



Nota van beantwoording

# Verbreding Azo Nieuwerkerk aan den IJssel-Gouda

Reacties op de verkenning van mogelijke oplossingen voor het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid op de Azo tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda, in beide richtingen.

# Inhoud

Procedure van de kennisgeving	3
Waarom dit project?	3
Wat is het projectgebied?	4
Optimaliseren van de eerder gekozen oplossingsrichting	4
Wat gebeurt er tijdens de planuitwerking?	5
Reacties op het geoptimaliseerde voorkeursalternatief	5
Aard van de zienswijzen	6
1. Thema verkeer	6
2. Thema geluid	8
3. Thema luchtkwaliteit	9
4. Thema natuur en milieu	9
5. Thema wegontwerp	9
6. Thema participatie en communicatie	10
Wilt u meer weten over het project Azo Nieuwerkerk aan den IJssel - Gouda?	11



**Van donderdag 11 januari 2024 tot en met woensdag 21 februari 2024 kon iedereen reageren op het voornemen van de minister van Infrastructuur en Waterstaat om de eerder uitgevoerde verkenning naar het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda, in beide richtingen, aanvullend te verkennen. Op basis van de aanvullende verkenning wordt besloten over een geoptimaliseerd voorkeursalternatief. Ook kon er gereageerd worden op de manier waarop er in de verkenning geparticipeerd wordt.**

## Procedure van de kennisgeving

Door kennis te geven van het verkennen van de opgave en de mogelijke oplossingen startte formeel de verkenningsfase van de projectprocedure als bedoeld in de Omgevingswet. Hierbij is het voornemen om ter afronding van de projectprocedure een project besluit vast te stellen. In dit besluit wordt de mogelijke oplossing voor de opgave - het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op de rijksweg A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda - juridisch vastgelegd.

Ter voorbereiding van de vaststelling van het projectbesluit neemt de minister van Infrastructuur en Waterstaat als eerste formele stap een voorkeursbeslissing. Hiermee kan de verkenningsfase worden afgerond. De verschillende onderdelen van het wegontwerp waaruit deze beslissing is samengesteld, worden vervolgens in het projectbesluit waar nodig verder uitgewerkt.

## Waarom dit project?

De A20 vervult een cruciale rol voor de bereikbaarheid van Rotterdam (Haven), Greenport Westland-Oostland en Greenport Boskoop, en als verbinding tussen Utrecht en Rotterdam. Het deel van de A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda is een grote bottleneck voor het verkeer. In beide richtingen staan dagelijks files en er gebeuren regelmatig ongevallen. Door de groei van het verkeer worden de problemen rond de doorstroming en de verkeersveiligheid steeds groter. Met het project A20 Nieuwerkerk aan den IJssel - Gouda pakt de minister van Infrastructuur en Waterstaat deze problemen aan.

De doelstelling van dit project is het vinden van een oplossing die resulteert in het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda in beide richtingen.



## Wat is het projectgebied?

Het projectgebied is het traject van de A20 vanaf de aansluiting Nieuwerkerk aan den IJssel (km 41,5) tot aan de A12 afslag Gouda (km 29,3). Dit traject heeft een lengte van circa 10 kilometer. De aansluitingen met onderliggende infrastructuur en van de A20 op de A12 vallen binnen het projectgebied. Het uitgangspunt is dat er geen bouwkundige ingrepen plaatsvinden aan het Gouwe-aquaduct.

## Optimaliseren van de eerder gekozen oplossingsrichting

In 2017 is door de (toenmalige) minister van Infrastructuur en Milieu op basis van de toenmalige Tracéwet een startbeslissing genomen. Met deze beslissing is een verkenning naar de knelpunten op de A20 gestart met als doel mogelijke oplossingen te onderzoeken om de doorstroming en verkeersveiligheid op de rijksweg A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda te verbeteren. Voor deze verkenning is, op basis van een opgestelde Notitie Reikwijdte en Detailniveau, een milieueffectrapport opgesteld en ter inzage gelegd.

