



memo

aan de leden van de gemeenteraad
onderwerp Parallelstructuur A12

van A.D. Ruwhof, wethouder
dienst/proj. directie bes
afdeling gemeentebestuur
telefoon 0182-588113
datum 19 november 2010

Geachte leden van de raad,

Graag bied ik u een nadere toelichting aan over de Parallelstructuur A12 en in het bijzonder de Extra Gouwekruising en de Moordrechtboog. Dit naar aanleiding van de presentatie in de vergadering van de gemeenteraad op 5 oktober 2010 en technische vragen die nadien schriftelijk zijn gesteld door de VVD-fractie. Voor de beantwoording van deze vragen is in de tekst een verwijzing opgenomen naar de desbetreffende vraag (bijlage 1).

Het project Parallelstructuur A12 kent haar oorsprong in de Netwerkanalyse Zuidvleugel (2006). De verwevingsproblematiek in het Gouweaquaduct is daar aangeduid als één van de drie grote knelpunten in de zuidelijke Randstad. Het project maakt in algemene zin geen onderdeel uit van formele besluitvorming op lokaal niveau. Alleen waar het traject loopt over het grondgebied van een gemeente is vanuit bestemmingsplanperspectief de raad aan zet. In Gouda is dat laatste niet het geval. De parallelstructuur 12-A20 strekt zich uit over het grondgebied van de gemeenten Zuidplas, Waddinxveen en Lansingerland.

Tezamen met een ander lopend MIRT-project, de aanpassing van de A20 (tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda), draagt de parallelstructuur A12 naar verwachting bij aan de oplossing voor een landelijk top-50 fileprobleem in één van de drukste delen van het land. De verbinding tussen drie van de vier grote steden en tussen de Randstad en het achterland is economisch gezien van groot belang. Tijdens een informatiebijeenkomst in Gouda op 8 april 2008 ten behoeve van het lokale en regionale bedrijfsleven is door ondernemersorganisaties (onder meer Kamer van Koophandel, RHID en BVGP) het belang van een goede oplossing benadrukt. De bereikbaarheid van Gouda staat vooral in de spits onder grote druk en doet afbreuk aan de gunstige ligging temidden van grote steden en daarmee aan de vestigingsbereidheid van bedrijven. In de afgelopen jaren is door middel van diverse publicaties en voorlichtingsbijeenkomsten informatie over de inhoud en voortgang van het project verstrekt.

Het ontbreken van een voor de realisatie van dit project formele besluitvormingsverantwoordelijkheid betekent overigens niet dat het gemeentebestuur van Gouda niet betrokken is geweest bij de voortgang c.q. uitwerking van het project. De Parallelstructuur A12 is - als onderdeel van onderscheiden beleidsdocumenten - dan ook meermalen in uw raad aan de orde geweest. Ik verwijs u in deze naar de volgende onderwerpen:

1. Het Mobiliteitsplan van Gouda (2007)
2. Het structuurplan Goudse Poort (2007)
3. Het Intergemeentelijk Structuur Plan Zuidplaspolder (2006)

