



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Vragen en antwoorden

A20 Nieuwerkerk aan den IJssel-Gouda

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



Inhoud

Intro	04
1. Inleiding	05
1.1 Proces tot nu toe	05
1.2 Online informatiebijeenkomst	05
1.3 Inspraak	06
1.4 Opbouw van dit document	06
2. Vragen en antwoorden	07
2.1 Planuitwerking	07
2.2 Impact wegverbreding	07
2.3 Geluid	08
2.4 Aangrenzende ontwikkeling	09
2.5 De realisatiefase	10
2.6 Overig	10

Colofon
Uitgegeven door Rijkswaterstaat

Datum Juli 2021
Status Definitief

De A20 vervult een cruciale rol in de bereikbaarheid van Rotterdam (Haven), Greenport, Westland-Oostland en Greenport Boskoop. De A20 is ook een belangrijke verbinding tussen Utrecht en Rotterdam. Het deel van de A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda vormt een bottleneck voor het verkeer. Dit weggedeelte is het enige deel van de A20 dat nog uit 2x2 rijstroken bestaat. De rest van het tracé heeft 2x3 rijstroken. In beide richtingen staan dagelijks files en er gebeuren op dit traject veel ongevallen. Door de groei van het verkeer worden de problemen rond de doorstroming en de verkeersveiligheid steeds groter. Het project A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda heeft als doel deze problemen aan te pakken.

1 Inleiding

1.1 Proces tot nu toe

In 2017 startte de MIRT-verkenning naar de A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda. Tijdens deze verkenning hebben we drie alternatieven onderzocht voor de aanpak van de problemen rond de doorstroming en de verkeersveiligheid. De alternatieven hebben we onderzocht op de mate waarin ze zouden bijdragen aan de verkeersdoorstroming, verbetering van verkeersveiligheid en op de effecten voor het milieu. De resultaten van het onderzoek hebben we opgenomen in een milieueffectrapport (MER), met de daarbij behorende achtergrondrapporten. We hebben daarnaast ook de kosten en de baten in beeld gebracht.

In samenspraak met de regionale bestuurlijke partners (Provincie Zuid-Holland, gemeenten Zuidplas, Gouda, Waddinxveen en het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard) is op basis van dit alles het voorlopig voorkeursalternatief geformuleerd. Hierbij zijn ook voorstellen van andere belanghebbenden meegewogen. Voorstellen die onder andere via de participatie zijn ingediend. Het voorlopig voorkeursalternatief is overgenomen door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en op 11 maart 2019 vastgesteld. Op 11 maart heeft de Minister ook een bestuursovereenkomst getekend met de regionaal bestuurlijke partners. In deze overeenkomst staan onder andere afspraken over aanvullende maatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid in het projectgebied.

Daarnaast zijn ook afspraken gemaakt over zogenaamde meekoppelkansen. Dat zijn initiatieven van Rijk en regio waarbij wordt onderzocht of zij samen met de A20-verbreding kunnen worden uitgevoerd.

[Meer informatie hierover vindt u hier.](#)

Binnen het [voorkeursalternatief](#) verbreden we de A20 en een deel van de A12 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda van 2 x 2 naar 2 x 3 rijstroken. In de richting Utrecht verbreden we het gehele tracé. In de richting Rotterdam verbreden we het deel tussen de pergola (onderdoorgang van de A20 onder de A12) en de aansluiting Nieuwerkerk aan den IJssel. Het voorkeursalternatief draagt bij aan een betere doorstroming en vergroot de verkeersveiligheid.