In dit rapport zijn drie alternatieven onderzocht. Er is bekeken in hoeverre de alternatieven de doorstroming en verkeersveiligheid verbeteren. En wat de effecten daarvan zijn op het milieu. Ook de kosten en de baten van de drie alternatieven zijn in beeld gebracht.

De (toenmalig) minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft vervolgens op 11 maart 2019 - in samenspraak met de regio (de Provincie, gemeenten en het Hoogheemraadschap) - uit de drie onderzochte alternatieven het zogeheten alternatief 3+ als voorkeursalternatief gekozen.

Bij deze keuze zijn onder andere de zienswijzen betrokken die zijn ingediend over de Notitie Reikwijdte en het door de Commissie voor de milieueffectrapportage uitgebrachte advies op het milieueffectrapport.

Tijdens de nadere uitwerking van het wegontwerp van het gekozen alternatief 3+ door Rijkswaterstaat (RWS) is echter gebleken, dat er sprake is van een aanzienlijke verkeerstoeename ten opzichte van 2019. Daardoor is optimalisatie van het voorkeursalternatief van 2019 noodzakelijk.



### Deze optimalisaties zijn:

1. Het omvormen van de huidige spitsstrook op de A12 vanuit Utrecht naar Gouda/Den Haag tot een volwaardige rijstrook;
2. Waardoor in het Gouwe aquaduct in de richting naar Den Haag 2 rijstroken beschikbaar zullen zijn (in plaats van de huidige 2 rijstroken en een spitsstrook). Richting Rotterdam komen dan 3 rijstroken beschikbaar (in plaats van de huidige 2 rijstroken) de derde rijstrook start vóór het Gouwe-aquaduct;
3. Het toepassen van een weefvak langs de 2x3 rijstroken tussen de aansluitingen Moordrecht en Nieuwerkerk aan den IJssel in beide richtingen.

Deze optimalisaties gaat Rijkswaterstaat nu verder onderzoeken. Op basis van de uitkomst van deze onderzoeken neemt de minister een besluit over de oplossing voor de A20. Dit besluit heet formeel een Voorkeursbeslissing. Ter onderbouwing van de Voorkeursbeslissing worden effectstudies uitgevoerd. Deze studies geven inzicht in de effecten van de verschillende oplossingen. De resultaten van deze studies worden vastgelegd in een plan-milieueffectrapport (PlanMER). De Voorkeursbeslissing wordt vervolgens verder uitgewerkt in de planuitwerkingsfase.

### Wat gebeurt er tijdens de planuitwerking?

In deze fase werkt het project het Voorkeursalternatief verder uit en onderzoekt dit tot in detail. De resultaten van de onderzoeken nemen we eerst op in een ontwerp projectbesluit en later in een projectbesluit inclusief het bijbehorende Milieueffectrapport (MER).

### Reacties op het geoptimaliseerde voorkeursalternatief

Tijdens de verkenningsfase heeft Rijkswaterstaat door middel van drie vragen aan u gevraagd wat u vindt van het geoptimaliseerde voorkeursalternatief.

**Vraag 1:** Heeft u ideeën of mogelijke oplossingen voor het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel-Gouda?

**Vraag 2:** Wat vindt u van de voorgestelde optimalisaties van het voorkeursalternatief?

**Vraag 3:** Kunt u zich vinden in de aanpak van de participatie zoals deze in het participatieplan staat? Zijn er zaken die u mist of heeft u nog ideeën?

Wij vroegen u binnen een periode van zes weken na de kennisgeving eventuele mogelijke andere oplossingen voor te dragen voor de hiervoor beschreven opgave voor de rijksweg A2o.

In totaal zijn er 38 reacties binnen gekomen. Er zijn 30 reacties van inwoners binnengekomen, 4 namens nabijgelegen bedrijven, 2 van regelmatige weggebruikers, 1 van een belanghebbende en 1 van een kabel- en leidingeigenaar. Ook is er een pro forma-reactie binnengekomen. De indiener geeft aan geen bezwaren te zien tegen de verbreding. Ondanks de termijn die geboden is, heeft de indiener geen verder inhoudelijke gronden ingediend.

