



Aan  
Bestuurlijke Afstemgroep (BAG) Programmatische  
Aanpak Gouwe, 5 november 2018

Kopie aan

Onderwerp  
Instemmen met advies om in fase 2 te komen tot een  
Uitvoeringsprogramma Beter Bereikbaar Gouwe.

**Voorgesteld advies:**

- 1) Instemmen met het in fase 2 van de programmatische aanpak Gouwe uitwerken van een Uitvoeringsprogramma, op basis van de opgestelde gebiedsvisie Beter Bereikbaar Gouwe en op basis van ontwikkelde hoofdoplossingsrichtingen van drie bereikbaarheidsscenario's. Het betreft de hoofdoplossingsrichtingen uit scenario 2 'Sterk Gouwe' die focust op een vlotte en veilige doorvaart, scenario 3 'Oeververbinding Noord' die een oost-west verbinding creëert waarmee de hefbruggen en de kernen worden ontlast en scenario 5 'Ringwegen' met alternatieve noord-zuidverbindingen.
- 2) Bij de opstelling van het hierboven genoemde Uitvoeringsprogramma dient met de volgende aandachtspunten rekening te worden gehouden.
  - a) Kansrijke elementen met toegevoegde waarde te benutten uit de scenario's 1 'Optimalisatie' en 4 'Oeververbinding Midden', dit met uitzondering van een verbinding door het Gouwebos.
  - b) Met geuite zorgen en gevoelens in de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn m.b.t. de binnen scenario 5 beschreven alternatieve N209 (indicatief wegtracé maatregel W18 t.a.v. de natuurwaarden van het Zaans Rietveld/Rietveldsewetering/Spookverlaat) en de zorgen van Waddinxveen m.b.t. de toegang uitbreiding oostelijke randweg (ter hoogte van de Brugweg in Waddinxveen maatregel W19).
  - c) Het Uitvoeringsprogramma heeft o.a. als doelstelling om de leefbaarheid binnen de bebouwde kommen te verbeteren. Het streven is om de verkeersintensiteiten op lokale wegen te verminderen en het vrachtverkeer door de kernen zoveel mogelijk te weren. Er wordt geborgd dat in de kernen er geen nieuwe knelpunten ontstaan.
  - d) Voor de korte termijn te onderzoeken welke kansrijke maatregelen uit scenario 1 'Optimalisatie' voor zowel de weg als de Gouwe in 2020-2023 uitgevoerd kunnen worden.
  - e) Te onderzoeken welke in fase 1 geïnterpreteerde meekoppelkansen kunnen worden geïntegreerd in het Uitvoeringsprogramma.

Instemming met dit advies vindt plaats in GS, B&W's van de gemeenten Alphen aan den Rijn, Waddinxveen en Gouda alsmede in de DB's van HHvR en de regio Midden-Holland in december 2018.

## 1. Toelichting

In de Bestuurlijke Afstemgroep (BAG) van 2 oktober 2018 zijn de tussenresultaten besproken van de programmatische aanpak Gouwe. De opgestelde producten: gebiedsvisie Beter Bereikbaar Gouwe, de scenario's en het afwegingskader zijn overall positief ontvangen door de BAG. Daarbij heeft de

BAG ingestemd met het verdere proces om de tussenproducten te vervolmaken tot definitieve stukken ten behoeve van behandeling in de geplande BAG van 5 november 2018. In de BAG is daarnaast afgesproken om een advies voor te bereiden waarin een vergelijking van de scenario's wordt opgenomen dat de basis vormt om in fase 2 toe te werken naar een maatregelpakket met maatregelen die de problematiek in de regio Gouwe oplost en zo de bereikbaarheid, veiligheid, economie en leefbaarheid verbeteren.

Dit maatregelpakket in fase 2 zal vervolgens nader worden uitgewerkt in één definitief uitvoeringsprogramma met een set van bestuurlijke afspraken over onder meer de prioritering en financiering van de uit te voeren maatregelen. Het uitvoeringsbesluit door PS, gemeenteraden en AV over het definitieve uitvoeringsprogramma is in maart 2020 gepland. Daarna zal de realisatie van de maatregelen starten. Dit loopt door tot in 2030.

In dit advies staan we nu voor een belangrijke afweging over de nadere uitwerking in fase 2.

## 2. De vijf scenario's in het kort

Er zijn 5 scenario's met oplossingsrichtingen opgesteld. Ieder scenario vanuit een verschillende insteek en met verschillende oplossingsrichtingen. De oplossingsrichtingen zijn gericht op het versterken van de economische concurrentiekracht en het creëren van een aantrekkelijk leefmilieu. Het doel van scenario's is aantal samenhangende oplossingsrichtingen te beoordelen en door te rekenen op effecten voor zowel wegverkeer, fiets, openbaar vervoer, als verkeer over het water en de effecten op veiligheid en leefbaarheid.

