

MIRT VERKENNING

A20 Nieuwerkerk aan den IJssel - Gouda



Participatiedocument

*Beantwoording reacties uit participatie en zienswijzen NRD
Fase voorbereiding voorlopig voorkeursalternatief*

Oktober 2018

Inhoudsopgave

| | |
|--|-----------|
| 1. A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda | 1 |
| 1.1 Informatie over de MIRT Verkenning..... | 1 |
| 1.2 Participatie | 2 |
| 2. Opbrengst participatie | 3 |
| 2.1 Meegenomen opbrengst | 3 |
| 2.2 Suggesties voor regionaal bestuurlijke partners..... | 8 |
| 2.3 Niet meegenomen opbrengst | 10 |
| 2.4 Reacties op zienswijzen NRD | 15 |
| 3. Meer informatie | 28 |

1. A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda

In dit stuk kunt u terugvinden welke reacties binnengekomen zijn als onderdeel van de publieks-participatie tijdens de MIRT Verkenning A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda en hoe daarmee is omgegaan. In de periode van 19 januari tot en met 15 februari 2018 konden alle participanten een formele zienswijze indienen op de Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD). Die worden in dit document beantwoord. Daarnaast gaat het stuk in op andere ontvangen reacties en input.

Dit participatiedocument is opgesteld in oktober 2018. Dat wil zeggen dat de onderzoeken (MER deel 1 en achtergrondrapporten) beschikbaar zijn en dat er een bestuurlijke voorkeur is bepaald, het voorlopig voorkeursalternatief (geoptimaliseerd alternatief 3).

1.1 Informatie over de MIRT Verkenning

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

De nu lopende fase van de MIRT Verkenning leidt tot een voorkeursbeslissing, die na de verkenning in de fase van de planuitwerking verder wordt uitgewerkt in een (ontwerp)tracébesluit, waarna de realisatie zal plaatsvinden. In de fase van de planuitwerking wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt. In deze fase wordt ook een visie voor de landschappelijke / ruimtelijke inpassing opgesteld.

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



De MIRT Verkenning wordt uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van het ministerie van IenW. Het ministerie werkt samen met de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat. De gemeenten in het projectgebied en de omgeving daarvan (Zuidplas, Waddinxveen en Gouda) en het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard zijn intensief betrokken. In de m.e.r.-procedure fungeert het ministerie van IenW als initiatiefnemer. De minister van IenW is (vanwege het uiteindelijk te nemen tracébesluit) ook het bevoegd gezag.

In het onderzoek in het MER en de achtergrondrapporten zijn de effecten van de drie alternatieven onderzocht. Er is onderzoek gedaan in het plangebied (dit is in feite de A20 en een klein deel van de A12, namelijk het gebied waar de verbreding zal plaatsvinden) en het studiegebied. Het studiegebied is het gebied waar effecten kunnen optreden. De omvang van het studiegebied is daardoor afhankelijk van het beschouwde (milieu)aspect. Voor sommige aspecten is de omvang van het studiegebied ongeveer gelijk aan het plangebied (bijvoorbeeld voor archeologie), voor andere aspecten (veel) groter. Voor verkeer, geluid en lucht gaat het om het gebied waar verkeerseffecten merkbaar zijn en waar dus effecten voor geluid en lucht kunnen optreden.

1.2 Participatie

Participatie is een breed begrip en staat voor deelname van participanten aan een project om kennis te nemen van de stand van zaken, te reageren of in te spreken op beschikbare informatie, zoals onderzoeksresultaten en ontwerpen en om input te leveren voor de verdere uitwerking. Bij het A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda project willen wij een brede groep participanten bereiken om met ons mee te denken. Dat doen wij door per projectstap participatie te organiseren. Naast de eerder genoemde regionaal bestuurlijke partners, hebben wij koepelorganisaties benaderd die de belangen behartigen vanuit onder andere natuur, bedrijfsleven, weggebruikers en fietsers. Ook zijn omwonenden, individuele weggebruikers en andersoortige stakeholders betrokken. Dat is gebeurd door het organiseren van de volgende mogelijkheden van participatie:

- Stakeholdersbijeenkomsten
Dit zijn bijeenkomsten waarvoor vertegenwoordigers van georganiseerde participanten zijn uitgenodigd, zoals de ANWB, Fietsersbond, Gouda Onderneemt, Midden-Holland Onderneemt, LTO Glaskracht, EVO en andere.
- Community bijeenkomsten
De Community bestaat uit direct omwonenden, individuele bedrijven en weggebruikers die hebben aangegeven nauw betrokken te willen zijn bij het project.
- Informatieavonden
Voor de informatieavonden worden uitnodigingen op postcodegebied verstuurd, zodat een brede groep omwonenden en bedrijven worden benaderd. Dit gebeurt via een huis-aan-huis-brief. De postcodes zijn gebaseerd op direct omliggend gebied en aansluitende wijken waar veel gebruikers wonen. Naast de huis-aan-huis-brieven worden belangstellenden ook via de e-mail en de projectwebsite op de hoogte gehouden van momenten waarop informatieavonden plaatsvinden.
- Participatiewebsite
Om ook participanten die niet aanwezig kunnen zijn bij een bijeenkomsten de mogelijkheid te bieden te reageren op beschikbare informatie en input te leveren aan de vervolgfase, stellen wij een participatiewebsite open die te bereiken is via de projectwebsite www.mirta20nieuwerkerkgouda.nl.
- Persoonlijke gesprekken
Indien daar behoefte aan is, worden bezoeken gebracht aan participanten die een persoonlijk gesprek wensen. Dat kan bij iemand thuis of op een andere wenselijke locatie.
- Mail en telefoon
Tenslotte is er de mogelijkheid om telefonisch en mailcontact te zoeken met het project. Dat kan door te bellen naar 0800-8002 of te mailen naar A20@minienm.nl.

De opbrengst uit de participatie is in dit document beschreven. Per onderdeel is beargumenteerd aangegeven of en zo ja hoe de suggesties meegenomen zijn in het onderzoek.

Dit document is gekoppeld aan de keuze van het voorlopig voorkeursalternatief. In het najaar van 2018 vindt nog participatie plaats over dit voorlopige voorkeursalternatief. Het participatiedocument wordt definitief gemaakt bij de afronding van deze verkenning, bij de voorkeursbeslissing, als de minister het definitieve voorkeursalternatief vaststelt.

Voor algemene informatie over het A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda project kunt u terecht op de website www.mirta20nieuwerkerkgouda.nl.

2. Opbrengst participatie

Vanaf de start van de MIRT Verkenning A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda is participatie georganiseerd om aandachtspunten, suggesties voor maatregelen en overige input van participanten te verzamelen. In paragraaf 1.2 van dit document staat hoe de participatie is vormgegeven. Dit hoofdstuk biedt inzicht in de opbrengst en hoe daar mee om is gegaan. Ook de beantwoording van de 24 ontvangen zienswijzen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) zijn opgenomen in de volgende overzichten.

In deze projectfase (tweede fase Verkenning) is de opbrengst van de participatie benut om te komen tot een Voorlopig Voorkeursalternatief (VVKA), in het najaar van 2018. Het VVKA is een belangrijke stap op weg naar de vaststelling van het Voorkeursalternatief (VKA), voorzien eind 2018/begin 2019. Voor meer informatie over de processtappen en andere informatie over het project wordt verwezen naar de website www.mirta20nieuwerkerkgouda.nl.

2.1 Meegenomen opbrengst

De onderstaande suggesties uit de participatie zijn meegenomen bij het uitwerken van de alternatieven en kunnen (als daarvoor wordt gekozen) worden opgenomen in het (Voorlopig) Voorkeursalternatief. Ook is het mogelijk dat (in samenhang met het voorkeursalternatief) aparte afspraken worden gemaakt over maatregelen. Dat kan het geval zijn bij zinvolle en kansrijke maatregelen die niet passen in een tracébesluit, maar waarvan de betrokken partijen wel vinden dat ze verder onderzocht of uitgevoerd moeten worden.

Dit participatiedocument dat nu nog een tussendocument is, wordt bij de afronding geactualiseerd en definitief gemaakt. In de onderstaande tabel staan ook suggesties die in een latere projectfase (Planuitwerking) bekeken worden. Omdat deze voorstellen mogelijk meegaan in de vervolgfase, zijn ze voor de volledigheid opgenomen in het overzicht.

De onderstaande suggesties staan in een willekeurige volgorde.

| Nr. | Meegenomen suggestie uit de participatie | Reactie |
|-----|--|--|
| 1 | Geef met wegmakering aan wat de ideale invoegzone is. | De belijning is onderwerp van de vervolgfases van het project. |
| 2 | Geef dynamisch de ideale snelheid voor een optimale doorstroming aan. | In de planuitwerking wordt het effect van adaptieve snelheden onderzocht. |
| 3 | Voeg in beide richtingen een rijstrook toe aan de bestaande capaciteit: van 2x2 naar 2x3 rijstroken. | Dit is onderdeel van het Voorlopig Voorkeursalternatief. |
| 4 | Plaats geluidsschermen bij de woonwijk ter hoogte van Nieuwerkerk aan den IJssel, aan beide zijden van de A20. | Afstemming vindt plaats met het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJP) en de daaraan gekoppelde sanering bij Nieuwerkerk aan den IJssel. Op de kaarten in het Hoofdrapport/MER is te zien om welke locaties het gaat. |
| 5 | Zorg voor een extra rijstrook bij de afrit Nieuwerkerk aan den IJssel, zodat er twee rijstroken (linker twee) gebruikt kunnen worden voor recht doorgaand verkeer. | Een extra rijstrook bij de afrit Nieuwerkerk aan den IJssel is onderdeel van het Voorlopig Voorkeursalternatief. |
| 6 | Zet een project spitsmijden op voor het traject tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda. | Het inzetten van spitsmijden kan een aanvullende maatregel zijn (zie rapport Aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen en meekoppelkansen). Verdere uitwerking en invulling ervan is nog onderwerp van overleg tussen partijen. |
| 7 | Verbreed de weg zo dat ook de bestaande rijstroken breder gemaakt kunnen worden. | Het breder maken van de bestaande rijstroken is onderdeel van het wegontwerp in het projectgebied, waar dat mogelijk is. |
| 8 | Verplaats de bebording/DRIP bij Gouda zodat verkeer vanuit Utrecht eerder de informatie krijgt. | Dit maakt onderdeel uit de voorgestelde maatregelen voor de korte termijn (zie rapport Aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen en meekoppelkansen). |

| Nr. | Meegenomen suggestie uit de participatie | Reactie |
|-----|---|--|
| 9 | Plaats struiken of een afscheiding in de middenberm om verblinding van koplampen en kijkfiles tegen te gaan. | De weginrichting is onderdeel van de planuitwerking. |
| 10 | Plaats waarschuwborden om te waarschuwen voor de scherpe bocht met beperkt zicht tussen Moordrecht en Gouda | Bebording vindt plaats op basis van de daarvoor geldende regels. Het nieuwe ontwerp voor de rijksweg houdt rekening met zichtlengtes bij bochten. |
| 11 | Breng de parallelstructuur meer onder de aandacht bij de weggebruiker die vanaf Gouda westwaarts reist, omdat die route nu te weinig wordt gebruikt. | Dit maakt onderdeel uit de voorgestelde maatregelen voor de korte termijn. (zie rapport Aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen en meekoppelkansen). |
| 12 | Pas de openingstijden van de Amaliabrug aan. | Deze maatregel wordt onderzocht op uitvoerbaarheid in afstemming met de beheerder van de brug en de vaarweg, de Provincie Zuid-Holland. (zie rapport Aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen en meekoppelkansen). |
| 13 | Stimuleer het openbaar vervoer en het gebruik daarvan. | Het stimuleren van het openbaar vervoer is een aanvullende maatregel waarbij het voortouw ligt bij regionale overheden (zie rapport Aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen en meekoppelkansen). |
| 14 | Zorg voor een landschappelijke inpassing en stimuleer de natuurlijke ontwikkeling. Denk daarbij onder andere aan de omvang en locatie t.b.v. de bomcompensatie. | Dit is onderdeel van een verdere uitwerking van het ontwerp in de planuitwerking. In de fase van de planuitwerking wordt een visie voor de landschappelijke inpassingen en ruimtelijke kwaliteit opgesteld. |
| 15 | Plaats geluidsschermen met een natuurlijke aankleding. | In de planuitwerking wordt bepaald of schermen nodig zijn, op welke locatie en met welke afmetingen. Voor de vormgeving zal worden aangesloten bij de nog op te stellen landschapsvisie. In de planuitwerking wordt vervolgens uitwerking gegeven aan het detailontwerp van geluidwerende maatregelen, in overleg met de omgeving. |
| 16 | Plaats doorzichtige geluidsschermen. | zie nummer 15. |
| 17 | Pas de duikers binnen het projectgebied aan bij het realiseren van het project zodat deze voldoen aan de nieuwste voorschriften. | Dit is onderdeel van het ontwerp in de planuitwerking, in afstemming met het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. |
| 18 | Breng in beeld welke ruimtelijke ontwikkelingen op het gebied van bedrijventerreinen, woningbouw, infrastructuur, natuurontwikkeling e.a. in de toekomst spelen en geef aan wat je daarvan op welke manier meeneemt in dit project. | Deze ontwikkelingen zijn in beeld gebracht en zijn te vinden in het rapport Eerste fase MER A20 Nieuwerkerk aan den IJssel - Gouda. |
| 19 | Maak het omklappen van de aansluiting Nieuwerkerk aan den IJssel niet onmogelijk. | Dat blijft mogelijk en is geen onderdeel van dit project. |
| 20 | Voer op het gehele traject een betere handhaving in, via bijvoorbeeld camera's. | In het kader van de Aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen en meekoppelkansen wordt handhaving besproken. Handhaving is echter een verantwoordelijkheid van het openbaar ministerie en geen onderdeel van het project. |
| 21 | Wacht met maatregelen die al op korte termijn kunnen worden uitgevoerd niet tot het project gereed is. | De rapportage Aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen en meekoppelkansen geeft een beeld van aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen. Overheden maken afspraken over deze voorstellen. |