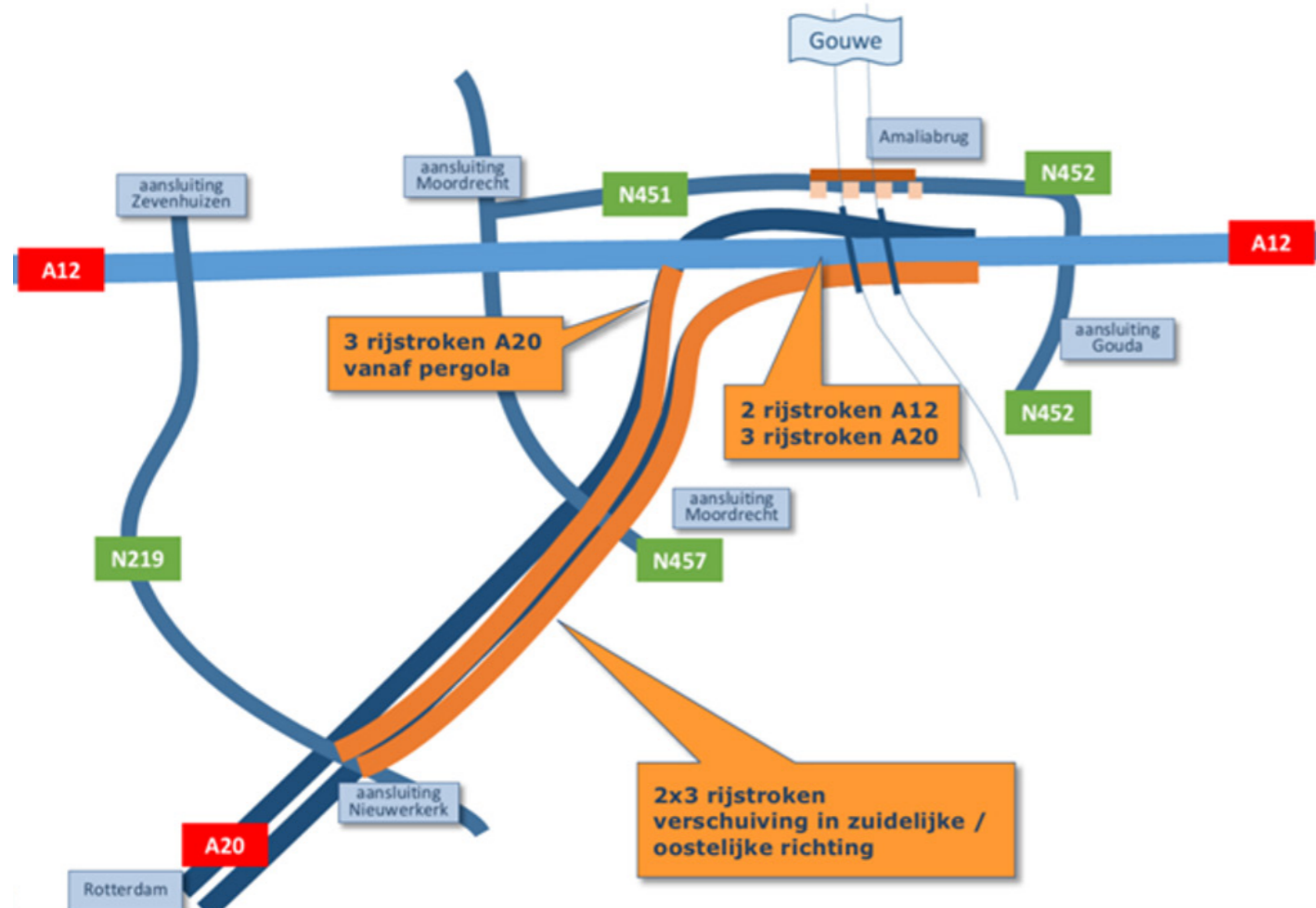
Inmiddels zit het project A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda in de planuitwerkingsfase. In deze fase werkt het project het voorkeursalternatief dat uit de verkenningsfase kwam verder uit. De resultaten van de onderzoeken nemen we eerst op in een ontwerpprojectbesluit (OPB) en later in een projectbesluit (PB)¹, samen met het bijbehorende Milieueffectrapport (MER). Het Milieueffectrapport brengt in kaart wat de gevolgen van het voorkeursalternatief zijn voor onder andere luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, geluidsniveau en natuur.