Korte omschrijving van de hoofdgedachte van de vijf scenario's:

- Scenario 1 heet het Optimalisatiescenario en zet in op het optimaal gebruik maken van de bestaande en geplande infrastructuur met beperkte investeringen.
- Scenario 2, Sterke Gouwe, geeft ruim baan aan een veilige en vlotte doorvaart over de Gouwe.
- Scenario 3 en 4 gaan uit van de aanleg van een nieuwe oeververbinding en ontlasten de hefbruggen en de knelpunten binnen de kernen van Boskoop en Waddinxveen. Scenario 3 'Oeververbinding noord' doet daarbij een voorstel om Hazerswoude-Dorp te ontlasten om daar de leefbaarheid te verbeteren. Scenario 4 is 'Oeververbinding midden' genaamd. Hierbij wordt gezocht naar een alternatieve ligging voor de oost-westverbinding waarbij meer effect is op de leefbaarheid voor Waddinxveen.

- Het vijfde en laatste scenario, 'Ringwegen' verkent of en hoe de bereikbaarheid kan worden verbeterd, en knelpunten opgelost, als een aansluiting N11-A12 richting Den Haag niet haalbaar blijkt.

### 3. Toelichting op de vijf scenario's

#### Bereikbaarheidsknelpunten in het gebied Gouwe oplossen

De scenario's zijn opgesteld op basis van de gebiedsvisie Beter Bereikbaar Gouwe met een planhorizon tot 2030 en een grondige probleemanalyse van het gebied. In deze probleemanalyse zijn de belangrijkste knelpunten in het gebied in beeld gebracht. In het bijzonder ten aanzien van het vaarweg, de wegen in het gebied, de oeververbindingen, het openbaar vervoer en het fietsverkeer.

Ten aanzien van het vaarwegverkeer zijn de knelpunten met name gesitueerd bij het Nauw van Boskoop, de Corridor Alphen a/d Rijn-kruising, de Corridor Coenecoopbrug-Amaliabrug- A12 Aquaduct en de spoorbrug Gouda. Daarbij speelt dat de Gouwe momenteel nog niet voldoet aan de eisen voor vaarklasse CEMT-IV.

Ten aanzien van het wegverkeer zijn de belangrijkste knelpunten de drukte en onveiligheid op de N207, de incomplete aansluiting N11/A12 en de daarbij spelende congestie, de drukte in Hazerswoude-Dorp en de drukte en druk op leefbaarheid in de kernen van Boskoop en Waddinxveen. De drie oeververbindingen (hefbruggen) langs de Gouwe vormen een barrière voor het vaarwegverkeer en zorgen tegelijk voor verkeershinder in de oost-westverbinding van het wegverkeer.

Met betrekking tot fietsverkeer is er sprake van een krap en onveilig fietspad langs de N207, een suboptimaal fietspadennetwerk richting de OV-haltes, daar waar er wel een goed werkend systeem van R-net en buurtbussen aanwezig is.

#### Trechtering (wat is niet verder meegenomen)

In deze probleemanalyse zijn diverse recente onderzoeken betrokken, zoals onder andere de Lange Termijnverkenning Boskoop (mei 2017), Verkenning vaarweg de Gouwe (november 2017). Eerst is een groot aantal mogelijke oplossingsrichtingen geïnventariseerd en daarbij zijn een aantal opties in een eerste 'trechtering' van mogelijkheden afgevallen.

Vanwege technische, financiële en maatschappelijke onhaalbaarheid en/of omdat het buiten de scope van de programmatische aanpak Gouwe vielen, zijn onder andere de aanleg van 'een tweede Gouwe', een ander transportmiddel (buisleidingen) voor de producten van Heineken, het verwijderen van de monumentale hefbruggen, de westelijke omlegging van de N209 vanwege natuurwaarden, nieuwe wegen aan de oostzijde van het kerngebied en de aanleg van een nieuwe R-netverbinding met Zoetermeer, de verbreding van de Gouwe bij het Nauw van Boskoop, de aanleg van een recreatieve verbinding Rotte-Oude Rijn, niet verder in de scenario's uitgewerkt.

