

## Vragen en antwoorden uit het webinar

Hieronder vindt u de vragen en opmerkingen van deelnemers aan het webinar van Beter Bereikbaar Gouwe op 24 november 2020. Er zijn veel vragen gesteld via de Q&A. Deze konden we ter plekke niet allemaal beantwoorden of maar kort. Hieronder vindt u alle (uitgebreidere) antwoorden. Ze zijn gegroepeerd naar onderwerp. Met het oog op de privacy zijn de namen van de vragenstellers niet weergegeven.

Onderwerp	Pagina
Proces (aanpak, besluitvorming, andere projecten, planning, enz.)	1
Pakketten	3
Budget	11
Andere vragen en opmerkingen	12

<b>Proces (aanpak, besluitvorming, andere projecten en varianten, planning, enz.)</b>	
Mag een gemeenteraad een eigen pakket samenstellen?	Alle gemeenten bespreken de voor- en nadelen de komende maand. Daar kan uitkomen dat er een ander voorstel komt. Maar er wordt nu nog geen keuze gemaakt. Uiteindelijk moet er één gezamenlijk pakket komen, waar alle gemeenten, waterschap en provincie zich in kunnen vinden.
Er is een amendement uit 2018 waarin gewezen wordt op plannen voor Zoetermeer, waarom zien we dan bij BBG niets van terug?	In de verkeersberekeningen zijn de gegevens meegenomen van vastgestelde planologische ontwikkelingen in Zoetermeer. Om knelpunten op te lossen in Zoetermeer, Zoeterwoude en omgeving is een aparte studie gaande ('N206/N209'). Deze wordt in januari met bestuurders besproken.
Hoe wordt er gekozen, op basis waarvan, tussen alle reacties op de opties. Wat zijn criteria?	In fase 1 van BBG is een afwegingskader bepaald, ter ondersteuning van de besluitvorming. Daarin staan 13 hoofdcriteria zoals bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid, kosten, draagvlak, enz. (zie ook de memo Keuzeopties op de website, bijv. tabel op pag. 45,46). Uiteindelijk bepalen de volksvertegenwoordigers, naar verwachting eind 2021, welk gewicht zij waaraan toekennen.
Waarom is de gemeente Gouda niet aangesloten bij BBG? De grenzen schurken tegen Gouda aan. De Bodegravenboog kan grote gevolgen hebben voor Gouda.	Gouda was deelnemer aan BBG, maar heeft vorig jaar besloten alleen nog agenda-lid te zijn van het bestuurlijk overleg. Zij vinden dat de oplossingen vooral elders liggen. Ze zijn wel goed op de hoogte, krijgen alle vergaderstukken en we praten hun regelmatig bij.

Kunt u aangeven wat de precieze verhouding/relatie is tussen BBG en de zogeheten 'Raadswerkgroep' (HWD)?	De Raadswerkgroep heeft aangegeven dat zij zich bezighoudt met zowel de maatregelen bij Hazerswoude-Dorp uit de N207 Zuid als met de BBG, met name over het stellen van kaders en de participatie. De Raadswerkgroep houdt zich naast de situatie in Hazerswoude-Dorp ook bezig met de situatie in Boskoop.
Gevaar van de gevolgde stappen is dat korte termijn nu een goede langetermijnoplossing blokkeert.	Dank voor uw reactie. Bij de definitieve besluitvorming van het PIP worden de resultaten van de studie BBG betrokken.
Wat is de hiërarchie tussen de verschillende sporen? Anders gezegd: wie beslist in de onderlinge verhoudingen en wie beslist uiteindelijk? Hoe loopt dit?	Er zijn een paar trajecten die nu besproken worden. Voor BBG geldt dat alle gemeenteraden (Alphen, Waddinxveen, Bodegraven- Reeuwijk) en Provinciale Staten zich moeten kunnen vinden in hetzelfde eindpakket. Voor het Provinciaal Inpassingsplan (PIP voor Verlengde Bentwoudlaan en maatregelen Hazerswoude-Dorp) geldt dat uiteindelijk Provinciale Staten besluit.
Geen enkel pakket legt de prioriteit bij de echte knelpunten in Hazerswoude-Dorp en Boskoop, maar bij de weg waar slechts een verbale onderbouwing voor is. Waarom is het pakket van het Molenberaad niet integraal toegevoegd?	Veel voorstellen van het Molenberaad hebben een plek gekregen. Onze uitgangspunten (zoals de aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan) zijn echter anders dan die van het Molenberaad. Provinciale Staten hebben besloten de Verlengde Bentwoudlaan te realiseren.
Waarom niet eerst langetermijnoplossing bepaald, van daaruit middellange en kortetermijnoplossingen? Waarom vindt het omgekeerde plaats?	De N207 Zuid komt voort uit de langetermijnstudies Corridorstudie N207 en de plannen voor de Zuidplas. Voor het vervolg op de N207 Zuid zijn visies opgesteld zoals de Lange termijn verkenning Boskoop e.o., de Gebiedsvisie BBG uit fase 1 en de Ruimtelijke economische verkenning die nu in fase 2 is opgesteld.
Er zou een langetermijnvisie zijn, zegt u. Hoe ziet dat eindbeeld er dan uit? Dat heb ik niet aangetroffen.	Het eindbeeld wordt bepaald door de Gebiedsvisie uit fase 1 (voortbouwend op de Lange termijn verkenning Boskoop e.o.), de Ruimtelijke economische verkenning die nu in fase 2 is opgesteld en het maatregelenpakket dat uiteindelijk gekozen wordt.
Het lijkt me onlogisch dat er een ontwerp PIP voor de N207 Zuid in bespreking is, terwijl er NIETS is ingevuld conform het amendement van PS, als de N207 Zuid een hogere prioriteit krijgt dan het wegnemen van het onacceptabele knelpunt in Hazerswoude-Dorp en Boskoop	Gedeputeerde Staten (GS) van de provincie ziet geen reden om het concept ontwerp PIP in te trekken, omdat deze naar hun mening niet strijdig is met de uitvoering van het amendement bij het uitvoeringsbesluit N207 Zuid. GS heeft dit onlangs per brief laten weten aan het Molenberaad.

