nieuwe halve aansluiting op de A12 (richting Den Haag) vanaf de nieuwe omgelegde N456. Mogelijkheid 2: Een variant op deze halve A12-aansluiting is het maken van een parallelbaan vanaf de omgelegde N456 naar de bestaande A12-aansluiting Waddinxveen-Zevenhuizen (N219).
- Een Moordrechtboog op OWN-niveau: het voorgaande in combinatie met het opwaarderen van de omgelegde N456: hiermee ontstaat een verbinding op OWN-niveau tussen de A12 en de A20. Deze verbinding kan mede het gebied ontsluiten westelijk van de Gouweknoop.
- Een parallelstructuur op onderliggend wegennet tussen (bij mogelijkheid 1) de nieuwe halve A12-aansluiting of (bij mogelijkheid 2) de nieuwe aansluiting Waddinxveen/Zevenhuizen naar de A12-aansluiting Gouda (met een brug of aquaduct parallel aan het Gouwe-aquaduct, hierdoor rijdt Gouda-gebonden verkeer niet meer door het aquaduct). Bij de huidige aansluiting Gouda wordt dan tevens de mogelijkheid van en naar de A12 richting Den Haag onmogelijk gemaakt. De mogelijkheid naar de A20 richting Rotterdam blijft bestaan.
- Herconfiguratie van de rijstroken op de noordbaan ter plaatse van het knooppunt Gouwe en het Gouwe-aquaduct. De inzet is de reeds geplande plusstrook als volwaardige rijstrook te laten functioneren.. Deze optie is een eindbeeld, dat mede afhangt van de ontwikkeling van de A20 tussen het knooppunt Gouwe en Nieuwerkerk van 2x2 naar 2x3 rijstroken.
- Een Veilingroute op onderliggend wegennet tussen de A12-aansluitingen Waddinxveen-Zevenhuizen (N219) en Bleiswijk (N209).

5.2 Variaties op drie onderdelen

Variaties zijn onderzocht in drie onderdelen:

1. Veilingroute (het westelijke gedeelte met of zonder de veilingroute als OWN parallelstructuur tussen aansluitingen Bleiswijk en Zevenhuizen);
2. Extra Gouwekruising (het oostelijke gedeelte met een brug of een aquaduct ter hoogte van de Gouwe);

3. OWN-Moordrechtboog (het middengedeelte met wel of geen nieuwe halve aansluiting op het HWN en daarmee samenhangend de lengte van de parallelstructuur tussen aansluitingen Zevenhuizen en Gouda).



Figuur 5.2: Variaties op drie onderdelen

Een eventuele extra aansluiting op de A20 tussen het spoor en de A12 wordt niet meegenomen in deze studie. Een dergelijke aansluiting geeft een ongewenste extra verstoring van de verkeersstroom op en er is onvoldoende ruimte tussen de spoorkruising en het knooppunt.

5.2.1 Veilingroute

Voor de veilingroute tussen aansluitingen Bleiswijk en Zevenhuizen bestaan twee varianten: wel en geen veilingroute. Uitgegaan is van een tracé aan de noordzijde van de A12. De zuidkant is ontwerptechnisch moeilijk en daardoor kostbaar in verband met onder meer de aanwezigheid van diverse grootschalige leidingen en het bedrijventerrein van de veiling. Op basis hiervan is een oplossing aan de noordkant als kansrijker ingeschat.

Bij een oplossing aan de noordkant en vervolgens aansluiten via het bedrijventerrein op de N209 moet worden opgemerkt dat:

- er hoogspanningsleidingen staan (binnenkort 380 kV) evenwijdig aan en ten noorden van de A12, en;
- ook aan de noordkant van de A12 in het bedrijventerrein een reservering ligt voor een buisleidingenstrook, en;
- een ingreep wordt gedaan in de stedenbouwkundige structuur van het bedrijventerrein waar op dit moment de uitgifte volop in gang is.

Binnen het ontwerp voor de N209 is het niet mogelijk de veilingroute direct aan te sluiten op aansluiting Bleiswijk. Dit komt doordat er onvoldoende ruimte is om nog een kruispunt toe te voegen of een kruispunt van een vierde tak te voorzien. In de varianten wordt uit gegaan van het verbreden van de fietstunnel onder de N209 zodat de veilingroute via het bedrijventerrein aansluit op de N209. Hiermee wordt de Kruisweg en daaraan gelegen woningen en bedrijven zo veel mogelijk gespaard.

5.2.2 OWN-Moordrechtboog

De Moordrechtboog wordt aangesloten op de A20 via knooppunt Moordrecht. Voor de aansluiting op de A12 zijn twee mogelijkheden:

- Aansluiting Zevenhuizen uitbreiden met aansluiting parallelstructuur/Moordrechtboog.
- Aansluiting Zevenhuizen en aansluiting parallelstructuur/Moordrechtboog zo ver mogelijk uit elkaar trekken. Dus aansluiting parallelstructuur zo dicht mogelijk bij het aquaduct en dus op korte afstand van de spoorlijn richting Waddinxveen.

De N456 vormt de Moordrechtboog tussen beide aansluitingen. Er zijn diverse tracés voor de N456 mogelijk. In deze studie wordt uitgegaan van een tracé parallel aan de westzijde van de RijnGouweLijn. Een tracé meer richting aansluiting Zevenhuizen is minder gewenst door de doorsnijding van bedrijventerrein Doelwijk en omdat aansluiting Zevenhuizen een drukke aansluiting wordt. De ligging van diverse grootschalige leidingen, het spoor en het bedrijventerrein maken van de ruimtelijke inpassing een uitdagend vraagstuk.

Parallelstructuur moet overigens ongelijkvloers de RijnGouwelijn kruisen dit betekent in niveaus denken. Parallelstructuur moet ook een doorgaande structuur zijn. Een verbinding waarop het verkeer door kan rijden.

5.2.3 Extra Gouwekruising

De extra Gouwekruising is voorzien als een parallelstructuur in twee richtingen. In de varianten wordt het onmogelijk gemaakt om anders dan via de parallelweg vanuit aansluiting Gouda richting Den Haag te rijden en in de tegenovergestelde richting. De parallelweg zal aan de noordzijde van de A12 de Gouwe kruisen. Aan deze zijde is meer ruimte en worden ingewikkelde oplossingen voor kruising van de A20 en de diverse kruispunten op het onderliggend wegennet voorkomen.

Voor het kruisen van de Gouwe zijn twee opties: een brug of een aquaduct. Het zijn met name de kosten die keuze bepalen. Indien voor een aquaduct wordt gekozen kan deze zo worden gedimensioneerd dat deze in de verdere toekomst ook onderdeel kan gaan uitmaken van de A12.

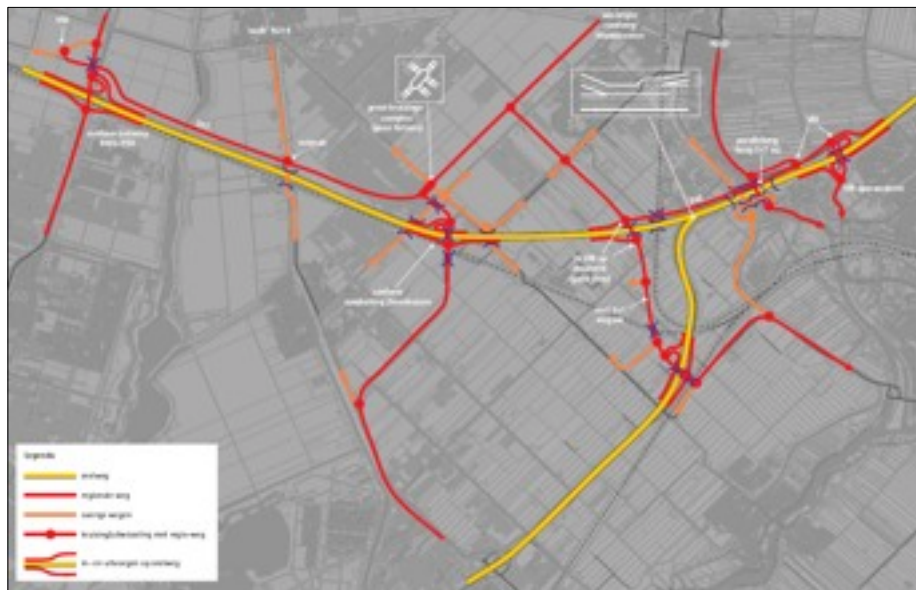
Indien voor een brug wordt gekozen dan moet deze brug te openen zijn. Uit het brugopeningregime van de Gouwespoorbrug en de Coenencoopbrug blijkt dat spitsopeningen voor een nieuwe brug kunnen worden voorkomen door de brug te realiseren met dezelfde doorvaarhoogte als de spoorbrug en het openingsregime ook op de spoorbrug aan te sluiten. Het brugopeningregime van de Gouwespoorbrug bestaat uit alleen openingen buiten de spitsen, 2 tot 4 maal per etmaal. Op basis hiervan is het niet nodig een variant met spitsopeningen te onderzoeken en wordt uitgegaan van een brug met voldoende hoogte (7 meter).

5.3 Variant 1: extra halve aansluiting

Beschrijving kenmerken

- Veilingroute: als parallelstructuur tussen aansluitingen Bleiswijk en Zevenhuizen, onder de N209 door aansluitend via het bedrijventerrein 'Prisma' op de Zoetermeerselaan. Hiermee ontstaat de gewenste verbinding op onderliggend wegennet niveau over de Rotte.
- OWN-Moordrechtboog: met parallelstructuur tussen aansluitingen Gouda en een nieuwe halve aansluiting op het HWN t.h.v. het spoor.

- Er is voldoende ruimte voor deze nieuwe aansluiting. Tussen het spoor en deze aansluiting circa 300 meter ter overbrugging van het hoogteverschil en tussen deze aansluiting en aansluiting Zevenhuizen circa 2 km.
- De verbinding tussen de N207 en de aansluiting Gouda (de N452) sluit aan op de parallelstructuur. De parallelstructuur sluit vervolgens aan op de aansluiting Gouda aan.
- Extra Gouwekruising (het oostelijke gedeelte met een brug of een aquaduct ter hoogte van de Gouwe).

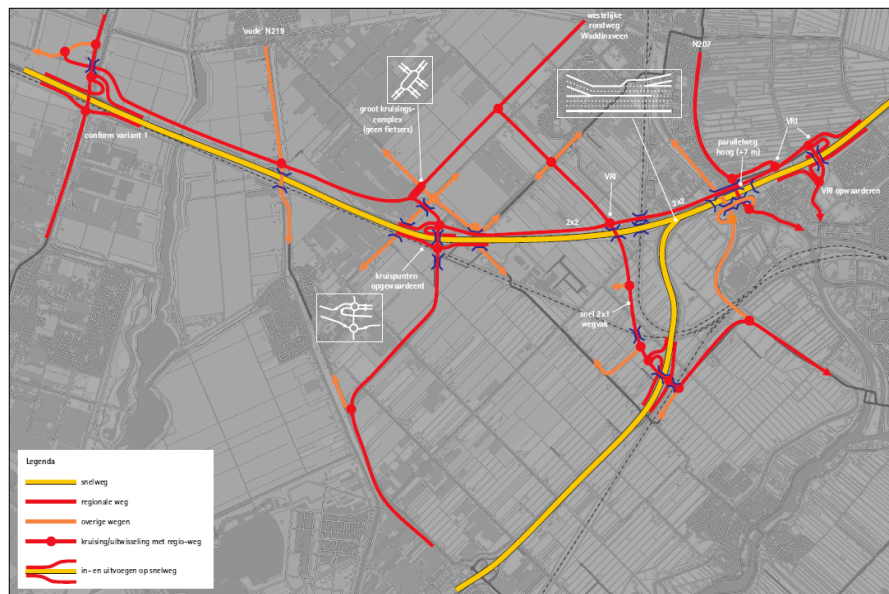


Figuur 5.3: Afbeelding variant 1

5.4 Variant 2: bestaande aansluiting verzwaren

Beschrijving kenmerken:

- Veilingroute conform variant 1.
- OWN-Moordrechtboog met parallelstructuur tussen aansluitingen Gouda en aansluiting Zevenhuizen.
- Hoewel vanuit stedenbouwkundig oogpunt de voorgestelde ligging van de N456 gewenst kan zijn, wordt toch besloten de N456 gelijk aan variant 1 te leggen. Een tracé via aansluiting Zevenhuizen is minder logisch, omdat hierdoor het knooppunt Zevenhuizen zeer zwaar belast wordt (naast de toevoeging van de parallelweg ook deze weg) en uitbreiding van dit knooppunt kostbaar is i.v.m. het ruimtegebrek aan de zuidzijde.
- Geen parallelstructuur aan beide zijde van de A12, omdat dit verkeerstechnisch moeilijk aan te sluiten is op aansluiting Zevenhuizen.
- Extra Gouwekruising conform variant 1.



Figuur 5.4: Afbeelding variant 2

5.5 Optimalisatie van de varianten

De eerste modelresultaten van de berekeningen van beide varianten (Uitwerking door Goudappel Coffeng) waren aanleiding voor een optimalisatie slag.

- Ronde parallelstructuur bij aansluiting Gouda vervangen door VRI (variant 1 en 2)
- Op de kluirotonde ten noorden van aansluiting Waddinxveen de veilingroute beter faciliteren (variant 1 en 2)
- Capaciteit afrit (zuidzijde) van de nieuwe halve aansluiting (A12 ter hoogte van de spoorkruising) vergroten (variant 1)
- Capaciteit afrit (zuidzijde) van aansluiting Waddinxveen vergroten (variant 2)
- N456 tussen de parallelstructuur en aansluiting Moordrecht uitvoeren met 2x2 rijstroken (variant 1 en 2)

In variant 1 'extra halve aansluiting' is de verwachte verkeersintensiteit op de parallelweg ter hoogte van de Gouwe kruising circa 1.400 mvt in de avondspits. In het ideale geval kan één rijstrook 1.800 mvt verwerken. In de praktijk is het maximum circa 1.500 mvt.

5.6 Effectiviteit voor de verkeersstromen

Figuren 5.1 en 5.2 geven twee afbeeldingen van de dynamische microsimulatie voor respectievelijk de eerste en de tweede variant. Beide afbeeldingen laten een sterk verbeterd beeld zien ten opzichte van de autonome situaties. De parallelstructuur voorkomt weefproblemen en leidt niet tot nieuwe probleemlocaties. In beide varianten zijn twee locaties waar de rood gekleurde wegvakken uit de autonome situaties zijn blijven bestaan:

- Ten eerste is de snelheid op de A20 richting Rotterdam nog niet optimaal. De oorzaak hiervan is de hoge intensiteit op de invoeger richting Rotterdam vanuit aansluiting Moordrecht en het tekort aan capaciteit. Een voorbeeld van een oplossing is de invoeger over te laten gaan in een extra rijstrook op de A20.