Bij het project A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda vindt de contractvoorbereiding voor de realisatie tegelijkertijd plaats met de planuitwerking. Zo kan Rijkswaterstaat de opdracht snel verlenen aan een opdrachtnemer, nadat het onherroepelijk projectbesluit is genomen. In 2024 zou volgens de planning het projectbesluit genomen moeten zijn. De gunning van de realisatie van het project staat voor 2025 op de rol en de afronding van de werkzaamheden eind 2028.

1.2 Online informatiebijeenkomst

Rijkswaterstaat organiseerde op 23 juni 2021 een online informatiebijeenkomst (webinar) over de stand van zaken van het project A20 Nieuwerkerk aan den IJssel - Gouda. Dit was het eerste participatiemoment van de planuitwerkingsfase.

Tijdens deze bijeenkomst van twee uur gaven we meer informatie over de huidige stand van zaken van het project, met een doorkijk naar de komende tijd. We namen de toehoorders mee in hoe we willen toewerken naar een projectbesluit (PB), welke stappen we daarin nemen en welke onderzoeken er plaats zullen vinden.



¹ Voorheen spraken we over een ontwerp-tracébesluit (OTB) en tracébesluit (TB). Met de nieuwe benamingen anticipeert het project op de inwerkingtreding van de Omgevingswet, per 1 juli 2022. Inhoudelijk bieden een OPB en PB dezelfde informatie als een OTB en TB.

Geïnteresseerden konden inbreng geven via de participatie-website door suggesties op een kaart van het projectgebied te zetten. Suggesties over bijvoorbeeld aandachtspunten, ideeën of zorgen. Tijdens de online bijeenkomst konden toehoorders bovendien vragen stellen via de chat. Iedereen die geïnteresseerd is in de inhoud van dit webinar, kan het terugkijken via een link op de projectwebsite. De chatactiviteit wordt hierbij niet getoond.

Tijdens het webinar hebben we de gestelde vragen al zoveel mogelijk beantwoord. In dit document bundelen we de vragen die uit het webinar kwamen per onderwerp en voorzien ze van een antwoord. Zo kunnen de deelnemers aan het webinar, maar ook andere belangstellenden ze rustig nalezen. Sommige antwoorden in dit document zijn uitgebreider dan de reactie tijdens het webinar. Zo willen we aanvullende context of inhoud meegeven om de informatie-waarde te verhogen.

1.3 Inspraak

Het webinar was geen formeel inspraakmoment. Belanghebbenden kunnen wel later in het project een zienswijze indienen op het ontwerpprojectbesluit en het planMER, naar verwachting in 2023. Rijkswaterstaat geeft op alle zienswijzen dan een formele, schriftelijke reactie. De zienswijzen en de antwoorden hierop worden gebundeld in een zogenoemde Nota van Antwoord. Rijkswaterstaat publiceert deze nota wanneer er een definitief projectbesluit (PB) is vastgesteld, naar verwachting in 2024. Tegen het definitieve projectbesluit (PB) kunnen belanghebbenden wanneer ze dit willen in beroep. Dit is ook mogelijk als ze eerder geen zienswijze hebben ingediend op het ontwerpprojectbesluit (OPB).

1.4 Opbouw van dit document

De beantwoording van de vragen is geordend aan de hand van verschillende thema's, die samen de opbouw van dit hoofdstuk in het document vormen:

- Planuitwerking
- Impact wegverbreding
- Geluid
- Aangrenzende ontwikkeling
- De realisatiefase
- Overig

2 Vragen en antwoorden

2.1 Planuitwerking

Wat is de rol van het ingenieursbureau in de plan-uitwerkingsfase?