| Nr. | Meegenomen suggestie uit de participatie | Reactie |
|-----|---|---|
| 22 | Zorg er voor dat maatregelen op zowel het hoofdwegennet (HWN) als het onderliggende wegnnet (OWN) in samenhang met elkaar worden bezien om te komen tot een oplossing voor het doorstromingsprobleem. | De maatregelen op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegnnet die samenhangen met de verbreding van de A20 (projecteffecten) zijn in samenhang bekeken en worden verder uitgewerkt in de planuitwerking. De maatregelen worden onderzocht op uitvoerbaarheid in afstemming met de wegbeheerders, RWS, de provincie en de desbetreffende gemeenten. |
| 23 | Neem de openbaar vervoer ontwikkelingen tot en met 2040 serieus mee als het gaat om alternatieven voor het gebruik van de rijkswegen. | Hier is rekening mee gehouden in de modelberekeningen voor het verkeersonderzoek. |
| 24 | Tref extra geluidsmaatregelen langs de A20 Nieuwerkerk aan den IJssel, net buiten de projectscope. | De geluidmaatregelen die vanuit het project getroffen moeten worden, volgen uit de (MER)berekeningen in de huidige en in de planstudiefase. Daarnaast vindt afstemming plaats met het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) en de daaraan gekoppelde sanering bij Nieuwerkerk aan den IJssel. Op de kaarten in het Hoofdrapport/MER is te zien om welke locaties het gaat. |
| 25 | Hou de toerit bij Gouda naar de A12 en A20, richting Den Haag en Rotterdam, open. | De A12 toerit bij Gouda blijft open. |
| 26 | Hou bij het bedenken van maatregelen rekening met de toekomstige toename van de verkeersvraag op het tracédeel, o.a. als gevolg van de nieuwe woonwijk Westergouwe. | Hier is rekening mee gehouden in de modelberekeningen voor het verkeersonderzoek. |
| 27 | Bij het uitwerken van het ontwerp de effecten op de hoofdwatgang bekijken zodat de keuze gemaakt kan maken of de functie van de watgang behouden kan blijven. | In de planuitwerking wordt het ontwerp verder uitgewerkt, ook op dit aspect, in afstemming met het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. |
| 28 | Voorkom verzilting van het oppervlaktewater door opkomend, zout grondwater. | Met deze eis wordt rekening gehouden bij het uitwerken van het ontwerp in de planuitwerking. |
| 29 | Onder de Vierde Tochtweg, Moordrecht, lopen drie gasleidingen, o.a. onder de watgang ter plaatse. Voorkom schade aan de gasleidingen. | Er zijn contacten geweest met de beheerder van de betreffende leidingen. Bij de verdere uitwerking van de plannen en vooruitlopende op de realisatie van de verbreding kunnen eventuele maatregelen die noodzakelijk zijn vanwege deze gasleiding worden onderzocht en indien nodig worden uitgevoerd. Bij het uitvoeren van grondonderzoek wordt rekening gehouden met deze leidingen. |
| 30 | Geef via bebording de mogelijkheid aan het verkeer vanaf Rotterdam richting Gouda om 2 kilometer voor de afslag Nieuwerkerk aan den IJssel de 3e rijstrook te nemen, zodat weefbewegingen dicht op de afslag worden voorkomen. Het verkeer richting Gouda kan dan de linker 2 rijstroken blijven gebruiken. | Algemeen geldt dat het plaatsen van bebording en de precieze locatie daarvan onderdeel is van de mogelijke aanvullende maatregelen. Dit gebeurt in afstemming met Rijkswaterstaat als wegbeheerder. |
| 31 | Hanteer een zo smal mogelijke middenberm tussen de rijbanen. | In het ontwerp dat is gemaakt voor de alternatieven is rekening gehouden met een breedte van de middenberm conform de richtlijnen voor wegontwerp van Rijkswaterstaat. In de planuitwerking wordt het wegontwerp verder uitgewerkt en zal |

| Nr. | Meegenomen suggestie uit de participatie | Reactie |
|-----|--|--|
| | | definitief bepaald worden wat het wegprofiel, inclusief middenberm, zal zijn. |
| 32 | Beschouw nieuwe of aan te passen infrastructuur altijd als een integrale gebiedsopgave. | In de Startbeslissing is de opgave van de verkenning beschreven als een bereikbaarheidsopgave met als doelstelling het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op de A20. In de verkenning is aandacht voor meekoppelkansen in het gebied (zie rapport Aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen en meekoppelkansen). In de planuitwerking wordt bij het wegontwerp voor de A20 een plan gemaakt voor de inpassing van de weg in de omgeving, in afstemming met de regionale overheden. Dit is ook onderdeel van participatie met de omgeving. |
| 33 | De landschappelijke lijn en afzonderlijke structuur dienen zichtbaar te blijven bij de ontwikkeling van een weg. | In de planuitwerking wordt bij het wegontwerp voor de A20 een visie voor de inpassing van de weg in de omgeving gemaakt, in afstemming met de regionale overheden. Dit is ook onderdeel van participatie met de omgeving. Hierbij wordt rekening gehouden met de bestaande landschappelijke en andere waarden van het gebied. |
| 34 | Behoud van het continue profiel van de A20 met transparante wegbepanting aan weerszijden, begeleidende haag in de middenberm en parallelstructuur. | In de planuitwerking wordt bij het wegontwerp voor de A20 een visie voor de inpassing van de weg in de omgeving gemaakt, in afstemming met de regionale overheden. Dit is ook onderdeel van participatie met de omgeving. Hierbij wordt rekening gehouden met de bestaande landschappelijke en andere waarden van het gebied. |
| 35 | Behoud het zicht op het landschap en versterk het daar waar mogelijk. | In de planuitwerking wordt bij het wegontwerp voor de A20 een visie voor de inpassing van de weg in de omgeving gemaakt, in afstemming met de regionale overheden. Dit is ook onderdeel van participatie met de omgeving. Hierbij wordt rekening gehouden met de bestaande landschappelijke en andere waarden van het gebied. |
| 36 | Gebruik ingetogen en gebundelde inrichting en wegmeubilair. | In de planuitwerking wordt bij het wegontwerp voor de A20 een visie voor de inpassing van de weg in de omgeving gemaakt, in afstemming met de regionale overheden. Dit is ook onderdeel van participatie met de omgeving. Hierbij wordt rekening gehouden met de bestaande landschappelijke en andere waarden van het gebied. |
| 37 | De weg mag geen barrièrewerking hebben voor mens en dier of anders moet deze worden geminimaliseerd. | In het ontwerpproces is aandacht besteed aan de barrièrewerking van de infrastructuur en het verschil met de referentiesituatie. Bij een toename van de |

| Nr. | Meegenomen suggestie uit de participatie | Reactie |
|-----|--|--|
| | | barrièrewerking wordt gekeken naar mogelijke maatregelen. Nieuwe mogelijkheden voor het verbeteren van ecologische verbindingen worden bekeken als onderdeel van de meekoppelkansen. Eventuele kansrijke maatregelen kunnen in de planuitwerking worden meegenomen. |
| 38 | Zorg voor voldoende extra open oppervlaktewater om voldoende ruimte te bieden aan het grondwater en hemelwater. | In de planuitwerking, bij de uitwerking van het ontwerp, wordt hier rekening mee gehouden. Als onderdeel van de meekoppelkansen wordt gekeken naar mogelijkheden om extra waterberging te realiseren. |
| 39 | Gelijkvloerse kruisingen tussen spoor- en weginfrastructuur dienen opgeheven te worden. | Er is geen sprake van gelijkvloerse kruisingen tussen de A20, spoor en onderliggende infrastructuur in het projectgebied. Kruisingen tussen spoor en regionale wegen vallen buiten de scope van het A20 project. |
| 40 | Civiele kunstwerken moeten een bijdrage leveren aan de identiteit van de Zuidplaspolder. Een aantal beeldbepalende kunstwerken kan een vormfamilie vormen. | In de fase van de planuitwerking wordt een visie op de landschappelijke inpassing gemaakt. In de planuitwerking wordt het ontwerp verder uitgewerkt, ook van de kunstwerken in het Voorlopig Voorkeursalternatief. |
| 41 | Hou rekening met kunnen benaderen of vervangen van de bitumen gasleiding ten zuiden van het wegtracé. | Er zijn twee hoofdtransportleidingen voor aardgas die de A20 kruisen. Eén van deze leidingen ligt relatief ondiep en heeft een coating van bitumen. Het kan noodzakelijk zijn deze leiding c.q. de coating te vervangen vooruitlopend op de verbreding van de A20. Hiermee wordt in de planuitwerking en de voorbereiding van de realisatie rekening gehouden. |
| 42 | Zorg voor adaptieve route informatie op de onderliggende infrastructuur voor o.a. verkeer vanuit Den Haag dat naar Nieuwerkerk aan den IJssel of Moordrecht rijdt. | Rijkswaterstaat en de Provincie Zuid-Holland stemmen af over het invoeren van adaptieve routeinformatie. In het rapport Aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen en meekoppelkansen zijn aanvullende maatregelen benoemd. |
| 43 | Zorg er voor dat alle hobbels uit de weg worden gehaald en het asfalt glad wordt gestreken. | In de realisatiefase wordt dit uitgevoerd in het projectgebied. |
| 44 | Voorkom werkverkeer en werkzaamheden langs de weg in de spits. | Het voorkomen van verkeershinder door werkverkeer en wegwerkzaamheden is een continu aandachtspunt van Rijkswaterstaat. Hinderbeperking tijdens de bouwfase hoort bij de afspraken tijdens de aanleg. |
| 45 | Verminder de overlast die wordt ervaren door stank en geluid vanaf de rijksweg. | De maatregelen die vanuit het project getroffen worden, volgen uit de (MER)berekeningen in de huidige en in de planstudiefase. Daarnaast vindt m.b.t. geluid afstemming plaats met het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJP). Op de kaarten in het Hoofdrapport/MER is te zien om welke locaties het gaat. |
| 46 | Zoek een oplossing waardoor het aantal weefbewegingen bij Gouda vermindert, zoals: Een kilometer na de oprit Reeuwijk op de A12 borden aangeven dat | Aanpassing van bebording is onderdeel van de mogelijke aanvullende maatregelen en gebeurt in afstemming met Rijkswaterstaat |

| Nr. | Meegenomen suggestie uit de participatie | Reactie |
|-----|--|---|
| | er een splitsing aankomt voor Den Haag en Rotterdam. | als wegbeheerder. |
| 47 | Maak bij de invoegpunten de vangrail lichter qua kleur, zodat de rijstroken ter plaatse breder lijken. | Dit maakt onderdeel uit van de planuitwerking waar ook keuzen in kleurgebruik gemaakt worden. |
| 48 | Realiseer richting Gouda een reguliere derde rijstrook tot aan afrit Gouda, met een insnoering van de vluchtstrook gecombineerd met een maximum snelheid van permanent 100 km/uur in het Gouwe aquaduct. | Het VVKA gaat voor de A20 richting Utrecht uit van het doortrekken van een derde rijstrook in het aquaduct. Daartoe vervallen de vluchtstroken in het Gouwe aquaduct. Het invoeren van een adaptieve maximum snelheid wordt als aanvullende bereikbaarheidsmaatregel op haalbaarheid onderzocht, intern Rijkswaterstaat en Min IenW besproken en (indien haalbaar en zinvol) gerealiseerd. Dat kan los staan van de verwerking van het voorkeursalternatief in een tracébesluit. Het eventueel invoeren van adaptieve snelheden maakt geen onderdeel uit van de planuitwerking en staat daarmee los van het realiseren van een derde rijstrook in het Gouwe aquaduct. |

2.2 Suggesties voor regionaal bestuurlijke partners

Bij de onderstaande suggesties uit de participatie ligt het voortouw bij de regionaal bestuurlijke partners (Provincie Zuid-Holland, gemeenten Zuidplas, Gouda en Waddinxveen). Het gaat hierbij om meekoppelkansen waar samen met regionaal bestuurlijke partners een keuze in wordt gemaakt en maatregelen die mogelijk meegenomen kunnen worden bij de realisatie van het project. Deze maatregelen zijn als aparte categorie opgenomen omdat op voorhand niet duidelijk is of ze geheel of gedeeltelijk deel zullen uitmaken van het voornemen dat wordt opgenomen in het tracébesluit.

In de onderstaande tabel staan ook suggesties die in een latere projectfase (Planuitwerking) beoordeeld worden. Omdat de voorstellen daarmee nu niet afvallen, zijn ze voor de volledigheid opgenomen in het overzicht.

Op dit moment kan nog niet gesteld worden of de onderstaande suggesties opgenomen zullen worden in het uiteindelijke maatregelenpakket. Dat wordt in de loop van volgend jaar duidelijk en zal dan ook gecommuniceerd worden onder andere via een bijgestelde versie van dit document.

De onderstaande suggesties staan in een willekeurige volgorde.

| Nr. | Suggestie uit de participatie voor regionaal bestuurlijke partners | Reactie |
|-----|--|--|
| 1 | Maak de parallelweg bij Moordrecht geschikt voor auto's en maak een breed fietspad. | Bestaande functies en schakels die als gevolg van het project worden aangetast zullen worden teruggebracht. Of de gemeente Zuidplas daar bovenop nog een extra uitbreiding / aanpassing wenst is onderwerp van overleg in het kader van de bestuursovereenkomst. |
| 2 | Maak de fietspaden veiliger en heb aandacht voor een snelfietsroute (regio Moordrecht). | Deze suggestie wordt meegenomen en bewaakt vanuit de regionale overheden. |
| 3 | Pas de oversteek aan voor fietsers bij de McDonalds Moordrecht, zodat deze veiliger wordt. | Dit is een verantwoordelijkheid van de gemeente Zuidplas en staat los van de keuzen in de verkenning. |
| 4 | Maak de Parallelweg Zuid veiliger. | De Parallelweg Zuid is in beheer bij de gemeente. De functie van de Parallelweg Zuid wordt hersteld als de weg als gevolg van project ingrepen aangetast wordt. Of de gemeente Zuidplas aanvullend op het terugbrengen van de bestaande situatie een extra uitbreiding / aanpassing wenst is dat onderwerp van overleg in het kader van de bestuursovereenkomst. |
| 5 | Leg een snelfietsroute aan vanaf | De rapportage Aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen en |