- De andere locatie waar de wegvakken rood kleuren is op de noordelijke baan van de A12 richting Rotterdam/Den Haag bij knooppunt Gouda. De oorzaak hiervan is het verkeer vanuit Gouda dat in pelotons wil invoegen in de drukke verkeersstroom richting Rotterdam vlak nadat het verkeer op de A12 heeft voorgesorteerd voor de richting Rotterdam of Den Haag. Een toerit dosering installatie of een geoptimaliseerde afstelling van de verkeerslichten op de aansluiting zal deze problemen verminderen.



Figuur 5.5: Beeld simulatie avondspits variant 1 op voertuig niveau en gegroepeerd naar wegvak



Figuur 5.6: Beeld simulatie avondspits variant 2 op voertuig niveau en gegroepeerd naar wegvak

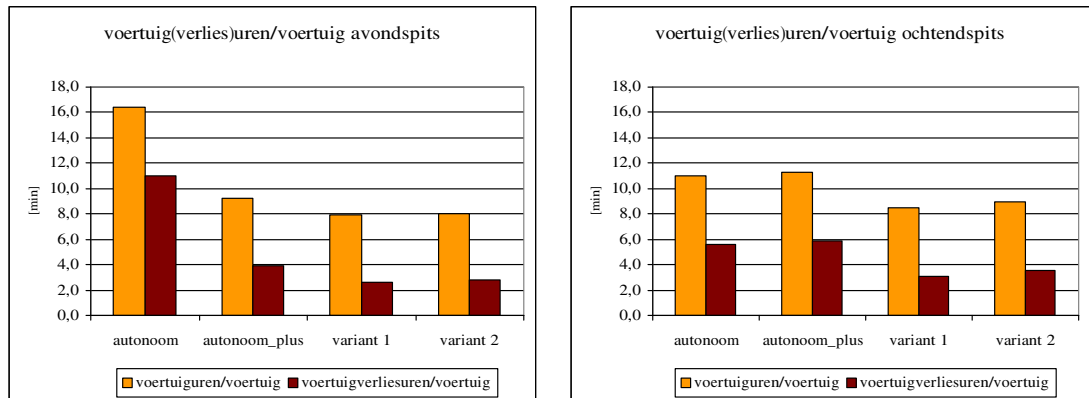
In tabellen 5.1 en 5.2 zijn de resultaten van dynamische microsimulatie voor respectievelijk de ochtend- en de avondspits opgenomen. Het percentage geeft telkens het verschil aan ten opzichte van de autonome situatie. In figuren 39 en 40 zijn de voertuiguren per voertuig en de voertuigverliesuren per voertuig in de verschillende situaties naast elkaar gezet voor de ochtend- en de avondspits.

ochtendspits		autonoom	autonoom_plus	%	variant 1	%	variant 2	%
aantal voertuigen		56275	58582	4	58401	4	59090	5
aantal voertuigkilometers	[km]	499907	517493		512586		512394	
voertuigkilometers/voertuig	[km]	8,9	8,8	-1	8,8	-1	8,7	-2
aantal voertuiguren	[uur]	10357	11012		8273		8832	
voertuiguren/voertuig	[min]	11,0	11,3	2	8,5	-23	9,0	-19
voertuigverliesuren	[uur]	5269	5739		3027		3531	
voertuigverliesuren/voertuig	[min]	5,6	5,9	5	3,1	-45	3,6	-36
gemiddelde snelheid	[km/u]	48,3	47,0	-3	62	28	58,0	20

Tabel 5.1: Resultaten dynamische microsimulatie 2020 ochtendspits

avondspits		autonoom	autonoom_plus	%	variant 1	%	variant 2	%
aantal voertuigen		58141	64872	12	63599	9	63736	10
aantal voertuigkilometers	[km]	515855	555904		546251		539725	
voertuigkilometers/voertuig	[km]	8,9	8,6	-3	8,6	-3	8,5	-5
aantal voertuiguren	[uur]	15907	9938		8381		8542	
voertuiguren/voertuig	[min]	16,4	9,2	-44	7,9	-52	8,0	-51
voertuigverliesuren	[uur]	10627	4264		2758		2933	
voertuigverliesuren/voertuig	[min]	11,0	3,9	-64	2,6	-76	2,8	-75
gemiddelde snelheid	[km/u]	32,4	55,9	73	65	101	63,2	95

Tabel 5.2: Resultaten dynamische microsimulatie 2020 avondspits



Figuur 5.7: Voertuig(verlies)uren per voertuig in de verschillende situaties voor de ochtend- en de avondspits in 2020

Uit de resultaten blijkt dat de maatregelen in de varianten een grote verbetering van de verkeersafwikkeling tot gevolg hebben. De gemiddelde snelheid neemt aanzienlijk toe. Variant 1 scoort gunstiger dan variant 2 hoewel het verschil zeer beperkt is. Procentueel gezien is het effect in de avondspits groter dan in de ochtendspits. De oorzaak hiervan is het resultaat van de autonome situatie. In de autonome situatie scoort de avondspits ongunstiger dan de ochtendspits.

5.7 Kostenraming conform PRI-systematiek

Investeringskosten zijn per variant van het voorkeursalternatief bepaald in een nauwkeurige kostenraming volgens de PRI-systematiek⁶.

- Variant 1 komt op 160 miljoen euro, met een bandbreedte van +/- 20% is met 95% zekerheid te stellen dat de kosten binnen de 192 miljoen euro zullen uitkomen (bij de huidige scope);
- Variant 2 komt op 167 miljoen euro, met een bandbreedte van +/- 20% is met 95% zekerheid te stellen dat de kosten binnen de 200 miljoen euro zullen uitkomen (bij de huidige scope).

5.8 Keuze variant: beide

De verschillen tussen de varianten qua effect op de verkeersafwikkeling, ruimtelijke inpasbaarheid, kosten zijn beperkt. In het bespuitingvormingsproces rond de Zuidplaspolder is in dit stadium ook nog geen keuze noodzakelijk. Daarom wordt nu nog geen keuze gemaakt. Argumenten die bij een eventuele keuze naar voren komen hebben te maken met het effect op de doorstroming, de bestuurlijke haalbaarheid, robuustheid en de mogelijkheid tot fasering.

Gezien de grote overeenkomsten tussen beide varianten betreffende de ruimtelijke inpasbaarheid en de kosten is er niet voor gekozen beide voorkeursvarianten nader uit te detailleren. Alleen voor variant 1 is een verkeerskundig schetsontwerp gemaakt en is op basis daarvan een kostenraming gemaakt. Gekozen is voor variant 1 omdat de inpasbaarheid van de nieuwe halve aansluiting de meeste vragen oproept.

5.9 Verkeerskundig schetsontwerp

Variant 1 is ten behoeve van de kostenraming uitgewerkt in een verkeerskundig schetsontwerp. Het ontwerp is als bijlage bij deze rapportage gevoegd. Er zijn drie locaties die om een extra toelichting vragen. Van oost naar west betreft het de volgende punten:

5.9.1 Kruising parallelstructuur – nieuwe N456 – nieuwe aansluiting A12

Het kruispunt tussen de parallelweg en de nieuwe N456 in variant 1 en 2 is een locatie die door de kruising van de A12 en parallelstructuur met de RijnGouweLijn om extra aandacht vraagt. De afstand tussen deze nieuwe aansluiting en de nieuwe aansluiting Zevenhuizen past binnen de richtlijnen van de NOA (Nieuwe Ontwerprichtlijnen Autosnelwegen). Om het ruimtegebruik van de N456 en de kosten van de kunstwerken te beperken moet de parallelweg enigszins worden uitgebogen. Dit heeft de volgende randvoorwaarden tot gevolg:

- rijksweg en parallelweg kruisen RijnGouweLijn op circa +2,5m NAP;
- parallelweg daalt over een lengte van circa 260 meter tot maaiveld (circa -5,5m NAP);
- op het punt waar de parallelweg op maaiveld is ligt het kruispunt met de N456;
- het kruispunt van de N456 ligt circa 130 meter ten noorden van de rijksweg;
- de lengte van circa 130 meter is nodig om de n456 te laten dalen tot circa -8,3m NAP om onder de rijksweg door te gaan;
- op het punt waar de rijksweg de N456 kruist ligt de rijksweg nog hoger dan maaiveld (op circa -2,8m NAP), omdat de helling van de snelweg minder stijl kan zijn dan de helling van de parallelweg.

⁶ Maatschappelijk kosten-baten analyse A12 parallelstructuur knooppunt Gouwe, april 2008, Goudappel Coffeng.

5.9.2 Aansluiting Moordrecht

In het verkeerskundig schetsontwerp is uitbreiding van de capaciteit op de kruispunten van aansluiting Moordrecht opgenomen. Op dit moment wordt aansluiting Moordrecht al uitgebreid. De voorgestelde aanpassingen zijn aanpassingen op het ontwerp voor deze eerste uitbreiding. Bij de nadere detaillering van het schetsontwerp voor de parallelstructuur zal gekeken moeten worden in welke mate de dan functionerende structuur behouden kan blijven. Specifiek aandacht moet dan uitgaan naar de verbinding tussen deze aansluiting en de huidige N456.

5.9.3 Verkeersstructuur ten noorden van aansluiting Zevenhuizen

In het verkeerskundig schetsontwerp is ten noorden van de aansluiting Zevenhuizen een volledig nieuwe structuur opgenomen met een bijzondere kluifrotonde om de veilingroute op de nieuwe verkeersstructuur aan te sluiten. Bij de nadere detaillering van het ontwerp in een volgende fase zal gekeken moeten worden in welke mate de dan aanwezige structuur behouden kan blijven. Aansluiting Zevenhuizen is namelijk nu nog in aanleg.

6 Maatschappelijke kosten-baten analyse

Samenvatting

De maatschappelijke kosten-baten analyse geeft aan dat beide varianten van het voorkeursalternatief zeer rendabel zijn. Het verschil tussen de varianten is marginaal.

Dit positieve saldo is met name een gevolg van de aanzienlijke verbetering in de reistijd (inclusief de verbetering van de betrouwbaarheid). Een gevoeligheidsanalyse geeft aan dat met name het wijzigingen van de discontovoet en een uitloop van de bouwtijd een groot effect hebben op het saldo. Niettemin blijft de verhouding tussen baten en kosten positief.

6.1 Algemeen

Adviesbureau Goudappel Coffeng heeft in het kader van de afronding van de MIRT verkenning een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) uitgevoerd. Deze studie beoogt, conform de OEI-methodiek, een inschatting te maken van alle maatschappelijke kosten en baten (MKBA) van de aanleg van nieuwe weginfrastructuur langs de A12 ter hoogte van het Gouwe-aquaduct. Doel van deze studie is om met behulp van de MKBA te toetsen of het voorkeursalternatief inderdaad positieve effecten heeft en de investeringen waard is. Algemene conclusie is dat het voorliggende project zeer rendabel is.

6.2 Alternatieven

Deze MKBA gaat uit van twee alternatieven, met elk twee varianten, namelijk:

- Het Nulalternatief zonder en met 'plus': 'plus' staat hierbij voor de situatie zoals die waarschijnlijk zal ontstaan als in de loop der jaren een aantal lokale problemen worden opgelost (quick wins);
- Voorkeursalternatief: een A12-Parallelstructuur op het onderliggend wegennet (OWN) langs knooppunt Gouwe en het Gouwe Aquaduct, inclusief OWN-Moordrechtboog, met twee varianten:
 - variant 1: 'extra halve aansluiting', in variant 1 is een nieuwe halve aansluiting op de A12 opgenomen ter hoogte van de nieuwe N456 (tussen het Gouwe-aquaduct en de aansluiting A12-Zevenhuizen/Waddinxveen);
 - variant 2: 'bestaande aansluiting verzwaren', in variant 2 is de parallelstructuur verlengd tot de aansluiting A12-Zevenhuizen/Waddinxveen. De nieuwe N456 sluit aan op de parallelstructuur.

6.3 Effecten

De effecten van het voorkeursalternatief zijn ingedeeld in drie categorieën:

- directe effecten: de bedoelde effecten die rechtstreeks met het project te maken hebben (o.a. de reistijdwinst en investeringskosten).
- indirecte effecten: een doorwerking van de directe effecten op andere markten. (de arbeidsmarkteffecten en de effecten op de belastinginkomsten)

- externe effecten: effecten waarvoor geen prijs bestaat, zoals de effecten op veiligheid, natuur en milieu.

Dit betekent dat in het totale saldo van de baten en kosten ook allerlei milieueffecten zijn meegenomen.

6.4 Uitkomsten

Beide beschouwde varianten scoren altijd een positief rendement, waarbij variant 1 altijd iets hoger uitkomt dan variant 2, zowel absoluut (het saldo) als relatief (de baten/kosten verhouding).