Het ingenieursbureau AlhpAzo pleegt onderzoeken om te komen tot de wettelijk voorgeschreven planproducten ten behoeve van een ontwerpprojectbesluit (OPB), projectbesluit (PB) en bijbehorend milieueffectenrapportage (MER). Daarbij wordt onder andere onderzocht wat de verkeerseffecten zijn, maar ook de gevolgen op het gebied van geluid, lucht, water en natuur. Ook maakt het ingenieursbureau in vier ontwerpstappen een wegontwerp. Samen met het landschappelijk bureau Feddes/Olthof-Next wordt de inpassing van de weg in de omgeving vormgegeven. Tijdens de planuitwerking wordt nauw samengewerkt met de regionaal bestuurlijke partners. Daarnaast vindt twee keer per jaar brede participatie plaats, waarbij direct belanghebbenden in de gelegenheid worden gesteld om kennis te nemen van de informatie en ook om input te geven voor het vervolg. Hier speelt het ingenieursbureau ook een rol, door inhoudelijke informatie op tijd beschikbaar te stellen en ook door het beschikbaar stellen van de nodige expertise tijdens de contactmomenten met belanghebbenden.

Hoe wordt voorkomen dat de Azo verzakt, zoals gebeurt op delen van provinciale en gemeentelijke wegen in het gebied?

Vooruitlopend aan de planuitwerking hebben wij aanvullend bodemonderzoek laten verrichten. Hiermee hebben we een goed beeld van de uitdagingen in het projectgebied als het gaat om de bodemgesteldheid. Het project zal aanvullende onderzoeken in het gebied uitvoeren. Met deze informatie uit het veld zal het wegontwerp worden gemaakt, rekening houdend met de stabiliteit. Eisen die hieruit komen, worden meegegeven aan de opdrachtnemer die de Azo-verbreding zal uitvoeren. Tenslotte is het van belang om te weten dat wij goed samenwerken met onze regionaal bestuurlijke partners. Hun kennis van het projectgebied is eveneens waardevol om te komen tot een stabiel ontwerp.

2.2 Impact wegverbreding

Waarom verbreden jullie de weg naar het zuidoosten?

Na de nodige onderzoeken hebben we in de verkenningsfase van het project er voor gekozen om de weg in zuidoostelijke richting te verbreden. Hier zijn een aantal redenen voor:

- Bij een verbreding naar het zuidoosten ontstaat een rechter, logischer verloop van de weg tussen de aansluiting Nieuwerkerk aan den IJssel en de oversteek over de twee spoorlijnen ten noorden van de aansluiting Moordrecht. Vanuit het verkeer bezien geeft dit meer overzicht, wat bevorderlijk is voor de verkeersveiligheid.
- Bij een verbreding naar het zuidoosten worden de twee spoorlijnen ten noorden van de aansluiting Moordrecht op een punt gekruist waar ze dicht bij elkaar liggen. Hierdoor kan een nieuwe brug met een kortere lengte worden gerealiseerd, wat technisch gezien en in kosten gunstiger is.
 - Verbreden aan één kant (in dit geval de zuidoostelijke kant) is gunstig vanwege de slappe ondergrond in het projectgebied. Met een eenzijdige verbreding is er sprake van een kleiner risico op ongelijke zettingen. Hierdoor is de kans dat er hobbels in de weg ontstaan kleiner.
 - Aan de noordelijke zijde van de Azo liggen enkele monumentale panden. Deze moeten behouden blijven vanwege de wet- en regelgeving op het gebied van monumenten.

Worden de bomen die door de verbreding moeten wijken gecompenseerd?

Alle bomen die moeten wijken voor de Azo-verbreding zullen worden gecompenseerd. De wijze waarop dat gebeurt, zoals de locatie en welke boomsoort(en) terug geplant worden, is onderdeel van de verdere uitwerking. Hierbij betreft het project het Rijkswaterstaat beheer en werkt het samen met de regionaal bestuurlijke partners.

Worden er ook bomen langs de Parallelweg Noord gekapt?

Er zullen geen bomen langs de Parallelweg Noord worden gekapt als gevolg van het project Azo Nieuwerkerk aan den IJssel - Gouda. Wel kan het zo zijn dat er bomen aan de noordzijde moeten wijken vanuit andere initiatieven, zoals het snoeiregime vanuit het beheer van Rijkswaterstaat, waarbij oude bomen moeten wijken om veiligheidsredenen, zoals een verhoogd risico op vallende takken. Als project proberen wij ook over dit soort initiatieven te communiceren, naast de communicatie die vanuit de initiatiefnemer plaatsvindt. Dit doen we via onze projectwebsite onder de rubriek "[Nieuws uit de regio](#)".