| Nr. | Suggestie uit de participatie voor regionaal bestuurlijke partners | Reactie |
|-----|--|--|
| | Westergouwe naar Moordrecht, door de weilanden, en een doorgang onder A20 Spoorweglaan naar Derde Tochtweg. | meekoppelkansen geeft een beeld van aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen, waaronder ook over de fietsstructuur en snelfietsroute. Overheden maken afspraken over deze voorstellen. |
| 6 | Sluit het fietsnetwerk aan op de kern van Zevenhuizen, aan de westzijde van de A20. | Bedoelde nieuwe fietsverbinding is de verantwoordelijkheid van de regionale overheden. Indien een nieuwe fietsverbinding/aanpassing van het netwerk wenselijk is en fysieke raakvlakken heeft met het A20-project, zullen rijk en regio hierover afspraken maken. Dat is hier niet het geval. Zie ook reactie bij 5. |
| 7 | Leg een nieuw fietspad aan door de weilanden van de N219 naar de N457. | De afweging van een dergelijke nieuwe fietsverbinding wordt door regionaal bestuurlijke partijen gemaakt. Zo'n nieuw fietspad heeft geen fysieke raakvlakken met het A20-project.. , Zie ook reactie bij 5. |
| 8 | Leg een fietsbrug aan over de Gouwe, bij Westergouwe. | De afweging van nieuwe fietsverbindingen wordt door regionaal bestuurlijke partijen gemaakt. Een fietsbrug bij Westergouwe maakt onderdeel uit van de ambitieroute (zie snelfietsroute in rapportage aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen en meekoppelkansen). Indien een nieuwe fietsverbinding als aanvullende maatregel wenselijk is en fysieke raakvlakken heeft met het A20-project, zullen rijk en regio hierover afspraken maken. |
| 9 | Pas de bevoorradingstijden in Gouda aan ter bevordering van de doorstroming op het onderliggend wegennet. | De keuze voor deze maatregel ligt bij de gemeente Gouda in afstemming met dat deel van het bedrijfsleven dat hierdoor beïnvloed wordt. |
| 10 | Breng als regionale overheden in beeld welke doorwerking het voorfinancieren van dit project heeft op investeringen die anders bijvoorbeeld in onderliggende infrastructuur zouden zijn gedaan. | De regionale overheden zullen eventuele vragen over de doorwerking van een voorfinanciering beantwoorden. |
| 11 | Bekijk de geprojecteerde snelfietsroute ten zuiden van het A20 Nieuwerkerk aan den IJssel - Gouda tracé, omdat het nu deels loopt door een dorpskern (Oude Dorp) met veel winkelend publiek en langs een groentehandel (Nieuwerkerk, Parallelweg Zuid) waar veel mensen langs komen. | Beslissingen omtrent het voorkeurstracé van de geprojecteerde snelfietsroute worden door de regionale overheden genomen. Indien de fietsverbinding fysieke raakvlakken heeft met het A20-project, zullen rijk en regio hierover afspraken maken. |
| 12 | Realiseer een ecologische verbinding bij de Vierde Tochtweg watergang ter versterking van de ecologische waarden in het gebied. | Het rijk en de Provincie Zuid-Holland bekijken in de vervolgfase gezamenlijk of een dergelijke ecologische verbinding ter plaatse haalbaar is, rekening houdend met de doorwerking op het wegontwerp. Een ecologische verbinding bij de Vierde Tochtweg heeft geen invloed op de hoogteligging van de A20. Zie ook het rapport Aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen en meekoppelkansen. |
| 13 | Verbreed de onderdoorgangen van de A20 onder andere infra en onder de Gouwe. | In het ontwerp is niet voorzien dat bedoelde doorgangen verbreed worden. Het Gouwe aquaduct zal niet worden verbreed. |
| 14 | Realiseer een P+R bij het station van Nieuwerkerk aan den IJssel. | Het realiseren van een P+R station is een afweging van de gemeente Zuidplas en maakt geen onderdeel uit van het project. De maatregel kan wel als aanvullende maatregel onderdeel zijn van een grootschaligere regionale aanpak voor mobiliteitsmanagement, waarbij rijk en regio participeren en onderling afspraken maken. Zie ook het rapport Aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen en meekoppelkansen. |
| 15 | Zorg voor meer vlermuizen door aan de Zuidkantbrug bij het Gouwe | Deze maatregel is meegegeven aan de gemeente Gouda en de Provincie Zuid-Holland. |

| Nr. | Suggestie uit de participatie voor regionaal bestuurlijke partners | Reactie |
|-----|--|--|
| | Kanaal het rooster weg te halen. | |
| 16 | Verbind de polder recreatief door de aanleg van fietsroutes. | De rapportage Aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen en meekoppelkansen geeft een beeld van aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen, waaronder ook over de fietsstructuur en snelfietsroute. Overheden maken afspraken over deze voorstellen. |
| 17 | Realiseer een transferium bij Gouda. | Het realiseren van dit transferium is een afweging van de gemeente Gouda en maakt geen onderdeel uit van het project. De maatregel kan wel als aanvullende maatregel onderdeel zijn van een grootschaligere regionale aanpak voor mobiliteitsmanagement, waarbij rijk en regio participeren en onderling afspraken maken. Zie ook het rapport Aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen en meekoppelkansen. |
| 18 | Vergroot de capaciteit van de N457. | In de verkenning is onderzocht of en zo ja welke aanpassingen aan het onderliggend wegennet nodig zijn als gevolg van de verbreding van de A20 (de projecteffecten). Daar hoort deze maatregel niet bij. Voor andere mogelijke maatregelen aan het onderliggend wegennet zijn provincie of gemeenten eerstverantwoordelijk, waarbij zij onderzoeken of er een koppeling met de werkzaamheden aan de A20 te maken is. |
| 19 | Breng een nieuwe, strakke wegverharding aan op de Parallelweg Noord | De Parallelweg Noord wordt niet aangetast als gevolg van het project. Of de gemeente Zuidplas aanpassing wenst is onderwerp van overleg in het kader van de bestuursovereenkomst. |
| 20 | Maak de Parallelweg Noord veiliger voor fietsers | De Parallelweg Noord wordt niet aangetast als gevolg van het project. Of de gemeente Zuidplas aanpassing wenst is onderwerp van overleg in het kader van de bestuursovereenkomst. |
| 21 | Verbeter de kwaliteit van de fietsroute die kruist met de Parallelweg Zuid en onder de Europalaan en het Cortlandt-Aquaduct (A20) door gaat. | Deze fietsroute wordt niet aangetast als gevolg van het project. Deze route is een verantwoordelijkheid van de gemeente Zuidplas en staat los van de keuzen in de verkenning. |

2.3 Niet meegenomen opbrengst

De onderstaande suggesties uit de participatie worden niet meegewogen om te komen tot een Voorlopig Voorkeursalternatief en uiteindelijk een Voorkeursbesluit. Dat kan zijn omdat de suggesties reeds eerder zijn bekeken en zijn afgefallen op bijvoorbeeld technische of financiële haalbaarheid, niet binnen de projectscope passen en/of niet bijdragen aan de projectdoelen om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren.

De onderstaande suggesties staan in een willekeurige volgorde.

| Nr. | Niet meegenomen suggestie uit de participatie | Reactie |
|-----|---|---|
| 1 | Voer een verbod voor vrachtverkeer in, eventueel alleen in de spits en hou hier toezicht op. | Dit is in strijd met de functie van de A20 voor goederenvervoer. |
| 2 | Haal de oprit bij Nieuwerkerk aan den IJssel richting Gouda weg en waardeer de Parallelweg Zuid op tot de oprit bij Moordrecht. | Dit vraagt veel ruimte, wat niet opweegt tegen de voordelen die andere maatregelen bieden met minder ruimtegebruik, zoals het verbreden naar 2x3 rijstroken. Daarnaast belast deze oplossing de oprit bij Moordrecht te zwaar. |
| 3 | 'Keep your lane' invoeren bij de aansluiting Gouda, waardoor het verkeer dus niet van rijbaan mag wisselen. | Dit is strijdig met de huidige wetgeving en het gebruik van autosnelwegen. Er is geen aanleiding om deze wetgeving aan te passen omdat met andere maatregelen de doorstroming rond Gouda wordt verbeterd (zoals opgenomen in het voorlopig voorkeursalternatief). |
| 4 | Trek de Moordrechtboog door naar het zuiden voor de ontsluiting van Westergouwe en het achterland van Krimpenerwaard. | Deze maatregel valt buiten de scope van het project. |
| 5 | Sluit de afrit Gouda vanaf de A12 | Deze maatregel is eerder onderzocht. De effecten daarvan op de rijks- |

| Nr. | Niet meegenomen suggestie uit de participatie | Reactie |
|-----|--|---|
| | voor het verkeer vanuit Den Haag af. Leid deze verkeersstroom via de Moordrechtboog naar Gouda. | infrastructuur zijn klein en op de onderliggende infrastructuur groot. De maatregel is daarom niet opgenomen in het Voorlopig Voorkeursalternatief. |
| 6 | Maak het invoegen vanaf de A12 naar de A20 richting Rotterdam onmogelijk. | Deze maatregel is uit netwerkbelang en bereikbaarheid niet wenselijk. Wel wordt gekeken naar mogelijkheden om het verkeersgedrag en ook het moment van rijstrookwisseling te beïnvloeden. |
| 7 | Splits tijdig (eerder dan nu) het verkeer vanuit Gouda richting Den Haag en Rotterdam naar 2x3 banen per bestemming en hef daarvoor het bestaande spitsstrooktraject op. | Er is op dit tracé onvoldoende ruimte voor 2x3 stroken per bestemming (Den Haag en Rotterdam). |
| 8 | Verbreed de A20 noordwaarts, zodat de infrastructuur en inpassing ten zuiden van het tracé tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda gelijk blijft aan de bestaande situatie. | Vanuit logisch wegverloop, effecten op de doorstroming en verkeersveiligheid is er voor gekozen om het genoemde wegtracé zuidwaarts uit te breiden. |
| 9 | Combineer de aansluitingen Nieuwerkerk aan den IJssel en Moordrecht. | Het combineren van de aansluitingen zou betekenen dat het onderliggend wegennet moet worden uitgebreid, afhankelijk van de locatie van een gecombineerde aansluiting. Dit vereist relatief veel ruimte en is minder efficiënt dan de verbreding van de A20 zelf. |
| 10 | Maak de N219 veiliger. | Deze maatregel valt buiten de project scope en is aan de provincie Zuid-Holland om eventueel op te pakken, los van het project. |
| 11 | Maak een snelle ontsluiting op het onderliggend wegennet tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda. | Het realiseren van deze ontsluiting is een afweging van de Provincie Zuid-Holland en maakt geen onderdeel uit van het project. De provincie heeft geen concrete voornemens voor de hier voorgestelde verbinding. |
| 12 | Trek vanaf de aansluiting Zevenhuizen (A12) N219 in een rechte lijn een onderliggende weg door naar de aansluiting Nieuwerkerk aan den IJssel (A20). | Deze maatregel valt buiten de project scope. De regionale overheden hebben geen concrete voornemens voor de hier voorgestelde verbinding. |
| 13 | Verleng de N457 tot over het Gouwekanaal, in combinatie met het afsluiten van afrit a en toerit d. | In een eerdere fase is reeds gekeken naar deze maatregel. De maatregel valt af omdat hiervoor veel grootschalige aanpassingen nodig zijn op het Goudse wegennet. Een dergelijke verbinding leidt daarnaast tot meer verkeersproblemen in Gouda zelf. |
| 14 | Bied bij calamiteiten en wegwerkzaamheden alternatieven voor het verkeer. | Het is niet aan het project om calamiteitenroutes te benoemen. Dat gebeurt in een ander, landelijk platform tussen rijk en regionale overheden. |
| 15 | Verbreed de A20 niet vanaf Nieuwerkerk richting Gouda, maar versmal de rijbaan juist eerder naar 2 rijstroken. | Deze maatregel draagt niet bij aan de projectdoelstelling. |
| 16 | Plant rododendrons als geluidswal in plaats van de reguliere geluidschermen. | Rododendrons worden ca. 3 meter hoog. De benodigde hoogte van geluidsschermen bij snelwegen is doorgaans hoger. Verder zijn rododendrons niet goed geluidwerend en zijn het uitheemse planten, die in het wild nogal voor overlast, overbegroeiing en verdringing zorgen. Dit zijn ongewenste effecten. |
| 17 | Bedenk een alternatieve route voor de Van Vliet trucks die nu door Nieuwerkerk aan den IJssel, o.a. langs de woningen aan het Heelkruid, rijden om richting Moordrecht te rijden. Dit in verband met geluidoverlast, met name in de ochtend. | Het Heelkruid bevindt zich buiten de project scope. Aangeraden is om het issue aan te kaarten bij de gemeente Zuidplas. |
| 18 | Maak inzichtelijk hoe de weg voldoet | Het bepalen van evacuatie routes gebeurt niet in het project maar in een |

| Nr. | Niet meegenomen suggestie uit de participatie | Reactie |
|-----|--|---|
| | als evacuatieleroute bij overstroomingen. Dit is een aandachtspunt gezien de lage ligging van het gebied waar de weg doorheen loopt. | landelijk platform tussen rijk en regionale overheden. De A20 is door het landelijke platform besproken en niet als evacuatieleroute benoemd. |
| 19 | Zorg voor een doorgetrokken streep bij de A12-invoeger bij de oprit Gouda richting Rotterdam. | Veel verkeer zal vanaf de Gouda A12-toerit richting de A20 willen rijden en daarom geneigd zijn om de doorgetrokken streep te negeren. Een combinatie van andere maatregelen zoals bebording ten behoeve van scheiding van verkeer vanuit het oosten naar Den Haag en Rotterdam gecombineerd met reistijdinformatie zorgt naar verwachting voor een betere benutting van de parallelstructuur. |
| 20 | Scheid de rijbanen fysiek voor het verkeer vanuit het oosten dat westwaarts rijdt bij Reeuwijk, zodat daar het verkeer richting Den Haag en richting Rotterdam wordt gescheiden. | Het verkeer vanuit het oosten zal niet fysiek gescheiden worden omdat het ten koste gaat van wegcapaciteit. Een combinatie van andere maatregelen zoals bebording ten behoeve van scheiding van verkeer vanuit het oosten naar Den Haag en Rotterdam gecombineerd met reistijdinformatie zorgt naar verwachting voor een betere benutting van de parallelstructuur. |
| 21 | Verplicht het verkeer dat vanaf Gouda richting Den Haag wil om daarvoor de N452 te gebruiken door het afsluiten van de A12 oprit bij Gouda voor het verkeer richting Den Haag en Rotterdam. | De A12 oprit bij Gouda richting Den Haag en Rotterdam zal niet worden afgesloten, omdat door het verbreden van de A20 tussen Moordrecht en Nieuwerkerk aan den IJssel de doorstroming verbetert. Dit maakt het afsluiten van de oprit onnodig. Tenslotte zou het afsluiten van de A12-oprit bij Gouda zorgen voor een overbelasting van het onderliggend wegennet. |
| 22 | Realiseer een extra aansluiting bij Nesseland ter hoogte van tankstation De Vink, omdat de N219 nu overbelast is. | Het aansluiten van de N219 op de A20 is in een eerdere fase van het project onderzocht en afgefallen omdat het geen bijdrage levert aan een betere doorstroming (zie Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen). De regionale overheden hebben geen concrete voornemens om de N219 aan te passen. |
| 23 | Realiseer ter hoogte van de Hornbach bij Nieuwerkerk aan den IJssel een nieuwe aansluiting naar de A20. | Aansluitingen zorgen voor wevend verkeer en daarmee voor verminderde doorstroming. Een extra aansluiting gaat daarmee tegen het projectdoel in om de doorstroming te verbeteren. |
| 24 | Zorg er voor dat verkeer vanuit Utrecht ruim vóór afrit 11 de keuze moet maken voor ofwel Rotterdam én afrit 11 (Gouda - Waddinxveen) óf Den Haag. Nog voor afrit 11 kan er dan een doorgetrokken streep op zelfs verhoogde rijbaanscheiding ervoor zorgen dat de mensen niet meer last minute in gaan voegen. | Met bebording zal het verkeer uit het oosten richting Den Haag en Rotterdam eerder gewezen worden op de meest gunstige route naar de bestemming, door te verwijzen naar de parallelstructuur N451 en het geven van reistijdinformatie. Er zal geen doorgetrokken streep of fysieke scheiding tussen verkeerstromen worden gerealiseerd (zie hiervoor de toelichtingen op suggesties 21 en 22). |
| 25 | Gebruik oprit 18 bij Moordrecht in de richting van Rotterdam als spitsstrook zoals bijvoorbeeld op de A13 bij Rotterdam Airport. | Een verbreding van 2 naar 3 rijstroken is op dit traject opgenomen in het Voorlopig Voorkeursalternatief. Zodoende zijn de spitsstroken afgefallen. |
| 26 | Realiseer een langere spitsstrook richting Rotterdam, ook in het Gouwe aquaduct. | In Alternatief 3 wordt richting Rotterdam de extra rijstrook aangebracht direct na de onderdoorgang (pergolaconstructie) van de A12. De derde rijstrook plus een volwaardige vluchtstrook kan onder de pergola niet aanwezig zijn in verband met ruimtegebrek en het benodigde zicht in de bocht. Behoud van de vluchtstrook prevaleert boven de extra rijstrook. Hierbij is ook de bereikbaarheid bij calamiteiten van belang: bij drie rijstroken kan stilstaand verkeer de doorgang versperren voor hulpdiensten. Uitgangspunt is behoud van de pergola. |
| 27 | In plaats van het afsluiten van de toerit bij Gouda zouden andere maatregelen t.b.v. de doorstroming en veiligheid getroffen moeten | De A12-toerit bij Gouda richting Den Haag en Rotterdam blijft open. Afslag 11 wordt niet afgesloten omdat daar geen aanleiding toe is. Een doorgetrokken streep blijkt in de praktijk geen effectieve maatregel (zie hiervoor de toelichting bij suggestie 21). |