#### Uitgangspunten en harde plannen

De vijf scenario's zijn in nauwe samenwerking met de kernpartners en interactie met diverse stakeholders in het gebied totstandgekomen. Bij de uitwerking van de bereikbaarheidsscenario's is uitgegaan van de huidige verkeerssituatie, aangevuld met alle bestuurlijk (gemeentelijk, provinciaal of landelijk) goedgekeurde ontwikkelingen zoals de aanleg van de Vredenburglaan en de Verlengde Bentwoudlaan – Verlengde Beethovenlaan, de realisatie van de

rijstrookverbreding van de A20 en het maatregelenpakket X-Robuust in de kern van Hazerswoude-Dorp. Ook vormen andere vastgestelde maatregelen in Boskoop uitgangspunt voor de programmatische aanpak Gouwe, zoals de Verlengde Roemer, de afsluiting van de Parklaan voor vrachtverkeer, een rechtstreekse aansluiting van het ICT-PCT-terrein op de Hoogeveenseweg en efficiëntie-bevorderende maatregelen m.b.t. het distributienetwerk van kwekersgoederen en diverse stimulerende maatregelen voor het gebruik van de fiets, zoals de verbeterde voorrang op rotondes, betere oversteekmogelijkheden en de promotie fietsgebruik.

#### De werking en effecten van de vijf scenario's

##### *Scenario 1 Optimalisatie*

Het optimalisatiescenario zet in op optimaal gebruik van de bestaande en gelande infrastructuur. Dat betekent, dat er naast de harde plannen geen nieuwe wegen worden aangelegd. De nieuwe Vredenburglaan, de Verlengde Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan in combinatie met het maatregelenpakket X-Robuust in de kern van Hazerswoude-Dorp zorgt voor een alternatief voor de bestaande B207 om de verkeersdrukke te verminderen. Binnen dit optimalisatiescenario wordt grootschalig onderhoud en lokaal enkele verbredingen en verdiepingen uitgevoerd aan de Gouwe in combinatie met niet fysieke maatregelen, zoals snelheidsbeperkingen, dynamisch verkeermanagement en spitsluiting van de bruggen voor beroeps- en recreatieverkeer. Sloepen en klein recreatieverkeer wordt gestimuleerd om andere routes te nemen, maar blijven toegestaan op de Gouwe.

Verkeerseffecten: De verkeersmaatregelen zijn beperkt en de effecten zijn ook beperkt. De doorstroming van het verkeer verbetert enigszins met name door de spitsluitingen bij de hefbruggen in Boskoop en Waddinxveen. Hoewel verkeer sneller wordt afgewikkeld, kiest het wegverkeer in dit scenario geen andere rijroutes. De drukte blijft daardoor aanwezig. De optimalisaties aan de Gouwe hebben een positief effect op de veiligheid en de doorstroming, maar de spitsluiting heeft een negatief effect op de scheepvaart.

##### *Scenario 2 Sterke Gouwe*

Het scenario Sterke Gouwe geeft ruim baan aan een veilige en vlotte doorvaart op de Gouwe. De N207 wordt grotendeels afgewaardeerd naar een 60 km/u-weg. Daarbij hoort op trajecten een smaller profiel en de gewonnen ruimte komt enerzijds ten goede aan de verbreding van de Gouwe en anderzijds voor verbreding van het fietspad, dat daarmee een snelfietsroute kan worden. De kleine sloepen gaan van de Gouwe af en krijgen alternatieve recreatieve routes. De afwaardering van de N207 verlangt wel, dat er een goed alternatief moet zijn op het hoofdwegennet, in de vorm van de verbeterde aansluiting van de A12 op de N11 van en naar Den Haag. Tevens wordt direct ten noorden van Boskoop de N027 geknipt om de afwaardering mogelijk te maken. Tegelijk wordt sterk ingezet op het gebruik van openbaar vervoer en de fiets, bijvoorbeeld door de R-netstations beter bereikbaar te maken voor de fiets. Behalve langs de afgewaardeerde N207 komt in dit scenario ook een snelfietsverbinding van Gouda, via Waddinxveen naar Zoetermeer.

Verkeerseffecten: In dit scenario wordt de Gouwe verbreed tot een profiel dat hoort bij CEMT Va, met uitzondering van het Nauw van Boskoop. De veiligheid op de Gouwe neemt toe door de

afwezigheid van sloepen'. Voor het wegverkeer is er sprake van een sterke afname van het verkeer op de N207 doordat hier een 'knip' wordt aangebracht en een afname van het verkeer nabij de hefbruggen in Boskoop, Waddinxveen, maar een toename in Hazerswoude-Dorp. De afname van het verkeer op de N207 is voldoende om deze af te kunnen waarderen naar 60 km/u.