Ik mis een integraal eindbeeld en de aantoonbare knelpunten die met een pakket worden opgelost plus de prioritering in de tijd. Ik zie geen aanpak van het knelpunt Boskoop en een enorme schade die de N207 Zuid veroorzaakt bij het Bentwoud, in Hazerswoude-Dorp en het (Zaans) Rietveld. Dat pleit voor prioriteit korte termijn van de knelpunten Hazerswoude-Dorp en Boskoop, zonder de enorme schade van wegen door kwetsbare gebieden die de leefbaarheid niet bevorderen.	We hebben in de memo Keuzeopties geprobeerd aan te geven wat de gedachte is achter de pakketten in het oplossen van de knelpunten. Ook hebben we aangegeven waarom er nu gekozen wordt voor de middellange termijn. En hoe projecten zich verhouden ten opzichte van elkaar. Er is nog geen keuze gemaakt. We nemen alle reacties mee. Provinciale Staten hebben besloten de Verlengde Bentwoudlaan te realiseren. Daarvoor is een MER opgesteld en loopt er een procedure voor een Provinciaal Inpassingsplan (PIP).
<b>Pakketten</b>	
Hoe komt het dat optie 3 het verkeer in Hazerswoude-Dorp veel meer reduceert dan de opties 2 en 4?	Bij optie 3 is ook de maatregel genomen om de snelheid op de N209 te verlagen van 80 naar 60 km/h en van 50 naar 30 km/h. Dit heeft groot effect in Hazerswoude. Deze snelheidsverlaging kan ook worden toegevoegd aan de oostelijke en westelijke randweg bij Hazerswoude-Dorp.
Waarom zijn die maatregelen in HWD niet ook bij optie 2 en 4 doorgevoerd?	Dat is gedaan omdat W18 (t.o.v. W18b en W22) relatief ver ligt van Hazerswoude. De W18b en W22 liggen dichterbij Hazerswoude waardoor het verlagen van de snelheid minder effect heeft. Een snelheidsverlaging kan echter altijd aan optie 2 en 4 worden toegevoegd. De pakketten zijn modulair. Ook is geprobeerd inzicht te geven in de verschillen met en zonder snelheidsverlaging.
Hoe dichterbij een rondweg bij het dorp ligt, des te groter is toch het effect in HWD?	Dat klopt, verkeer zal sneller kiezen voor de rondweg. Een aanvullende maatregel (bijvoorbeeld snelheid verlagen tot 60 km/h of 30 km/h) heeft dan minder effect.
Ik mis een pakket waar de tunnel in Hazerswoude dorp is opgenomen. Waarom is de tunnel niet opgenomen in een pakket?	Een tunnel zit nu niet in de pakketten, omdat dit erg duur is, maar ook omdat het technisch erg complex is en leidt tot negatieve effecten (bijv. overlast en bereikbaarheid tijdens bouw en de beperkte ruimte in het dorp).
Niets doen is wat mij betreft ook een optie. 'Oplossingen' trekken allemaal extra verkeer aan. Hazerswoude-Dorp betaalt de rekening.	Dank voor uw reactie. Deze staat genoteerd.
Hoe werkt deze pakketten samen met de N207 Zuid (Verlengde Bentwoudlaan) waarvoor al een PIP is?	De pakketten zijn doorgerekend met een verkeersmodel waar de maatregelen van het project N207 Zuid in opgenomen zijn.
Waarom zien we het pootje bij Waddinxveen niet terug in de opties? klein stukje asfalt met groot positief effect!	Deze maatregel heeft vooral een lokaal effect. De pakketten kunnen, een en ander afhankelijk van het beschikbare budget, worden aangevuld met lokale maatregelen, zoals het pootje. Dit kan ook lange termijn worden afhankelijk van het budget. Een keuze voor lokale maatregelen is nog niet gemaakt.