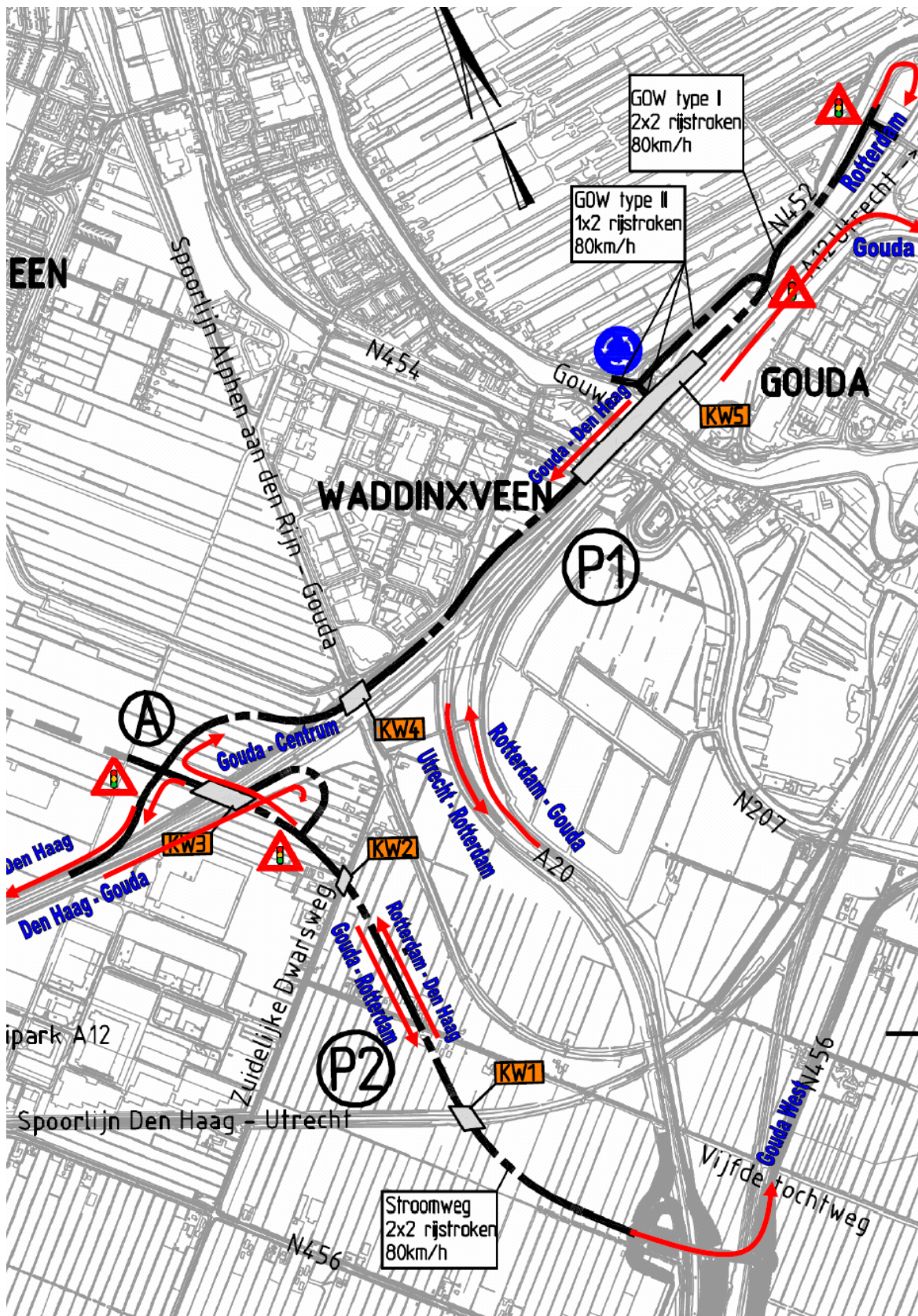
Tijdens de Raden en Statenbijeenkomst Zuidplaspolder over de Milieu Effect Rapportage Zuidplaspolder (2008) is het project uitgebreid toegelicht. Naar aanleiding van deze laatste bijeenkomst zijn in uw raad nadere (technische) vragen gesteld die door mijn voorganger - bij memo - op 8 april 2008 zijn beantwoord.