| Nr. | Niet meegenomen suggestie uit de participatie | Reactie |
|-----|--|--|
| | <p>worden, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Afslag 11 openhouden, alleen het verkeer van en naar Den Haag via nieuwe weg laten gaan naar/van Gouda. -Rond aquaduct niet meer toestaan dat verkeer op de hoofdrijbaan mag richting Gouda of richting Den Haag. Dit kan al door bijvoorbeeld een doorgetrokken streep te trekken. -Eventueel nog onderzoeken of het mogelijk is een extra afslag op A20 die direct aansluit op het Gouwepark. | <p>Een extra afslag op de A20 die direct aansluit op het Gouwepark draagt niet bij aan de projectdoelen.</p> |
| 28 | <p>Gebruik de bestaande vluchtstroken als rijstroken tijdens de spits.</p> | <p>Vanuit verkeersveiligheid is het niet optimaal om de vluchtstroken tijdens de spits te gebruiken als rijstroken.</p> |
| 29 | <p>Voorzie auto's die gebruik maken van cruise control van voor anderen zichtbare LED-verlichting zodat zij als pace car gebruikt kunnen worden.</p> | <p>Deze maatregel is in de praktijk niet uitvoerbaar vanwege de technologische complexiteit. In de toekomst is een dergelijke maatregel af te wegen, als de daartoe benodigde technologie is ontwikkeld.</p> |
| 30 | <p>Plaats sterke LED-verlichting en looplicht in de vangrail langs de invoegers dat visueel de ideale invoegsnelheid aangeeft.</p> | <p>Deze maatregel is in de praktijk vooralsnog niet uitvoerbaar vanwege onder andere de technologische complexiteit. De complexiteit heeft te maken met de variatie van optimale invoegsnelheid en sensoren die dit in moeten schatten. De optimale invoegsnelheid hangt af van de doorstroming op de rijkswegen. Nadeel is bovendien dat de aandacht van een invoegende bestuurder naar de zijkant wordt afgeleid i.p.v. naar verkeer op de hoofdrijbaan.</p> |
| 31 | <p>Plaats borden langs de weg die de gebruikers vragen hun snelheid constant te houden.</p> | <p>Dergelijke bebording heeft geen toegevoegde waarde naast de maximaal toegestane snelheidsaanduiding en de matrixborden voor variabele snelheden.</p> |
| 32 | <p>Plaats anti-aso camera's en bewaar de beelden 24 uur, te gebruiken bij een klacht of ongeval.</p> | <p>Gezien de nieuwe wetgeving rond de privacy zijn beelden niet te gebruiken met dit doel.</p> |
| 33 | <p>Spoor aan de hand van camera's structureel te langzaam rijdend verkeer op en spreek ze aan op hun gedrag.</p> | <p>Gezien de nieuwe wetgeving rond de privacy zijn beelden niet te gebruiken met dit doel.</p> |
| 34 | <p>Stel vanaf Capelle aan den IJssel, in oostwaartse richting, een 80 km/u snelheidszone in.</p> | <p>Een 80 km/u zone zorgt voor een verminderde doorstroming ten opzichte van een hogere snelheid. Wel wordt als aanvullende maatregel in de planuitwerking gekeken naar de toegevoegde waarde van adaptieve snelheden.</p> |
| 35 | <p>Maak inzichtelijk of en zo ja wat de doorwerking is van de plannen om een verbindingsboog tussen de N11 en A12 aan te leggen op het A20 project.</p> | <p>Er ligt geen besluit voor een verbindingsboog tussen de N11 en A12. Om die reden is dit niet meegenomen in het project.</p> |
| 36 | <p>Verleng de invoegstrook van de A12 naar de A20, vanaf Gouda richting Rotterdam.</p> | <p>Er is geen aanleiding voor het verlengen van de invoegstrook, omdat dit niet bijdraagt aan de projectdoelstellingen.</p> |
| 37 | <p>Gebruik de huidige parallelwegstructuur tussen Gouda en Moordrecht voor hulpdiensten en zorg voor schuivende vangrails, zodat de hulpdiensten vanaf de parallelweg op de A20 kunnen komen.</p> | <p>De vluchtstroken op de A20 zullen gebruikt worden voor hulpdiensten. Er is daarom geen aanleiding om schuivende vangrails te realiseren.</p> |
| 38 | <p>Geef direct na of bij het 'optimale</p> | <p>Deze maatregel is in de praktijk niet uitvoerbaar vanwege onder andere</p> |

| Nr. | Niet meegenomen suggestie uit de participatie | Reactie |
|-----|---|--|
| | invoegpunt' van de A12 naar de A20, vanaf Gouda richting Rotterdam, de optimale invoegsnelheid aan. | de technologische complexiteit. De complexiteit heeft te maken met de variatie van optimale invoegsnelheid en sensoren die dit in moeten schatten. De optimale invoegsnelheid hangt af van de doorstroming op de rijkswegen. |
| 39 | Geef de optimale invoegsnelheid aan op een matrixbord (90 km/u) en breng dit via communicatie onder de aandacht van de gebruikers. | De optimale invoegsnelheid varieert en hangt af van de doorstroming op de rijkswegen. Daarmee is er geen eenduidige optimale snelheid aan te geven of dat dit 90 km/u zou zijn. Wel wordt als aanvullende bereikbaarheidsmaatregel gekeken naar de toegevoegde waarde van adaptieve snelheden. |
| 40 | Pas de oprit bij Gouda richting Den Haag zo aan dat het een volwaardige strook wordt en niet zoals nu overloopt in een strook op de A12. Zo heeft het invoegend verkeer meer tijd en ruimte om snelheid te maken en goed in te voegen. | De oprit bij Gouda wordt niet aangepast naar een volwaardige rijstrook. Vanwege de verbreding van 2x2 naar 2x3 rijstroken tussen het Gouwe aquaduct en Nieuwerkerk aan den IJssel verbetert de doorstroming bij Gouda waardoor een aanpassing van de oprit niet nodig is. |
| 41 | Vergroot de capaciteit van de A12 afrit bij Gouda voor het verkeer vanuit Utrecht. | Uit de verkeerskundige analyse is geen aanleiding gebleken om de capaciteit van de A12 afrit bij Gouda te vergroten. |
| 42 | Stel de maximale snelheid op het gehele traject bij naar 100 km/u. | De bestaande maximale snelheid van 120 km/u wordt gehandhaafd. Als aanvullende maatregel wordt wel gekeken naar het toepassen van adaptieve snelheden rond Gouda en de splitsing van de A20 en de A12 bij het Gouwe-aquaduct. |
| 43 | Zorg er voor dat het verkeer vanuit Gouda en Waddinxveen richting Den Haag alleen de A12 kan bereiken via de N451. Zorg er daarnaast voor dat het verkeer vanuit Gouda en Waddinxveen richting Rotterdam de A12 - A20 kan bereiken via oprit 11. | Deze maatregel is onderzocht en is afgefallen vanwege de negatieve gevolgen op het onderliggend wegennet. |
| 44 | Plaats tussen de Nieuwdorperweg, Reeuwijk (buiten het projectgebied) en de Gouwe knoop een vangrail. | Er is vanuit het project geen aanleiding voor het plaatsen van een vangrail op het genoemde traject. |
| 45 | Realiseer een derde rijstrook al vanaf knooppunt Gouwe, bijvoorbeeld middels een taperuitvoeger. Ter plaatse van 'de pergola' kun je er dan voor kiezen om de vluchtstrook over korte lengte in te snoeren, zodat voldoende doorzicht blijft. | Vanuit wegontwerp en veiligheid is niet voor deze maatregel gekozen. De derde rijstrook in de richting Rotterdam zal beginnen na 'de pergola'. |
| 46 | Realiseer een derde rijstrook op de A20 zodat het verkeer vanuit Moordrecht in één keer zonder in te voegen de rijksweg kan oprijden. | Als de invoegstrook wordt doorgetrokken als derde rijstrook, moet vanwege ruimtebeslag de linkerrijstrook afgestreept worden. In het kader van de verkeersveiligheid is het niet wenselijk om de linkerrijstrook af te strepen. |
| 49 | Zoek een oplossing waardoor het aantal weefbewegingen bij Gouda vermindert, zoals: Ongeveer een kilometer voor de bestaande oprit bij Gouda een vangrail in het midden van de weg plaatsen zodat men niet meer kan wisselen van rijstrook. Verkeer wat er bij Gouda bij komt kan dus alleen richting Rotterdam. Het verkeer naar Den Haag maakt gebruik van de | Er zal geen vangrail of andersoortige fysieke scheiding tussen de verkeersstromen naar Den Haag en Rotterdam worden geplaatst. Dit gaat ten koste van de wegcapaciteit (een rijstrook), en daarmee van de doorstroming. |

| Nr. | Niet meegenomen suggestie uit de participatie | Reactie |
|-----|---|--|
| | route over de Gouwe om de nieuwe oprit bij Waddinxveen/Moerkapelle te gebruiken om de A12 op te gaan. Bij voorkeur komt er een rijstrook bij voor verkeer richting Rotterdam. | |
| 50 | Realiseer een waterbusverbinding tussen Gouda en Rotterdam. | Deze maatregel is eerder bekeken en te licht bevonden, er was geen markt voor. Een verbinding over water kan qua reistijd niet concurreren met andere vormen van openbaar vervoer en zal daardoor (ook gezien het relatief kleine aandeel van verkeer uit Gouda op de A20) nagenoeg geen effect hebben op de doorstroming op de A20. |

2.4 Reacties op zienswijzen NRD

Voor het realiseren van nieuwe snelwegen of de aanpassing van bestaande snelwegen is de Tracéwet van toepassing. Dit is ook het geval voor de aanpak van de A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda. Voor het uiteindelijk te nemen besluit (het tracébesluit) wordt een milieueffectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd. De m.e.r.-procedure gaat van start met een kennisgeving en het openbaar maken van de Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD).

De NRD bevat:

- De analyse en beschrijving van het gebruik en de problematiek van de A20;
- Een lijst van mogelijke maatregelen en meekoppelkansen;
- Een beoordelingskader;
- Een beoordeling van de maatregelen aan de hand van het beoordelingskader en de selectie van drie kansrijke alternatieven;
- Een beschrijving van de drie alternatieven;
- Een beschrijving van hoe de drie alternatieven uitgewerkt worden;
- Een beschrijving van hoe de effecten van de drie alternatieven in beeld worden gebracht.

In de periode van 19 januari tot en met 15 februari 2018 konden alle participanten een formele zienswijze indienen op de NRD. In deze paragraaf vindt u de zienswijzen en de eerste reacties daarop, aan de hand van de momenteel beschikbare tussenresultaten van de onderzoeken. De definitieve reacties worden samen met de oplevering van het ontwerp tracébesluit gepubliceerd (eind 2019).

Wanneer meerdere vragen door één indiener van een zienswijze zijn gesteld, is er een onderverdeling gemaakt in a, b, c en verder. Ter bescherming van de privacy wordt geen inzicht gegeven in persoonsgegevens van de indieners.

| Nr. | Zienswijze NRD | Reactie op zienswijze NRD |
|-----|---|--|
| 1a | Het verzoek om de volgende punten mee te nemen in het onderzoek: - De mogelijkheid om de plusstrook onder het Gouwe Aquaduct om te bouwen tot volwaardige rijstrook. | Het ombouwen van de plusstrook naar een volwaardige rijstrook op de noordbaan in het Gouwe aquaduct is in het MER niet onderzocht. De A12 heeft bij het Gouwe aquaduct een breedtebeperking waardoor een reguliere volwaardige rijstrook niet mogelijk is. |
| 1b | Het verzoek om de volgende punten mee te nemen in het onderzoek: - Bij de verbreding rekening te houden met een eventuele snelheidsverhoging naar de 'norm' van 130 km/u. | In het project is hier rekening mee gehouden. |
| 1c | Ik ben tegen het aanleggen van spitsstroken op de A20, omdat ik diverse onderzoeken is aangetoond dat bestuurders spitsstroken vervelend vinden door het wisselende verkeersbeeld en de wisselende maximumsnelheid. Ook leveren spitsstroken (open en sluiten) meer werk op voor verkeerscentrale. Tevens kan bij mist of storing de spitsstrook niet open. Iets wat op deze druk weg ten kostte gaat van de capaciteit. Bij een volwaardige rijstrook speelt dit | In de NRD is een alternatief met spitsstroken als terugval-optie opgenomen. Op basis van het onderzoek is geconcludeerd dat het niet noodzakelijk is om de spitsstroken alsnog te onderzoeken. Verbreding van 2 naar 3 rijstroken tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en het Gouwe aquaduct is opgenomen in het Voorlopig Voorkeursalternatief. |