In de tabellen 6.1 en 6.2 zijn de uitkomsten van de MKBA opgenomen. Beide tabellen geven een positief saldo. Dit positieve saldo is met name een gevolg van de aanzienlijke verbetering in de reistijd (inclusief de verbetering van de betrouwbaarheid).

		netto contante waarde 2007-2040			
		projecteffecten in 2020		verschillen t.o.v. nulalternatief	
omschrijving	meeteenheid	verschillen t.o.v. nulalternatief	variant 2	variant 1	variant 2
verschillen t.o.v. nulalternatief (in miljoenen euro)					
baten					
directe effecten					
reistijd (incl. betrouwbaarheid)	miljoenen uren	-4,41	-4,27	1159	1118
indirecte effecten					
arbeidsmarkt	arbeidsjaren	378	364	34	32
belastinginkomsten overheid	miljoenen vtgkm	26	25	10	9
externe effecten					
geluid	miljoenen vtgkm	26	25	0	0
veiligheid	miljoenen vtgkm	26	25	-12	-12
emissies	miljoenen vtgkm	26	25	-5	-5
totaal baten				1184	1142
kosten					
directe effecten					
investeringen	miljoenen €	192	200	142	148
beheer en onderhoud	miljoenen €	1,5% per jaar	1,5% per jaar	37	37
		van investeringen	van investeringen		
totaal kosten				179	185
saldo kba				1006	958
baten/kosten				5,6	5,2

Tabel 6.1: Uitkomst MKBA; verschillen ten opzichte van het nulalternatief

De maatschappelijke meerwaarde van Analyse A12 Parallelstructuur knooppunt Gouwe bedraagt tussen de 500 en bijna 1.000 miljoen Euro. De baten kosten verhouding is positief: tussen de drie (bij het nulalternatief PLUS) en vijf (bij het nulalternatief).

omschrijving	meeteenheid	projecteffecten in 2020 verschillen t.o.v. nulalternatief PLUS		netto contante waarde 2007-2040 verschillen t.o.v. nulalternatief PLUS (in miljoenen euro)	
		variant 1	variant 2	variant 1	variant 2
baten					
<i>directe effecten</i>					
reistijd (incl. betrouwbaarheid)	miljoenen uren	-3,04	-2,75	722	683
<i>indirecte effecten</i>					
arbeidsmarkt	arbeidsjaren	235	222	21	20
belastinginkomsten overheid	miljoenen vtgkm	12	10	4	4
<i>externe effecten</i>					
geluid	miljoenen vtgkm	12	10	0	0
veiligheid	miljoenen vtgkm	12	10	-6	-5
emissies	miljoenen vtgkm	12	10	-2	-2
totaal baten				739	699
kosten					
<i>directe effecten</i>					
investeringen	miljoenen €	175	182	129	134
beheer en onderhoud	miljoenen €	1,5% per jaar	1,5% per jaar	37	37
		van investeringen	van investeringen		
totaal kosten				166	171
saldo kba				573	528
baten/kosten				3,5	3,1

Tabel 6.2: Uitkomst MKBA; verschillen ten opzichte van het nulalternatief PLUS

6.4.1 Betrouwbaarheid

Conform de aannames van het CPB bij de MKBA van beprijzen bij Anders Betalen voor Mobiliteit⁷ is een toeslag van 25% van de reistijdwinsten gebruikt om de verbeterde betrouwbaarheid in de berekening te verwerken. Dit heeft een substantieel effect op de resultaten. Indien deze toeslag niet wordt mee gerekend in de MKBA (zoals weergegeven in tabel 6.2) dan wordt het saldo aanzienlijk lager, maar blijft nog ruim positief:

- variant 1: 314 miljoen euro;
- variant 2: 257 miljoen euro.

6.4.2 Gevoeligheidsanalyse

De gevoeligheidsanalyses bestaat uit de volgende onderdelen en de resultaten zijn weergegeven in tabel 6.3:

1. de macro-economische risico's: het hanteren van een andere risicowaardering (c.q. andere discontovoet, +1,5% en -1,5%);
2. het doorrekenen van een aanname omtrent hogere of lagere investeringskosten (+25% en -5%);
3. het effect van een langere of kortere bouwtijd. We gaan naast de huidige planning uit van een uitloop van 4 jaar en een planning waarin de bouw 4 jaar later start;
4. een andere vervoerwaarde. Internationaal vergelijkend onderzoek van onder meer Flyvbjerg laat zien dat bij wegprojecten de vervoerwaarde gemiddeld met bijna 10% onderschat wordt. De vervoerwaarde beïnvloedt de reistijdwinsten in een project direct. De voorgestelde variatie van de reistijdwinsten bedraagt: +10% en -10%.

⁷ CBS (2005)

wijziging	verschil absoluut in miljoenen euro		verschil relatief t.o.v. tabel 5.2	
	variant 1	variant 2	variant 1	Variant 2
discontovoet +1,5%	-206	-193	-36%	-37%
discontovoet -1,5%	370	348	65%	66%
investeringskosten +25%	-32	-34	-6%	-6%
investeringskosten -5%	7	7	1%	1%
bouwtijd +4 jaar	-94	-88	-16%	-17%
start bouw 2014 i.p.v. 2010	-80	-74	-14%	-14%
reistijdwinsten +10%	72	68	13%	13%
reistijdwinsten -10%	-72	-68	-13%	-13%

Tabel 6.3: Mutatie netto contante waarde 2007-2040 t.g.v. wijziging verschillen t.o.v. nulalternatief PLUS

Tabel 6.3 geeft het effect van de verschillende onderdelen van de gevoeligheidsanalyse op het saldo van de MKBA. Met name het wijzigingen van de discontovoet en een uitloop van de bouwtijd hebben een groot effect op het saldo. Een discontovoet die 1,5% hoger ligt betekent dat de baten met circa 206 miljoen Euro afnemen (-36%), terwijl met een 1,5% lagere discontovoet de baten toenemen met 370 miljoen Euro (+65%). Een langere bouwtijd, of een latere start van het bouwproces als gevolg van allerlei procedures, kost geld. Een vier jaar langere bouwtijd betekent dat de baten met bijna 94 miljoen Euro afnemen (-16%). Niettemin geldt in deze situatie dat het project nog steeds een positief saldo zal hebben. De latere start van het bouwproces (2014 in plaats van 2010) leidt tot circa 80 miljoen Euro minder baten (-14%). Hogere (of lagere) investeringskosten hebben een betrekkelijk geringe invloed op de totale rentabiliteit van het project : -6% versus +1%). Met 10% minder reistijdwinst is het project nog steeds rendabel. Een 10% lagere reistijdwinst heeft tot gevolg dat de baten 70 miljoen Euro lager worden (-13%).

7 Draagvlak

Samenvatting

Het draagvlak bij de overheid bestaat zowel op landelijk, regionaal als gemeentelijk niveau. Veel van deze organen zijn direct betrokken bij het project. Aandachtspunten zijn de verantwoordelijkheid voor de communicatie naar de omgeving en de onderbouwing van de financiële haalbaarheid.

Het draagvlak bij het bedrijfsleven en belangenverenigingen blijkt vooral uit de betrokkenheid van deze partijen bij de totstandkoming van de regionale plannen ISP en ISV en het onderschrijven van deze plannen. Daarnaast heeft het bedrijfsleven tijdens een specifiek hiervoor georganiseerde informatiebijeenkomst de plannen positief ontvangen.

7.1 Inleiding

Het doel van dit hoofdstuk is om inzicht te geven in het draagvlak dat bestaat voor de probleemanalyse en keuze van een voorkeursalternatief bij overheid, bedrijfsleven en andere belanghebbenden.

De plannen rond de parallelstructuur A12 knooppunt Gouwe zijn bekend bij overheid, bedrijfsleven en veel andere betrokken. In het verleden zijn reeds afspraken gemaakt tussen overheden over het uitwerken en realiseren van de plannen. In het kader van de verkenning is onderzocht in welk kader de plannen onderwerp van gesprek zijn geweest, wat de reacties waren en welke afspraken hieromtrent zijn gemaakt. In het dit hoofdstuk wordt op basis van deze analyse inzicht gegeven in het draagvlak bij de diverse betrokken partijen.

De resultaten van het onderzoek zijn beschreven in bijlage F. In bijlage G worden de communicatieactiviteiten omschreven in het bredere kader van de Zuidplaspolder. De plannen rond de parallelstructuur A12 worden in het communicatietraject van de Zuidplaspolder meegenomen.

7.2 Overheid

7.2.1 Gemeenten

De plannen betreffen het grondgebied van de gemeenten Nieuwerkerk aan den IJssel, Gouda, Waddinxveen, Moordrecht, en Zevenhuizen-Moerkapelle. Er bestaat bij deze gemeenten een breed draagvlak voor de plannen. De probleemanalyse en het voorkeursalternatief worden onderschreven. Dit blijkt uit:

- Het in het projectteam onderschrijven van de conclusies. De gemeenten worden door het Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden Holland vertegenwoordigd in het projectteam.
- Het onderschrijven van de Netwerkanalyse Zuidvleugel, samenwerkingsagenda Zuidvleugel, ISP en ISV.
- Het opnemen van het voorkeursalternatief in gemeentelijke visies.
- Onderschrijven van de conclusies door gemeentelijke vertegenwoordigers tijdens de bijeenkomst van 8 april jl.

Wel zullen de gemeenten aandachtspunten meegeven bij de verdere uitwerking van de plannen. De aandachtspunten zullen samenhangen met het verzoeken tot het uitvoeren van een zorgvuldig onderzoek naar de inpassing van de infrastructurele maatregelen. Daarnaast is een zorgvuldige communicatie richting bedrijven en bewoners in het kader van MER's van groot belang.

7.2.2 Regionale organen

Het Intergemeentelijk Samenwerkingsorgaan Midden-Holland (ISMH), stadsgewest Haaglanden en stadsregio Rotterdam zijn direct betrokken bij het project. Ook bij de regionale organen is een breed draagvlak voor de plannen. Dit blijkt uit:

Het in het projectteam onderschrijven van de conclusies. Het ISMH, stadsgewest Haaglanden en stadsregio Rotterdam worden vertegenwoordigd in het projectteam.

Het onderschrijven van de Netwerkanalyse Zuidvleugel, samenwerkingsagenda Zuidvleugel en ISV.

Het onderschrijven van de conclusies tijdens de bijeenkomst van 8 april jl.

Wel zullen de regionale organen aandachtspunten meegeven bij de verdere uitwerking van de plannen. De aandachtspunten van het ISMH zijn bij de gemeenten reeds verwoord. De stadsregio Rotterdam pleit ervoor dat ook snel onderzoek start naar de verbetering van de doorstroming op de A20 tussen Gouda en Rotterdam.

7.2.3 Provincie Zuid Holland

De provincie Zuid-Holland is trekker van het project. De probleemanalyse en keuze voor het voorkeursalternatief worden gedeeld door de provincie ZH. Dit blijkt uit:

- Het in het projectteam onderschrijven van de conclusies. De provincie Zuid-Holland heeft zitting in en is trekker van het projectteam.
- Het onderschrijven van de Netwerkanalyse Zuidvleugel, samenwerkingsagenda Zuidvleugel, ISP en ISV.
- Het onderschrijven van de conclusies tijdens de bijeenkomst voor het bedrijfsleven van 8 april jl.

Aandachtspunten die de provincie ZH meegeeft bij de verdere uitwerking van de plannen zijn vergelijkbaar met de aandachtspunten die de gemeenten en de regionale organen meegeven.

7.2.4 Rijk

De probleemanalyse en keuze voor het voorkeursalternatief worden ook gedeeld door de rijksoverheden. Dit blijkt uit:

- Het in het projectteam onderschrijven van de conclusies. Rijkswaterstaat heeft zitting in het projectteam. Het ministerie van V&W en VROM zijn agendalid van het projectteam.
- Het onderschrijven van de Netwerkanalyse Zuidvleugel.
- Het onderschrijven van de conclusies door vertegenwoordigers van rijkswaterstaat tijdens de bijeenkomst voor het bedrijfsleven van 8 april jl.

Aandachtspunten die het Rijk meegeeft bij de verdere uitwerking van de plannen zijn zullen samenhangen met de betaalbaarheid van de plannen en het aandacht blijven besteden aan het draagvlak voor de plannen.

7.3 Bedrijfsleven

Het bedrijfsleven is – door middel van de Kamers van Koophandel en de verschillende ondernemersorganisaties in de regio – in alle stadia en in diverse informatiebijeenkomsten betrokken bij de plannen rondom de transformatie van de Zuidplaspolder. Dit betreft zowel de ontwikkeling van de Structuurvisie (ISV) als het Structuurplan (ISP) en dus ook impliciet de ontwikkeling van het infrastructuurnetwerk (fietspaden, autowegen en rail) in dit gebied.

Op 8 april 2008 vond er daarnaast een informatiemiddag plaats voor vertegenwoordigers van bedrijventerreinen rond knooppunt Gouwe. De vragen en discussie spitsten zich tijdens deze bijeenkomst vooral toe op de rijkswegen A12 en A20 en de N219. Vragen die werden gesteld, waren bijvoorbeeld 'komt er ook een parallelstructuur ten oosten van knooppunt Gouwe?' (antwoord: vooralsnog niet). Het maakt sowieso geen deel uit van dit project, 'wordt er rekening gehouden met een eventuele verbreding van de A20?' (antwoord: ja maar een verbreding van de A20 is momenteel (nog) niet aan de orde). Daarnaast toonden de deelnemers hun interesse in de studie naar de capaciteit van de N219 die in het kader van de MER regionale infrastructuur Zuidplaspolder wordt uitgevoerd.

Deelnemers spreken zich uit voor een extra halve aansluiting. Daarbij moet worden opgemerkt dat de belangrijkste overweging bij de vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven was; 'als het maar doorstroomt'. Principieel overtuigde voorstanders voor de ene of de andere variant lijken er niet te zijn.

Het volledige verslag van de bijeenkomst is bijlage H.

7.4 Overige actoren

Overige actoren zoals milieugroeperingen, verenigingen, schoolbesturen en omwonenden zijn in overgrote meerderheid positief over de plannen. Dit blijkt uit de betrokkenheid bij en onderschrijven van de ISV en ISP van de Zuidplaspolder. Ook hier geldt dat de betrokken partijen in alle fasen en bij verschillende gelegenheden in staat zijn gesteld hun mening kenbaar te maken. Organisaties, verenigingen, maar ook individuele bewoners van de Zuidplaspolder hebben op een constructieve wijze hun bijdrage geleverd.

7.5 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat breed draagvlak bestaat voor de probleemanalyse en het voorkeursalternatief.

De meegegeven aandachtspunten worden meegenomen in de Planstudiefase.

8 Vervolgtraject

In de Planstudiefase wordt het project uitgewerkt, procedures doorlopen en de financiering verder geregeld.

De maximum rijksbijdrage zal € 100 mln zijn, uitgaande van een 50%-50% financiering (regio-Rijk) voor de lange termijn maatregelen. Een deel van de regionale bijdrage wordt betaald vanuit de opbrengsten van de ontwikkelingen in de Zuidplaspolder. Voor het project parallelstructuur A12 knooppunt Gouwe is het van belang dat de afspraken over de financiering worden geëffectueerd door middel van bijvoorbeeld een convenant tussen partijen.

Bij het project zijn zowel het Rijk als de regio nauw betrokken. Afsproken is dat de provincie Zuid-Holland de regievoering van het project op zich neemt. Vooralsnog is het opdrachtgeverschap neergelegd bij het bestuurlijke MIRT-overleg.

8.1 Besluit mei 2008

Tijdens het MIRT-overleg van 31 oktober jl. is afgesproken dat de beschikbare onderzoeksresultaten van dit project worden aangevuld tot een volwaardige MIRT-Verkenning, af te ronden in het voorjaar van 2008. Vervolgens wordt ernaar gestreefd een definitief besluit over het toekennen van financiële middelen door de minister van V&W in het voorjaar van 2008 te nemen. De principeafpraak is een 50%-50% financiering (regio-Rijk) voor de lange termijn maatregelen, met een maximum rijksbijdrage van € 100 mln.