Aan iedere reactie is een uniek referentienummer gekoppeld. In de beantwoording worden bovenin de referentienummers genoemd die betrekking hebben op het specifieke thema. Het kan voorkomen dat uw referentienummer bij meerdere thema's wordt benoemd.

Er zijn twee reacties ingediend per brief. Een reactie had betrekking op het verwerven van gronden en effecten op de bedrijfsvoering. De andere reactie had betrekking op het kappen van bomen en de interdepartementale visie op de verbreding van de A2o. Op beide reacties is per brief gereageerd. De referentienummers zijn respectievelijk 98956755 en 989013 en worden verder in dit document nog benoemd.

## Aard van de zienswijzen

Op hoofdlijnen zijn de binnengekomen reacties onder te verdelen in zes thema's, te weten:

1. Verkeer
2. Geluid
3. Luchtkwaliteit
4. Natuur en milieu
5. Wegontwerp
6. Participatie en communicatie

Per thema wordt een korte samenvatting gegeven van de binnengekomen reacties.

### 1. Thema verkeer

Verreweg de meeste reacties gaan over het thema verkeer. Hier vallen bijvoorbeeld de reacties onder, die betrekking hebben op het effect op de omgeving van het extra verkeer en het doel van de verbreding in het algemeen. Maar ook specifieke vragen over de inrichting van de parallelweg, de druk op het onderliggende wegennet door toekomstige woningbouw en de aansluitingen bij Moordrecht en Nieuwerkerk aan den IJssel. Er zijn ook twee reacties die de verbreding in het kader van doorstroming en bereikbaarheid ondersteunen.

**Referentienummers:** 98365717, 98313790, 98761939, 98761933, 98762036

#### **Reactie RWS:**

We verbreden de A2o tussen aansluiting 17 Nieuwerkerk aan den IJssel en de aansluiting met de A12 bij Gouda, zodat er hier drie rijstroken ontstaan. Deze drie rijstroken sluiten aan op de drie rijstroken, die nu al aanwezig zijn op A2o richting Capelle aan den IJssel. Hierdoor is er op de rijksweg qua aantallen rijstroken geen sprake meer van de genoemde trechter/flessenhals.

Tussen de aansluitingen 17 Nieuwerkerk aan den IJssel en 18 Moordrecht leggen we in beide rijrichtingen een weefvak aan. De A2o heeft daar straks aan beide zijden 2x3 rijstroken en een weefvak in plaats van de huidige 2x3 rijstroken. Dit doen we om het verkeer van en naar de N219 en de N457 de ruimte te geven, zodat men veilig en vlot in en uit kan voegen waardoor minder stagnatie optreedt.

**Referentienummer:** 98167935

#### **Reactie RWS:**

Bij een maximumsnelheid van 80 km/u wordt de volgafstand tussen voertuigen inderdaad kleiner. Dit heeft echter als nadelig effect dat wanneer er sprake is van invoegend verkeer, zoals op de A2o op meerdere punten het geval is, dit verkeer vanwege de lagere snelheid moeilijker in kan voegen. Hiermee is het effect van een maximumsnelheid van 80 km/u op verkeersveiligheid niet persé positief. Een ander nadelig effect van het invoeren van de maximumsnelheid van 80 km/u is het feit, dat daarmee de reistijd hierdoor toeneemt. Dat past niet bij de functie van de A2o in het hoofdwegennet.

Als onderdeel van het hoofdwegennet hoort de A2o een bijpassende maximumsnelheid te hebben van 100 km/u. Bij een lagere maximumsnelheid worden routes over het onderliggend wegennet (lokaal en provinciaal) aantrekkelijker, bijvoorbeeld routes over de parallelwegen aan weerszijden van de A2o en de dijk langs de Hollandsche IJssel. Dit is nadelig voor de verkeersveiligheid op het wegennet als geheel.