| Nr. | Zienswijze NRD | Reactie op zienswijze NRD |
|-----|--|--|
| | <p>probleem niet. Ik vind dat daarom verstandiger om te kiezen voor een derde volwaardige rijstrook in beide richtingen. Dit draagt bij aan een rustiger en veiliger verkeersbeeld.</p> | |
| 2a | <p>Onderzoek de gevolgen van deze verbredingen op de verkeersdoorstroming (IC verhouding) en milieukwaliteit (lucht/geluid) op aanliggende wegvakken stroomafwaarts. Dit geldt niet alleen voor het gedeelte van de A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en het Terbregseplein, maar ook voor het onderliggend wegennet, waaronder de parallel lopende Hoofdweg en N219.</p> | <p>De effecten op de verkeersdoorstroming en milieukwaliteit van het A20 project zijn inzichtelijk gemaakt binnen het studiegebied zoals opgenomen in de Startbeslissing. Het uiteindelijke studiegebied voor de milieustudies (geluid, luchtkwaliteit) is bepaald aan de hand van de verkeerseffecten van de alternatieven. Zie hiervoor ook de kaarten in het Hoofdrapport/MER.</p> |
| 2b | <p>Onderzoek bij de maatregel waarbij de A12 toerit Gouda richting het westen wordt afgesloten wat de gevolgen zijn voor de reistijd vanuit Gouda richting Rotterdam en vanuit Gouda richting Zoetermeer-Den Haag. Onderzoek daarbij ook de mogelijkheden om de reistijd op de parallelstructuur te verbeteren.</p> | <p>De effecten van het afsluiten van de A12 toerit bij Gouda richting Rotterdam en Den Haag zijn onderzocht. Zowel de gevolgen op het hoofd- als ook het onderliggend wegennet zijn inzichtelijk gemaakt, waaronder de I/C-verhouding (Intensiteit/Capaciteit) en de reistijden. Hieruit blijkt dat het afsluiten van de A12-toerit bij Gouda onwenselijk is vanwege nadelige gevolgen op het onderliggend wegennet. In het onderzoek is het gebruik van de parallelstructuur meegenomen. Aanvullend wordt gekeken naar de Amaliabrug.</p> |
| 2c | <p>Onderzoek bij alle alternatieven de mogelijkheid van een (verbetering/optimalisering van de) snelfietsroute Gouda – Rotterdam, langs of evenwijdig aan de A20, als mobiliteitsmanagement-maatregel en/of als meekoppelkans.</p> | <p>Zie het rapport Aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen en meekoppelkansen. Hierin is een voorgestelde snelfietsroute als aanvullende bereikbaarheidsmaatregel opgenomen.</p> |
| 3a | <p>Kies een voldoende grote scope waarbij de effecten van het afsluiten van de A12 toerit bij Gouda in westelijke richting op het regionale wegennet worden beschouwd. De vrees bestaat namelijk dat deze maatregel gevolgen zal hebben in de stad Gouda, de bereikbaarheid van de Krimpenerwaard, delen van de Zuidplas en Waddinxveen. Onder andere een grotere belasting van de toerit Moordrecht (A20) wordt verwacht. Ook is het de verwachting dat de toerit van de parallelstructuur op de A12 richting Den Haag zwaarder belast gaat worden.</p> | <p>In de MIRT-Verkenning zijn voor elk van de te onderzoeken alternatieven de effecten op het onderliggend wegennet in beeld gebracht. Deze effecten zijn onderdeel van het afweegkader, op basis waarvan het voorkeursalternatief is bepaald. Aan de hand van de tussenresultaten is besloten om de A12-toerit bij Gouda richting Den Haag en Rotterdam niet af te sluiten vanwege nadelige gevolgen op de doorstroming op het onderliggende wegennet.</p> |
| 3b | <p>Neem ook de bredere gevolgen van het afsluiten van de A12 toerit bij Gouda (richting het westen) mee. Naast de gevolgen voor het onderliggende wegennet, kan de maatregel ook nadelige gevolgen hebben voor de centrale rol die Gouda in de regio vervult op economisch, maatschappelijk en cultureel vlak.</p> | <p>In het onderzoek wordt in beeld gebracht welke gevolgen de maatregel voor de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid zal hebben voor de situatie in en bij Gouda. Aan de hand van de tussenresultaten is besloten om de A12-toerit bij Gouda richting Den Haag en Rotterdam niet af te sluiten vanwege nadelige gevolgen op de doorstroming op het onderliggende wegennet.</p> |
| 4 | <p>Nadelige gevolgen van het afsluiten van de toerit Gouda zullen ontstaan op het gebied van doorstroming o.a. door openingsregime en onderhoud Amaliabrug (alternatieve route bij afsluiten toerit), overbelasting onderliggend wegennet rond Gouda, efficiency hulpdiensten, kunnen realiseren afspraken Versnellingskamer Bedrijventerrein Goudse Poort, effectiviteit toekomstig geplande aansluitingen bedrijventerreinen, slechtere bereikbaarheid Krimpenerwaard / Algera corridor, woningbouw Zuidplas.</p> | <p>De effecten van alle alternatieven zijn onder andere onderzocht op het gebied van doorstroming op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. Dit geheel is input voor de te maken afweging bij maatregelen, zo ook voor het afsluiten van de A12 toerit bij Gouda, richting Rotterdam en Den Haag. Aan de hand van de tussenresultaten is besloten om de A12-toerit bij Gouda richting Den Haag en Rotterdam niet af te sluiten vanwege nadelige gevolgen op de doorstroming op het onderliggende wegennet.</p> |

| Nr. | Zienswijze NRD | Reactie op zienswijze NRD |
|-----|---|--|
| | <p>Gouda- Onderneemt, het Verenigde Bedrijventerreinen Gouda (VBG) en de Samenwerkende Ondernemersverenigingen Gouda (SOG) hebben zich gewend tot Movares voor het doen van een onderzoek naar de impact van de denkrichting waarbij toerit 11 geschrapt wordt. Samen met hen zijn alternatieve denkrichtingen ontstaan die wij graag invoegen in de totale MirtA20 en in een overleg met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat toelichten en bespreken.</p> | <p>In de verkeersmodellen is gerekend met economische groei waar rekening wordt gehouden met mogelijke (voorgestelde, maar nog niet vastgestelde) ontwikkelingen, zoals woningbouw. De modellen geven zowel een beeld van effecten op het hoofd als ook onderliggend wegennet. Overleg over bedoelde denkrichtingen heeft plaatsgevonden en de ingebrachte suggesties zijn bekeken en beoordeeld. De suggesties hebben bijgedragen aan het verder ontwikkelen van de aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen. Het voorstel voor een bypass (als alternatief voor het afsluiten van de toerit Gouda) is onderzocht. Op basis van onderzoek is er voor gekozen deze variant niet verder te onderzoeken in het MER.</p> |
| 5 | <p>Het college van Gouda maakt ernstig bezwaar tegen het afsluiten van de toerit Gouda en acht verder onderzoek van dit alternatief in het vervolgtraject niet zinvol. Redenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - geen draagvlak ondernemers en gemeenteraad - negatieve gevolgen doorstroming en verkeersveiligheid op onderliggend wegennet - grote impact maatregel op 24 uur schaal terwijl maatregel is gericht op 'slechts' de spitsperiodes - onder druk zetten mobiliteitsplan van Gouda - aantasten vestigingsklimaat bedrijven in Goudse regio - draagt niet bij aan problemen richting Utrecht, die het grootst zijn - negatieve doorwerking op Gouda op maatschappelijk, economisch en cultureel vlak - slechtere bereikbaarheid voor hulpdiensten | <p>In het onderzoek is de maatregel wel onderzocht, om op basis van nadere feitelijke informatie een besluit te kunnen voorbereiden. Er is in beeld gebracht welke gevolgen de maatregel van het afsluiten van de A12 toerit Gouda in westelijke richting zal hebben voor de situatie in en bij Gouda. Deze maatregel is onderzocht omdat er zo voldoende informatie beschikbaar komt om een juiste afweging te kunnen maken en een voorkeursalternatief te kunnen vaststellen. De gemeente Gouda is onder andere als lid van de bestuurlijke adviesgroep (BAG) betrokken bij de voorbereiding van de uiteindelijke afweging. Aan de hand van de tussenresultaten is besloten om de A12-toerit bij Gouda richting Den Haag en Rotterdam niet af te sluiten vanwege nadelige gevolgen op de doorstroming op het onderliggende wegennet.</p> |
| 6 | <p>Ik wil graag bezwaar maken tegen het plan om de A20 voor mijn deur te verbreden.</p> <p>Ik heb dit huis een paar jaar geleden gekocht en woon hier met veel plezier.</p> <p>Ik ben het niet eens met het besluit om voor mijn deur de rijksweg te verbreden, ik ga hier schade van ondervinden of de weg nu mijn kant op verbreed wordt of naar de overzijde ik heb hier last in mijn bedrijfsvoering en woongenot.</p> | <p>Het voorkeursalternatief komt tot stand na weging van alle belangen.</p> <p>Participanten worden tijdens het onderzoek geïnformeerd over de voortgang. Nadat vastgesteld wordt op welke wijze de A20 wordt verbreed, worden alle belanghebbende stakeholders geïnformeerd en betrokken bij de verdere uitwerking. Bij zowel de uitvoering van het project als ook in de eindsituatie na oplevering van de weg, wordt geprobeerd de overlast voor omwonenden te beperken. De bereikbaarheid van percelen moet gehandhaafd blijven evenals het functioneren van bedrijfsvoering. Indien alsnog aantoonbare sprake is van schade of achteruitgang van woongenot, kan een claim van planschade worden ingediend.</p> <p>In het onderzoek in het MER zijn de effecten van de alternatieven in beeld gebracht (onder andere geluid en lucht).</p> |
| 7 | <p>Naar onze mening heeft het afsluiten van de toerit Gouda grote gevolgen voor het onderliggend wegennet waarmee de bereikbaarheid van de hele regio Midden-Holland in het geding komt. In de regio is een groot aantal bedrijventerreinen die circa 40% aan de economie en werkgelegenheid van de regio Midden-Holland bijdragen¹. Het is van belang dat deze terreinen bereikbaar zijn en blijven. Wij vragen u dan ook dringend om in het vervolgonderzoek ook de</p> | <p>De effecten van het afsluiten van de A12 toerit bij Gouda richting Rotterdam en Den Haag zijn onderzocht. Zowel de gevolgen op het hoofd als ook het onderliggend wegennet zijn inzichtelijk gemaakt, waaronder de I/C-verhouding en de reistijden. Aan de hand van de tussenresultaten is besloten om de A12-toerit bij Gouda richting Den Haag en Rotterdam niet af te sluiten vanwege nadelige gevolgen op de doorstroming op het onderliggende wegennet.</p> <p>In het onderzoek is het gebruik van de parallelstructuur</p> |

| Nr. | Zienswijze NRD | Reactie op zienswijze NRD |
|-----|--|---|
| | <p>effecten op het onderliggend wegennet en daarmee op de regionale bereikbaarheid mee te nemen. Wij adviseren u om daarbij gebruik te maken van de kennis en input van lokale en regionale ondernemers(organisaties) omdat zij de verkeerssituaties en omstandigheden beter kennen dan wie dan ook. MER-onderzoeken in andere regio's hebben laten zien dat een dergelijke werkwijze leidt tot betere en beter gedragen oplossingen.</p> | <p>meegenomen. Onderdeel van de Verkenning is dat met de omgeving wordt gesproken (participatie).</p> |
| 8 | <p>Inhoudelijk gelijk aan zienswijze onder nummer 4 (zie hierboven)</p> | <p>De effecten van het afsluiten van de A12 toerit bij Gouda richting Rotterdam en Den Haag zijn onderzocht. Zowel de gevolgen op het hoofd als ook het onderliggend wegennet zijn inzichtelijk gemaakt, waaronder de I/C-verhouding en de reistijden. Aan de hand van de tussenresultaten is besloten om de A12-toerit bij Gouda richting Den Haag en Rotterdam niet af te sluiten vanwege nadelige gevolgen op de doorstroming op het onderliggende wegennet. In het onderzoek is het gebruik van de parallelstructuur meegenomen. Onderdeel van de Verkenning is dat met de omgeving wordt gesproken (participatie).</p> |
| 9a | <p>In december 2017 heeft de gemeente Zuidplas een belangrijk bid aan de provincie Zuid Holland van 9000 woningen uitgebracht voor de ontwikkeling van de Zuidplaspolder. Wij zouden graag zien dat de in de NRD opgenomen maatregelenpakketten ook doorgerekend worden met deze extra woningbouw in de Zuidplaspolder.</p> | <p>In de verkeersmodellen is gerekend met een Hoog economisch scenario, waarin rekening wordt gehouden met mogelijke (voorgestelde, maar nog niet concreet vastgestelde) ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw. Daarnaast is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd waarbij is doorgerekend wat extra woningbouw (nog bovenop het Hoge scenario) voor effect kan hebben. Zo is ook het effect van de genoemde 9000 woningen inzichtelijk gemaakt. De modellen geven zowel een beeld van effecten op het hoofd als ook het onderliggend wegennet.</p> |
| 9b | <p>De bewoners ervaren nu al een flinke geluidsoverlast en hebben hun zorgen uitgesproken dat bij een eventuele capaciteitsverruiming van de A20 de geluidsoverlast alleen maar toeneemt. Wij vragen u daarom om ook in het kader van de 'MIRT Verkenning A20 Nieuwerkerk aan den IJssel - Gouda' bijzondere aandacht te besteden aan een geluidswal/geluidsscherm ter hoogte van de bebouwing van Nieuwerkerk aan den IJssel.</p> | <p>De effecten op de verkeersdoorstroming en milieukwaliteit van het A20 project zijn inzichtelijk gemaakt binnen het studiegebied zoals opgenomen in de Startbeslissing en de NRD. Zie hiervoor de kaarten in het Hoofdrapport/MER. In het onderzoek is ook aandacht besteed aan eventueel noodzakelijke mitigerende maatregelen, zoals geluidschermen. Daarnaast vindt afstemming plaats met het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPJG) en de daaraan gekoppelde sanering bij Nieuwerkerk aan den IJssel. Op de kaarten in het Hoofdrapport/MER is te zien om welke locaties het gaat.</p> |
| 10a | <p>De milieueffecten voor de A20 langs het bewoonde deel van Nieuwerkerk aan den IJssel. Het betreft de overlast van het verkeer op de snelweg A20 voor de wijken 'Mossen' en 'Kruiden'. Deze woonwijken zijn gesitueerd parallel aan de snelweg A20 en gelegen ruim binnen een afstand van 500 meter van de meest zuidelijke rijstroken. Dit deel snelweg is op sommige plaatsen op slechts 100 meter van woningen gelegen.</p> <p>In 2004 was er reeds het Actiecomité Overlast A20 dat met de gemeente in debat ging en zelf een onderzoek onder bewoners verrichtte. Ook recenter schreven burgers in de lokale bladen over de overlast. Vanwege de hoge kosten voor een geluidsscherm is toen</p> | <p>De effecten op de verkeersdoorstroming en milieukwaliteit van het A20 project zijn inzichtelijk gemaakt binnen het studiegebied zoals opgenomen in de Startbeslissing en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Zie hiervoor ook de kaarten in het Hoofdrapport/MER. Daarbij is tevens een toets aan de wettelijke normen uitgevoerd. In het onderzoek is ook aandacht besteed aan eventueel noodzakelijke mitigerende maatregelen, zoals geluidschermen. De geluidmaatregelen die vanuit het project getroffen worden, volgen uit de (MER)berekeningen in de huidige en in de planstudiefase. Daarnaast vindt afstemming plaats met het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPJG) en de daaraan gekoppelde sanering bij Nieuwerkerk aan den IJssel. Op de kaarten in het Hoofdrapport/MER is te zien om</p> |