De afgelopen periode zijn door het projectteam de ontbrekende onderdelen opgesteld:

5. Een Kosten Baten Analyse conform de OEI-systematiek. De KBA toont aan dat de investeringen waardevol zijn en worden terugverdiend;
6. Een rapportage over draagvlak op basis van onder andere een voorlichtingsbijeenkomst. Er bestaat een breed draagvlak bij overheid, milieugroeperingen en bedrijfsleven voor de plannen;
7. Een ruimtelijke onderbouwing van het project;
8. Integriteitscontrole op de gehanteerde uitgangspunten.

Het streven is om tijdens het bestuurlijke MIRT-Overleg Zuidvleugel van 28 mei 2008 de volgende besluiten te nemen:

- In te stemmen met het aanvullend onderzoek als afgesproken op 31 oktober 2007 en de eindrapportage daarmee te kwalificeren met de status van MIRT verkenning;
- Het project Parallelstructuur A12/Gouweknoop in de planstudiefase van het MIRT te brengen. Trekker wordt de provincie Zuid-Holland.
- Het onderschrijven van de afspraak van een 50%-50% financiering door regio en Rijk, met een maximum rijksbijdrage van € 100 mln.

8.2 Planstudiefase

In de Planstudiefase wordt het project verder uitgewerkt, procedures doorlopen en de financiering verder geregeld.

8.2.1 Uitwerking

De inhoudelijke uitwerking van de plannen voor de parallelstructuur A12 knooppunt Gouwe omvatten onder andere:

- Uitwerking van 2 varianten van het voorkeursalternatief en keuze;
- Inpassing van de maatregelen;
- Fasering en planning van de maatregelen;
- Nadere berekening van de aanleg- en beheerkosten;
- Uitwerking van de kruising tussen de parallelstructuur en de Gouwe.

8.2.2 MER-trajecten

De uitvoering van de m.e.r. procedure voor de parallelstructuur A12 wordt geïntegreerd in verschillende m.e.r. trajecten voor de ontwikkeling van de Zuidplas.

Momenteel loopt al een tracé-MER-studie Regionale Infrastructuur Zuidplaspolder. Daarnaast wordt een MER-studie gestart voor de maatregelen rond het Gouwe-aquaduct.

8.3 Financiering

De minister van V&W neemt naar verwachting in het voorjaar van 2008 een besluit over de rijksfinanciering van de lange termijn maatregelen. De maximum rijksbijdrage zal € 100 mln zijn, uitgaande van een 50%-50% financiering (regio-Rijk) voor de lange termijn maatregelen.

Daarmee is redelijke zekerheid over de financiële rijksbijdrage. Zekerheid over de regionale bijdrage kan pas worden gegeven, nadat harde afspraken zijn gemaakt in het kader van het Ontwikkelings Strategie Kader (OSK) ten behoeve van de Zuidplaspolder. Naar verwachting worden de OSK-afspraken eind 2008 aangegaan.

Vanuit het project parallelstructuur A12 knooppunt Gouwe is het van belang dat de afspraken over de financiering worden geëffectueerd door middel van bijvoorbeeld een convenant tussen partijen.

8.4 Opdrachtgeverschap

Bij het project zijn zowel het Rijk als de regio nauw betrokken. Afgesproken is dat de provincie Zuid-Holland de regievoering van het project op zich neemt.

De komende periode dienen echter nog nadere afspraken te worden gemaakt over de invulling van het opdrachtgeverschap. Hierbij dient bijzondere aandacht te worden gegeven aan de rol van het ministerie van V&W, zodat kan worden gecontroleerd of het beschikbaar gestelde geld doelmatig wordt besteed.

Vooralsnog is het opdrachtgeverschap neergelegd bij het bestuurlijke MIRT-overleg.

8.5 Betrokkenheid markt

De markt is betrokken via het project Zuidplaspolder. Door middel van het OSK ten behoeve van de Zuidplaspolder betalen de ontwikkelaars van woningbouw en bedrijfsterreinen mee aan de maatregelen.

8.6 Risico's

Op dit moment worden de volgende risico's en bijbehorende beheersmaatregelen benoemd:

Organisatie

Onduidelijke verantwoordelijkheden kunnen leiden tot vertraging van het project. Dit geldt bijvoorbeeld voor de invulling van het opdrachtgeverschap. Daarom dienen ten behoeve van het vervolgtraject goede afspraken over samenwerking te worden gemaakt tussen de betrokken overheidspartijen: de gemeenten, Provincie Zuid-Holland en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Aanbevolen wordt om een startnotitie voor de Planstudiefase op te stellen.

Financiering

Het project is sterk afhankelijk van het OSK ten behoeve van de Zuidplaspolder in verband met de financiering van de maatregelen. Deze afhankelijkheid kan leiden tot vertragingen. Om duidelijkheid te bewerkstelligen wordt aanbevolen om een convenant te sluiten tussen het project en de Zuidplaspolder.

Communicatie

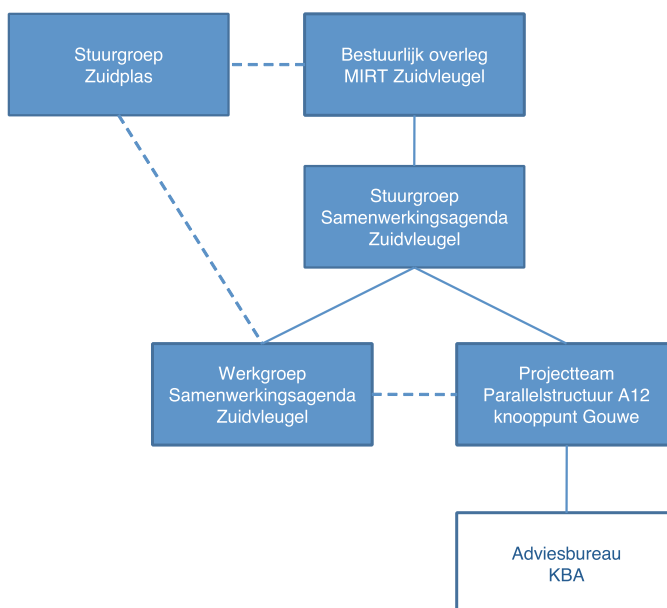
Weerstand van bedrijfsleven en bewoners tegen de plannen kan ook leiden tot vertraging, bijvoorbeeld door ophouden van de MER-procedures. Een zorgvuldig communicatietraject via het project Zuidplaspolder kan dit risico beperken.

Bijlage A: Organisatie

Het project Parallestructuur A12 Knooppunt Gouwe is uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van de Stuurgroep Samenwerkingsagenda, ten dienste van de Stuurgroep Zuidplas. De finale besluitvorming vindt plaats in het bestuurlijk MIRT-overleg Zuidvleugel.

De Werkgroep Samenwerkingsagenda heeft in het kader van dit project besluitvorming voorbereid van de Stuurgroep Samenwerkingsagenda Zuidvleugel en de Stuurgroep Zuidplas.

Het projectteam Parallestructuur A12 knooppunt Gouwe heeft de werkzaamheden uitgevoerd.



1 Personele invulling

Het projectteam van de Parallestructuur A12 bestaat uit:

- Herman Roem, Rijkswaterstaat Zuid-Holland
- Peter de Graaf, Stadsregio Rotterdam
- Ewald Borkens, Stadsgevest Haaglanden
- Mohamed Kalai, ISMH
- Harry van Bovene, ISMH
- Douwe Sikkema / Piet Timmers, Provincie Zuid-Holland (MER Zuidplaspolder)
- Joost Haubrich, Provincie Zuid-Holland
- Harold Lek (projectleider), Provincie Zuid-Holland
- Michel Hoppenbrouwers, Ministerie van Verkeer en Waterstaat (agendalid)
- Sylvia Stadt, Provincie Zuid-Holland (agendalid)
- Martin Leuvenink, Ministerie van VROM (agendalid)

De Stuurgroep Zuidplas bestaat uit de Provincie Zuid-Holland, gemeenten Gouda, Waddinxveen, Nieuwerkerk a/d IJssel, Moordrecht, Zevenhuizen-Moerkapelle, Rotterdam, Hoogheemraadschap van Schieland en Krimpenerwaard en Stadsregio Rotterdam

Stuurgroep Samenwerkingsagenda Zuidvleugel:

- Tonnie Rozijn (voorzitter), Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- Jan Hendrik Dronkers, Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- Klaas Kusters, Rijkswaterstaat Zuid-Holland
- Paul Vonk, Stadsregio Rotterdam
- Willem Benschop, Stadsgewest Haaglanden
- Anita Scholten / Roland Auburger, Provincie Zuid-Holland
- Mattie Busch, Ministerie van VROM

Werkgroep Samenwerkingsagenda Zuidvleugel:

- Anne Barendse (voorzitter), Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- Michel Hoppenbrouwers, Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- Joost van Nierop, Rijkswaterstaat Zuid-Holland
- Bert Slangen, Stadsgewest Haaglanden
- Peter de Graaf, Stadsregio Rotterdam
- Nicolien de Bruin, Gemeente Den Haag
- Twan Verhoeven, Provincie Zuid-Holland
- Martin Leuvenink, Ministerie van VROM

Bijlage B: Beleidskader

Het beleidskader van de MIRT-Verkenning wordt gevormd door de volgende beleidsdocumenten:

- Nota Mobiliteit - september 2004;
- Interregionale Structuurvisie Zuidplas (ISV), september 2004;
- Nota Ruimte deel 4; na parlementaire behandeling, vastgesteld op resp. 17 mei 2005 en 17 januari 2006 door Tweede en Eerste Kamer;
- Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplas (ISP), februari 2006;
- Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel, september 2006;
- Zuidvleugelbrief; Kabinetsbesluiten voor de Zuidvleugel van de Randstad, 22 september 2006;
- Samenwerkingsagenda Zuidvleugel, januari 2007;
- Randstand Urgent, oktober 2007;
- Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse wegen, november 2007.

Deze beleidsdocumenten zijn de onderlegger van de gehanteerde ruimtelijke en infrastructurele uitgangspunten bij het project parallelstructuur A12 knooppunt Gouwe. In dit hoofdstuk wordt kort per beleidsdocument de inhoud omschreven alsmede de relatie met het project. De beleidsdocumenten worden chronologisch behandeld.

1 Nota mobiliteit

In de Nota Mobiliteit wordt het nationale verkeer- en vervoersbeleid uiteengezet voor de periode tot 2020 waarbij tevens een doorkijk wordt gegeven voor de periode daarna. Het streven is erop gericht de bereikbaarheid te verbeteren waarbij vooral het ijkpunt is 'de reistijd van deur tot deur'. Om de doelstellingen te bereiken is het o.m. van belang dat er een goede doorstroming van het verkeer plaats vindt op het hoofdwegennet. Daarvoor ligt de allereerste verantwoordelijkheid bij het Rijk. Een goede bereikbaarheid van de economische kerngebieden is daarbij speerpunt van het beleid.

Om de doelstellingen te halen dient het functioneren van het hoofdwegennet en onderliggend wegennet in samenhang te worden beoordeeld, met name via een gebiedsgerichte benadering. Hiertoe hebben het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en VROM, de provincie Zuid Holland en de WGRplus-regio's Rotterdam en Haaglanden in de Zuidvleugel een aanzet gegeven door gezamenlijk een regionale netwerkanalyse uit te voeren.

2 Interregionale Structuurvisie Zuidplas (ISV)

De Interregionale Structuurvisie 2010-2030 (ISV) is een bestuurlijk geaccordeerde visie over de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied van de driehoek RZG Zuidplas, inclusief de Zuidplaspolder. Deze samenwerking tussen een 23-tal organisaties (Provincie, gemeenten, Stadsregio's, milieuorganisaties -verenigd in Concept-, Kamers van Koophandel en Rijk) heeft een visie opgeleverd voor de Driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda. Deze is in 2004 geaccordeerd.

De grondslag voor het ISV is het door de regio geformuleerde opgavendocument. De opgaven voor groen en water, infrastructuur, woningbouw, bedrijventerreinen en glastuinbouw zijn voor de driehoek RZG samengevat:

- 15.000 tot 30.000 woningen;
- 150 tot 350 hectare bedrijventerrein;

- 200 hectare netto extra glas.

3 Nota Ruimte

De Zuidplaspolder is een van de verstedelijkingslocaties die het Rijk heeft genoemd in de Nota Ruimte voor de periode 2010-2030. De grens van het Groene Hart is hiervoor aangepast. Het Rijk stelt voorwaarden aan de integrale ontwikkeling: evenwicht tussen woningbouw en bedrijvigheid, optimale afstemming van de verstedelijking op de water-, bodem- en groenopgave van het gebied en behoud van voldoende mogelijkheden voor ontwikkeling van het landbouwontwikkelingsgebied voor de glastuinbouw. In het gebied liggen qua woningbouw vooral kansen om tegemoet te komen aan de vraag naar groene woonmilieus. De genoemde ontwikkelingen zijn mogelijk door de relatief goede ontsluitingsmogelijkheden.

De mogelijkheid van verstedelijking in de Zuidplaspolder is binnen het grote geheel van opgaven in de driehoek Rotterdam – Zoetermeer – Gouda volgens afspraak nader uitgewerkt door de regio.

In de Nota Ruimte richt het Rijk zich onder andere op versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland. Randvoorwaarde hierbij is een goed functionerende verkeer- en vervoerinfrastructuur met een betrouwbare bereikbaarheid.

4 Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplas

Het Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplas (ISP) vormt een concretisering van de keuzes uit de Interregionale Structuurvisie. Het ISP is door alle deelnemende partijen (Provincie, zuidplasp gemeenten, Hoogheemraadschap en Rotterdam) in 2006 vastgesteld. Parallel aan het ISP is ook gewerkt aan een Streekplanherziening. Deze is door Provinciale Staten goedgekeurd in 2006. Beide documenten gingen gepaard met een Strategische Milieubeoordeling (SMB). Het ISP vormt - tesamen met de streekplanherziening - de basis voor de opstelling van de gemeentelijk bestemmingsplannen.

5 Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel en Samenwerkingsagenda

Uit de Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel (RNZ) blijkt dat een parallelstructuur langs de A12 bij de Gouweknoop een maatregel is die de doorstroming van het verkeer bij de Gouweknoop niet alleen verbetert, maar bovendien dat het een maatregel is waarvan je geen spijt krijgt ('no regret'). Het idee van een parallelstructuur was al naar voren gekomen bij de verstedelijkingsplannen van de Zuidplaspolder ('Driehoek Rotterdam - Zoetermeer - Gouda').