**Referentienummer:** 98165301

#### **Reactie RWS:**

Een maximumsnelheid van 80 km/u past niet bij de functie van de A2o in het hoofdwegennet. Bij een lagere maximumsnelheid worden routes over het onderliggend wegennet (lokaal en provinciaal) aantrekkelijker, bijvoorbeeld routes over de parallelwegen aan weerszijden van de A2o en de dijk langs de Hollandsche IJssel. Dit is nadelig voor de verkeersveiligheid op het wegennet als geheel.

De invloed van het openbaar vervoer (OV) op de verkeersaantallen op het hoofdwegennet is zeer beperkt. Met investeringen in het OV kan niet worden voldaan aan de projectdoelstellingen.

Het aanleggen van aparte infrastructuur zal zorgen voor een groter ruimtebeslag, aangezien de naastgelegen wegen ook een functie hebben die behouden moet blijven. Daarbij komt dat het opdelen van capaciteit (rijstroken) voor specifieke doelgroepen er voor zorgt, dat de totaal aanwezige capaciteit minder flexibel inzetbaar is. Bijvoorbeeld: één rijstrook voor het vrachtverkeer en twee rijstroken voor het overige verkeer is qua effectieve capaciteit alleen gelijkwaardig aan drie gedeelde rijstroken op het moment dat de verkeersaantallen van deze voertuigklassen zich altijd verhouden als 1/3e vrachtverkeer en 2/3e overig verkeer. Op de A20 is dit niet het geval.

De verbreding vindt plaats om de verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid te bevorderen. Door het hoofdwegennet van de A20 te verbreden kunnen er meer voertuigen met hogere snelheden tegelijkertijd over het netwerk. Het effect van een wegverbreding is niet altijd gelijk merkbaar. Dit heeft ermee te maken dat het Nederlandse verkeer door de bevolkingsgroei en die van de economie, blijft groeien. Na de wegverbreding is er echter wel degelijk sprake van een positief effect op verkeersdoorstroming ten opzichte van de situatie zonder de wegverbreding. De weg kan immers meer verkeer verwerken. Files zijn zonder de wegverbreding nog langer.

**Referentienummer:** 98138509,

**Reactie RWS:**

Door de optimalisaties blijven er op de A20 geen plekken over met twee rijstroken.

**Referentienummer:** 98795049, 98763009

**Reactie RWS:**

Wij besteden in onze verkeersstudies uitgebreid aandacht aan de effecten op het wegennet als geheel. Alhoewel het klopt dat andere knelpunten verzwaren ten gevolge van de verbreding van de A20, zijn de positieve effecten van de knelpunten die we oplossen met de verbreding van de A20 groter. Het wegennet kan straks hogere verkeersaantallen aan, die gemiddeld een hogere snelheid halen.

**Referentienummer:** 98795084

**Reactie RWS:**

Er loopt een fietspad van McDonalds Moordrecht langs het Gouwepark (naast de A20) naar Gouda. In het huidige voorstel is een kronkel in het fietspad naar boven voorzien. Juist de kronkel zou gemaakt moeten worden naar De Vijfde Tochtweg.

Rijkswaterstaat is het eens met het voorstel om dit recht te trekken en onderzoekt de mogelijkheid om het fietspad logischer aan te laten sluiten.

**Referentienummer:** 98774208

De verbreding vindt plaats tussen aansluiting 17 Nieuwerkerk aan den IJssel en de aansluiting van de A20 met de A12. Gezien vanuit de rijrichting van Rotterdam naar Gouda is er sprake van verbreding na Nieuwerkerk aan den IJssel. Er is geen sprake van negatieve effecten op tankstations aan de A20.

**Referentienummer:** 98762984

**Reactie RWS:**

Door de optimalisaties aan het voorkeursalternatief van 2019 wordt de A20 vanaf de aansluiting met de A12 in beide rijrichtingen drie rijstroken. De aansluiting Moordrecht is op dit moment nog onderdeel van meer gedetailleerde studies over de vormgeving van de toe- en afritten en de kruispunten op de aansluitingen.