<p>Is er een mogelijkheid onderzocht voor een oeververbinding aan de noordkant van Boskoop ter hoogte van de Halve Raak? Mogelijke koppelkansen met W20?</p>	<p>Een tweede oeververbinding boven Boskoop is op dit moment financieel niet haalbaar. Wel biedt pakket 1 'Boog en Noord' met W20 een korte, extra, route naar Alphen. Deze weg kan op de lange termijn worden uitgebreid met een extra oeververbinding, mocht er geld beschikbaar zijn.</p>
<p>Als de Verlengde Bentwoudlaan er toch gaat komen, dan zo dicht mogelijk doortrekken naar de N11, en dan de snelheid op de Gemeeneweg N209 verlagen, krijgen we in het dorp een goede doorstroming en kan in het dorp zelf al een spreiding voor het eigen verkeer plaatsvinden en dus de geplande en aangelegde weg die er nu is voldoende zijn.</p>	<p>In de verkeersmodellen waar de pakketten mee zijn doorgerekend is al rekening gehouden met de Verlengde Bentwoudlaan.</p>
<p>Zijn de milieueffecten van de pakketten in beeld gebracht? Ik neem aan dat het geheel MER plichtig is.</p>	<p>Een MER rapportage volgt in latere fasen van het project. Wel is er nu een kwalitatieve beoordeling gedaan op effecten op natuur en recreatie. Document 10 op de website bevat een beoordeling van de (milieu)effecten van alle 40 maatregelen. De pakketten zijn samengesteld uit diverse van deze 40 maatregelen. Voor de milieueffecten van de pakketten verwijzen we dus naar de effecten van de individuele maatregelen in document 10 (<a href="http://www.beterbereikbaarouwe.nl/documenten">www.beterbereikbaarouwe.nl/documenten</a>).</p>
<p>Is bij pakket 5 rekening gehouden met het voornemen van RWS voor de verbreding van de A20 waardoor de stremmingen nabij Gouda toenemen?</p>	<p>Ja, omdat hier een definitief besluit over is genomen, is dit meegenomen in het verkeersmodel waar de pakketten mee zijn doorgerekend.</p>
<p>Een extra aansluiting richting N11 wordt door het bedrijfsleven erg op prijs gesteld, waarbij uiteraard indien mogelijk de natuur moet worden ontzien.</p>	<p>Dank voor uw reactie, staat genoteerd.</p>
<p>Hoe kan het dat de variant W20 weer in de voorstellen van pakket 1 zit, hoewel die een aantal jaren geleden al uitgebreid is onderzocht en op basis van onder andere een MER door de gemeente Alphen a/d Rijn en de provincie is afgewezen?</p>	<p>Dit is meegenomen, omdat het toch een oplossing kan zijn. Zeker gezien de mogelijkheid om op langere termijn hier een aquaduct op aan te sluiten, voor als er weer geld is. Destijds is deze variant afgevallen, omdat er toen betere varianten leken te zijn. In de BBG studie kijken we ook naar andere knelpunten en naar een groter gebied.</p>
<p>Beide oplossingen voor Boskoop geven als argument dat er weinig draagvlak voor is. Hoe los je dat op?</p>	<p>Bij de meeste wegen zijn zowel voor- als tegenstanders. In dat geval spreken we in de draakvlakanalyse per wegmaatregel van 'beperkt' draagvlak. Alleen voor de Bodegravenboog geldt een breed draagvlak, omdat er nauwelijks tegenstanders zijn. Het is aan de volksvertegenwoordigers om gegeven deze inzichten een besluit te nemen.</p>