De maatregel zorgt naast de verbeteringen van de reisrelaties tussen de hoogstedelijke centra en Utrecht ook voor een betere ontsluiting van de woon- en werkgebieden in het stedelijk centrum Gouda. Deze maatregel leidt tot een optimale benutting van het arbeidspotentieel en hiermee tot een versterking van de concurrentiekracht van de Zuidvleugel.

In de RNZ wordt aangekondigd dat Rijk en regio gezamenlijk de bereikbaarheidsproblematiek van de A12/A20 bij Gouda verder gaan onderzoeken.

Voor de woningbouwlocatie in de Zuidplaspolder is in de Netwerkanalyse op basis van de 'consensusvariant' voor 2020 rekentechnisch uitgegaan van 15.000 woningen. Voor de ontsluiting van de Zuidplaspolder in 2020 en de realisatie van kassen en bedrijventerrein is in de pakketten een aantal maatregelen benoemd. Het gaat daarbij onder meer om verbeteringen aan het regionale wegennet (Westelijke Randweg Waddinxveen) en een OVN Moordrecht-boog (nieuwe verbinding N456 tussen A12 en A20). Daarnaast kan een verbetering van de doorstroming op het

hoofdwegennet plaatsvinden via de realisering van een regionale parallelstructuur bij het Gouwe Aquaduct. De parallelstructuur zorgt tevens voor een goede regionale ontsluiting.

A12 en A20 spelen een belangrijke rol in de bereikbaarheid van de Zuidplaspolder. Deze wegen hebben ook een belangrijke functie in de relaties op de corridor Den Haag/Rotterdam en Utrecht. Ondanks de ZSM projecten op de A12 (extra stroken) en de A20 (verbeterde afwikkeling op de aansluiting Moordrecht) hebben deze wegen zonder verdere maatregelen in 2020 een capaciteitsprobleem.

De no-regret maatregel Parallelstructuur A12 tussen Gouda en de N219, inclusief oeververbinding over/onder de Gouwe, zal voor de A12 een grote verbetering betekenen en vervult voor de Zuidplaspolder een essentiële ontsluitingsfunctie.

Naar verwachting zal de doorstroming op de A20 echter problematisch blijven, waardoor de relatie Zuidplaspolder – Rotterdam niet aan de streefwaarden zal kunnen voldoen.

6 Zuidvleugelbrief

In de Zuidvleugelbrief steunt het kabinet de integrale ontwikkeling van de Zuidplaspolder (ZPP) en ziet voor het gebied vooral een functie om te voorzien in groene en dorpse woonmilieus, met woningen in lage dichtheden. Daarmee is deze woningbouw een belangrijke aanvulling op het aanbod van de Zuidvleugel.

Voor de periode 2010-2020 voorziet het Rijk een realisering van 11.900 woningen in dit gebied. De effecten op de verkeers- en vervoersinfrastructuur voor de periode 2010 – 2020 zijn nader onderzocht in het kader van de Netwerkanalyse Zuidvleugel. Het genoemde aantal woningen past zowel binnen de bandbreedte van de scenario's die bij deze analyse worden gehanteerd als binnen het rijksuitgangspunt bij de planning van eventuele rijksinvesteringen in het kader van de Nota Ruimte. Uitgangspunt is dat de ruimtelijke ontwikkeling in de pas loopt met de bereikbaarheid en vice versa.

Gezien de relatie met de verdichting binnen bestaand bebouwd gebied en de inzet van met name de Rotterdamse regio op dit punt, acht het kabinet flexibiliteit en faseerbaarheid van groot belang bij de woningbouwplanning in de Zuidplaspolder. De algehele onzekerheden met betrekking tot de bevolkingsontwikkeling in de komende decennia maakt dit nog extra belangrijk.

In de Zuidvleugelbrief wordt vanuit de Netwerkanalyse het startsein gegeven voor verdere uitwerking van de parallelstructuur en om de oplossingsrichting in het bestuurlijk MIRT overleg aan de orde te laten komen.

7 Randstad Urgent

Met Randstad Urgent wil het kabinet de Randstad weer aan de top brengen als duurzame en economisch sterke regio. De Zuidplaspolder is opgenomen in dit programma. Rijk en regio zijn in Randstad Urgent overeengekomen zich in te spannen om de volgende stappen te nemen:

- Besluit over kostenverdeling Rijk – regioparallelstructuur A12/A20 Gouweknoop/Moordrechtboog (1 november 2007);
- Besluit over de toelating tot de uitwerkingsfase van de procedure van het budget Nota Ruimte (1 december 2008);
- Besluit over start planstudie parallelstructuur A12/A20 Gouweknoop/Moordrechtboog en de daarbij behorende rijksbijdrage (MIRT) (1 december 2008).

Bijlage C: Uitgangspunten infrastructuur

Deze bijlage geeft een overzicht van de belangrijkste infrastructurele uitgangspunten die zijn gehanteerd voor wat betreft de regionale ontwikkeling. De basis hiervoor is de Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel.

- A4 Leiden Burgerveen (2x3 rijstroken; A4W4: verdiepte ligging)
- A4 Delft-Schiedam
- A4 reconstructie Harnaschknooppunt
- A15 West (Maasvlakte – Vaanplein)
- ZSM-1: A4 bufferstrook (Leidschendam – Clausplein)
- ZSM-1: A12 bufferstrook (Clausplein-Voorburg)
- ZSM-1: A12 plusstrook (Woerden – Gouda)
- ZSM-1: A12 plusstrook (Zoetermeer - Zevenhuizen en Zevenhuizen - Gouda; nieuwe aansluiting Zevenhuizen in plaats van aansluitingen Waddinxveen en Zevenhuizen 'oud')
- ZSM-1: A13 spitsstrook (Zestienhoven – Delft-Zuid)
- ZSM-1: A20 bufferstrook (Terbregseplein)
- ZSM-1: A27 plusstrook (Gorinchem – Noordeloos)
- ZSM-2: A12 Gouda-Woerden (verbreding naar 2x 4 stroken)
- ZSM-2: A15 Papendrecht-Sliedrecht-Hardinxveld-Giessendam (verbreding naar 2x3 stroken)
- ZSM-2: A20 verlegging aansluiting Moordrecht
- Trekvliettracé (Den Haag binnenstad – aansluiting Hoornwijck) fase 1
- Landscheidingsweg/N440 inclusief Hubertustracé
- '3 in 1' project Westland (Verlenging Veilingroute, reconstructie knooppunt Westerlee, Tweede Ontsluitingsweg Hoek van Holland)
- Zuidwestelijke randweg Gouda
- N209: aanpassing aansluiting A12
- N209: 2x2 rijstroken ter hoogte van Bergschenhoek
- N211: Reconstructie aansluitingen Harnaschknooppunt en Wateringen
- N217: Omleiding Oud Beyerland en parallelweg Maasdam
- N218: Optimalisatie Hartelcorridor
- N219: Omleiding Zevenhuizen
- N456: Korte omleiding vanaf aansluiting Moordrecht/A20 (ZSM-2)
- N470: Zoetermeer - Delft – Rotterdam

Tenslotte is de gerealiseerde A13/A16 als uitgangspunt meegenomen. Deze ontleent namelijk een zekere status in de MIRT-afspraken van oktober 2006.

Bijlage D: Aannames en uitgangspunten kosteninschatting

Uitgangspunten:

- Prijspeil februari 2007
- Niveau raming: initiatieffase
- Schetsen varianten, Goudappel Coffeng d.d. 28-03-2007
- Topografische ondergrond 1 : 10.000

Niet inbegrepen zijn kosten voor:

- BTW
- Grondverwerving en schade
- Functievrij maken
- Kabels en leidingen
- Sloop bebouwing en funderingen
- Grondaankoop
- Onteigeningskosten
- Vermogenskosten
- Planschade
- Nadeelcompensatie
- Bodemsanering
- Obstakels in ondergrond
- Bodemonderzoek
- Bodemsanering
- Grondwatersanering
- Asbest
- Archeologie/Archeologisch onderzoek
- Onzekerheidsreserve
- Reserve extern onvoorzien

De kosteninschatting betreft primair een inschatting ter vergelijking van de varianten.

Kostentechnische verschillen van de varianten worden met deze ramingen inzichtelijk gemaakt.

Gezien de aannames is deze vergelijking nadrukkelijk niet geschikt voor een budgetaanvraag.

Bijlage E: Situatietekeningen

Bijlage F: Onderzoek naar draagvlak

De plannen rond de parallelstructuur A12 knooppunt Gouwe zijn bekend bij overheid, bedrijfsleven en veel andere betrokkenen. In het verleden zijn reeds afspraken gemaakt tussen overheden over het uitwerken en realiseren van de plannen.

In dit hoofdstuk wordt onderzocht in welk kader de plannen onderwerp van gesprek zijn geweest, wat de reacties waren en welke afspraken hieromtrent zijn gemaakt.

Het draagvlak bij overheid, bedrijfsleven en andere actoren is onderzocht aan de hand van:

- Een analyse van besluitvorming en overleg in het kader van bereikbaarheid van de Zuidvleugel.
- Een analyse van besluitvorming en overleg in het kader van de ontwikkeling van de Zuidplaspolder.
- Een analyse van ruimtelijke visies van gemeenten.
- Een voorlichtingsbijeenkomst op 8 april jl.

1 Zuidvleugel

Over de bereikbaarheid van en binnen de Zuidvleugel zijn met name tussen overheden afspraken gemaakt in het kader van de Netwerkanalyse en Samenwerkingsagenda Zuidvleugel, de Zuidvleugelbrief, Randstad Urgent en het Bestuurlijk MIRT-overleg. De relevante afspraken en conclusies zijn onderstaand omschreven.

1.1 Netwerkanalyse en Samenwerkingsagenda Zuidvleugel

De Regionale Netwerkanalyse Zuidvleugel (RNZ) is in september 2006 vastgesteld door het Rijk en de regionale overheden. Op basis van de Netwerkanalyse is een Samenwerkingsagenda opgesteld (januari 2007).

In de RNZ wordt aangekondigd dat Rijk en regio gezamenlijk de bereikbaarheidsproblematiek van de A12/A20 bij Gouda verder gaan onderzoeken. A12 en A20 spelen een belangrijke rol in de bereikbaarheid van de Zuidplaspolder. Deze wegen hebben ook een belangrijke functie in de relaties op de corridor Den Haag/Rotterdam en Utrecht. Ondanks de ZSM projecten op de A12 (extra stroken) en de A20 (verbeterde afwikkeling op de aansluiting Moordrecht) hebben deze wegen zonder verdere maatregelen in 2020 een capaciteitsprobleem.

Het Gouwe aquaduct in de A12 is in de RNZ als een majeur probleem aangemerkt. Ook het onderliggend wegennet kent overbelasting op de bestaande schakels.

Uit de RNZ blijkt dat een parallelstructuur langs de A12 bij de Gouweknoop een maatregel is die de doorstroming van het verkeer bij de Gouweknoop niet alleen verbetert, maar bovendien dat het een maatregel is waarvan je geen spijt krijgt ('no regret'). Het idee van een parallelstructuur was al naar voren gekomen bij de verstedelijkingsplannen van de Zuidplaspolder ('Driehoek Rotterdam - Zoetermeer - Gouda'). De no-regret maatregel Parallelstructuur A12 tussen Gouda en de N219, inclusief oeververbinding over/onder de Gouwe, zal voor de A12 een grote verbetering betekenen en vervult voor de Zuidplaspolder een essentiële ontsluitingsfunctie.

De maatregel zorgt naast de verbeteringen van de reisrelaties tussen de hoogstedelijke centra en Utrecht ook voor een betere ontsluiting van de woon- en werkgebieden in de stedelijke centra

Leiden en Gouda. Deze maatregel leidt tot een optimale benutting van het arbeidspotentieel en hiermee tot een versterking van de concurrentiekracht van de Zuidvleugel.

Rijk en regio hebben daarom in de Samenwerkingsagenda afgesproken deze oplossing gezamenlijk uit te werken. Aandachtspunt is dat naar verwachting de doorstroming op de A20 problematisch zal blijven, waardoor de relatie Zuidplaspolder – Rotterdam niet aan de streefwaarden zal kunnen voldoen.

1.2 Zuidvleugelbrief

Het kabinet heeft in de Zuidvleugelbrief (september 2006) richting de regionale overheden haar ambities voor de Zuidvleugel omschreven.

De Zuidvleugelbrief onderschrijft de geschetste problemen. Daarnaast sluit het kabinet aan aan bij de oplossingsrichting (het voorkeursalternatief) die wordt voorgesteld in de Netwerkanalyse Zuidvleugel. Het startsein wordt gegeven voor verdere uitwerking van de parallelstructuur en om de oplossingsrichting in het bestuurlijk MIRT overleg aan de orde te laten komen.

1.3 Randstad Urgent

Met Randstad Urgent wil het kabinet de Randstad weer aan de top brengen als duurzame en economisch sterke regio. Het programma omvat 35 projecten. Voor elk van deze projecten maakt het Rijk harde afspraken met de regio. Tijdens de Randstadconferentie van 29 oktober 2007 zijn deze afspraken getekend in de Ridderzaal te Den Haag.

De Zuidplaspolder is opgenomen in dit programma. Rijk en regio zijn in Randstad Urgent overeengekomen zich in te spannen om de volgende stappen te nemen:

- Besluit over kostenverdeling Rijk – regioparallelstructuur A12/A20 Gouweknoop/Moordrechtboog (1 november 2007);
- Besluit over de toelating tot de uitwerkingsfase van de procedure van het budget Nota Ruimte (1 december 2008);
- Besluit over start planstudie parallelstructuur A12/A20 Gouweknoop/Moordrechtboog en de daarbij behorende rijksbijdrage (MIRT) (1 december 2008).

1.4 MIRT overleg

In het halfjaarlijkse MIRT-overleg is het project ook reeds besproken. In het overleg van 31 oktober jl. is afgesproken dat de oplossingsrichting door de provincie Zuid-Holland, samen met Rijk en regionale partijen, tot een volwaardige MIRT-Verkenning wordt uitgewerkt. Op basis hiervan kan de minister van V&W in het voorjaar van 2008 besluiten tot de start van een MIRT-Planstudiefase.