**Referentienummer:** 98762366

**Reactie RWS:**

Het volledig verbreden van de A20 naar 2x4 rijstroken is vanwege het benodigde ruimtebeslag niet mogelijk. Dit omdat bij een verbreding naar 2x4 rijstroken alsnog aan weerszijde extra weefvakken noodzakelijk zijn.

**Referentienummer:** 98802830

**Reactie RWS:**

Door de verbreding van de A20 moet Rijkswaterstaat de Parallelweg-Zuid verplaatsen. De Parallelweg-Zuid is van belang voor de ontsluiting van de wegen en percelen tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Moordrecht, zoals u terecht aangeeft. Daarom zorgen wij ervoor, dat de verlegde parallelweg dezelfde functie behoudt.

**Referentienummer:** 98795800

**Reactie RWS:**

Het aan elkaar verbinden van de toerit Moordrecht en afrit Nieuwerkerk aan den IJssel en vice versa is noodzakelijk om het verkeer vanaf de N219 en de N457 voldoende ruimte te geven om veilig in- en uit te voegen en (onnodige) stagnatie op de A20 als gevolg van in- en uitvoegen te voorkomen. Voor de gehanteerde verkeersaantallen moeten wij rekening te houden met vastgestelde beleidsuitgangspunten. In de directe omgeving van de A20 zijn dat onder meer de gebiedsontwikkelingen in het Middengebied, Westergouwe en Waddinxveen.



**Referentienummer:** 98907257

**Reactie RWS:**

Wij besteden in onze verkeersstudies uitgebreid aandacht aan de effecten op het wegennet als geheel. Het klopt dat andere knelpunten verzwaren ten gevolge van de verbreding van de A20. Echter zijn de positieve effecten van de knelpunten groter, die we oplossen met de verbreding van de A20. De files zullen niet geheel verdwijnen. Maar het wegennet kan straks hogere verkeersaantallen aan die gemiddeld een hogere snelheid halen.

## 2. Thema geluid

De tweede plaats wordt ingenomen door het thema geluid. Indieners geven aan zorgen te hebben over extra geluidsoverlast door de verbreding. Met als gevolg een mogelijke waardevermindering van hun woning. De aanleg van geluidsschermen wordt in diverse reacties als oplossing voorgesteld. Ook wordt gesteld, dat mogelijk meer geluidshinder kan ontstaan na het kappen van bomen.

**Referentienummers:** 98795049, 98165301, 98788794, 98763986, 98762984, 98774208, 98762747, 98762366, 98762200, 98761939, 98761933, 98761682, 98762036, 98802830, 98795339, 98857192, 98857674, 98856424

Op grond van de geluidwetgeving is sprake van plafondwaarden voor geluid (geluidproductieplafonds, ofwel GPP's). Kortgezegd houdt dit in dat de rijksweg niet meer geluid mag geven dan in de plafondwaarden (GPP's) is vastgelegd. Bij een (dreigende) overschrijding, als gevolg van het aanpassen van de rijksweg dan wel als gevolg van autonome verkeersgroei, wordt nagegaan of bronmaatregelen (stiller asfalt) dan wel overdrachtsmaatregelen (zoals geluidsschermen) doelmatig zijn om het geluid terug te dringen. Wanneer dit in uitzonderlijke gevallen niet of onvolgende het geval is, wordt er onderzoek gedaan naar de geluidwering van de gevel van de betreffende woningen. Er wordt vervolgens, wanneer noodzakelijk, een pakket met geluidwerende maatregelen aan de eigenaren van deze woningen aangeboden. Het geluidonderzoek voor de verbreding van de A20 wordt op dit moment opgestart.