#### *Scenario 3 Oeververbinding noord*

In het scenario Oeververbinding noord wordt een nieuwe oeververbinding gerealiseerd voor het verkeer dat nu door Boskoop (zijde-Hefbrug) rijdt. Met dit scenario wordt de leefbaarheid van Boskoop, Waddinxveen en Hazerswoude-Dorp vergroot en de relatie oost-west over de Gouwe versterkt. Ook in dit scenario wordt de N207 grotendeels afgewaardeerd in het bijzonder ten zuiden van de oeververbinding en die afwaardering wordt onder andere mogelijk door verbeterde aansluiting van de A12 op de N11. Deze nieuwe oeververbinding aan de noordzijde van Boskoop sluit aan op de Hoogeveenseweg via de Roemer en de Verlengde Roemer. Het spoor wordt daarbij ongelijkvloers gekruist. De maatregelen op de Gouwe zijn vergelijkbaar met scenario 1, echter zonder de spitssluiting. Voor de kleine pleziervaart is een alternatief tracé door de Greenport, met name om het Nauw van Boskoop te ontlasten. Voor OV en fietsverkeer gelden dezelfde maatregelen als in scenario 2.

Verkeerseffecten: met de nieuwe oeververbinding neemt het verkeer door de kern van Boskoop aanzien af. Ook voor een deel van het verkeer dat door Hazerswoude-Dorp rijdt, is dit een goed alternatief. Het effect voor Waddinxveen is beperkt. De afname van het verkeer op de N207 is onvoldoende om overal te kunnen afwaarderen naar 60 km/u. De hefbruggen openen bij dit scenario conform de huidige situatie. Door de aanleg van de oeververbinding zal er minder verkeer over de hefbruggen gaan en zijn ze minder cruciaal in het wegennetwerk.

#### *Scenario 4 Oeververbinding midden*

In het scenario Oeververbinding Midden wordt een nieuwe oeververbinding gerealiseerd voor het verkeer dat nu door Boskoop (Zijde-Hefbrug) en Waddinxveen (Kerkweg-Oost) rijdt. Dit scenario vergroot de leefbaarheid in Waddinxveen en Boskoop. Direct ten noorden van Boskoop wordt de N027 geknipt en wordt een alternatieve route voorgesteld via de oostelijke rondweg. Deze wordt geschikt gemaakt voor 80 km/u. Ook in dit scenario wordt de N207 grotendeels afgewaardeerd in het bijzonder ten zuiden van de oeververbinding. Die afwaardering wordt onder andere mogelijk gemaakt door een verbeterde aansluiting van de A12 op de N11 van den naar Den Haag. Deze nieuwe oeververbinding aan de noordzijde van het Gouwebos Boskoop sluit aan op de Verlengde Bentwoudlaan. Het spoor wordt daarbij ongelijkvloers gekruist. De maatregelen op de Gouwe zijn vergelijkbaar met scenario 1, echter zonder de spitssluiting. Voor de kleine pleziervaart is een alternatief tracé door de Greenport, met name om het Nauw van Boskoop te ontlasten. Voor OV en fietsverkeer gelden dezelfde oplossingsrichtingen als in scenario 2.

Verkeerseffecten: Met de nieuwe oeververbinding en de knip in de N207 worden de kernen van Waddinxveen (-32%) en Boskoop (-42%) sterk ontlast, maar tegelijk wordt het verkeer van de oostzijde naar de westzijde van de Gouwe verplaatst en dat betekent meer verkeer over de Verlengde Bentwoudlaan (+12%) en Hazerswoude-Dorp (+10%). Voor de vaarweg zijn de effecten vergelijkbaar met die van scenario 3.

#### Scenario 5 Ringwegen

Het scenario Ringwegen is een scenario zonder de verbeterde aansluiting van de A12 op de N11 van en naar Den Haag. In dat geval moet er zowel aan de oost- als westzijde een goede noord-zuid verbinding zijn om de bereikbaarheid in het gebied te verbeteren. Ook hier is sprake van een knip in de N207, waardoor de N207 grotendeels kan worden afgewaardeerd. Aan de westzijde is een alternatieve N209 in dit scenario opgenomen en aan de oostzijde een uitbreiding van de Oostelijke Rondweg.

Verkeerseffecten: In deze lay-out is er een forse afname van het verkeer in Hazerswoude-Dorp (-35%). In Boskoop neemt het verkeer af met 37%. De aanpassingen hebben beperkt effect op Waddinxveen (-4%). In dit scenario verplaatst het verkeer zich van de oostzijde van de Gouwe naar de westzijde. Het verkeer op de Verlengde Bentwoudlaan neemt toe (32%). Ten aanzien van het scheepvaartverkeer wordt een maatregelenpakket zoals bij scenario 1 toegepast, dus met een spitsluiting bij de hefbruggen. Deze heeft een negatief effect op de beroeps- en recreatievaart. Het verkeer op de N207 neemt aanzienlijk af en kan deels worden afgewaardeerd.