2 Zuidplaspolder

De opgave van het project Zuidplaspolder is te zien als een voorbeeld van ontwikkelingsplanologie. Het project nodigt private partijen en maatschappelijke organisaties uit om hun ideeën te presenteren en in te brengen. Bruikbare en haalbare initiatieven krijgen een plek bij de uitwerking van bestemmingsplannen en deelprogramma's.

In het algemeen kan worden gezegd, dat alle doelgroepen staan achter de keuzes die tot op heden zijn gemaakt in de ISV en het ISP. Tevens hebben zij waardering voor het proces, de communicatie en de ruimte die zij in het proces krijgen.

2.1 ISV

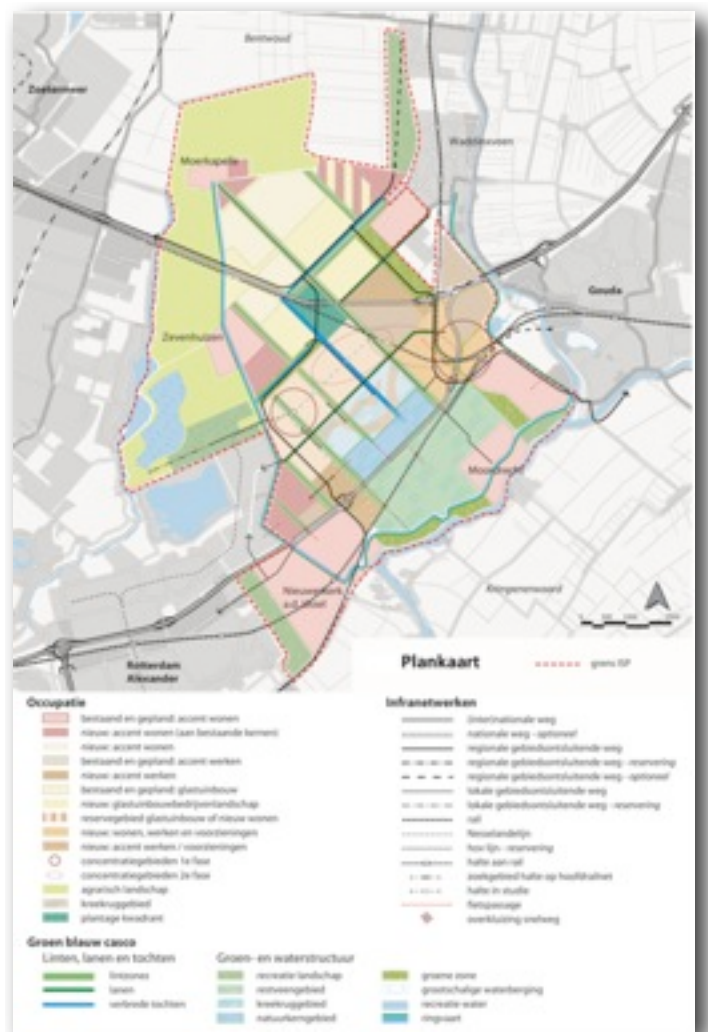
De Interregionale Structuurvisie 2010-2030 (ISV) is in samenwerking tussen Rijk, Provincie, gemeenten, Stadsregio's Rotterdam en Haaglanden, Kamers van Koophandel, Hoogheemraadschap Schielanden en milieuorganisaties verenigd in Concept, ontwikkeld. Het betreft een ruimtelijke visie voor de Driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda. De ISV is in 2004 bestuurlijk geaccordeerd.

De ISV onderschrijft de bereikbaarheidsproblematiek. Door de ontwikkeling van de Zuidplaspolder zullen de bereikbaarheidsproblemen toenemen. Een goede ontsluiting van de gebieden is zeer belangrijk, zowel weg als met het Openbaar Vervoer. Het ISV geeft aan dat maatregelen noodzakelijk zijn.

2.2 ISP

Het Intergemeentelijk Structuurplan Zuidplas (ISP) vormt een concretisering van de keuzes uit de Interregionale Structuurvisie. Het ISP is door alle deelnemende partijen (provincie, Zuidplaspoldergemeenten, Rotterdam en Hoogheemraadschap Schieland) in 2006 vastgesteld.

Het ISP onderstreept de problematiek en benoemt een parallelstructuur A12 en Moordrechtboog op OWN (voorkeursalternatief) als noodzakelijke infrastructurele maatregelen. Ondertussen is een MER gestart naar de regionale infrastructuur in de Zuidplas.



Figuur 2.1: ISP

3 Gemeentelijke visies

In de visies van de onder andere de gemeenten Waddinxveen en Gouda voor 2030 is het voorkeursalternatief opgenomen.



Figuur 2.2: Visie Waddinxveen 2030



Figuur 2.3: Visie Gouda 2030

4 Voorlichtingsbijeenkomst

Op 8 april jl. heeft een voorlichtingsbijeenkomst plaatsgevonden. De bijeenkomst was primair bedoeld voor het bedrijfsleven, maar tevens waren de gemeenten ambtelijk ruim vertegenwoordigd.

Tijdens deze bijeenkomst zijn de bedrijven en de gemeentelijke vertegenwoordigers geïnformeerd omtrent de plannen. Een verslag van deze bijeenkomst is opgenomen als bijlage H van de verkenning. Conclusie is dat de problematiek wordt onderschreven en dat een breed draagvlak bestaat voor het voorkeursalternatief.

Bijlage G: Communicatie Zuidplaspolder

1 Over het project

Het project Driehoek Rotterdam-Zoetermeer-Gouda (RZG) is één van de grootste ruimtelijke projecten in de provincie Zuid-Holland. Om de woningbouwbehoefte in Zuid-Holland te accommoderen en de Zuidvleugel van de Randstad te ontwikkelen tot een hoogwaardige netwerkstad, is de Zuidplaspolder aangewezen als geschikte locatie voor grote buitenstedelijke ontwikkelingen. De opgave in de Zuidplaspolder maakt deel uit van Randstad Urgent.

Deze droogmakerij ligt net binnen de stedelijke driehoek. De keuze voor de Zuidplaspolder was in den beginne niet geheel onomstreden. Niet alleen is het de diepste droogmakerij van Nederland dat een watervraagstuk met zich meebrengt, ook bevindt een deel van het gebied zich binnen de oorspronkelijke grenzen van het Groene Hart. Om ontwikkelingen in de Zuidplaspolder mogelijk te maken, zijn de grenzen van het Groene Hart verlegd en vormt het watervraagstuk een centraal element in de opgave.

2 Aanpak communicatie en participatie

De opgave van het project Zuidplaspolder is te zien als een voorbeeld van ontwikkelingsplanologie. Daarom beperkt de aanpak zich niet tot het opstellen van een reeks planologische documenten door de betrokken overheden. Belangrijk is ook om gewenste ruimtelijke initiatieven uit te lokken, te bevorderen en te steunen. Daarom nodigt het project private partijen en maatschappelijke organisaties uit om hun ideeën te presenteren en in te brengen. Bruikbare en haalbare initiatieven krijgen een plek bij de uitwerking van bestemmingsplannen en deelprogramma's.

Ontwikkelingsplanologie is erop gericht om ideeën en initiatieven vanuit private en maatschappelijke partijen daadwerkelijk tot uitvoering te laten komen. Diverse publieke, private en maatschappelijke partijen worden bij elkaar gebracht om gezamenlijk af te wegen hoe de gewenste ontwikkelingen zowel inhoudelijk als financieel gerealiseerd kunnen worden.

Dit proces verloopt bij het project via de drie P-sporen: **p**lanvormingsspoor (besluitvormingsproces over de plannen die in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening moeten worden gemaakt), **p**ecuniaspoor (inhoudelijke invulling deelgebieden, samenwerking opzetten) en het **p**artijenspoor (communicatie).

Het partijenspoor speelt de belangrijkste rol voor wat betreft communicatie, participatie en draagvlak. Het gaat erom politici en bestuurders, maatschappelijke organisaties, het bedrijfsleven en huidige en toekomstige bewoners van de Zuidplaspolder te blijven informeren en te betrekken bij de verdere uitwerking. Het centrale concept hierbij is "Vertaling en Verbeelding". Naast communicatie via reguliere kanalen zoals de website www.driehoekrzig.nl, nieuwsbrieven, feulletons en Raden-Statensconferenties hebben in dit kader de afgelopen jaren diverse succesvolle grootse activiteiten plaatsgevonden:

- Imagination Day (2004);
- Parade van de Verbreding (2004)
- De Week van de Zuidplas (2005);
- De Dag van de Ontwikkeling (2006);
- Langste en Kortste Dag van de Zuidplas (2006).

Juni 2008 wordt de Maand van Publiekscommunicatie met daarin aandacht voor de voorontwerp bestemmingsplannen inclusief concept MER regionale infrastructuur. Bovendien vindt op 18 juni 2008 de MidZomerDag van de Zuidplas plaats.

3 Algemene waardering

In het algemeen kan worden gezegd, dat alle doelgroepen staan achter de keuzes die tot op heden zijn gemaakt in de ISV en het ISP. Tevens hebben zij waardering voor het proces, de communicatie en de ruimte die zij in het proces krijgen. Het proces kenmerkt zich door openheid en transparantie: iedereen kan zijn inbreng leveren en krijgt teruggekoppeld wat ermee is gedaan en waarom. Belangrijk speerpunt is de ruimte voor creativiteit. De nadruk op democratische legitimatie van de plannen spreekt stakeholders ook sterk aan.

Tevens waarderen doelgroepen het feit dat zij zo vroeg in het proces al betrokken zijn en een rol hebben gekregen. Dit heeft geleid tot een meer integrale afweging van belangen.

4 Overheden

4.1 Randstad Urgent

Het project Zuidplaspolder is één van de grootste ruimtelijke projecten in de provincie Zuid-Holland. Om de woningbouwbehoefte in Zuid-Holland te accommoderen en de Zuidvleugel van de Randstad te ontwikkelen tot een hoogwaardige netwerkstad, is de Zuidplaspolder aangewezen als geschikte locatie voor grote buitenstedelijke ontwikkelingen. De opgave in de Zuidplaspolder maakt deel uit van Randstad Urgent.

4.2 Raden-Statenconferenties

De Zuidplaspolder wordt ontwikkelend volgens de methode van ontwikkelingsplanologie. De voordelen van deze aanpak liggen in meer gedeelde deskundigheid, meer creativiteit en het voorkomen van het moeten overdoen van bepaalde stappen. Het nadeel ligt erin, dat de formele juridische en democratische procesgang nog geënt is op traditionele planologie. Daarbij zijn het de afzonderlijke gemeenteraden en Provinciale Staten die de besluiten aan het einde van het traject moeten vastleggen.

In het proces Zuidplaspolder moe(s)t worden voorkomen dat plannen die in goed gezamenlijk overleg tot stand zijn gekomen, aan het einde van het proces alsnog sneuvelen bij de afzonderlijke gemeenteraden en Provinciale Staten. Daarom zijn, en worden er nog steeds, Raden-Statenconferenties georganiseerd. De Zuidplas bestaat tot 1 januari 2010 namelijk uit 5 afzonderlijke gemeenten. Hiermee worden politici vroegtijdig betrokken. Zij voelen zich daardoor goed geïnformeerd over de achtergronden van keuzes en hebben scherp zicht op hun rol in het proces.

4.3 Burgemeesters

De complexiteit van de opgave in de Zuidplaspolder maakt dat het project op alle fronten het niveau van deelbelangen overstijgt. Hierdoor komen met name de burgemeesters in het gebied in een bijzondere positie. Deze positie is door hen ook opgemerkt en opgepakt. Binnen de eigen gemeente vormen zij een communicerende, stabiliserende en regisserende factor in relatie tot het college (portefeuilleoverstijgend), de gemeenteraad (processturend) en de burgers en maatschappelijke en private partijen (ogen, oren, ambassadeur). Dit heeft ook alles te maken met het dossier gemeentelijke herindeling.

5 Maatschappelijk middenveld

Er is volgens spelers uit het maatschappelijk middenveld veel ruimte voor inbreng van ideeën en samenwerking met private partijen.

Zij vinden dat hun inbreng enthousiast ontvangen wordt. Daarnaast waardeert het maatschappelijk middenveld de ruimte die het krijgt om kansen te benutten en bij elkaar en anderen steun te vinden in belangen.

De inbedding van glastuinbouw in het gebied blijft een aandachtspunt.

ConSept, de organisatie van 7 natuur- en milieuorganisaties, is van meet af aan enthousiast over en betrokken geweest bij het project. Dat geldt ook voor de Stuurgroep Glastuinbouw Zuidplaspolder, waarvoor een belangrijke rol is weggelegd (200 hectare nieuw glas en 80 hectare opruimen verspreid glas).

6 Bedrijfsleven

6.1 Zuidplaspolder

Het bedrijfsleven is over het algemeen goed te spreken over hun betrokkenheid bij het proces van de Zuidplaspolder. De KvK's Haaglanden en Rotterdam zijn ook vanaf het visievormingsproces (ISV) betrokken geweest. De projectorganisatie weet wat er speelt bij het bedrijfsleven en probeert de wensen uit die hoek ook echt een plek te geven. De betrokken overheden zien in dat kennis en kunde van private partijen juist in de ontwerp- en planfase onmisbaar zijn.

Het bedrijfsleven is te spreken over de ISV en het ISP en de daadkracht die hieruit spreekt. Evenwel is voor hen zeer belangrijk dat de afspraken uit de ISV en het ISP ook worden nagekomen. Daarom zullen zij zeer waarschijnlijk de uitvoering van de opgave kritisch volgen.

Wat het bedrijfsleven als positief ervaart, is het feit dat publieke partijen zowel op ambtelijk als op bestuurlijk niveau gedegen kennis hebben van de inhoud en doordrongen zijn van de urgentie voor het gebied.

Wel zit het bedrijfsleven soms in een spagaat: enerzijds denken bedrijven graag vroeg in het proces al mee en is de toegevoegde waarde van hun input duidelijk. Anderzijds is er de vrees dat hun betrokkenheid bij het proces zich eventueel later bij aanbesteding wreekt. Ondanks deze spagaat blijft het bedrijfsleven meedenken vanuit de overtuiging dat het zich daardoor juist goed op de kaart kan zetten.

7 Doorkijk communicatieactiviteiten Zuidplas in 2008

Het project A12-parallelstructuur bevindt zich in een andere fase dan het project Driehoek RZG Zuidplaspolder. Het is dan ook van belang om een eigen communicatie- en participatieaanpak met bijbehorende procesarchitectuur te ontwikkelen. Om in deze 'drukte' een overzichtelijke omgeving te houden voor belanghebbenden in de Zuidplas, moet en kan hierbij gebruik worden gemaakt van de middelen en kennis van het projectbureau Zuidplaspolder.