**Referentienummers:** 98788794, 98762200

Bomen hebben geen geluidwerende werking op het geluid van de rijksweg bij uw woning. Geluid wordt alleen tegen gehouden door massieve constructies zoals bijvoorbeeld geluidsschermen, geluidwallen of tussenliggende bebouwing. Bomen hebben wel een beperkt positief effect door het geruis van de volle kruinen (een achtergrondgeluid dat het geluid van de rijksweg enigszins maskeert).



### 3. Thema luchtkwaliteit

Voor dit thema benadrukken de indieners het belang van een goede luchtkwaliteit en geven aan zorgen te hebben over een toenamen van fijnstof en overige schadelijke stoffen.

In het kader van de plan-milieu-effectrapportage wordt het onderzoek naar de luchtkwaliteit momenteel opgestart.

**Referentienummers:** 98763009, 98762776, 98774208, 98761933, 98795339, 98857674, 98857192, 98856424

Voor luchtkwaliteit geldt, dat de concentraties moeten voldoen aan de grenswaarden die wettelijk zijn vastgesteld. Hieraan wordt getoetst in het onderzoek luchtkwaliteit. Dit onderzoek wordt momenteel opgestart. Voldoet de luchtkwaliteit niet, dan moeten er maatregelen worden genomen. Door de aanscherping van de milieu-eisen voor wegverkeer is een afname te zien van de bijdrage van het wegverkeer aan de luchtverontreiniging.

**Referentienummer:** 98762200

#### **Reactie RWS:**

De kruinen van bomen houden fijnstof langer vast, doordat deze een blokkade vormen voor het stof. Dichtbij de weg zal het verdwijnen van een bomenrij daarom juist een positief effect hebben op fijnstof: de wind heeft hier vrij spel en het uitgestoten fijnstof zal daardoor sneller verspreid worden. Op wat grotere afstand van de weg heeft het verdwijnen van een bomenrij nauwelijks effect op de concentraties fijnstof, omdat hier de concentraties lager zijn dan direct langs de rijksweg. Door de aanscherping van de milieu-eisen voor wegverkeer is een afname te zien van de bijdrage van het wegverkeer op de luchtverontreiniging, waaronder fijnstof. Het onderzoek naar de luchtkwaliteit wordt op dit moment opgestart.

Opgemerkt wordt trouwens dat Rijkswaterstaat van plan is om bomen terug te plaatsen langs de gewijzigde weg. Netto zal het effect daarom niet veel afwijken van de huidige situatie.

### 4. Thema natuur en milieu

Een belangrijk thema voor de omwonenden. Men geeft aan het voor de leefomgeving van essentieel belang te vinden, dat er zorgvuldig wordt omgegaan met de natuur in dit gebied.

De huidige landschappelijke waarden moeten worden behouden. En er is een groot bezwaar tegen het voornemen om bomen te kappen voor deze verbreding.

**Referentienummer:** 98138509

#### **Reactie RWS:**

Met behulp van een landschapsarchitect en een ecooloog wordt gekeken waar de bomen in het ontwerp terug kunnen komen. Hiervoor wordt een landschappelijk inpassingsplan opgesteld, dat ook ter inzage komt te liggen bij de publicatie van het projectbesluit. In het plan wordt rekening gehouden met de huidige landschappelijke waarde en de aanwezige flora en fauna. De bomen die gekapt worden ten behoeve van de verbreding proberen wij zo veel mogelijk in het projectgebied te herplanten.

**Referentienummer:** 98802830, 989013

Helaas is het noodzakelijk om voor de verbreding van de weg bomen te kappen. In het kader van het project zullen echter ook bomen terug worden geplant langs de rijksweg. In het ontwerp wordt, waar mogelijk, een dubbele bomenrij teruggeplaatst. Het is niet uit te sluiten, dat er elders in de omgeving ruimte voor bomencompensatie moet worden gezocht. Indien nodig nemen wij hierover contact met u op. Dank voor het aanbod.