| Nr. | Zienswijze NRD | Reactie op zienswijze NRD |
|-----|--|---|
| | voorgesteld om een hoge geluidswal aan te leggen, ook vanwege de aspecten voor de natuur. De uitgesproken wens was toen een maximale gevelbelasting van 55dB(A) voor dit gebied. | welke locaties het gaat. De wijken Kruiden en Mossen vallen binnen het studiegebied en zijn ook benoemd in het MJPG. |
| 10b | De milieueffectrapportage en MIRT-verkenning voor de A20 Nieuwerkerk aan den IJssel-Gouda niet alleen toepassen en uitvoeren vanaf aansluiting A20 met de N219 tot aan Gouda, maar ook het deel gelegen langs de woonkern van Nieuwerkerk aan den IJssel. Mijn verzoek is gericht op de zuidelijke rijbaan richting Gouda, tussen het Cortlandt-aquaduct (hmp 41,3) tot en met de afrit/oprit Nieuwerkerk aan den IJssel (hmp 43,0), met name daar waar de twee woonkernen Mossen en Kruiden zijn gesitueerd. | De effecten op de verkeersdoorstroming en milieukwaliteit van het A20 project zijn inzichtelijk gemaakt binnen het studiegebied zoals opgenomen in de Startbeslissing en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Zie hiervoor ook de kaarten in het Hoofdrapport/MER. Daarbij is tevens een toets aan de wettelijke normen uitgevoerd. In het onderzoek is ook aandacht besteed aan eventueel noodzakelijke mitigerende maatregel, zoals een geluidsscherm. De wijken Kruiden en Mossen vallen binnen het studiegebied. Zie hiervoor ook de kaart die is opgenomen in het Hoofdrapport/MER. |
| 10c | Te verwachten is, dat de verkeersintensiteit voor de A20 na verbreding van deze snelweg tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda in zijn geheel nog zal toenemen. Nu reeds voldoen de geluidsnormen en normen voor fijnstof bij zuidwestelijke en westelijke windrichtingen al niet aan de grenswaarden. In verband hiermede zijn enkele jaren geleden deze grenswaarden van rijkswegen opgehoogd om te kunnen blijven voldoen aan de normen. De hoge geluidshinder van de A20 wordt door veel bewoners als zeer belastend voor de gezondheid ervaren, zeker gedurende de zomermaanden. Maatregelen om fijnstof te weren of te verminderen zou de gemiddelde levensduur van deze bewoners verlengen. Hiervoor pleiten meerdere recente wetenschappelijk uitgevoerde gezondheidsonderzoeken. Momenteel staan er bomen (populieren) en laag groen langs dit deel van de A20. Maar bomen weren nagenoeg geen geluid en houden maar deels fijnstof tegen. | De effecten op de verkeersdoorstroming en milieukwaliteit van het A20 project zijn inzichtelijk gemaakt binnen het studiegebied zoals opgenomen in de Startbeslissing en de NRD. Zie hiervoor ook de kaarten in het Hoofdrapport/MER. In het onderzoek is gekeken naar toe- en afnames van geluidbelasting en concentraties van luchtverontreiniging. Daarbij is tevens een toets aan de wettelijke normen uitgevoerd. In het onderzoek is ook aandacht besteed aan eventueel noodzakelijke mitigerende maatregel, zoals een geluidsscherm. De wijken Kruiden en Mossen vallen binnen het studiegebied. Zie hiervoor ook de kaart die is opgenomen in het Hoofdrapport/MER. |
| 10d | Ik verzoek u om voornoemd zuidelijk deel van de autosnelweg A20, tussen de hectometerpalen 41,3 en 43.0 te betrekken in uw milieueffectrapportage/MIRT-verkenning. Mijn verzoek is op basis daarvan maatregelen te nemen, teneinde bij zuidwestelijke en westelijke windstroming de maximale gevelbelasting voor geluidshinder van de A20 voor woningen in dit gebied te beperken tot 55dB(A), alsmede de uitstoot van fijnstof te beperken tot de grenswaarden. Mijn verzoek is om daarbij zo mogelijk milieuvriendelijke oplossingen toe te passen, zoals een aarden wal voorzien van groen, een geluidsscherm van gevlochten hout of palen of een begroeiende wal. Dit verzoek wordt gedeeld. | De omvang van het studiegebied voor de verkeersgerelateerde effecten (geluid en lucht) is bepaald aan de hand van de effecten op de verkeersintensiteiten. Wegen en wegvakken waar relevante veranderingen optreden zijn in het milieuonderzoek meegenomen. De berekeningen zijn uitgevoerd met de voorgeschreven rekenmodellen. Daarbij is tevens een toets aan de wettelijke normen uitgevoerd. In het onderzoek is ook aandacht besteed aan eventueel noodzakelijke mitigerende maatregel, zoals bijvoorbeeld een geluidsscherm. Het feitelijke ontwerp van een dergelijke voorziening is onderdeel van de planuitwerking. |
| 11a | -1a. Invloed van ontsluiting A20/A12 richting Den Haag op verkeersintensiteit van nieuw aan te leggen traject A16/A13. Mogelijk dat deze optie door bebouwd gebied niet nodig is als er voldoende doorstroming gecreëerd kan worden over de A20/A12. | De A16 Rotterdam is een gegeven voor het A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda project. De aanpassingen aan de A16/A13 zijn meegenomen in de berekeningen van het onderzoek. De effecten op het onderliggend wegennet zijn in beeld gebracht in het Hoofdrapport/MER, op delen van het |

| Nr. | Zienswijze NRD | Reactie op zienswijze NRD |
|-----|--|--|
| | <p>-1b.Invloed van ontsluiting A20/A12 richting Den Haag op de lokale verkeerssituatie, specifiek N219, N457 en N451.</p> <p>-2.Mogelijkheid tot splitsen van rijbanen op A12 richting Den Haag t.h.v. Gouda ter voorkoming van ongewenst weefgedrag.</p> | <p>onderliggende wegennet is een toename te zien, op andere delen is er een afname van de hoeveelheid verkeer. Het verkeer op de A12 vanuit het oosten zal niet fysiek gescheiden worden omdat het ten koste gaat van wegcapaciteit. Een combinatie van andere maatregelen zoals bebording ten behoeve van scheiding van verkeer vanuit het oosten naar Den Haag en Rotterdam gecombineerd met reistijdinformatie zorgt naar verwachting voor een betere benutting van de parallelstructuur.</p> |
| 11b | <p>1.De meeste verkeersproblemen als omschreven in "MIRT Verkenning A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda Notitie kansrijke alternatieven – achtergrondinformatie analytische fase" kunnen herleid worden op het ontbreken van een aansluiting richting Den Haag. Specifiek de belasting van N219 en de open afritten van N457.</p> <p>Voorstel is de 2x4 banen van de A20 vanaf Rotterdam door te laten lopen naar de aansluiting op de de A12, waarbij 1 á 2 banen als fly-over richting Den Haag afbuigen en 3 banen richting Utrecht plus een aansluiting van minimaal 2 banen van de A12 vanuit Den Haag richting Rotterdam.</p> <p>Deze situatie zou zeker de verkeersstroom over Rotterdam noord A20/A13 verminderen en eveneens de lokale verkeersstromen bij Gouda verminderen van verkeer dat via N451 en via de N457 en bij Nieuwerkerk a/d IJssel - Zevenhuizen via de N217 richting Den Haag wil gaan.</p> <p>Doorgaand verkeer vanuit Den Haag richting het zuiden heeft dan de keus tussen de A4, A13 en A12. Waarbij A4 en A12 grotendeels om bebouwd gebied heen gaan.</p> <p>2.Er wordt gesteld dat weefgedrag verstorend werkt en dat daarom toerit "d" (zie bijlage1) afgesloten zou moeten worden.</p> <p>Als deze toerit alleen voor verkeer richting Rotterdam zou zijn, dan verminderd dat het weefgedrag.</p> <p>Als de banen vanuit Utrecht al voor afrit "c" gesplitst zijn in richting Den Haag en richting Rotterdam, is weefgedrag zelfs niet meer mogelijk voor de richting Den Haag. Gedacht kan worden aan een middenberm of doorgetrokken streep (zoals ook gebruikt wordt in de tunnel van de A4 bij Schiedam (Den Haag richting Rotterdam//Zierikzee)</p> <p>Verkeer richting Den Haag kan namelijk gebruik maken van N451.</p> | <p>1. De voorgestelde maatregelen zijn gericht op het verbeteren van de verbinding tussen de A20 en de A12. In het verleden is onderzoek gedaan naar het realiseren van een "Moordrechtboog" als rijksweg, maar dat idee bleek te duur, te ingewikkeld en niet voldoende effectief. Om het wegennet te versterken is in 2016 de parallelstructuur (N451) en de Moordrechtboog (N457) gerealiseerd. Ook is de capaciteit van de N219 vergroot zodat meer verkeer verwerkt kan worden. Het voorstel om de 2x4 banen van de A20 vanaf Rotterdam door te laten lopen naar de aansluiting op de A12, waarbij 1 á 2 banen als fly-over richting Den Haag afbuigen en 3 banen richting Utrecht, plus een aansluiting van minimaal 2 banen van de A12 vanuit Den Haag richting Rotterdam wordt dan ook niet verder onderzocht. De voorgestelde maatregelen zijn niet opgenomen in de startbeslissing en in de NRD.</p> <p>2. In de analytische fase is de gesuggereerde maatregel bekeken. Er is toen gekozen om deze niet verder mee te nemen. Dit is beschreven in de rapportage van de analytische fase. Een doorgetrokken streep ten behoeve van het scheiden van verkeersstromen is als maatregel vanuit verkeersveiligheid niet voldoende. Handhaving is mogelijk, maar het voorkomt niet het rijgedrag van overschrijden van de doorgetrokken streep en daarmee ook niet het hogere risico op ongelukken. Een fysieke scheiding van verkeer dat vanaf Gouda naar Rotterdam of Den Haag wil, is onderzocht en afgevalen omdat het ten koste gaat van wegcapaciteit (zie Notitie Kansrijke Oplosrichtingen). Wel wordt inspanning gepleegd op het realiseren van bebording die eerder dan nu het geval is de scheiding tussen de richtingen Den Haag en Rotterdam aangeeft. Daarbij zal ook de alternatieve route voor het verkeer naar Den Haag, via de parallelstructuur N451, worden aangegeven, gecombineerd met reistijdinformatie (A12, A20 en N451).</p> |
| 11c | <p>Het is jammer dat de vele kunstwerken zoals N451 inclusief brug, N457, omlegging van de N219 bij Zevenhuizen allemaal voorkomen hadden kunnen worden door de "simpele" aanleg van één fly-over richting Den Haag en afslag vanuit Den Haag richting Rotterdam.</p> | <p>Zie ook het antwoord bij 11b. Het is niet aan het project om reeds doorgevoerde infrastructurele aanpassingen ter discussie te stellen. Het project kijkt naar het autonome infrastructurele netwerk in 2030 en baseert de te onderzoeken maatregelen daarop.</p> |
| 12 | <p>Er worden 3 opties genoemd (a1, a2, a3). Een vierde optie zou kunnen zijn om de A20 alleen aan</p> | <p>In het onderzoek is de hier genoemde oostzijde de zuidzijde genoemd.</p> |

| Nr. | Zienswijze NRD | Reactie op zienswijze NRD |
|-----|---|---|
| | <p>de oostzijde te verbreden.</p> <p>Wij, als omwonenden, lijkt het het beste de verbreding aan de oost-zijde te realiseren (in tegenstelling tot maatregel a1, a2, a3). De huizen aan de west-zijde (Rijksweg 3,7 en 9 te Moordrecht) kunnen dan blijven staan.</p> <p>Ook valt de west-zijde binnen "beschermd natuurnetwerk Nederland" (groene waterparel).</p> <p>Voor de extra geluidsoverlast voor omwonenden zal er zeker een geluidswal geplaatst moeten worden.</p> <p>Als de verbreding ook aan de west-zijde komt, zullen de woningen verplaatst moeten worden (vanwege geluidsoverlast en luchtverontreiniging). Er is ruimte de woningen verder van de snelweg te plaatsen.</p> <p>Hiervoor zal gecompenseerd moeten worden.</p> | <p>In het ontwerpproces is onder andere gekeken naar verschillende mogelijkheden voor verbreding.</p> <p>De weg kan symmetrisch, noordwaarts of zuidwaarts verbreed worden. In het Voorlopig Voorkeursalternatief is een verbreding naar de oostzijde/zuidzijde opgenomen, zoals aanbevolen in de zienswijze.</p> |
| 13 | <p>Misschien kan het probleem ook worden opgelost door de op- en afrit bij Gouda alleen voor verkeer naar- en van Rotterdam open te stellen. Het voordeel is dat er geen kruisend verkeer is bij het Gouwe aquaduct tussen verkeer van en naar Rotterdam/Den Haag. Het is een oplossing vergelijkbaar met de oprit van de A15 bij Barendrecht. Daar is ook uit-en invoegend verkeer weg gehaald en is de doorstroming een stuk beter.</p> <p>Verkeer dat vanuit Utrecht komt na afslag Reeuwijk, ruim voor het Gouwe aquaduct opsplitsen in verkeer dat naar Den Haag moet en dat naar Rotterdam moet. Tussen de rijbanen komt een vangrail zodat bij het Gouwe aquaduct alleen invoegen naar Rotterdam mogelijk is. Verkeer dat vanuit Gouda naar Den Haag moet neemt de nieuwe brug.</p> <p>Omgekeerd moet het verkeer dat vanuit Den Haag komt en in Gouda moet zijn, voor het Gouwe aquaduct de afslag nemen naar de nieuwe brug. Bij het Gouwe aquaduct met een vangrail het verkeer scheiden dat vanuit Den Haag en Rotterdam komt. Alleen het verkeer vanuit Rotterdam kan uitvoegen bij het Gouwe aquaduct.</p> <p>Dat er iets moet veranderen is wel noodzakelijk. In de huidige situatie is het vanuit Utrecht richting Rotterdam, Den Haag soms levensgevaarlijk bij het Gouwe Aquaduct. Dat is het geval als het verkeer op de rijstroken naar Rotterdam nagenoeg stil staat terwijl het verkeer naar Den Haag langs dendert en vrachtwagens luid toeteren naar automobilisten die afremmen om nog in te kunnen voegen, dat is op het misdadige af.</p> | <p>In het onderzoek zijn ook aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen bekeken.</p> <p>Een fysieke scheiding van verkeer vanaf Gouda naar Rotterdam of Den Haag is onderzocht. Het levert geen oplossing voor het probleem ter plaatse, terwijl het wel wegcapaciteit wegneemt. Een rijstrook moet namelijk opgeofferd worden ten behoeve van een fysieke scheiding van het verkeer.</p> <p>Het fysiek scheiden van verkeer vanuit Den Haag of Rotterdam naar Gouda is niet onderzocht, omdat uit de probleemanalyse is gebleken dat het weven voor deze richting niet een knelpunt is.</p> <p>Er is gekeken naar andere aanvullende maatregelen om weefbewegingen te verminderen, o.a. door het gebruiken van duidelijke bebording voor o.a. het verkeer vanuit het oosten ruim vóór Gouda. Voor het veiliger maken van weefbewegingen wordt onderzocht of adaptieve snelheden effectief zijn. Dat wil zeggen dat snelheden van doorgaand en wevend verkeer beter op elkaar worden afgestemd. Ter bevordering van het gebruik van de parallelroute bij Gouda (N451) is gekeken naar mogelijkheden van extra informatievoorziening, zoals reistijdprognose en brugopeningstijden. Deze maatregelen zijn beschreven in het rapport Aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen en meekoppelkansen.</p> |
| 14a | <p>Een van de argumenten die wordt gebruikt in de notitie reikwijdte en detailniveau is dat er veel ongelukken gebeuren bij de aansluiting Nieuwerkerk en bij de aansluiting Gouda. Het is moeilijk om de diagrammen te lezen, maar het lijkt erop dat er gemiddeld elke 10 dagen een ongeluk gebeurt op het wegvak Nieuwerkerk – Gouda. Ik vind dat overdreven, en denk</p> | <p>Op de A20 gebeuren veel ongevallen bij de aansluiting Nieuwerkerk aan den IJssel ter hoogte van de rijstrookversmalling. Het aantal ongevallen dat is weergegeven in figuur 14 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is gebaseerd op een periode van vijf jaar (2010-2015) en komt dus niet neer op gemiddeld een ongeluk per 10 dagen. De oorzaak van ongevallen wordt niet gerapporteerd in de</p> |