Vanuit Rijksoverheid wordt er een onderzoek uitgevoerd voor de verbreding van de A12 beide kanten op. Wordt hier ook naar gekeken vanuit BBG?	In dat geval zal een parallelstructuur overbodig zijn. Aangezien hier nog geen besluit over is genomen, is deze ontwikkeling niet meegenomen in het verkeersmodel waar de pakketten mee zijn doorgerekend.
Wat heeft het voorzin om W21 te plannen als je nog niet weet of verbreding A12 en Bodegravenboog door het Rijk worden uitgevoerd?	Het is inderdaad niet de bedoeling dat er een Parallelstructuur A12 wordt aangelegd, voordat duidelijk is wat er met de A12 en de Bodegravenboog gebeurt.
Waar blijft een optie die het probleem van Boskoop oplost (zijde en hefbrug)?	Een tweede oeververbinding is op dit moment financieel niet haalbaar. Wel biedt pakket 1 'Boog en Noord' een korte, extra, route naar Alphen. Deze weg kan op de lange termijn worden uitgebreid met een extra oeververbinding, mocht er geld beschikbaar zijn. In sommige andere pakketten is er ook voor Boskoop een effect te verwachten.
Is er rekening gehouden met het aantal verkeersbewegingen op de N209 door uitbreiding van het industriegebied bij Bleiswijk/ Zoetermeer aan de A12?	In het verkeersmodel waar de verschillende pakketten mee zijn doorgerekend, zitten alle toekomstige ontwikkelingen waar voor 2019 een besluit over is genomen.
Hoe kan het dat de studie die in Zoetermeer loopt niet wordt meegenomen?	In de verkeersberekeningen zijn de gegevens meegenomen van vastgestelde planologische ontwikkelingen in Zoetermeer. Om knelpunten op te lossen in Zoetermeer, Zoeterwoude en omgeving is een aparte studie gaande ('N206/N209'). Deze wordt in januari met bestuurders besproken.
Is het u bekend dat de 10 belangengroepen in Boskoop op korte termijn een alternatieve verbinding naar de N11 wensen?	Ja, dat is ons bekend.
Het afsluiten van de hefbrug en Zijde voor vrachtverkeer na een extra aansluiting op de N11 is echter zonder een 2e oeververbinding voor ons als bedrijfsleven niet acceptabel!!!!	Dank voor uw reactie. Wij hebben deze genoteerd.
Er is veel draagvlak voor een maatregel die het probleem in Boskoop oplost, waarom niet in de opties?	We hebben niet alleen naar draagvlak gekeken, maar naar een mix van fiets,- OV, weg en vaarwegmaatregelen, een budget van ongeveer 50 miljoen euro voor de middellange termijn (5-15 jaar), het effect van de maatregel (onder andere verkeerseffect, leefbaarheid, veiligheid, ruimtelijke kwaliteit) op één of meerdere knelpunten en het draagvlak.
In pakket 1. Waarom wordt de noordelijke route niet aangesloten op de N11?	Deze route gaat via bestaande wegen ten noorden van de N11 naar de N11. Als deze ten zuiden van de N11 aan moet sluiten, dan wordt er een natuurgebied geraakt (Zaans Rietveld). Ook moet de weg dan nog een keer

	onder het spoor door en dat is nogal kostbaar. Vandaar dat nu deze oplossing is voorgesteld.
Wat is de overweging om de noordelijke route niet aan de westzijde langs het spoor te leiden en aan te sluiten op de Haagse schouw bij Alphen, dan hoef je het spoor niet te kruisen met een dure tunnel?	Dat zou betekenen dat het door het natuurgebied Zaans Rietveld gaat. Er is daarom nu gekozen om dit ten oosten van het spoor te laten gaan, dus buiten het natuurgebied.
Waarom kan de route noord zuid naar de N11 niet direct aansluiten op de N11, Goudse schouw? Veel verkeer door een industriegebied sturen lijkt me niet gewenst.	Dan wordt er een natuurgebied geraakt (Zaans Rietveld). Ook moet de weg dan nog een keer onder het spoor door en dat is nogal kostbaar. Vandaar dat nu deze oplossing is voorgesteld.
Is de enorme toename van verkeer op de lokale wegen in noorden van Boskoop geen zwaarwegend probleem hierbij?	Ja, hier zijn dan ook lokale maatregelen nodig om dit aan te pakken.
Is er bij de noordroute van pakket 1 een viaduct of een tunnel gepland voor het spoor bij het Paddegat?	Hier is rekening gehouden met een onderdoorgang.
Kunt u bij pakket 1 afsluiting van de Zijde voor vrachtverkeer WEL opnemen?	Dit is een lokale maatregel die mogelijk aan dit pakket kan worden toegevoegd.
Zit er in geen van de pakketten een afsluiting voor vrachtverkeer op de Zijde in Boskoop?	Nu nog niet. Dat kan indien nodig in de volgende fase meegenomen worden als lokale maatregel.
Hoe wordt in pakket 1 bewerkstelligd dat het verkeer gebruikmaakt van de (verlengde) Roemer ipv sluijverkeer via de Parklaan in Boskoop?	Om sluijverkeer tegen te gaan, zullen lokale maatregelen genomen moeten worden in nauw overleg met de gemeente.
Pakket 2: Op dit moment loopt er al een Pip met oplossingen voor Hazerswoude. Waarom nu opnieuw in een pakket van BBG?	Het PIP richt zich op de korte termijn, BBG richt zich op een groter gebied en op de middellange termijn. Bij de definitieve besluitvorming van het PIP worden de resultaten van de studie BBG betrokken.
Hoeveel landbouwbedrijven worden door de aanleg van de westelijke randweg van hun percelen afgesloten? Komen er nieuwe bedrijfslocaties aan de andere zijde van de westelijke randweg voor de afgesloten bedrijven?	De exacte ligging van de westelijke randweg is nog niet bepaald. Hier zijn diverse opties voor mogelijk. Mocht een westelijke randweg aan de orde zijn, dan zal in de volgende fase hier meer duidelijk over worden.
Ik mis transparantie over de effecten van nieuwe (rond)wegen en nader te plannen woningbouw.	In het verkeersmodel is rekening gehouden met alle (definitieve) ontwikkelingen. In volgende ontwerpfasen zal hier meer duidelijkheid over komen.
Waarom zit er in variant 3 geen Bodegravenboog meer? Je creëert dan een A3?	Voor de Bodegravenboog zijn we afhankelijk van het Rijk. Mocht dit niet kunnen, dan is dit pakket een optie. Hiermee is ook noord-zuid een effectieve route gemaakt.