**Referentienummer:** 98795010

#### **Reactie RWS:**

Het is nog onbekend hoeveel bomen er voor de verbreding moeten worden gekapt. Rijkswaterstaat werkt samen met een landschapsarchitect en een ecooloog aan het vormgevings- en inpassingsplan.

Het uitgangspunt is dat in het kader van het project de bomen die moeten worden gekapt voor de verbreding zoveel mogelijk in het projectgebied worden gecompenseerd. Hierbij houden wij rekening met de huidige landschappelijke waarden en de aanwezige flora en fauna. Het landschappelijk inpassingsplan komt ook ter inzage te liggen bij het ontwerp-projectbesluit.

### 5. Thema wegontwerp

De keuze om richting het zuiden te verbreden heeft diverse reacties opgeroepen. Indieners vragen zich af, waarom dit niet in noordelijke richting kan. Ook zijn er vragen gesteld over de mogelijkheden van een vrij liggend fietspad op de parallelweg en of er rekening wordt gehouden met de ontsluiting van het Vijfde Dorp.

**Referentienummer:** 98903904

In 2018 is door Rijkswaterstaat een afwegingnotitie opgesteld voor de verbreding aan weerszijden, in noordelijke of zuidelijke richting van de A20. In deze afweging zijn aspecten als de verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid, leefbaarheid, ruimtegebruik, energie en materialen, bodem, water en klimaatadaptatie, natuur, landschap en historie, techniek, kosten en baten meegenomen.

De verbreding aan weerszijden heeft direct voor twee kanten consequenties, waardoor van de bomen en naastgelegen panden weinig overblijft. De keuze voor een noordelijk óf zuidelijke verbreding ligt daarom meer voor de hand.

Bij de keuze om richting het zuiden te verbreden zijn de ontwerprichtlijnen van RWS en de landschappelijke inpassing doorslaggevend geweest. De noordelijke verbreding kan namelijk niet voldoen aan de ontwerprichtlijnen in tegenstelling tot de zuidelijke verbreding. Bovendien past de zuidelijke verbreding beter bij de landschappelijke inrichting van de polder. Daarom is bij de verdere uitwerking van de Azo Nieuwerkerk - Gouda gewerkt met het uitgangspunt, dat de Azo in zuidelijke richting wordt verbreed.

**Referentienummers:** 98903858, 98903840, 98903904, 98956755

Door de huidige ligging van het kunstwerk Middelweg en het kunstwerk bij de aansluiting Moordrecht is het niet haalbaar om de verbreding van de Azo in noordelijke richting te realiseren. Dit heeft te maken met de bocht, die gemaakt moet worden vanaf de Groene brug, via het kunstwerk bij aansluiting Moordrecht naar het kunstwerk Middelweg. Indien de Azo in noordelijke richting wordt uitgebreid, moeten de kunstwerken bij de Middelweg en de aansluiting Moordrecht gesloopt worden. En in noordelijke richting opnieuw worden aangebracht. Aan deze aanpassingen zijn onevenredig hoge kosten verbonden. Daarnaast zal een verbreding in noordelijke richting zorgen voor twee extra bochten. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede.

Bij een verbreding in de zuidelijke richting kunnen de kunstwerken blijven bestaan en is het verkeerskundig veiliger op de Azo.

**Referentienummer:** 98903840

#### **Reactie RWS:**

De verkeersprognoses op de Parallelweg-Zuid liggen onder de normatieve waarde voor een vrij liggend fietspad ten gevolge van het project Azo.

Het project Azo Nieuwerkerk - Gouda zorgt ervoor, dat het gemotoriseerd verkeer minder gebruik gaat maken van onder andere de Parallelweg-Zuid. Door de verbreding van de Azo staat er minder file op de Azo tussen Nieuwerkerk en Moordrecht, waardoor het verkeer minder geneigd is om een alternatieve route te nemen, bijvoorbeeld over de Parallelweg-Zuid. Hiermee vermindert het project Azo het intensieve gebruik van de Parallelweg-Zuid. Wat bijdraagt aan de verkeersveiligheid op de Parallelweg-Zuid.