| Nr. | Zienswijze NRD | Reactie op zienswijze NRD |
|-----|--|--|
| | <p>dat het er een stuk minder zijn. Verder wordt niet aangegeven wat de oorzaak is van die ongelukken. Het is dus maar de vraag of die maatregelen nodig zijn.</p> | <p>brondata waar Rijkswaterstaat over beschikt en kan daarom ook niet worden aangegeven. De voorgestelde maatregelen zijn gericht op het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op de A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda.</p> |
| 14b | <p>Over alternatief 2 (afsluiting van de oprit van Gouda naar de a12/a20) wil ik het volgende kwijt. Deze afsluiting zou de doorstroming op de snelweg verbeteren. Dat kan zijn, maar ik denk dat het negatieve gevolgen zal hebben voor inwoners en bedrijven in Gouda en omliggende gemeenten. Om dit te onderzoeken heb ik tijdmetingen gedaan op het traject vanaf het stoplicht op de Goudse Poort bij het Shellstation tot hectometerpaal 43,1, aan het eind van de afrit Nieuwerkerk, zowel in als buiten de spits en zowel met als zonder gebruikmaking van de parallelstructuur. Hieruit blijkt dat het 2x zo lang duurt om buiten de spits over de parallelstructuur te rijden dan wanneer ik diezelfde afstand ook buiten de spits maar over de snelweg rijd. In de spits is het iets sneller om over de parallelstructuur te gaan. We moeten er echter rekening mee houden dat, als de oprit van de a20 zou worden afgesloten, het dan substantieel drukker wordt op de parallelstructuur, een 80 km weg die bovendien smaller is dan de a20, en niet berekend op zoveel extra verkeer. Er is namelijk gebleken dat het nu al druk is: het verkeer loopt nu al vast op het laatste kruispunt voor de oprit naar de a20.</p> <p>Verder ben ik van mening dat het afsluiten van de oprit naar de a20 niet het probleem van de drukte zal oplossen, maar alleen verplaatsen. Het verkeer op de snelweg mag dan beter doorstromen, maar dat gaat ten koste van het verkeer dat van de parallelstructuur gebruik moet maken, en er blijkt niet uit de notitie reikwijdte en detailniveau dat er ook rekening is gehouden met de belangen van dat verkeer. Verder is het ook slechter voor het milieu als al dat verkeer moet omrijden om bij de snelweg te komen.</p> | <p>In het onderzoek is de maatregel onderzocht, om op basis van nadere feitelijke informatie een besluit te kunnen voorbereiden. Er is in beeld gebracht welke gevolgen de maatregel van het afsluiten van de A12 toerit Gouda in westelijke richting zal hebben voor de situatie in en bij Gouda. Deze maatregel is onderzocht omdat er zo voldoende informatie beschikbaar komt om een juiste afweging te kunnen maken en een voorkeursalternatief te kunnen vaststellen. Aan de hand van de tussenresultaten is besloten om de A12-toerit bij Gouda richting Den Haag en Rotterdam niet af te sluiten vanwege nadelige gevolgen op de doorstroming op het onderliggende wegennet.</p> |
| 14c | <p>Zou het geen optie zijn om de splitsing a12/a20 (westelijke rijrichting) en het samenvoegpunt a12/a20 (oostelijke rijrichting) te verplaatsen naar het oosten? Dan valt het weefpunt niet meer samen met de op- en afrit Gouda. Het verkeer van Gouda naar Den Haag gaat dan via de parallelstructuur. In oostelijke richting zou er een viaduct over de a20 kunnen worden aangelegd voor het verkeer van Den Haag naar Gouda.</p> | <p>De optie om de splitsing van de A12/A20 (westelijke richting) naar het oosten te verplaatsen zodat het weefvak niet meer samenvalt met de toe- en afrit van Gouda is onderzocht. Het verplaatsen van het samenvoegpunt A12/A20 in oostelijke richting is niet onderzocht omdat uit de probleemanalyse is gebleken dat het weven voor deze richting geen knelpunt is. Wel is gekeken naar andere aanvullende maatregelen om weefbewegingen te verminderen, o.a. door het gebruiken van duidelijke bebording voor o.a. het verkeer vóór Gouda. Voor het veiliger maken van weefbewegingen wordt onderzocht of adaptieve snelheden effectief zijn. Dat wil zeggen dat snelheden van doorgaand en wevend verkeer beter op elkaar worden afgestemd.</p> <p>Ter bevordering van het gebruik van de parallelroute bij Gouda (N451) is gekeken naar mogelijkheden van extra informatievoorziening, zoals reistijdprognose en brugope-</p> |

| Nr. | Zienswijze NRD | Reactie op zienswijze NRD |
|-----|---|---|
| | | ningstijden. Meer informatie is te vinden in rapport Aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen en meekoppelkansen. |
| 15a | <p>M.b.t. het eventueel sluiten van de toerit (d) van Gouda naar de A12 ri den Haag/R'dam. Jullie spreken over "veel weefbewegingen". De weefbewegingen zijn echter al voor een groot deel verminderd door de nieuwe weg en brug (N452/N457). Het knelpunt, en de onveilige situatie komt ook niet door de weefbewegingen an sich, zij komen omdat snel verkeer (A12 richting den Haag) rijdt naast / zich moet voegen in, langzaam tot stilstaand verkeer (rijrichting Rotterdam). Dit komt puur en alleen door de bottleneck tweebaansweg A20 tussen Gouda en Nieuwerkerk. Zo lang die weg niet verbreed is en de capaciteit uitgebreid, zal geen andere enkele maatregel effect hebben</p> | <p>In het project is onderschreven dat de files ontstaan als gevolg van beperkte capaciteit op de A20 tussen Gouda en Nieuwerkerk aan den IJssel. Ook is onderschreven dat in combinatie met de files de weefbewegingen op de A12 in het Gouwe aquaduct bijdragen aan knelpunten in de doorstroming en de verkeersveiligheid. Om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren op de A20 en daarmee ook de A12 zijn drie verbredingsalternatieven onderzocht. Uit nader verkeerskundig onderzoek blijkt bij welk alternatief de doorstroming en verkeersveiligheid op zowel het hoofdwegennet als onderliggend wegennet het meeste verbetert.</p> <p>In het project bekijken we de effecten van een verbreding van de A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Moordrecht, evenals een verbreding tussen Moordrecht en het Gouwe aquaduct. Naast deze fysieke aanpassingen wordt in de planuitwerking ook onderzocht of adaptieve snelheden effectief zijn op doorstroming en veiligheid. Adaptieve snelheden zijn gericht op het verkleinen van het snelheidsverschil tussen doorgaand, wevend en invoegend verkeer.</p> <p>In het onderzoek is het gebruik van de parallelstructuur meegenomen.</p> |
| 15b | <p>Toerit d sluiten zal een desastreus effect hebben voor de lokale verkeersstroom in Gouda, mn. in de spits. En dit, terwijl dit sinds de nieuwe parallelweg (N452) in gebruik is genomen, juist zo goed gaat.</p> | <p>De effecten van alle alternatieven zijn o.a. onderzocht op het gebied van doorstroming op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet. Dit geheel is input voor de te maken afweging bij maatregelen, zo ook voor het afsluiten van de A12 toerit bij Gouda, richting Rotterdam en Den Haag. Aan de hand van de tussenresultaten is besloten om de A12-toerit bij Gouda richting Den Haag en Rotterdam niet af te sluiten vanwege nadelige gevolgen op de doorstroming op het onderliggende wegennet.</p> |
| 15c | <p>Ik forens al 10 jaar tussen Rotterdam en Gouda en heb dus dagelijks te maken met de problemen op het traject. Alle fileleed en ongevals gevoeligheid is m.i. direct terug te voeren op de bottleneck traject Nieuwerkerk a/d/ IJssel- Gouwe viaduct, waar slechts 2 rijbanen zijn voor zeer druk personenauto en vrachtverkeer, en waar aan beide kanten ervan opritten worden gecombineerd met een wegversmalling. Dit oplossen door een extra rijbaan aan te leggen is de enige sleutel tot het probleem. Of eventueel een extra strook aan te leggen alleen voor vrachtwagens.</p> | <p>Het verbreden van de A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Moordrecht is onderdeel van alle alternatieven die onderzocht zijn. Daarnaast is gekeken naar een verbreding van de A20 tussen Moordrecht en het Gouwe aquaduct. Een vrachtwagenstrook wordt niet onderzocht omdat het openstellen van alle rijstroken voor al het verkeer een effectiever gebruik van de infrastructuur oplevert.</p> |
| 16 | <p>Om een andere oprit vanaf Gouda naar de A20 en de A12 te kunnen bereiken is de N457 ontoereikend. Deze N457 is nu al niet in staat om een goede door stroom van het verkeer te waarborgen. Als de huidige oprit bij Gouda afgesloten wordt dan zal de huidige N457 verbreed moeten worden. De rotonde bij het Weegje zal hierdoor ook aangepast moeten worden die is nu al een bottleneck in de doorstroming van het verkeer van</p> | <p>Uit de onderzoeken blijken de verkeerseffecten op zowel het hoofd als ook het onderliggend wegennet. Aan de hand van de tussenresultaten is besloten om de A12-toerit bij Gouda richting Den Haag en Rotterdam niet af te sluiten vanwege nadelige gevolgen op de doorstroming op het onderliggende wegennet.</p> <p>In de planuitwerking wordt gekeken naar de effectiviteit van adaptieve snelheden, ter bevordering van de doorstroming</p> |

| Nr. | Zienswijze NRD | Reactie op zienswijze NRD |
|-----|--|--|
| | <p>en naar Gouda. De snelheid van de A20 moet voor Gouda van 120 km naar 100 km terug gebracht moeten worden hierdoor wordt de snelheid op de A20 gelijk aan die van de A12. De 130 km grens op de A12 kan tussen 06:00 - 10:00 uur naar 120 km teruggebracht worden. Vanaf Utrecht kan er tussen Reeuwijk en Gouda op de rijstroken aangegeven worden of die naar Den Haag of Rotterdam gaan. Als de oprit bij Gouda naar de A20 wordt afgesloten zal er meer gebruik worden gemaakt van de oprit van Reeuwijk. Hierdoor zal de verkeersoverlast in de gemeente toenemen.</p> | <p>en veiligheid door het verkleinen van het snelheidsverschil tussen doorgaand, wevend en invoegend verkeer. Ook zal onderzocht worden of de maximaal toegestane snelheden aangepast worden.</p> |
| 17 | <p>Beter alternatief:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2x2 rijstroken in de bocht houden en deze bij afslag Moordrecht op de A20 netjes op de A20 door laten lopen als midden- en linkerstroken van de 2x3; - aansluiting met 2x3 rijstroken bij afslag Moordrecht op de A20 realiseren door rechterstroken van de 2x3 rijstroken te laten overgaan in de respectievelijke afrit en oprit van afslag Moordrecht op de A20 komende van en gaande naar Rotterdam; - de bijkomende rechterstrook vanaf afslag Moordrecht op de A20 richting Rotterdam voor enige afstand fysiek scheiden van linker- en middenstroken zodat er ruimte is om snelheden aan elkaar aan te passen; <p>- alle op- en afritten open houden;</p> <p>- op traject van "aansluiting A12-A20" tot "halverwege tussen afslag Gouda en tankstation De Andel" aan beide zijden op de A12 de 1e en 2e rijstrook fysiek scheiden van de 3e en 4e rijstrook waardoor verkeer komende van A12 uit Den Haag afslag Gouda niet kan nemen en verkeer komende van afslag Gouda hier niet richting Den Haag kan, terwijl doorgaande rijstroken verder gewoon worden gecontinueerd. Verkeer van en naar afslag Gouda richting en vanuit Den Haag kan gebruik maken van de recent gerealiseerde afslag Moordrecht op de A12;</p> <p>- de oprit Gouda richting Rotterdam wordt dan een normale invoegoprit uitsluitend richting Rotterdam, eindigend voorbij het aquaduct en voor de bocht;</p> <p>- tijdig maximum snelheden gelijk aan elkaar maken voordat verkeer richting Utrecht komende uit de richtingen Rotterdam (A20) en Den Haag (A12) samenkomt en niet meer fysiek wordt gescheiden;</p> <p>- let op dat er bij fysieke scheidingen aan beide kanten van de scheiding voldoende vluchtstrook is.</p> | <p>De drie alternatieven zijn uitgewerkt tot wegontwerpen op basis van de vigerende ontwerprichtlijnen. Deze richtlijnen houden onder andere rekening met de lengte die nodig is om snelheid te maken (bij invoegen) of te verminderen (bij uitvoegen) en de lengte die nodig is om goed in te kunnen voegen. Bij het uitwerken van de ontwerpen is ook rekening gehouden met de verkeersintensiteiten, bijvoorbeeld het aantal (en aandeel) in- of uitvoegend verkeer.</p> <ul style="list-style-type: none"> - richting Rotterdam komt dit principe overeen met alternatief 1, waarin echter de toerit Moordrecht als invoeger is vormgegeven (op basis van de verkeersintensiteiten); - bij de aansluiting Moordrecht is er in alternatief 3 vanwege de verkeerssituatie voor gekozen de aansluiting vorm te geven met in- en uitvoegers (geen bijkomend en afvallende rijstroken); <p>- een fysieke scheiding vraagt extra ruimte. Er zijn hier geen redenen om af te wijken van de ontwerprichtlijnen voor invoeger, er is voldoende lengte om snelheid te maken op de invoegstrook. Overigens wordt nog wel gekeken naar het instellen van een adaptieve maximumsnelheid (lagere maximumsnelheid als er veel verkeer is);</p> <ul style="list-style-type: none"> - er worden geen toe- of afritten afgesloten - deze suggestie is niet opgenomen omdat een fysieke rijbaanscheiding ten koste gaat van de capaciteit. Als aanvullende bereikbaarheidsmaatregel wordt wel gekeken naar het geven van real-time routeinformatie om onder andere het gebruik van de parallelstructuur te vergroten (bijvoorbeeld in de spitsen); tevens wordt gekeken naar de mogelijkheid voor het instellen van een dynamische maximumsnelheid. |
| 18 | <p>Dit project biedt een uitstekende mogelijkheid voor rijksoverheid, provincie en gemeenten om te anticiperen op toenemende drukte, op de weg en in de omgeving van de A20. Om de wegbreiding goed in te passen verdient het m.i. de voorkeur om een groter tracé te beschouwen dan nu beschreven wordt, met name op het terrein van geluidsmaatregelen. Vanaf A20 kilometerpaal 39,5 (viaduct Schollewaartsedreef) richting Gouda is er een kans om een rustiger en</p> | <p>De effecten op de verkeersdoorstroming en milieukwaliteit van het A20 project zijn inzichtelijk gemaakt binnen het studiegebied zoals opgenomen in de Startbeslissing en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). De omvang van het studiegebied voor geluid is bepaald aan de hand van de effecten van de alternatieven op de verkeersintensiteiten. Zie hiervoor ook de kaarten in het Hoofdrapport/MER.</p> |