De A12 is één van de drukste verkeersaders van Nederland. Het Rijk heeft de afgelopen jaren veel geld en energie gestoken in een betere doorstroming op de A12 door deze zowel ten westen als ten oosten van Gouda te verbreden (o.a. met spitsstroken). Eén van de knelpunten blijft echter het Gouwe-aquaduct. De rijstroken van en naar Rotterdam, Utrecht en Den Haag worden grote delen van de dag door het Gouwe-aquaduct 'geperst'. Met name het weven van het verkeer uit Den Haag naar Gouda tussen het doorgaand verkeer van Rotterdam naar Utrecht en vice versa vormt een probleem voor de verkeersveiligheid en veroorzaakt congestie. Het weefprobleem kan door ruimtegebrek niet in het bestaande Gouwe-aquaduct worden opgelost. De enige oplossing voor het weefprobleem is om het afslaand verkeer van Den Haag naar Gouda en het invoegende verkeer van Gouda naar Den Haag niet meer van de huidige op- en afrit Gouda-Goudse Poort gebruik te laten maken. Dit is mogelijk door ten westen van het knooppunt Gouwe een nieuwe op- en afrit aan de A12 te realiseren. Dit verkeer maakt straks gebruik van een (nieuwe) parallelweg met een brug over de Gouwe. Hierdoor zal zowel de bereikbaarheid van Gouda als de doorstroming en verkeersveiligheid op de A12 verbeteren. Het verkeer van en naar Rotterdam ondervindt hierdoor ook geen hinder meer van 'weefbewegingen' hetgeen de ook de doorstroming op de A20 bevordert. Naast de nieuwe afslag voor het verkeer vanuit of in de richting van Den Haag blijft de aansluiting Gouda-Goudse Poort naar en vanuit de richting Rotterdam en Utrecht gehandhaafd [11].

Onderdeel van de Parallelstructuur A12 vormt een nieuwe verbinding tussen de A20 en de A12, genaamd de Moordrechtboog. In het zuiden wordt deze aangesloten op de (verlegde) op- en afrit Moordrecht/Gouda-West en in het noorden takt deze aan bij de nieuwe afslag Gouda aan de A12.

Het project Parallelstructuur A12 maakt deel uit van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van het Rijk. Omdat de maatregelen de regionale weginfrastructuur betreffen is de provincie Zuid-Holland de uitvoerende partij. Financiering vindt plaats door rijk en regio (beide 50%) met een maximum rijksbijdrage van € 100 mln. Regionaal dragen de provincie Zuid-Holland en de Regionale Ontwikkelingsorganisatie Zuidplas bij. Het project Parallelstructuur A12 maakt - als implementatieproject van de Nota Mobiliteit - deel uit van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van het Rijk. De rijksoverheid is instigator, maar omdat de maatregelen de regionale weginfrastructuur (het onderliggend wegennet) betreffen is de provincie Zuid-Holland de uitvoerende partij. Financiering vindt plaats door rijk en regio (beide 50%) met een maximale rijksbijdrage van € 100 mln. Regionaal dragen de provincie Zuid-Holland en de Regionale Ontwikkelingsorganisatie Zuidplas bij.

Parallelstructuur A12 inclusief Extra Gouwekruising en Moordrechtboog
 (KW=kunstwerk, GOW=gebiedsontsluitingsweg)



De parallelstructuur A12 zal, vooral tijdens spitsuren, een positieve werking op de Goudse Poort hebben door een verbeterde bereikbaarheid (kortere reistijden)[13]. Vanaf de nieuwe afslag Gouda op de A12 ontstaat straks ook de mogelijkheid via twee rechtstreekse verbindingen Gouda te bereiken: via de Extra Gouwekruising in de richting van Goudse poort en via de Moordrechtboog in de richting van Gouda-West. De toekomstige bewoners van Westergouwe én diegenen die Gouda "onder het spoor" als reisdoel hebben krijgen een directe snelle verbinding met zowel de A20 als de A12. Zo wordt ook de binnenstedelijke bereikbaarheid van Gouda verbeterd.