Verdwijnen de bomen en begroeiing aan het Europapad, in de wijk Kruiden en Mossen, door de verbreding van de Azo?

De verbreding van de Azo Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda is vanaf aansluiting Nieuwerkerk aan den IJssel richting Gouda. De verbreding heeft daarmee geen gevolgen voor de bomen langs het Europapad, in de wijk Kruiden en Mossen.

Hoeveel meter is nodig voor de zuidoostwaartse verbreding van de A20?

Om te komen tot het ruimtebeslag dat nodig is voor de verbreding van de A20 van 2x2 naar 2x3 rijstroken, moet rekening worden gehouden met de volgende factoren:

- Het verbreden van de bestaande 2x2 rijstroken zodat ze voldoen aan de geldende ontwerpvoorschriften;
- Het toevoegen van twee extra rijstroken (één per rijrichting);
- Ruimte voor geleiderails en bermen;
- Nog uit te werken toekomstige inrichting van de Parallelweg Zuid (auto- en fietsstroken);
- Nog uit te werken beplanting langs de Parallelweg Zuid (aantallen bomenrijen);
- Ruimte voor de wettelijke watercompensatie als gevolg van te doorkruisen watergangen en van extra verhard oppervlak (meer asfalt voor de 2x3 rijstroken);
- Ruimte voor te verplaatsen kabels en leidingen langs de A20 en de Parallelweg Zuid.

Vanwege de grote hoeveelheid factoren is het exacte ruimtebeslag op dit moment niet te geven. Daarvoor moet eerst het wegontwerp en de inpassing daarvan in de omgeving verder worden uitgewerkt. Dat gebeurt stapsgewijs de komende jaren. Indicatief zal de A20-verbreding tussen de 25 en 35 meter aan ruimtebeslag nodig hebben ten opzichte van de huidige situatie.

Wat betekent de A20-verbreding voor de bebouwing langs de rijksweg?

De gronden en de bebouwing die binnen de strook vallen die nodig is voor de A20-verbreding zullen door het rijk moeten worden aangekocht. De eigenaren van de percelen en bebouwing, zowel particulieren als ook bedrijven, zullen tijdig worden benaderd om geïnformeerd te worden over het proces en de manier waarop nadere afstemming plaatsvindt.

Wordt water dat moet wijken voor de A20-verbreding gecompenseerd?

De bestaande watergangen die als gevolg van de A20-verbreding moeten wijken zullen worden teruggebracht. Daarnaast wordt geïnventariseerd hoeveel asfalt er komt ná de wegverbreding. Meer asfalt betekent meer verhard oppervlak in het gebied en daarmee een grotere wettelijke watercompensatie. De totale omvang van de wettelijke watercompensatie en hoe deze vervolgens in het gebied wordt gerealiseerd, is terug te vinden in de producten die tijdens de planuitwerking worden opgesteld aan de hand van onderzoeken. Ook vindt nauwe samenwerking plaats tussen het project en het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard om te bepalen waar en op welke manier de watercompensatie in het gebied zal plaatsvinden. De wettelijke watercompensatie wordt gerealiseerd vóórdat de bestaande watergangen worden gedempt ten behoeve van de A20-verbreding.

Blijven de parallelwegen langs de A20 behouden?

Bij het voorkeursalternatief blijft de Parallelweg Noord behouden. De Parallelweg Zuid zal worden verlegd, als gevolg van de A20-verbreding. Hij wordt echter wel teruggebracht. Hoe de Parallelweg Zuid in de toekomstige situatie wordt ingericht, is nog onderwerp van de verdere uitwerking. Hierbij werken we nauw samen met onder andere de gemeente Zuidplas, die de beheerder is van de parallelweg.

2.3 Geluid

Komen er geluidsschermen aan de kant van Moordrecht?