| Nr. | Zienswijze NRD | Reactie op zienswijze NRD |
|-----|---|---|
| | <p>daarmee veiliger wegbeeld te creëren door een geluidswal en/of scherm te plaatsen, voor minder afleiding bij weggebruikers en een betere leefomgeving voor de bewoners in het gebied rondom de weg. Aan de Nesselande zijde van de A20 voorziet een (groene) geluidswal al voor een dergelijke situatie.</p> | |
| 19 | <p>Varianten op alternatief met volledig afsluiten toerit d is nog gedeeltelijke afsluiting (alleen mogelijk houden voor ri. Rotterdam)</p> <p>- verbod op wisselen van rijstroken 1-2 (ri. Rotterdam) en 3-4 (ri. Den Haag) middels ondoorbroken streep vanaf punt vóór toerit d. Auto's die te laat zijn om de juiste banen te kiezen, kunnen via korte omweg over Moordrechtboog weer in juiste richting komen. Hierdoor wordt wisselen tussen deze rijbanen t.h.v. en na toerit / onder het aquaduct voorkomen worden. Verkeer vanuit ri. Woerden moet dan dus vroegtijdig juiste banen kiezen (dus ook niet op laatste moment onder aquaduct invoegen ri. Rotterdam)</p> <p>- toerit d is daarbij alleen te gebruiken ri. Rotterdam (slechts invoegen nodig, niet het kruisen van 3 rijbanen). Gouda ri. Den Haag moet dan de parallelstructuur gebruiken. Duidelijke aanduidingen in Gouda t.h.v. A12 kan verkeer juiste weg opsturen</p> <p>- Plaatsen van camera's met kentekenherkenning voor boeten van auto's die over ondoorbrokenstreep gaan, zal overtredingen minimaliseren.</p> | <p>De effecten van alle alternatieven zijn onder andere onderzocht op het gebied van doorstroming op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet. Dit geheel is input voor de te maken afweging bij maatregelen, zo ook voor het afsluiten van de A12 toerit bij Gouda, richting Rotterdam en Den Haag. Aan de hand van de tussenresultaten is besloten om de A12-toerit bij Gouda richting Den Haag en Rotterdam niet af te sluiten vanwege nadelige gevolgen op de doorstroming op het onderliggende wegennet.</p> <p>Het toepassen van (dynamische) bebording ter aanduiding van alternatieve routes voor verkeer en of reistijdinformatie wordt onderzocht in de planuitwerking.</p> <p>Een doorgetrokken streep ten behoeve van het scheiden van verkeersstromen is als maatregel vanuit verkeersveiligheid niet voldoende. Handhaving is mogelijk, maar het voorkomt niet het overschrijden van de doorgetrokken streep en leidt daarmee ook niet tot een lager risico op ongelukken.</p> |
| 20 | <p>De weefproblematiek bij het Gouwe Aquaduct verdient extra aandacht.</p> <p>1. onderzoek de mogelijkheid om het verkeer vanuit den Haag met bestemming Gouda (via een eenvoudige extra fly-over) vóór het Gouwe Aquaduct over de A20 te leiden naar afrit 11. (de nieuw aangelegde parallelstructuur is daar echt geen goede optie voor!!). De verkeersstroom vanuit Rotterdam hoeft dan niet meer doorkruist te worden.</p> <p>2. Onderzoek de mogelijkheid om het verkeer vanuit Gouda naar den Haag verplicht over parallelstructuur en de nieuwe Amalia Brug te leiden. Oprit 11 wordt daarmee uitsluitend een oprit naar Rotterdam.</p> <p>Voorzie de A12 van "verlengde rijstrookscheiding" ter hoogte van het Gouwe Aquaduct: verkeer naar den Haag en verkeer naar Rotterdam moet op de A12 ruim voor afrit 11 gescheiden worden. Ditzelfde geldt voor verkeer vanuit den Haag dat naar Utrecht resp Gouda wil: ruim voor de aansluiting van de A20 laten kiezen. Hiermee wordt het weven op beide trajecten praktisch onmogelijk gemaakt.</p> <p>Als jarenlange gebruiker van de A12 (traject Gouda - den Haag) heb ik de weef-problematiek rond het Gouwe Aquaduct in de spits veelvuldig ervaren. De voorliggende aanpak van het traject Gouda -</p> | <p>In het onderzoek is bij de aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen gekeken naar mogelijkheden om het aantal weefbewegingen op het wegvak tussen de aansluiting Gouda en de splitsingen A12-A20 terug te dringen.</p> <p>Een fly-over over de A20 zoals voorgesteld is fysiek niet inpasbaar en heeft geen toegevoegde waarde ten opzichte van de reeds bestaande parallelstructuur bij Gouda.</p> <p>In het onderzoek is het gebruik van de parallelstructuur meegenomen.</p> <p>Een fysieke scheiding van verkeer dat vanaf Gouda naar Rotterdam of Den Haag wil, is onderzocht en is niet effectief. Het verbetert de doorstroming of veiligheid niet terwijl het wel wegcapaciteit kost. Er dient namelijk een rijstrook opgeofferd te worden ten behoeve van een fysieke scheiding van verkeer.</p> <p>Het afsluiten van afrit 11 is geen onderdeel van het onderzoek.</p> |

| Nr. | Zienswijze NRD | Reactie op zienswijze NRD |
|-----|--|---|
| | <p>Rotterdam bied een goede gelegenheid het "weven" te beëindigen (zonder afrit 11 op de A12 te sluiten!!).</p> <p>Op- en afrit 11 is voor Gouda een hele belangrijke "poort".</p> | |
| 21 | <p>Belangrijk is dat in de te ontwerpen nieuwe verkeerssituatie wordt meegenomen dat bij het samenkomen van het verkeer vanuit Den Haag en Rotterdam bij aquaduct Gouda de snelheid naar beneden moet worden bijgesteld. De situatie is nu onoverzichtelijk doordat de voertuigen zich van 2 richtingen met een snelheid 120-130 km per uur zich een weg moet banen (ritsen). Een gedeelte gaat er bij afrit Gouda af, de rest probeert een baan te vinden naar de eerste of tweede rijbaan, de voertuigen die sneller gaan proberen vanuit Rotterdam zo snel mogelijk de linker banen te bereiken. Invoegeduld is nu ver te zoeken.</p> <p>Mijn ervaring is dat omdat ik veelvuldig in Duitsland vertoef, daar altijd bij grote afritten, verkeerspleinen etc. de snelheid naar 100-80 km word teruggebracht.</p> | <p>Voor het veiliger maken van weefbewegingen wordt onderzocht of adaptieve snelheden effectief zijn. Dat wil zeggen dat snelheden van doorgaand en wevend verkeer beter op elkaar worden afgestemd.</p> |
| 22 | <p>Wat ik mis in deze plannen is het volgende: Een verbindingsweg maken tussen de N219 en de N457, evenwijdig aan de spoorbaan Rotterdam - Gouda aan de Moordrechtse kant van de spoorbaan. Dit kan samen met de spoorverbreding (wat al jarenlang in de planning staat) uitgevoerd worden. Deze nieuwe provinciale weg voor lokaal verkeer van Capelle a/d IJssel / Nieuwerkerk a/d IJssel naar Moordrecht / Gouda / Waddinxveen zal de A20 ontlasten, er is minder verkeer wat zal invoegen op de A20, waardoor de doorstroming van het verkeer beter wordt. Tevens vangt dit gedeeltelijk het toenemende verkeer vanuit de nieuwe wijk bij Gouda "Westergouwe" op.</p> <p>De in- en uitvoegstroken bij Gouda dienen gehandhaafd te blijven.</p> | <p>De voorgestelde provinciale weg is een nieuwe schakel in het onderliggend wegennet. In dit project wordt de aanleg van nieuwe onderliggend wegennet-schakels niet meegenomen. Het is aan de regionale overheden om een keuze te maken over het eventueel aanleggen van nieuwe onderliggend wegennet-schakels.</p> <p>In het onderzoek zijn de effecten van het afsluiten van de A12 toerit bij Gouda richting Den Haag en Rotterdam onderzocht. Aan de hand van de tussenresultaten is besloten om de A12-toerit bij Gouda richting Den Haag en Rotterdam niet af te sluiten vanwege nadelige gevolgen op de doorstroming op het onderliggende wegennet.</p> <p>Het afsluiten van afritten van de A12 naar Gouda is in het onderzoek niet aan de orde.</p> |
| 23 | <p>Vlak bij de samenkomst van de A12 en de A20 bij knooppunt Gouwe bouwt de gemeente Gouda veel nieuwe woningen, en is er tevens een bedrijventerrein in opkomst. Dit geeft een voortdurende opwaartse druk op het verkeersaanbod, ook op de secundaire wegen. Alternatief III (de verbreding naar 2x3 banen over de volle lengte tussen de afslag Nieuwerkerk en knooppunt Gouwe) is het enige model wat verkeersinvoeging zoals we dat nu zien bij de afslag Nieuwerkerk voorkomt. Alternatieven I en II zullen het kritische punt alleen maar verplaatsen.</p> | <p>De effecten van de alternatieven zijn onderzocht en in beeld gebracht. Bij het onderzoek zijn ook de ruimtelijke ontwikkelingen (zoals nieuwe woon- en werkgebieden) meegenomen. Aan de hand van het afwegingskader is een keuze voorbereid gericht op de Voorkeursbeslissing van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, eind 2018.</p> |
| 24a | <p>Jazeker, er is een mogelijkheid waarbij het in eerste instantie niet nodig is om een derde rijstrook aan te leggen tussen Nieuwerkerk en Moordrecht. In tegenovergestelde richting is een derde rijstrook wel wenselijk, daar gaat de voorkeur duidelijk uit naar optie 3.</p> | <p>De effecten van de alternatieven zijn onderzocht en in beeld gebracht. Er is geconcludeerd dat het knelpunt niet kan worden opgelost zonder verbreding naar 2x3 stroken op het gedeelte tussen Nieuwerkerk en Moordrecht. Aan de hand van het afwegingskader is een keuze voorbereid gericht op de Voorkeursbeslissing van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, eind 2018.</p> |
| 24b | <p>Jazeker. Ik rijd dagelijks in de avondspits op het</p> | <p>In de analytische fase is gekeken naar een groot aantal</p> |

| Nr. | Zienswijze NRD | Reactie op zienswijze NRD |
|-----|--|---|
| | <p>betreffende weggedeelte in de richting van Gouda en ik ervaar dat de vertraging optreedt op het moment dat op nagenoeg hetzelfde punt het aantal rijstroken van 3 naar 2 gaat én de afrit Nieuwerkerk gesitueerd is. Dit zorgt voor ontzettend veel onrust en ook de meeste ongelukken gebeuren op dit punt. Als je Nieuwerkerk eenmaal voorbij bent, rijdt het meestal weer vrij goed door. Naar mijn idee kun je met een relatief eenvoudige/goedkope ingreep voor veel meer rust in het verkeersbeeld en een veel betere doorstroming zorgen, namelijk door de linker rijstrook door te trekken ipv het verkeer in te laten voegen op de middelste rijstrook. De middelste rijstrook kan dan na afslag Nieuwerkerk door als rechter rijstrook van de 2. De derde (meest rechter) rijstrook kan al lang van tevoren gebruikt worden als uitvoegstrook richting Nieuwerkerk (zoals bijvoorbeeld de afrit Driebergen op de A12 in oostelijke richting). De huidige 'knik' in de weg komt te vervallen. Een snelheidsbeperking naar maximaal 100 km/u is wellicht noodzakelijk.</p> <p>Zeker als relatief goedkope tussenoplossing lijkt mij bovenstaande zeer de moeite waard om te proberen! Het komt er eigenlijk op neer dat we moeten proberen de rijstroken zo vloeiend mogelijk in elkaar over te laten gaan. Ook in de richting van Rotterdam (vandaar mijn voorkeur voor optie 3). Het gedwongen opschuiven naar andere rijstroken dient als het even kan vermeden te worden!</p> | <p>mogelijke maatregelen, waaronder ook mogelijke aanpassingen bij de aansluiting Nieuwerkerk. Er is geconcludeerd dat het knelpunt niet kan worden opgelost zonder verbreding naar 2x3 stroken op het gedeelte tussen Nieuwerkerk en Moordrecht. Bij de indeling van de rijstroken (ook bij aansluitingen) is ook van belang hoeveel verkeer doorgaat en hoeveel verkeer naar en van de aansluiting gaat.</p> <p>Het project voorziet niet in een structurele wijziging van de snelheid op de A20 c.q. A12. Er wordt als onderdeel van de aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen gekeken naar adaptieve snelheden en de effecten hiervan op de doorstroming en verkeersveiligheid.</p> |

3. Meer informatie

Op verschillende websites is informatie in te winnen over het A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda en ontwikkelingen met raakvlakken met het project:

www.mirta20nieuwerkerkgouda.nl

Projectwebsite van de A20 Nieuwerkerk aan den IJssel - Gouda

www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat

Algemene website van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

www.rijkswaterstaat.nl

Algemene website van Rijkswaterstaat

www.platformparticipatie.nl

Documenten Notitie Reikwijdte en Detailniveau

www.zuid-holland.nl

Provinciale plannen en politieke besluitvorming

www.gouda.nl

Gemeentelijke plannen en politieke besluitvorming

www.zuidplas.nl

Gemeentelijke plannen en politieke besluitvorming

www.waddinxveen.nl

Gemeentelijke plannen en politieke besluitvorming

www.rotterdam.nl

Gemeentelijke plannen en politieke besluitvorming

www.capelleaandenijssel.nl

Gemeentelijke plannen en politieke besluitvorming

www.mrdh.nl

Website van Metropoolregio Den Haag Rotterdam

www.regiomiddenholland.nl

Website van de Regio Midden-Holland

www.vrh.nl

Website van de Veiligheidsregio Hollands Midden

www.schielandendekrimpenerwaard.nl

Website van het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard

- U kunt e-mailen naar: A20@minienm.nl
- U kunt met vragen of suggesties bellen via de gratis informatielijn van Rijkswaterstaat: **0800-8002**