Door het ontlasten van het Gouweaquaduct met de Extra Gouwekruising voor de richting Den Haag-Gouda en Gouda-Den Haag wordt filevorming tijdens spitsuren voorkomen. Hierdoor is de reistijd van de Goudse automobilist tijdens spitstijden in de richting naar Den Haag aanmerkelijk korter. Buiten de spitstijden kan de reistijd naar Gouda door een langere aanrijdroute (+1,2 km vanuit Den Haag) iets toenemen; dit kan oplopen tot ruim 2 minuten, waarin het openingsregime van de brug en verkeerslichten (groene golf) onderweg niet zijn meegenomen. Daar staat overigens tegenover dat het zuidelijk deel van de stad -via de Moordrechtboog- sneller kan worden bereikt.

De extra reistijd van Gouda richting Den Haag is bij vrije doorstroming nihil omdat het traject in afstand korter is dan nu (500 m) en het verschil in snelheid (80 km/uur op de parallelweg en 100 km/uur op A12) beperkt is [5]. Bij opening van de brug buiten de spits kan de wachttijd oplopen tot maximaal 5 minuten. De openingstijden van de nieuwe brug over de Gouwe zijn gekoppeld aan de openingstijden van de spoorbrug en zijn volgens het huidige schema [9]:

| | |
|-------------|-------------|
| 5:50-5:53 | 6:08-6:10 |
| 10:03-10:07 | 10:21-10:25 |
| 13:03-13:08 | 13:21-13:26 |
| 16:03-16:07 | 16:21-16:25 |
| 21:03-21:07 | 21:21-21:24 |

Modelberekeningen laten zien dat Extra Gouwekruising een goede oplossing biedt om de verkeersdoorstroming in de regio en op de A12 te verbeteren. Een toename van verkeer dat via de Bodegraafsestraatweg via de oprit bij Reeuwijk de A12 richting Den Haag probeert te bereiken, valt niet te verwachten en wel om twee redenen:

- 1) de omweg in tijd en afstand is dusdanig dat dit per saldo geen (tijd-)winst oplevert;
- 2) de verwachting is dat de druk op de Goudse Poort als gevolg van de Parallelstructuur A12 eerder afdan toeneemt.

In zijn algemeenheid wordt het na aanleg van de Moordrechtboog voor het verkeer naar en van Den Haag, afhankelijk van herkomst / bestemming, aantrekkelijker om via de Moordrechtboog naar de Zuidwestelijke Randweg, c.q. Rotterdamseweg te rijden in plaats van via de Goudse Poort. De effecten van de parallelstructuur op de verkeersbewegingen, verkeersafwikkeling en doorstroming binnen de stad zelf kunnen pas in beeld worden gebracht wanneer het nieuwe verkeersmodel beschikbaar is [15]. Het opzetten van een nieuw regionaal verkeersmodel is onlangs aanbesteed en verkeerskundig adviesbureau Goudappel Coffeng zal het nieuwe model opbouwen en beheren. Ook wordt het model gevuld met de meest actuele gegevens betreffende voorziene planontwikkelingen in en rond de stad. Het Goudse deel van het model, na de zomer van 2011 operationeel, is dynamisch en biedt meer mogelijkheden dan het huidige model. Het is denkbaar dat de druk op de Bodegraafsestraatweg (iets) minder druk wordt omdat het aantrekkelijker wordt richting oost via de Goudse Poort i.p.v. via Reeuwijk te rijden [17]. Ook daar zal het nieuwe verkeersmodel uitsluitsel over moeten geven.