Noord -Zuid door Spookverlaat, maar het natuurterrein van de NTKC aan de Voorweg is over het hoofd gezien.	Het tracé is nog niet vastgesteld. Ook niet op deze weg er komt. Maar het NTKC terrein is ons bekend.
W24 is geen Ecologische Hoofdstructuur, maar is opgenomen als weidevogelgebied. Dit is mede aangelegd ter compensatie van bestaande wegen. Waarom daar nu een weg aanleggen, dus juist verkeersintensiteit laten toenemen en wat wil dit zeggen qua keuzes lange termijn in deze polder?	Deze maatregel is in de pakketten opgenomen om de verkeersknelpunten in het gebied rond Reeuwijk-Dorp te verbeteren. Het is mogelijk een lokale maatregel.
Waarom bij Spookverlaat vele miljoenen extra voor natuur opgenomen en bij andere natuurgebieden niet?	Het Spookverlaat is het enige vastgestelde natuurgebied met beschermde status (Natuurnetwerk Nederland, NNN) dat wordt gepasseerd door een van de pakketten. Andere open gebieden waar misschien een weg komt te liggen, hebben die beschermde (NNN) status niet. Er is daarom voor gekozen om bij de noord-zuidroute (W18) extra geld te reserveren voor een goede passage van het Spookverlaat, inclusief compensatie. Andere gebieden kunnen ontweken worden.
Waarom maar 1 optie zonder Bodegravenboog?	De Bodegravenboog is een zeer effectieve maatregel met veel draagvlak. Daar willen de overheden graag op inzetten. Besluitvorming ligt echter bij het Rijk.
In pakket 3 is terecht een bedrag opgenomen voor de natuurcompensatie. Waar bestaat de compensatie uit in de andere pakketten?	Dit is nog niet nader uitgewerkt, dit wordt gedaan in volgende fasen. Wel is in de beoordeling rekening gehouden met de natuureffecten. In pakket 3 is dit apart uitgerekend en benoemd, omdat het een grote compensatie betreft.
Wat betekent in pakket 4 de tweemaal 'zeer beperkt effect'?? Deze opmerking staat naast allemaal flink groene pijlen?	'Zeer beperkt effect' heeft betrekking op de verandering van de verkeersintensiteit over de hefbruggen (dus in oost-west richting). De groene pijlen geven de effecten weer op de verkeersintensiteiten op de N207.
Waarom worden niet de vergelijkingen gegeven tov 2020 en alleen tov 2030?	Dit is gedaan om rekening te houden met toekomstige ontwikkelingen. Voordat wegen daadwerkelijk zijn aangelegd zijn we circa 10-15 jaar verder.
Mogelijkheid van extra oeververbinding bij pakket 4 aan de zuidzijde van Boskoop ?	Aan het eind van fase 1 van Beter Bereikbaar Gouwe (eind 2018) is besloten een aquaduct ter hoogte van het Gouwebos niet nader te onderzoeken.
Graag meer duidelijkheid over de effecten van een westelijke randweg bij Hazerswoude-Dorp op naruureservaat De Wilck	De weg komt ten zuiden van natuurgebied de Wilck te liggen. De weg zal het natuurgebied niet raken, dat is uitgangspunt bij de nadere uitwerking van het tracé.
Worden de effecten en afwegingen van kleinere maatregelen (zoals Coenecooppootje W25) ook gedeeld met de raden voor de bespreking in de commissie?	Deze worden inderdaad gedeeld met de raden. In het rapport Keuzeopties is aangegeven waarom deze er nu niet in zit. Zit in de categorie van maatregelen die niet verder beschouwd worden, omdat zij onvoldoende doelbereik hebben, te duur zijn in verhouding met het