We kunnen nu nog niet zeggen of er extra geluidmaatregelen nodig zijn door de verbreding van de A20 tussen Nieuwerkerk aan den IJssel en Gouda. Daarvoor voert het project de komende tijd onderzoek uit dat de effecten van de wegverbreding op het gebied van geluid in beeld brengt.

Tegelijkertijd werkt Rijkswaterstaat binnen het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) al aan de aanpak van geluidhinder langs de A20. Het gaat hierbij om het treffen van maatregelen daar waar sprake is van een structurele overschrijding van wettelijke geluidnormeringen. Meer informatie over het MJPG vindt u op www.rijkswaterstaat.nl/mjpg. De MJPG-onderzoeken en de besluitvorming over de maatregelen vallen buiten de projectscope van de A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda. Echter, de geluidwerende maatregelen die uit het MJPG komen zullen wel door het A20-project worden gerealiseerd. Door het combineren van werkzaamheden ontstaat minder overlast voor omwonenden en de weggebruikers.

Waarom worden er geen geluidwerende maatregelen genomen over de volle lengte tussen het Cortlandt-aquaduct en de aansluiting Nieuwerkerk aan den IJssel?

De geluidwerende maatregelen langs de A20, onder andere tussen het Cortlandt-aquaduct en de aansluiting Nieuwerkerk aan den IJssel, maken onderdeel uit van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG). Het MJPG is een autonoom traject, dat buiten de projectscope van de A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda valt, maar waar vanwege de overlap van belanghebbenden is afgesproken dat de MJPG-maatregelen samen met de A20-verbreding worden gerealiseerd. Dat is onder andere vastgelegd in een bestuurs-overeenkomst tussen de minister en de regionaal bestuurlijke partners.

Op voorhand is het onderzoeksgebied van het MJPG langs de A20 vastgesteld, onder andere het deel tussen het Cortlandt-aquaduct en de aansluiting Nieuwerkerk aan den IJssel. Het was echter niet eerder toegezegd dat over de volle lengte van dat tracédeel geluidwerende maatregelen zouden worden gerealiseerd. Daar moest eerst onderzoek naar verricht

worden. Meer daarover kunt u vinden op www.rijkswaterstaat.nl/mjpg.

Graag leggen we uit hoe geluidwerende maatregelen in het kader van het MJPG worden afgewogen. Deze werkwijze is wettelijk vastgelegd in het doelmatigheids criterium (DMC). In al haar projecten gebruikt Rijkswaterstaat het DMC om te bepalen waar welke geluidreducerende maatregelen (stiller asfalt, geluidscherm en/of gevelisolatie) komen. De gedachte achter dit DMC is dat geluidmaatregelen niet tegen elke prijs getroffen hoeven te worden. Dat zou de uitvoering van het geluidbeleid onbetaalbaar maken. Het doel van het DMC is om tot een eenduidige (rechtsgelijkheid) en objectieve (rechtszekerheid) onderbouwing van de geluidreducerende maatregelen te komen.

In het doelmatigheids criterium wordt eerst per locatie het aantal saneringsobjecten (zoals het aantal woningen) bepaald dat van dezelfde maatregel kan profiteren, het zogenaamde cluster. Een cluster kan uit één of meerdere saneringsobjecten bestaan. Per cluster wordt het aantal reductiepunten bepaald. Dit wordt het beschikbare budget genoemd. Dit budget is afhankelijk van het aantal saneringswoningen en bijbehorende geluidbelasting(en). Hogere geluidbelastingen leveren meer reductiepunten op. Vervolgens wordt gekeken welke geluidmaatregelen op de betreffende locatie mogelijk zijn en hoeveel deze maatregelen kosten. Deze kosten worden uitgedrukt in zogenaamde maatregelpunten. Door de reductiepunten (beschikbaar budget per locatie) en de maatregelpunten (kosten van maatregelen per locatie) naast elkaar te zetten ontstaat een beeld welke maatregelen mogelijk zijn. De doelmatige maatregel is die maatregel waarvoor voldoende budget beschikbaar is en die de hoogste geluidreductie oplevert voor de betreffende locatie. De doelmatige maatregel kan ook bestaan uit een combinatie van meerdere maatregelen.