Naast een bezoek van minister Cramer op 7 mei aanstaande worden er in 2008 vanuit het projectbureau Driehoek RZG Zuidplaspolder nog diverse andere communicatieactiviteiten ontplooid. Riek Bakker zal hierbij worden ingezet als ambassadeur. Bij een aantal van deze activiteiten en middelen is het kansrijk voor A12-parallelstructuur om mee te liften. De activiteiten worden momenteel in de steigers gezet. De samenwerking op communicatiegebied ligt het meest

voor de hand bij de volgende voorgenomen activiteiten en middelen van projectbureau Driehoek RZG Zuidplaspolder:

- MidSummerDag van de Zuidplas op 18 juni 2008;
- Publiekscommunicatie in de hele maand juni. Wel zal de nadruk dan liggen op de voorontwerp bestemmingsplannen en concept-MERen met behulp van informatieavonden met presentatiepanelen;
- Publiekscommunicatie in de maand december. Wel zal de nadruk dan liggen op de ontwerp bestemmingsplannen, de MERen en een terugkoppeling van hoe om is gegaan met inspraakreacties;
- Films voor de vijf deelgebieden van de Zuidplaspolder. Het project A12-parallelstructuur zou kunnen meeliften op de film(s) van de voor het project relevante deelgebieden;
- Publieksfolders voor de vijf deelgebieden van de Zuidplaspolder. Het project A12-parallelstructuur zou kunnen meeliften op de folder(s) van de voor het project relevante deelgebieden;
- Website driehoekrzig.nl. Deze website wordt nog publieksvriendelijker gemaakt, met veel ruimte voor informatie over de deelgebieden. Hierop zou het project A12-parallelstructuur kunnen meeliften;
- Feuilletons begin juni en december in huis-aan-huisbladen deelgebiedspecifiek. Het project A12-parallelstructuur zou kunnen meeliften op de folder(s) van de voor het project relevante deelgebieden.

Bijlage H: Verslag voorlichtingsbijeenkomst

Informatiebijeenkomst Parallelstructuur A12

Dinsdag 8 april 2008 van 15.00 – 17.00 in het Campanille Hotel te Gouda

De voorzitter, Jan Eikema, heet iedereen van harte welkom en geeft aan dat het vandaag een bijzondere bijeenkomst betreft omdat vandaag de vertegenwoordigers van zowel Rijkswaterstaat als Provincie Zuid-Holland kaarten tonen over de infrastructuur aan het lokale en regionale bedrijfsleven. In mei van dit jaar is er een overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat over de financiering van de parallelstructuur. Niet eerder dan juni van dit jaar zullen de uitkomsten van het project MER Regionale infrastructuur bekend worden gemaakt. Alles wat vanmiddag aan de orde komt is een primeur voor de aanwezigen. Daarom verzoekt de voorzitter de aanwezigen de verstrekte stukken als vertrouwelijk te behandelen.

Ruimtelijke ontwikkeling omgeving studiegebied (Harry van Bovene, ISMH)

Harry van Bovene is plaatsvervangend directeur Grote Projecten van de gemeente Gouda, maar zal vanmiddag spreken vanuit het ISMH.

Ruimtelijke ontwikkelingen

Omdat de A12/A20 met enige regelmaat in de spits vast staat, moet worden gezocht naar structurele oplossingen. Structurele oplossingen die de groei van het wegverkeer in goede banen kunnen leiden. Het gaat dan niet alleen om oplossingen op het wegennet, maar ook op het spoor.

Verstedelijkingsstrategie Zuidvleugel

Eén van de opgaven in de Zuidvleugel betreft de optimale verknoping van ruimtelijke ontwikkeling met het weg- en railverkeer. Het Bestuurlijk Platform Zuidvleugel – waarin provincie, regio's en grote steden zijn vertegenwoordigd – is gekozen voor een verstedelijkingsstrategie: zoveel mogelijk bouwen in bestaande steden (inbreiding) en aan de rand ervan, in de buurt van bestaande of enkele nieuw te ontwikkelen stations  traject Stedenbaan. De spoorlijnen in de driehoek van Rotterdam, Zoetermeer en Gouda zijn belangrijke lijnen. In de Zuidvleugel zijn voor het stedenbaan-netwerk belangrijke afspraken gemaakt met de NS om te komen tot een situatie waarbij de treinen 6 keer per uur stoppen op die stations. De NS is een commerciële organisatie, die heeft aangegeven dat voldoende functies gerealiseerd moeten worden om het benodigde aantal instappers te waarborgen. Hierbij kan men denken aan woningen in de buurt van de stations, maar ook door het mogelijk maken van bedrijvigheid.

Zuidplaspolder

De Zuidplaspolder is een belangrijk project vanuit de Nota Ruimte. De te realiseren verstedelijking bestaat uit wonen, werken en recreëren. De Zuidplaspolder bevindt zich op het grondgebied van 4 gemeenten: Moordrecht, Zevenhuizen-Moerkapelle, Waddinxveen en Nieuwerkerk aan den IJssel. In dit gebied zal naar diverse mogelijkheden worden gezocht. Het eerste aspect hiervan is wonen. Tot 2020 is een startprogramma ontwikkeld voor circa 7.000 woningen. Over het algemeen wordt de woningbouw in de Zuidplaspolder gekenmerkt door haar landelijk karakter. Een uitzondering hierbij is de Gouweknoop. Hier zullen woningen worden ontwikkeld die zich met name richt op het stedelijk wonen met een hogere dichtheid. Wil je ergens wonen, dan moet je er ook kunnen komen en weg kunnen. In het kader van de infrastructuur Zuidplas laat Harry van Bovene een beeld zien. Belangrijk bij de ontwikkeling in de Zuidplaspolder is dat de bereikbaarheid is geregeld als de woningen en bedrijven er staan: 'eerst

bewegen, dan pas bouwen' Voordat men start met bouwen zullen dus een aantal wegen in ieder geval omgelegd worden of extra worden aangelegd.

Bij de N219 is sprake van een omlegging die nog nader wordt onderzocht op rendement in relatie tot kosten. Wellicht zal hier uitkomen dat de N219 ook moet worden verbreed, wil er sprake zijn van voldoende doorstroming. Voor de N456 zal een omlegging plaatsvinden zodat die weg direct aansluit op de Veilingweg die vervolgens overgaat in de Westelijke Randweg. Vanuit Waddinxveen en Boskoop leeft de wens om die weg verder naar het noorden door te trekken tot aan de N11.

Dit staat niet aangegeven op kaartmateriaal omdat die buiten het plangebied van het ISP ligt. Ook zal gekeken worden naar mogelijkheden om de bereikbaarheid via het spoor te verbeteren.

De RijnGouweLijn staat aangegeven en vanuit het perspectief van de Zuidplaspolder is het de bedoeling om een station te realiseren op deze lijn bij de Gouweknoop. De NS wil het realiseren van een stedenbaanstation voor wat betreft de lijnen naar Den Haag en Rotterdam vooralsnog afhouden in verband met de onduidelijkheid over het aantal opstappers.

Op grond van het startpakket zullen in dit gebied 950 woningen gebouwd worden. Het Gouwe Park is een bedrijventerrein met een oppervlakte van 65 ha, waarvan 45 ha uitgeefbaar. Het zou daarom mooi zijn om daar tijdig een station te hebben.

De MER regionale infrastructuur Zuidplas loopt op dit moment. De planning voorziet in een ontwerpversie omstreeks mei/juni 2008, waarna de definitieve versie gepland staat voor eind 2008. Voor beide geldt dat zij gelijk oplopen met de bestemmingsplannen (voor- en ontwerpbestemmingsplannen) in de deelgebieden.

Waddinxveen (Triangel, centrumontwikkeling en Coenecoop)

Waddinxveen is in ontwikkeling. Naast de ontwikkeling van de Triangel als nieuwbouwwijk (van 2900 woningen bouwt Waddinxveen 1000 woningen in het dorp zelf. Verder wordt bedrijvigheid in Waddinxveen (Coenecoop) ontwikkeld. In het Distripark Doelwijk vindt nog een uitbreiding van bedrijven (totale oppervlakte 55 ha). Tenslotte krijgt Waddinxveen een nieuw centrum op een plek waar nu nog voetbalvelden liggen. In dit gebied zal een mix van woningen, winkels en voorzieningen worden ontwikkeld.

Gouda (Westergouwe, Spoorzone, Goudse Poort)

De belangrijkste ontwikkeling op de visiekaart 2030 zijn: Westergouwe, Spoorzone en de Goudse Poort.

Spoorzone in Gouda.

Een belangrijk stuk in de Spoorzone is inmiddels kaal en de volkstuinen die hier lagen, zijn verdwenen. Hiervoor in de plaats komen een groot aantal voorzieningen en kantoren, waarbij links een Leisurecentre komt. Tevens komt hier een nieuwe plek voor het nieuwe gemeentehuis 'Huis van de Stad' genaamd. De Burgemeester Jammessingel zal hiervoor worden verlegd. Dit heeft vooral te maken met het belang van de bouwkvavels en het feit dat hier de RijnGouweLijn Gouda binnen komt.

Goudse Poort

Bij Goudse Poort is een transformatie van het bedrijventerrein in gang gezet.. Deze transformatie is belangrijk omdat men in Gouda vond dat de kwaliteit van dit gebied te wensen overliet als het

gaat om de openbare ruimte en de verschillende bedrijven die er zaten. De transformatie is een compleet proces waarbij behoorlijk wat kantoorruimte wordt toegevoegd. Het gebied geeft ruimte voor een businesspark, detailhandel en kantoren.

Westergouwe

In verschillende delen van de nieuwbouwwijk Westergouwe zullen in totaal 3.800 woningen worden gerealiseerd. Ook vanuit hier zal de druk op de infrastructuur toenemen. De Zuidwestelijke Randweg biedt hiervoor een (deel-)oplossing en de komst van een RGL-station in de Gouweknoop maakt ook het OV voor de nieuwe bewoners van de wijk bereikbaar.

Moordrecht (Gouwe Park)

Het gaat bij de bouw van dit bedrijventerrein om 65 ha, waarvan 45 ha bestaat voor uitgeefbare bedrijventerrein. Dit betekent ook vanuit deze locatie dat de druk op het wegennet wordt verhoogd.

Frank van Pelt vult aan dat bij het startpakket voor de Zuidplaspolder niet moet worden vergeten dat ook glastuinbouw en bedrijventerreinen deel uitmaken van het functiepakket dat moet worden geacommodeerd. Ook deze activiteiten geven uiteraard een druk op het wegennet.

Infrastructuur Rijksweg A12 (Herman Roem, Rijkswaterstaat)

Volgens Herman Roem is het goed om te laten zien wat Rijkswaterstaat al doet aan de A12 en A20. Deze activiteiten worden door het Rijk gefinancierd. Niet alle ontwikkelingen zijn in procedures rond. Het is de verwachting dat dit de komende jaren rond zal komen.

Korte termijnmaatregelen Gouweknoop

Bij Rijkswaterstaat is afgesproken om op korte termijn een aantal quick wins te realiseren om de doorstroming te verbeteren.

Enkele maatregelen, die op korte termijn worden gerealiseerd, zijn:

- Een verdubbeling van opstelstroken over 75 meter bij afrit Gouda (zuidbaan). Hierdoor kan het verkeer eerder voorsorteren en bufferen;
- Een verlenging van 50 meter van de oprit Moordrecht (noordbaan). Het voordeel hiervan is dat het verkeer richting Rotterdam snelheid kan maken en daardoor makkelijker kan invoegen. Tevens kan de verlenging van de oprit dienen als bufferstrook bij files;
- De verbreding van de onlangs verlengde afrit Moordrecht. Dit komt de veiligheid ten goede;
- Het plaatsen van 8 camera's bij het aquaduct. Hierdoor is het voor Rijkswaterstaat mogelijk om bij ongelukken direct hulpdiensten in te schakelen. De weg kan op deze wijze zo snel mogelijk worden schoongeveegd zodat het verkeer weer sneller op gang kan komen;
- Het instellen van een snelheidsdeken 70 – 90 op de Noordbaan voor het aquaduct van de A12. Hiervoor worden tekstkarren aangeschaft. De bedoeling is om de snelheidsdeken een half uur voor de file uit te voeren zodat de snelheid van het verkeer vanuit Reeuwijk richting Rotterdam en Den Haag en voor de afslag Gouda in overeenstemming worden gebracht met het verkeer vanuit Gouda. Dit maakt de fileduur korter.

Nieuwe aansluiting Moordrecht/A20

Uit onderzoek blijkt dat een gelijkvloerse kruising met het spoor filevorming veroorzaakt. Daardoor zal een nieuwe ongelijkvloerse kruising worden uitgevoerd. In het voorjaar zal Moordrecht het ontwerpbestemmingsplan ter visie leggen, waarna de realisering eind 2012 plaatsvindt. De nieuwe aansluiting bij Moordrecht dient tevens als aansluitpunt OVN - Moordrechtboog / N456.

De kosten voor de nieuwe aansluiting zullen ongeveer 62 miljoen bedragen. Daarnaast is ook geld nodig voor onder andere grondverwerving.

Extra stroken A12 Woerden – Gouda v.v.

A. Noordbaan (Woerden – Gouda)

Het aanbrengen van een plusstrook die buiten de spits niet wordt gebruikt. Vanuit de verkeerscentrale in Rhoon zal de plusstrook worden opengesteld.

Op de Noordbaan is de procedure Spoedwet van kracht (ZSM 1). Het is de verwachting dat dit jaar het Weg Aanpassingsbesluit (WAB) er komt en dat de werkzaamheden aan de in 2011 gereed zijn. Aan het eind van dit jaar hoopt Rijkswaterstaat met de werkzaamheden te kunnen starten.

B. Zuidbaan (Gouda – Woerden)

Bij de Zuidbaan (Gouda – Woerden) zal een plusstrook of reguliere strook worden gerealiseerd. Uit de Tracéwetprocedure moet blijken of het zal gaan om een plusstrook of een reguliere strook. Het Tracébesluit wordt voorzien in het derde kwartaal van 2009 waarna de strook in 2014 zal worden opengesteld.

Een reguliere strook is een extra strook die gedurende de gehele dag gebruikt kan worden, terwijl de plusstrook als extra rijstrook gebruikt kan worden tijdens files. De plusstrook is aan de linkerkant van de rijbaan en is iets smaller dan de normale rijbaan. De vaststelling van een plusstrook die smaller is dan een normale rijbaan is meer een procedurele en juridische kwestie. De aanwezigen pleiten voor eventueel extra asfalt naast de plusstrook, zodat de weg in de toekomst eventueel verbreed kan worden. De wegmarkering hoeft in dit geval alleen anders te worden getrokken.