	doelbereik en/of te grote negatieve effecten hebben. Zie pagina 49.
In pakket 3 en 4 is een forse toename van bewegingen in Reeuwijk-Dorp. Deze wegen worden ook dagelijks en veelvuldig gebruikt door kinderen op de basisschool en middelbare scholen naar Boskoop en Gouda, dit alles 2 keer per dag. Is hier rekening mee gehouden?	Hier wordt zeker rekening mee gehouden. In volgende fasen, mochten die aan de orde zijn, moeten dan in nauw overleg met de gemeenten nader te bepalen lokale maatregelen genomen worden.
Waar vind ik de nautische consequenties van de 5 pakketten?	Op pagina 21 van het rapport Keuzeopties maatregelenpakketten is een paragraaf over scheepvaart opgenomen.
In enkele pakketten staat een toename van verkeer op de Bloemendaalseweg met 40% is dit verantwoord op een schoolfiets route?	Het verkeersmodel laat zien dat door de aanleg van de W24 de verkeersintensiteiten op de Bloemendaalseweg inderdaad met 40% toenemen. Dit is een ongewenst effect van de aanleg van de W24 wat voorkomen moet worden en waar maatregelen voor genomen zullen moeten worden. Dit zullen lokale nog nader te bepalen maatregelen zijn die in nauw overleg met de gemeenten genomen moeten worden.
Is er rekening gehouden met de geluidsoverlast bij nieuwe wegen, dus geluidschermen in het budget?	Alle maatregelen moeten voldoen aan alle wet- en regelgeving, zo ook die ten aanzien van geluid. In deze fase van het project is nog niet bepaald of en waar geluidschermen worden geplaatst. Dit wordt bepaald in volgende fasen. Voor de verschillende maatregelen is al wel een budgetraming gemaakt. Passend bij de fase waarin de huidige plannen zich bevinden, is een onzekerheidsmarge aangehouden, zodat er budget is om maatregelen op het gebied van geluid (bijvoorbeeld geluidschermen) te kunnen nemen.
Bloemendaalseweg krijgt 40% extra belasting bij aanleg W24. Dit geeft ook extra belasting aan de Groenhovenweg in Gouda. Is dat doorgerekend en is dit afgestemd met Gouda?	Het verkeersmodel laat zien dat door de aanleg van de W24 de verkeersintensiteiten op de Bloemendaalseweg met 40% toenemen. Dit is een ongewenst effect van de aanleg van de W24 wat voorkomen moet worden en waar maatregelen voor genomen zullen moeten worden. Dit zullen lokale nog nader te bepalen maatregelen zijn die in nauw overleg met de gemeenten genomen moeten gaan worden. De gemeente Gouda is op de hoogte van de voorstellen in BBG. We praten hun regelmatig bij.
Jammer dat jullie pakket 3 zo theoretisch laten klinken, lijkt juist echt optimaal mits we de natuur sparen. Dat geldt zeker voor het dorp Hazerswoude! Wat moet er gebeuren	De raad van Alphen heeft een motie hierover aangenomen. Om pakket 3 weer op tafel te krijgen, zal de raad hierover moeten besluiten.



om dat pakket weer serieus op tafel te krijgen?	
Waarom wordt Klein Giethorn niet als natuurgebied gezien, terwijl wel de hele omgeving hier wandelt en fietst?	Officieel is dit niet bestempeld als een natuurgebied, zoals wel het Spookverlaat. Neemt niet weg dat er inderdaad veel gerecreëerd wordt.
Waar kan ik vinden wat de interactie is tussen de keuze voor wegverkeer op de Gouwe? En wat het effect is van meer vaarverkeer op de keuzes voor de weg?	Het effect van het vaarverkeer op de verkeersmodellen is meegenomen. Vooral rondom de hefbruggen heeft het openen lokaal effect op de doorstroming op de N207.
Vaarverkeer zorgt voor open bruggen en langer stilstaan op de weg. Als er een andere noord-zuidroute komt, heeft dat effect op ruimte in de Gouwe. Ik vind nergens terug wat de effecten op het vaarverkeer zijn van deze pakketten	Vooral de aanleg van nieuwe bruggen over de Gouwe hebben een significant negatief effect op het vaarverkeer Gouwe. De effecten van de overige maatregelen op het vaarverkeer worden als beperkt ingeschat.
Waarom wordt de natuurcamping aan de Voorweg niet als natuurgebied gezien? Weten die mensen al dat de alternatieve 209 dwars door hun gebied gaat?	Het tracé staat nog niet vast en officieel is dat niet een natuurgebied. Mochten ze niet op de hoogte zijn, dan willen we graag contact hebben.
Door aanpassing afmetingen besluit is er voor schepen geen vergunning meer nodig. Wat houdt deze aanpassing in en hoe borgen we dat er geen bredere schepen door de Gouwe varen met de mogelijkheid van ongelukken?	De mogelijkheid om met een breedte van maximaal 10,50 meter te varen geldt uitsluitend voor schepen met een aangewezen ladingsoort, zoals containerschepen. Voor bijvoorbeeld zandschepen geldt dat zij niet breder mogen zijn dan 9.50 meter. Nog bredere schepen zijn dan ook niet toegestaan (tenzij in het heel specifieke gevallen).
En de optie Boog met Noord-Zuid uit pakket 3?	Pakket 3 is bewust zonder Bodegravenboog samengesteld. De Bodegravenboog is een maatregel welke op veel draagvlak kan rekenen. Besluitvorming ligt bij het Rijk, dit geeft onzekerheid. Daarom is er één pakket zonder Bodegravenboog doorgerekend.
Een aquaduct zonder een dure spoortunnel leggen de Friezen tegen prijspeil nu voor 33 mln aan	Hier hebben we u eerder al over gemaaild. Een spoortunnel is hier wel nodig. In de kosten voor het aquaduct is dus ook de spoorkruising meegenomen en de kosten voor aansluiting op en de VRI geregelde kruising N207.
Geeft rondweg om Hazerswoude- Dorp een verstopping op de Gemeneweg?	Nee, de Gemeneweg wordt juist minder druk.
Als het Rijk mee wil werken aan de Bodegravenboog, op welke termijn wordt dat dan duidelijk? Wat zou dan de termijn zijn waarop die gerealiseerd kan worden?	In 2021 moet daar over beide vragen meer duidelijkheid over zijn.