Komt er nog een nulmeting om de geluidsoverlast in de bestaande situatie vast te stellen voor woningen langs de A20?

Er zal geen nulmeting van de bestaande situatie plaatsvinden. Metingen geven hele wisselvallige resultaten. Het ene moment is het drukker dan het andere. Soms rijden er veel personenauto's en dan weer meer vrachtwagens. Ook het weer heeft invloed op geluid. Door het geluid kortstondig te meten, krijg je dus enkel een momentopname, waar we ons wettelijk niet op kunnen baseren.

In geluidberekeningen moeten wij volgens de wet uitgaan van een gemiddeld geluidniveau over een heel jaar. De kosten om hieraan te kunnen voldoen met behulp van metingen zijn erg hoog. Bovendien is het met meten niet mogelijk te voorspellen wat het effect van stiller asfalt of een geluidscherm is, als die geluidmaatregelen er nog niet zijn. Daarom berekent Rijkswaterstaat de geluidbelasting en het

effect van eventuele geluidmaatregelen, zoals stiller asfalt of een geluidscherm met gedetailleerde, wettelijk voorgeschreven rekenmethoden. Hierbij wordt de hele omgeving van de geluidbron in kaart gebracht. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) controleert met periodieke metingen of de rekenmethoden nog kloppen. [Meer informatie hierover is te vinden via deze link.](#)

2.4 Aangrenzende ontwikkeling

Heeft de verbreding van de A20 invloed op de (mogelijke) aanleg van de Bodegravenboog?

De A20-verbreding heeft geen invloed op de mogelijke aanleg van de Bodengravenboog. De afweging omtrent de Bodengravenboog vindt plaats buiten het project A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda.

Houden jullie rekening met regionale ruimtelijke ontwikkelingen zoals het Vijfde dorp en Westergouwe?

We houden in de verkeersmodellen van het project A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda rekening met het Vijfde dorp en Westergouw. De gevolgen van deze en overige regionale ontwikkelingen op de verkeersdrukte worden in de planuitwerking inzichtelijk gemaakt. Ook onderzoeken we de gevolgen van de A20-verbreding op bijvoorbeeld het gebied van geluid en luchtkwaliteit. We werken verder goed samen en stemmen regelmatig af met de regionale bestuurlijke partners van het project. Dit zijn de Provincie Zuid-Holland, de gemeenten Waddinxveen, Gouda, Zuidplas en het Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard. Zo blijven we op de hoogte van de aanstaande plannen in het projectgebied. Ook maken we heldere afspraken over de raakvlakken.

Hoe houden jullie rekening met de wegen die aansluiten op de A20?

In de planuitwerking brengen we aan de hand van verkeersmodellen in beeld wat de projecteffecten zijn op de rijkswegen. Daar waar de A20 aansluit op provinciale of gemeentelijke wegen, worden eveneens de verkeerseffecten in beeld gebracht. Als rijk stemmen we voortdurend af met de provincie en de omliggende gemeenten. Gezamenlijk bekijken we de verkeerseffecten en maken we afspraken om de doorstroming in het projectgebied zo goed als mogelijk te borgen.

Is het denkbaar dat een fly-over vanaf de A12 over de A20 richting Gouda wordt gerealiseerd, ter verbetering van de doorstroming en de verkeersveiligheid?

Het realiseren van een dergelijke, ingrijpende toevoeging in het A20-project is niet denkbaar. Er is geen aanleiding toe vanwege het oplossend vermogen van de beoogde maatregelen in de voorkeursvariant. Met de A20-verbreding van 2x2

naar 2x3 rijstroken verbetert de doorstroming en ook de verkeersveiligheid op het gehele tracé, zo ook rond het Gouwe aquaduct. In de planuitwerking wordt gekeken naar eventuele, nadere maatregelen zoals het aanpassen van maximum snelheden.