De Extra Gouwekruising heeft de functie van een gebiedsontsluitingsweg met een ontwerpsnelheid van 80 km/uur[1]. De typering van wegen is ingedeeld naar aard / functie (afhankelijk van ligging en intensiteit). Bij een bepaald type weg hoort een bepaalde wegindeling. Deze indeling heeft ondermeer betrekking op breedte asfalt, aantal rijstroken, indeling belijning, rijstrookbreedte, wel of geen vluchtstrook, breedte obstakelvrije zones etc. Maar ook wordt er gekeken naar het horizontale (en verticale) alignment. Met betrekking tot deze wegindeling wordt een veilige (ontwerp / maximum) snelheid aangehouden. Te hoge snelheid op smalle wegen is onveilig en te lage snelheid op brede wegen is evenmin gewenst. Snelheden zijn dus gekoppeld aan type weg. Voor de Extra Gouwekruising is een Gebiedsontsluitingsweg (GOW) ontworpen en

daar hoort bij dit type GOW een snelheid van 80 km/u bij. Daarnaast is het zo als een wegtype niet overeenkomt met de maximum snelheid (zowel te laag als te hoog), de verkeerspolitie niet handhaaft (landelijk beleid).

Tenslotte nog een reactie op een aantal specifieke vragen.

Vanuit de richting Den Haag is in de nieuwe situatie sprake van vier kruisingen met verkeerslichten (zie ook het kaartje op pagina 2). Omdat het gaat om doorgaand en rechtsafslaand verkeer en er sprake is van een groene golf zal het oponthoud gering zijn. Vanuit Gouda in de richting van Den Haag is sprake van drie verkeerslichten met groene golf [2, 3].

Door de lengte (3 km), breedte (2*2 rijstroken) en de directe aansluiting van de parallelweg op de A12 bestaat er geen kans op filevorming vanuit de richtingen Boskoop, Waddinxveen en Gouda. Ook bij een geopende brug geopend is er voldoende opstelruimte voor het verkeer [4].

Momenteel vindt nog overleg plaats met de hulpdiensten en Rijkswaterstaat waar het gaat om de bereikbaarheid van het Gouwe-aquaduct vanuit Gouda ingeval er sprake is van incidenten. Dit lijkt oplosbaar [14].

Een volledige parallelstructuur vanaf Bodegraven via Reeuwijk tot aan Den Haag is vooralsnog geen optie en biedt ook voor het verkeer uit de richting van Rotterdam en Den Haag geen oplossing. Op dit moment biedt de realisatie van de Extra Gouwekruising en de Moordrechtboog voldoende oplossingen. Mocht er op langere termijn congestie op de A12 ontstaan dan, dan zal eerst gekeken worden naar verbreding van de A12 [6].

Het openingsregime van de beweegbare brug is afgestemd op de spoorbrug waardoor doorvaren op de "staande-masten-route" mogelijk blijft. (2x 5 maal per dag). De hoogte van de onderkant brug (vrije doorgang scheepvaart) is 7,04 meter. Deze hoogte is gelijk aan die van de spoorbrug [7].

In het op te stellen milieueffectrapport worden alle milieucomponenten als gevolg van de realisatie van de wegen opgenomen. Van de (opening van de) brug zelf zal geen geluidsoverlast zijn te verwachten [8, 16].

De keuze voor een beweegbare brug over het Gouwe wordt ingegeven door het gegeven dat zowel een 2^e aquaduct als een hoge vaste brug financieel niet haalbaar zijn (verdubbeling kosten) [10].

De carpoolplaats nabij de Gouwe (hoek Henegouwerweg/provinciale weg) blijft intact.

Het handhaven van de huidige oprit in de richting van Den Haag en de automobilist een keuze laten maken om al dan niet van de parallelstructuur gebruik te maken lost het weefprobleem niet op en draagt derhalve niet bij aan een oplossing voor de doorstroming én aan een veiliger situatie. Daarbij is dus geen of slechts een zeer geringe tijds winst te behalen zoals op pagina 3 van deze memo is aangegeven [18].

Ik ga er vanuit uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Als u nader van gedachten wilt wisselen over de parallelstructuur A12 dan is het college hiervoor uiteraard beschikbaar. Het college blijft in het verdere proces uiteraard alert op de mogelijkheden tot verdere optimalisatie van de doorstroming op alle wegdelen.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Gouda,
namens dezen,
De portefeuillehouder,

A.D. Ruwhof