A12 Zoetermeer – Gouda: 'A12 vernieuwd op weg' Gereed 2010

Op diverse fronten is Rijkswaterstaat hiermee bezig.

- Bij de A12 komt aan beide kanten een plusstrook;
- Nieuwe aansluiting A12 / N209 / Bleiswijk. Het knooppunt bij Bleiswijk zal geheel worden vernieuwd. De N209 krijgt bij Bleiswijk een betere aansluiting. De procedure hiervoor is helemaal rond;
- Nieuwe aansluiting A12 / N219 / Zevenhuizen-Waddinxveen. De huidige aansluitingen bij Zevenhuizen en Waddinxveen gaan weg en er komt één nieuwe aansluiting op de A12.

Hier is Rijkswaterstaat volop mee bezig.

Een vraag vanuit de deelnemers is: hoe staat het met de procedure voor de nieuwe aansluiting bij Zevenhuizen-Waddinxveen? Herman Roem geeft aan dat de procedure voor de nieuwe aansluiting is afgerond. Verder loopt er nog wel een zaak bij de Raad van State met betrekking tot de omlegging van de N219. Deze dient in mei .

Parallelstructuur A12 Knooppunt Gouwe (Joost Haubrich, Provincie Zuid-Holland)

De parallelstructuur is een gezamenlijk initiatief van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat Zuid-Holland, Provincie Zuid-Holland, Stadsregio Rotterdam, Stadsgewest Haaglanden en het Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Midden-Holland.

Netwerkanalyse Zuidvleugel

Uit eerder onderzoek blijkt een knelpunt rond het knooppunt Gouwe en Gouwe aquaduct. Dit is doorgerekend in de netwerkanalyse. In Zuid-Holland kwam uit de netwerkanalyse dat op de nodige plekken in 2020 een aantal trajecten niet binnen de normtijd (in de spits anderhalf maal de reguliere reistijd) kan worden gereden. De ster op het getoonde beeld is het aquaduct en knooppunt Gouwe in de A12 waar een knelpunt werd geconstateerd.

Samenwerkingsagenda Zuidvleugel

Het idee van de parallelstructuur A12 is het via het onderliggend wegennet verbinden van snelwegaansluitingen, waarbij de snelwegen en het onderliggende wegennet een betere aansluiting op elkaar en met elkaar krijgen. Het verkeer kan hierdoor gemakkelijker kiezen tussen hoofdwegennet of onderliggend wegennet.

Basisconcept Parallelstructuur A12

Te onderscheiden vallen:

1. Veilingroute tussen de nieuwe aansluitingen N209 en N219;
2. OWN-Moordrechtboog (tussen de A12 en de nieuwe aansluiting A20);
3. Extra kruising over Gouwe heen..

Deze maatregelen moeten er voor zorgen dat:

- Er een win-win situatie ontstaat door de combinatie met de ontsluiting van de Zuidplaspolder en de ontwikkelingen aan de westzijde van Gouda;
- De weefbewegingen bij afslag Gouda worden vermeden en dit zorgt voor een ontlasting van het aquaduct door het verkeer A12-Gouda ten westen van de Gouwe aan te sluiten op de A12;
- Voor het korte afstandsverkeer over de Rotte een alternatief ontstaat voor de A12.

Deze structuur zal voornamelijk uit nieuwe wegen bestaan. Hierdoor hoeven bestaande wegen niet op de schop te worden genomen of te worden afgesloten en blijft ook tijdens de werkzaamheden de doorstroming op peil. Het project zit nog vroeg in de procedure maar er is verhoudingsgewijs al veel uitgewerkt en berekend met verkeersmodellen. De formele uitwerking komt in het vervolgproces (planstudie/MER).

Afspraken over de Parallelstructuur

Ieder half jaar vindt overleg plaats met de minister van Verkeer en Waterstaat. Over de hierboven genoemde plannen zijn al afspraken gemaakt. Probleem en oplossingsrichtingen uit de netwerkanalyse, knooppunt Gouwe en het aquaduct, zijn onderbouwd. Vastgesteld is dat een oplossing in de combinatie van hoofdwegennet en onderliggend wegennet het meest effectief is. Vervolgens is ook bij de uitwerking in meer detail aangetoond dat de plannen werken en maakbaar zijn. De studies naar de Parallelstructuur hebben geresulteerd in een principeafpraak over geld: de Rijksoverheid betaalt 50% met een maximum van 100 miljoen euro, regionale overheden betalen de andere 50%. Op basis van de studies bestaat vertrouwen dat de kosten voor het totale project de 200 miljoen niet zullen overschrijden.

Om over te gaan naar de planstudiefase wordt momenteel nog een laatste slag gemaakt. De laatste benodigde informatie zal de dit voorjaar worden ingebracht en moet leiden tot overgang naar de planstudiefase.

Vervolgproces Parallelstructuur

- De overgang naar de planstudiefase.
 - Het grootste gedeelte van de MER (voor de Zuidplas) loopt al.
- Een aparte planstudie/MER zal worden gestart voor de extra kruising van de Gouwe (ruwweg het gebied ten oosten van de RijnGouweLijn tot en met Gouwe).

Dit is een open planproces waarbij een aantal momenten zijn ingebouwd waar iedereen zijn inbreng kan leveren over wat onderzocht moet worden en over de uitkomsten van de onderzoeken. Een planstudie duurt normaal gesproken ongeveer één tot anderhalf jaar.

Variant 1: 'extra halve aansluiting'

Het verkeer vanuit Gouda naar Den Haag loopt buiten het aquaduct om en zal op een van deze twee punten aansluiten. Het verkeer vanuit Gouda richting Rotterdam blijft gebruik maken van de bestaande aansluiting. Het 'echte' weven is hierdoor niet noodzakelijk. Automobilisten kunnen veel eerder hun keuze maken welke aansluiting zij willen nemen. Normaal zou het langzaam rijdende verkeer het verkeer richting Rotterdam moeten kruisen. Deze situatie houdt met deze variant op te bestaan. Alleen het verkeer richting Rotterdam moet invoegen. In de nieuwe situatie kan het verkeer van en richting Den Haag niet meer het aquaduct in. Andersom is het ook zo dat het verkeer aan de zuidkant van Gouda richting de Krimpenerwaard eigenlijk over de N456 rijdt.

In het kort zijn de voordelen:

- Minder verkeer in het aquaduct;
- Elimineren van weefsituaties.

Een nadeel van deze variant is dat de extra halve aansluiting op vrij korte afstand van de nieuwe aansluiting Zevenhuizen-Waddinxveen komt te liggen. Dit geeft mogelijk verstoringen in de verkeersstroom op de A12. Voordeel is dat het verkeer niet allemaal via de nieuwe aansluiting Zevenhuizen-Waddinxveen hoeft te worden afgewikkeld (variant 2).

Variant 2: via bestaande aansluiting Zevenhuizen-Waddinxveen

Het verkeer wordt door deze variant eerder de provinciale wegen op gedrukt en zal daardoor minder gebruik maken van de rijksweg. Het verkeer naar Gouda zal dus ook langer via de parallelstructuur moeten rijden.

Discussie

Een deelnemer vraagt of er nog wordt overwogen om de noordkant van de A12 verder naar het oosten parallel door te trekken, zowel aan de noord- als de zuidkant. De gemeente Reeuwijk speelt wel met die gedachte, maar er is nog geen besluit genomen. Joost Haubrich geeft aan dat dit geen deel uitmaakt van het project A12-parallelstructuur rond aquaduct en knooppunt Gouwe.

De keuze of de N219 bij Nieuwerkerk wordt verlegd en of een nieuwe aansluiting op de A20 wordt gemaakt, zal later dit jaar moeten worden genomen als de MER regionale infrastructuur Zuidplas resultaten heeft opgeleverd. Het heeft allemaal met elkaar te maken; het maken van de OWN-Moordrechtboog tussen de A12 en de A20 zal ook de N219 minder druk maken. De Moordrechtboog is mede hierdoor in ieder geval een zeer belangrijk onderdeel van de infrastructuur in de Zuidplaspolder.

De kracht van de parallelstructuur zit in de combinatie. Hiermee slaan we twee vliegen in een klap, namelijk de ontsluiting van het gebied en het toevoegen van een route (de N456) waardoor de rijkswegen worden ontlast. Door deze dubbelfunctie is het juist zo'n kosteneffectieve investering.

De varianten 1 en 2 hebben bij de Moordrechtboog een aansluiting bij Moordrecht naar de Westelijke Randweg en de Krimpenerwaard. Variant 2 heeft geen extra aansluiting op de A12. Mogelijk probleem hierbij is de zwaardere belasting van de nieuwe aansluiting Zevenhuizen-Waddinxveen. Allebei de varianten hebben zo hun voor- en nadelen.

De A20 is 2 x 2 strooks en dit blijft voorlopig ook. Een verkenning naar de uitbreiding van de A20 bij het deel Nieuwerkerk en Gouwe is wel in het MIRT-overleg aan de orde geweest.

In de vorige fase is gekozen voor een aansluiting van de Moordrechtboog op onderliggend wegenniveau. Als je dit dan vergelijkt met een Prins Clausplein-achtige oplossing waarbij de A12 en de A20 direct op elkaar worden aangesloten, dan is dat veel te duur voor wat het oplevert. Zoals eerder aangegeven kan door de gemengde functie van de parallelstructuur de financiering gedeeld worden.

In vergelijking met een Prins Clausplein achtige oplossing is de parallelstructuur daarom een koopje.

De voorzitter vraagt aan de vertegenwoordigers van de ondernemers waar hun voorkeur naar uitgaat, variant 1 of variant 2. De vertegenwoordigers geven aan meer te voelen voor een extra aansluiting (variant 1). Maar de hamvraag blijft volgens hen de doorstroming van de A12. De studie naar de N219 vinden zij tevens belangrijk. Gevoelsmatig krijgt de N219 veel toeloop en krijgt de aansluiting bij Waddinxveen daardoor veel te verduren. Dit knooppunt moet in het verkeersontwerp gedetailleerd worden bekeken. Een deel van het verkeer zal een keuze maken tussen de twee routes N219 en N456 waardoor het leed zal worden verzacht, aldus Harry van Bovene. Wat betreft de A20 en de nieuwe aansluiting bij de pleisterplaats pleiten de aanwezigen ervoor dat Rijkswaterstaat rekening houdt met een eventuele verbreding van de A20. Volgens Frank van Pelt kan dit niet anders wil je de aansluiting toekomstbestendig maken. De ruimte in het viaduct van de nieuwe aansluiting moet in ieder geval breed genoeg zijn voor een eventuele uitbreiding van de A20, aldus Frank van Pelt.

Een aanwezige vraagt of het verkeer vanuit Utrecht naar Den Haag in de toekomst onder het Gouwe aquaduct doorgaat. Vanuit het projectteam A12-parallelstructuur wordt benadrukt dat het verkeer vanuit Utrecht richting Den Haag op de hoofdrijbaan blijft en dus door het aquaduct gaat.

Een van de aanwezige is geïnteresseerd in de presentatie van Rijkswaterstaat waarbij hij vraagt of de weg bij de afrit naar Moordrecht verbreed zal worden of dat deze weg enkelbaans blijft. Herman Roem, Rijkswaterstaat, antwoordt dat dit enkelbaans blijft. Dit is echter niet goed voor de doorstroming, aldus een aanwezige.

Het voordeel is dat het verkeer dat niet naar Moordrecht gaat gewoon door kan rijden. Als het spoor dicht is en er staat bijvoorbeeld een vrachtwagen voor rechtsaf en de linkerbaan is helemaal vrij, dan kan niemand hier langs. Rijkswaterstaat geeft aan dat de afrit al verlengd is. Wanneer verkeer onderaan de afrit naast elkaar staat door meerdere opstelstroken is dit niet verkeersveilig. Bovendien is ProRail bang dat het verkeer op de rails gaat staan. Het probleem wordt door zowel Herman Roem als Harry van Bovene herkend en erkend. Echter is het qua ruimte en veiligheid niet mogelijk de weg op de afrit te verbreden. Er werd voorgesteld stoplichten te plaatsen maar dit is niet acceptabel voor ProRail omdat ProRail bang is dat verkeer op de rails gaat staan.

Als de nieuwe aansluiting Moordrecht klaar is, is het probleem opgelost.

De voorzitter dankt iedereen voor zijn komst en inbreng. Hij is benieuwd hoe het overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat gaat.

De projectorganisatie werkt hier naar toe. Eind mei, begin juni zal meer informatie bekend worden in het kader van de publiekscommunicatie. Een kort verslag van deze bijeenkomst zal naar u worden verzonden. De voorzitter sluit de bijeenkomst.

Bijlage I: Integriteitstoets

1 Analyse uitgangspunten

De in de verkenning gehanteerde uitgangspunten zijn vergeleken met de volgende onderzoeksrapporten:

- Quick Scan;
- Uitwerking parallelstructuur A12;
- Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse.

2 Beoordeling integriteit

De uitgangspunten zijn onderzocht die zijn gehanteerd bij:

- Het komen tot een probleemanalyse;
- Het vergelijken van alternatieve oplossingsmogelijkheden;
- Het nader beoordelen van het voorkeursalternatief met behulp van een KBA.

3 Verschil in uitgangspunten bij de studies

De uitgangspunten zijn gebruikt bij de verkeersmodelberekeningen. Bij alle studies is gebruik gemaakt van dezelfde input en modellen door het bureau Goudappel Coffeng, zodat daar geen verschil tussen kan zijn.

4 Validatie van uitgangspunten

Latere onderzoeken hebben niet aangetoond dat eerder gehanteerde uitgangspunten niet reëel zijn geweest.

5 Robuustheid

De robuustheid van de verkenning wordt bepaald door te toetsen in hoeverre de resultaten van de verkenning afhankelijk zijn van de uitgangspunten. Uit de onderzoeksrapporten is gebleken dat wijziging van de uitgangspunten niet tot grote effecten leidt voor de uitkomsten van de verkenning. Hiermee is de robuustheid van de verkenning gewaarborgd.

6 Conclusie

De integriteit is voldoende gewaarborgd. De uitgangspunten gehanteerd bij de studies zijn identiek en op juistheid gecontroleerd. Bij de studies is gebruik gemaakt van dezelfde rekenresultaten van verkeersmodellen.