Waarom een westelijke rondweg gepland die deels in een gebied komt te lopen waar de HSL is ondertunneld i.v.m. het behoud van natuurwaarden?	De westelijke randweg is één van de mogelijke randwegen rondom Hazerswoude. Alle alternatieven hebben voor- en nadelen.
In pakket 1 zijn toenames van 250% te zien. Hoe garandeert dit de verkeersveiligheid van de bewoners in deze lokale wegen (zoals Loeteweg en Paddegat?)	Verkeersveiligheid is een belangrijk criterium. Als dit pakket wordt gekozen, dan wordt naar de verkeersveiligheid gekeken om deze problematiek aan te pakken. Dit zullen lokale, nog nader te bepalen maatregelen zijn, die in nauw overleg met de gemeenten genomen moeten worden.
Als het gaat om fietspaden, dan wordt er minimaal één tot twee opties meegenomen "indien er binnen het samenhangend pakket budget voor is". Waarom wordt er niet meer ingezet op fietssnelwegen van Noord naar Zuid en Oost en West?	Voor de middellange termijn is er maar een beperkt budget. Er is budget nodig voor het oplossen van de knelpunten in het gebied, hiervoor zijn ook autowegen nodig. Voor de lange termijn of wanneer er (eerder) budget wordt vrijgemaakt is er ruimte voor meer fietspaden.
Oost-westverbinding (fietsroute OVF 1(d) loopt langs A12 en parallelstructuur tussen Bodegraven en kruising Bloemendaalseweg en Ottweg. De vraag is wat dit doet met de voorgestelde W21 en W24?	Het fietspad moet ingepast worden langs de nieuwe wegen. Nb OVF1d gaat via Reeuwijk (Raadhuisweg) naar Gouda.
Waarom is de fietsroute OVF1(g) niet opgenomen in de maatregelen? Zou ook een positief effect hebben op de toename van sluipverkeer door Reeuwijk Dorp als er een extra ontsluiting ten zuiden van Reeuwijk Dorp komt. Daarnaast economisch en recreatief een impuls.	Dit heeft te maken met het beperkte budget voor de middellange termijn, mogelijk als er meer budget beschikbaar wordt vrijgemaakt kunnen er meerdere fietspaden worden aangelegd.
In het document keuzeopties en maatregelenpakket wordt gesproken over mogelijke uitvoering van alle fietsmaatregelen op de lange termijn. In de huidige tijd, ontwikkelingen op fietsgebied en de ontlasting van het overige wegennet verzoek ik een heroverweging om meer dan wel alle fietsmaatregelen in de eerste uitvoering van de maatregelen op te nemen.	Op dit moment zijn we uitgegaan van wat er mogelijk is met een budget van circa 50 miljoen voor de middellange termijn. Er moeten nu keuzes gemaakt worden.
Verkeersafname in de toekomst op de kaartbeelden kan betekenen een toename ten opzichte van heden. Is dat niet veel belangrijker om aan te geven. Heel verwarrend!!	We gaan hier naar kijken.