#### 4. Tabel verkeerseffecten, afweging en toetsingscriteria

Locatie / Scenario	1	2	3	4	5
Kern Boskoop	0	-17	-35	-42	-37
Kern Waddinxveen	0	-45	-3	-32	-4
Kern Hazerswoude-Dorp	0	12	-10	10	-35
N207 (bij N11)	0	-71	-9	-67	-73
N207 (noord Boskoop)	0	-100	-26	-100	-100
N207 (noord Waddinxveen)	0	-68	-21	-58	-80
N207 (bij N452)	0	-96	-20	-43	-29
Verlengde Bentwoudlaan	0	5	-3	12	32
N11 (bij N459)	0	20	6	18	11



Scenario	1	2	3	4	5
<b>Economie</b>	Blijft gelijk	Gunstig voor watergebonden bedrijven Gunstig voor werkgelegenheid in Alphen	Gunstig voor Greenport en bedrijven en winkels in Boskoop	Gunstig voor bedrijven en winkels in Boskoop en Waddinxveen  Gunstig voor externe bereikbaarheid Greenport.  Maar ongunstig voor interne bereikbaarheid.	Gunstig voor bedrijven en winkels in Boskoop en Waddinxveen  Ongunstig voor Greenport
<b>Leefbaarheid</b>	Blijft gelijk	Leefbaarheid verbetert langs N207; niet de dorpen	Leefbaarheid verbetert sterk in kern Boskoop en langs N207 Bepaalde verbetering in Hazerswoude-Dorp	Leefbaarheid verbetert sterk in Kernen Boskoop, Waddinxveen  Leefbaarheid in Hazerswoude-Dorp verslechtert	Sterke verbetering in kern Boskoop en Hazerswoude-Dorp, en langs N207  Kleine verbetering in kern Waddinxveen  Leefbaarheid aan de oost- en westkant van dorpen wordt minder
<b>Draagvlak</b>	Zie Deel C: Draagvlakinventarisatie				
<b>Uitvoerbaarheid</b>	Goed uitvoerbaar Technisch niet complex Geen tijdrovende procedures  Op korte termijn uitvoerbaar	Uitvoerbaarheid vraagt nader onderzoek ivm veiligheid Tijdrovende procedures Technisch complex  Realisatie duurt langer van 10 jaar	Uitvoerbaarheid vraagt nader onderzoek ivm inpassing Tijdrovende procedures Technisch complex  Realisatie duurt langer van 10 jaar	Uitvoerbaarheid vraagt nader onderzoek ivm inpassing Tijdrovende procedures Technisch complex  Realisatie duurt langer van 10 jaar	Uitvoerbaarheid vraagt nader onderzoek i.v.m. inpassing Tijdrovende procedures  Realisatie duurt langer van 10 jaar
<b>Kosten (milj. €) (zie ook Deel D: KKBA)</b>	110 – 150 – 225	210 – 280 – 420	220 – 290 – 435	235 – 315 – 470	160 – 210 – 315

Scenario	1	2	3	4	5
<b>Ruimtelijke kwaliteit (incl landschap natuur)</b>	Geen negatieve effecten	Geringe kans op negatieve effecten	Mogelijk negatieve effecten westelijke Greenport	Mogelijk negatieve effecten Gouwebos en oostelijke Greenport	Negatieve effecten door doorsnijding oostelijke polder
<b>Duurzaamheid</b>		Vergroot mogelijkheden van vervoer over water Stimuleert gebruik fiets en OV	Stimuleert gebruik fiets en OV	Stimuleert gebruik fiets en OV	Stimuleert gebruik fiets en OV
<b>Bodemdaling</b>	Geen onderscheidend criterium				
<b>Water</b>		Bredere Gouwe biedt meer ruimte voor afwatering	Nieuwe sloopenroutes kunnen negatief effect op waterkwaliteit hebben <sup>1,2</sup>  Aquaduct biedt meekoppelkans voor zoetwatertransport-leiding		Nieuwe sloopenroutes kunnen negatief effect op waterkwaliteit hebben <sup>1,4</sup>
<b>Recreatie</b>		Nieuwe fietsroutes	Nieuwe fiets- en vaarroutes		
<b>Energie</b>	Geen van de scenario's werpt structurele belemmeringen op voor de energietransitie in het gebied				