**Referentienummer:** 98795010

#### **Reactie RWS:**

In het nieuwe ontwerp worden de buitenbermen breder dan in de huidige situatie. Hiermee is het probleem van verblinding ook minder groot. De berm tussen de Parallelweg-Noord en de Azo wordt circa 6 meter breed en naast de Parallelweg-Zuid 10 meter. In de huidige situatie is dit slechts 3 meter. Mocht bij verdere uitwerking verblinding toch als risico worden gezien, dan is er ruimte in het dwarsprofiel voor maatregelen.

**Referentienummer:** 98706810

#### **Reactie RWS:**

Rijkswaterstaat houdt rekening met de ontsluiting van het Vijfde Dorp, zoals die op het moment van schrijven van deze reactie wordt voorgesteld door de daarvoor verantwoordelijke partij (gemeente Zuidplas).

## 6. Thema participatie en communicatie

Tot slot het thema participatie en communicatie. Indiëners ervaren de mogelijkheden om te op de ter inzagelegging te reageren niet altijd als even duidelijk. Ook waren er vragen met betrekking tot grondverwerving, voortzetting bedrijfsactiviteiten en de multidepartementele visie.

**Referentienummer:** 98956755

#### **Reactie RWS:**

Rijkswaterstaat is zich bewust van de impact die de verbreding heeft op de omgeving en de bedrijfsvoering in het gebied. Wij streven ernaar om in een zo vroeg mogelijk stadium met onze stakeholders in gesprek te gaan. De melder heeft hiervoor een voorstel ontvangen per brief.

**Referentienummer:** 989013

#### **Reactie RWS:**

Rijkswaterstaat heeft een visie over een duurzame leefomgeving opgesteld. Met de ambitie om in 2030 klimaatneutraal te zijn en circulair te werken. Via de belangrijkste speerpunten; energie en klimaat, circulaire economie en duurzame gebiedsontwikkeling werken we hieraan. De genoemde speerpunten zijn onderdeel van dit project en worden de komende periode nader uitgewerkt. Voor meer informatie verwijst ik u naar de site van Rijkswaterstaat over een duurzame leefomgeving.

**Referentienummer:** 98536042

#### **Reactie RWS:**

Het telefoonnummer van de directie participatie bleek niet te werken. Direct na de melding is dit hersteld en was men aantoonbaar weer bereikbaar.



**Referentienummer:** 98165301 98857674

**Reactie RWS:**

Helaas kan Rijkswaterstaat niet altijd de communicatie via derden (b.v. een gemeente) aansturen. Via de project-website [mirtazonieuwerkerkgouda.nl](http://mirtazonieuwerkerkgouda.nl) kunt u rechtstreeks met het project communiceren, zich aanmelden voor de nieuwsbrief of vragen stellen over het participatieproces.

**Referentienummer:** 98691060

**Reactie RWS:**

In overleg met TenneT is geconstateerd dat er alleen een raakvlak is tussen de buiten gebruik zijnde kabels van TenneT en het project Azo. Of, en hoe, deze in de toekomst worden verwijderd, wordt nader onderzocht.

## Wilt u meer weten over het project Azo Nieuwerkerk aan den IJssel - Gouda?

Kijk dan op onze projectwebsite [mirtazonieuwerkerkgouda.nl](http://mirtazonieuwerkerkgouda.nl).

Heeft u een zorg, vraag of juist een suggestie? Deel deze met ons via het participatieplatform: [mirtazonieuwerkerkgouda.nl/tracekaart](http://mirtazonieuwerkerkgouda.nl/tracekaart).

Ook vindt u hier een overzicht met de regionale ontwikkelingen in de directe omgeving van de Azo. Of neem contact op met ons via het e-mailadres [azoNKGplanuitwerking@rws.nl](mailto:azoNKGplanuitwerking@rws.nl).

Dit is een uitgave van:

**Rijkswaterstaat**

[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)  
0800 - 8002

Juni 2024 | GPO0524KK180