Sinds de ontsluiting rond Reeuwijk brug is het sluisverkeer via de Reeuwijk-Dorp naar de Brugweg van/naar Waddinxveen enkel maar toegenomen. Pakket 3 en 4 zal dit enkel maar verergeren. Mede omdat hier heel veel schoolgaande jeugd van gebruikmaakt.	Dank voor uw reactie. Veiligheid is een punt waar rekening mee wordt gehouden. In volgende fasen, mochten die aan de orde zijn, worden hiervoor lokale maatregelen genomen.
Iemand heeft verzonnen dat de bereikbaarheid van Reeuwijk-Dorp een knelpunt zou zijn. Niets is minder waar. Het grootste probleem hier is het sluisverkeer. In de meeste pakketten gaat dat alleen maar toenemen.	Dank voor uw reactie. Ongewenste effecten van een aanleg van W24 moeten worden voorkomen. Daarvoor moeten dan lokale nog nader te bepalen maatregelen genomen worden in nauw overleg met de gemeenten.
Is van pakket 4 de combinatie Boog met alleen Noord-Zuid een optie? Kosten blijven daarmee wellicht binnen 50 mio	Hartelijk dank voor uw suggestie.
Als je in pakket 1 om het aangewezen natuurgebied heen gaat, moet je dat ook doen met pakket 3 door het Spoorverlaat. Dat maakt keuze voor pakket 4 meer realistisch.	Dank voor uw reactie. Deze nemen we mee.
<b>Budget</b>	
Hoe kunnen er wel opties zijn die ver uitstijgen boven de 50 mln. tot 61 en 83 mln.	We gaan deze opties voorleggen, om inzicht te geven in kansrijke oplossingen. Het is dan aan de volksvertegenwoordigers om te kijken of extra budget gevonden kan worden naast de 50 miljoen euro die gereserveerd is.
Ik hoor van Sacha andere geluiden over het geld. Wel een duidelijke begrenzing van 50 mln!	Het wordt toch nu voorgesteld om een brede discussie te kunnen hebben over kansrijke oplossingen.
De keuze lijkt veel meer budgetgestuurd te zijn dan daadwerkelijk gebaseerd op probleemoplossend vermogen	Er is nog allerlei zaken gekeken: naar een mix van fiets,- OV, weg en vaarwegmaatregelen, een budget van ongeveer 50 miljoen euro voor de middellange termijn (5-15 jaar), het effect van de maatregel (onder andere verkeerseffect, leefbaarheid, veiligheid, ruimtelijke kwaliteit) op één of meerdere knelpunten en het draagvlak.
Zijn opties 3 en 4 wel realistisch als er niet meer geld is dan 50 miljoen euro?	We gaan deze opties voorleggen, om inzicht te geven in kansrijke oplossingen. Het is dan aan de volksvertegenwoordigers om te kijken of extra budget gevonden kan worden naast de 50 miljoen euro die gereserveerd is.

<p>Op dit moment wordt de 50 miljoen budget als hoofdbesluitpunt gepresenteerd, terwijl er allereerst doorrekening per individueel knelpunt plaats zou moeten vinden met het effect op verkeersstromen. En vervolgens een prioritering op oplossing van knelpunten en daarna pas een totaal telling. Geld zou niet de doorslag moeten geven, maar knelpunt oplossing. Wellicht beter uit te smeren over enkele jaren langer met een hoger budget en een betere oplossing</p>	<p>Dank voor uw reactie. Wij nemen dit mee.</p>
<p><b>Andere vragen en opmerkingen</b></p>	
<p>U sleept veel te veel bijzaken van fietspaden tot bootjes bij het oplossen van twee aantoonbare verkeersknelpunten en zit u zelf in de weg met het korte termijn willen realiseren van de N207 Zuid en het voor een gemiddelde bewoner lange termijn de knelpunten vergroot of er niets aan doet in plaats van de zicht- en meetbare verkeersknelpunten. Waarom doet u dat?</p>	<p>Dank voor uw reactie.</p>
<p>Heeft de provincie Zuid-Holland weinig invloed op het Rijk of wil de provincie haar eigen wegen aanleggen zonder tegenspraak van het Rijk en de gemeenten of de inwoners?</p>	<p>De gemeenten en de provincie willen graag inzetten op de Bodegravenboog en nemen deel aan bestuurlijke en ambtelijke overleggen hierover. Besluitvorming ligt echter bij het Rijk.</p>
<p>Ieder pakket legt wel de N207 Zuid op korte termijn aanzet alle overlast van dien tot er een jaar of 10-20 iedereen met pensioen is of overleden. In diverse pakketten zit zelfs geen enkele verbetering voor Hazerswoude-Dorp en Boskoop, waar NB de enige echte meetbare knelpunten zijn. Ik mis iedere logica in uw benadering</p>	<p>Over N207 Zuid is een uitvoeringsbesluit genomen. Dat is een gegeven voor BBG. Bij de definitieve besluitvorming van het Provinciaal Inpassingsplan (Verlengde Bentwoudlaan en maatregelen Hazerswoude- Dorp) worden de resultaten van de studie BBG betrokken. Daarmee worden ze dus in samenhang bekeken.</p>
<p>Ik mis bij uw punten draagvlak bij de bevolking!</p>	<p>Draagvlak is een van de 13 criteria waarop beoordeeld wordt (zie memo Keuzeopties). Het draagvlak wisselt per maatregel. In veel gevallen zijn er zowel voor- als tegenstanders van maatregelen. Op de website staat de Draagvlakanalyse, waarin u daar meer over kunt lezen: <a href="http://www.beterbereikbaarhouwe.nl/documenten">www.beterbereikbaarhouwe.nl/documenten</a>. We hebben hiervoor een uitgebreid participatietraject doorlopen om in</p>

	beeld te brengen wat het draagvlak voor de maatregelen is.
Denkt u nu echt dat uw communicatieaanpak een draagvlakanalyse betrouwbaar maakt?	De analyse is zo zorgvuldig mogelijk opgesteld. Er is actief contact gezocht met zoveel mogelijk bewonersgroepen en andere belangengroepen. Hun belangen en argumenten zijn verwoord in de draagvlakanalyse.