2.5 De realisatiefase

Welke contractvorm kiest het project voor de realisatie van de A20-verbreding?

Dat is op dit moment nog niet bekend. We zullen de komende periode onderzoeken welke contractvorm het beste bij dit project past.

Hoe gaat dit project straks maximaal ruimte, stimulans en waardering geven voor duurzaamheid bij de selectie van de aannemer?

We maken gebruik van [de Omgevingswijzer](#) om duurzaamheid nu al een plek te geven in het project A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda. Met de Omgevingswijzer kunnen we samen met bestuurlijke partners de kansen op het gebied van duurzaamheid in beeld brengen. We verkennen hierbij in verschillende sessies 12 verschillende duurzaamheidsthema's. Zo brengen we kansen op het gebied van duurzaamheid in beeld, maar ook de duurzaamheidswinst die deze kunnen opleveren. Hoe we dit vervolgens vertalen in de contractering van een aannemer, wegen we later in het proces af.

Wat zijn de eisen bij afsluitingen van wegen voor werkzaamheden?

Dat gaan we nog nader bepalen. Afsluitingen van wegen kunnen aan de orde zijn tijdens de voorbereiding realisatie bij veldonderzoeken voor bijvoorbeeld bodemonderzoek, archeologie kabels en leidingen. Ook zullen afsluitingen plaatsvinden bij de A20-verbreding. Tijdens de planuitwerking, voorbereiding van de aanbesteding en realisatie van dit project zal duidelijk worden wanneer wegafsluitingen aan de orde zijn. Wij zullen daar pro-actief, tijdig over communiceren. Ook streven we er naar om de overlast voor de omgeving zo beperkt mogelijk te houden. Het gaat dan om het borgen van de bereikbaarheid voor direct omwonenden, bedrijven en ook om de doorstroming op de wegen.

Hoeveel overlast kan verwacht worden tijdens de realisatiefase, tussen 2024 en 2028?

De mate van overlast als gevolg van de A20-verbreding is nog niet in te schatten. In samenspraak tussen Rijkswaterstaat en regionaal bestuurlijke partners zullen eisen worden opgesteld om de overlast zo goed mogelijk te beperken. Die eisen worden meegegeven aan de opdrachtnemer die de verbreding uitvoert. Te denken valt aan eisen rondom de bereikbaarheid van woningen, bedrijven, doorstroming op hoofd- en onderliggende wegen, geluidsoverlast en

dergelijke. De eisen worden opgesteld in de contractvoorbereiding voor de realisatie. Wanneer meer duidelijk is, zal het project hierover communiceren.

2.6 Overig

Hoe nemen jullie smart mobility mee in dit project?

In de bestuursovereenkomst die de minister op 11 maart 2019 heeft getekend met de regionaal bestuurlijke partners zijn onder andere aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen afgesproken. De afspraak richt zich op het onderzoeken of de maatregelen te realiseren zijn, met als doel de bereikbaarheid in het projectgebied te verbeteren. Dit aanvullend op de maatregelen die het project A20 Nieuwerkerk aan den IJssel – Gouda treft. Een van de aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen is het toepassen van mobiliteitsmanagement. Hierbij wordt gekeken naar onder andere smart mobility, maar ook naar het stimuleren van het thuiswerken, reizen buiten de spitsen het gebruik van openbaar vervoer en van de fiets.

[De Verkeersonderneming](#) bestudeert wat een kansrijk pakket aan mobiliteitsmanagementmaatregelen kan zijn. [Hier leest u meer daarover.](#)

Blijft het monument van het laagste punt van Nederland behouden bij de wegverbreding?

Het monument van het laagste punt van Nederland blijft behouden. Het zal echter niet kunnen blijven staan op de huidige plek. Het wordt verschoven dicht bij het daadwerkelijke laagste punt van Nederland, aan de noordelijk gelegen zijkant van het bedrijfsterrein van Van Vliet Automotive Group BV.

Dit is een uitgave van

Rijkswaterstaat

www.rijksoverheid.nl
0800 - 8002

JULI 2021 | WNZO721KK166