

## **Q en A's n.a.v. pakketten oktober – december 2020**

### **PAKKETTEN**

#### **Hoe zijn de pakketten tot stand gekomen?**

Aan de voorstellen voor pakketten is een uitgebreid inhoudelijk onderzoek vooraf gegaan en zijn gesprekken gevoerd met verschillende partijen over veertig maatregelen. Uit de veertig maatregelen zijn vijf mogelijke pakketten samengesteld voor een betere bereikbaarheid, leefbaarheid en versterking van de economie.

Daarbij gelden de volgende uitgangspunten: 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.

Het draagvlak voor fiets en OV maatregelen is het grootst. Dat zit dan ook in alle pakketten. Ook het draagvlak voor de Bodegravenboog, een verbeterde aansluiting van de A12 en N11, is erg groot. Deze maatregel heeft bovendien een groot oplossend vermogen voor het hele gebied. Verder is per pakket gekeken welke maatregel(en) nog meer bijdragen aan de doelen, betaalbaar zijn en draagvlak hebben. Er is één pakket zonder Bodegravenboog, omdat er geen garantie is dat de Bodegravenboog er komt op middellange termijn.

#### **Waarom deze vijf pakketten?**

Deze vijf pakketten laten zien dat er verschillende mogelijkheden zijn op de middellange termijn (5-15 jaar), binnen het budget van circa 50 miljoen, met effectieve maatregelen verspreid over het gebied. Er hoeft niet per se één van deze pakketten uit te komen. We bespreken nu de voor- en nadelen van deze opties. Dat vormt de basis voor de volgende stap.

#### **Waarom zijn er maar zo weinig maatregelen per pakket opgenomen?**

Zoals het er nu uitziet, is een budget van ongeveer 50 miljoen euro beschikbaar voor de middellange termijn. Binnen dit bedrag zijn keuzes gemaakt. Daar liggen nu vijf opties voor op tafel.

Het is mogelijk dat op de langere termijn aanvullende maatregelen uitgevoerd kunnen worden. Daar kan later geld voor gereserveerd worden.

#### **Wegenmaatregelen hebben bijna allemaal weinig draagvlak. Toch zitten ze in de pakketten. Hebben jullie wel goed naar de omgeving geluisterd?**

We hebben gemerkt dat veel inwoners graag willen dat er iets gaat gebeuren in het gebied om de bereikbaarheid en de leefbaarheid te vergroten. Onderzoek wijst uit dat dit niet kan zonder aanleg van nieuwe wegen. Ook niet met aanvullende maatregelen, zoals beter gebruik van openbaar vervoer of meer fietsroutes. De vraag is dan niet óf er nieuwe wegen moeten komen, maar vooral waar.

Voor wat betreft draagvlak zien we, begrijpelijkerwijs, dat omwonenden vaak tegen een nieuwe weg zijn. Bij de meeste wegen zijn zowel voor- als tegenstanders. In dat geval spreekt de draagvlakanalyse per wegmaatregel van 'beperkt' draagvlak. Alleen voor de Bodegravenboog geldt een breed draagvlak, omdat er nauwelijks tegenstanders zijn. Omgekeerd geldt dat voor de maatregelen W15 en W19 (oostelijke randweg ten oosten van de Gouwe) helemaal geen draagvlak bestaat. De draagvlakanalyse per maatregel staat op de [website](#).

### **Nu met corona rijden mensen veel minder. Hebben jullie dat gemeten en neem je dat mee in de plannen?**

Het is niet te zeggen hoelang deze situatie duurt en of bijvoorbeeld het woon-werkverkeer structureel anders wordt. Ook zijn de verkeersmodellen die we gebruiken niet gebaseerd op dit jaar. Tot slot weten we wel dat het aantal inwoners in het gebied blijft groeien en dat er daarmee meer vervoersbewegingen (ook in openbaar vervoer) zal ontstaan.

### **Waarom mist openbaar vervoer in BGG?**

In het programma Beter Bereikbaar Gouwe is openbaar vervoer (OV) een klein onderdeel. Dit komt omdat al flink is geïnvesteerd in het OV met het nieuwe spoor R-Net. Met Beter Bereikbaar Gouwe willen we OV stimuleren door de bereikbaarheid van de OV-haltes te verbeteren.

Andere wensen voor openbaar vervoer kunt u doorgeven aan uw gemeente. Provincie en gemeenten maken de komende jaren nieuwe afspraken voor OV. De afspraken van nu (Arriva en R-Net) zijn tot en met 2022 geldig.

### **Ik zie sloepenroutes nergens terug. Hoe kan dat?**

Sloepenroutes stonden bij de maatregelen in fase 1, met als doel de veiligheid op de Gouwe te vergroten. Uit onderzoek weten we dat er bijna geen hinder is tussen recreatievaart en beroepsvaart op de Gouwe. Ook blijkt dat het verkeer van sloepen op de Gouwe bijna niet minder wordt door een andere sloepenroute. Daarnaast is er nu beperkt budget. De sloepenroutes vervallen daarom als maatregel voor de middellange termijn.

Voor de lange termijn zijn nieuwe sloepenroutes voor recreatievaart denkbaar.

### **Wordt de Gouwe nog verbreed?**

Nee, een verbreding is niet per se nodig. De Gouwe als vaarweg is van goede kwaliteit en kan nog lang mee. Voor een aantal knelpunten rond de bruggen en het Nauw van Boskoop is geen oplossing. De beroepsvaart kan hun werk doen met schepen van maximaal 10,5 meter breed. Dit past binnen de regels die er voor zijn.

Een aantal maatregelen kunnen zorgen voor verbetering. Een voorbeeld is het verbeteren van het varen in konvooi, waarbij een groep schepen achter elkaar varen (vooral bij recreatievaart). Hierdoor hoeven bruggen minder vaak open. Ook kunnen wachtplaatsen worden gemaakt om te zorgen dat de doorstroming en de veiligheid beter wordt. Een andere oplossing is investeren in dynamisch vaarwegmanagement.

### **Is er inmiddels een aangepaste gebiedsvisie?**

Op de [website](#) staat het document "Verkenning ruimtelijk-economische opgaven voor het programma Beter Bereikbaar Gouwe". Dit rapport is een uitwerking van de gebiedsvisie van eind 2018. Een van de conclusies is dat het gebied vraagt om een betere noord-zuid ontsluiting en een oost-west ontsluiting. Er staat in dat nieuwe infrastructuur ook kan meehelpen aan ruimtelijke kwaliteit. Als er sprake is van een goed ontwerp, zoals de provinciaal adviseur ruimtelijke kwaliteit zegt in zijn advies.

### **In vier pakketten zit voor zowel oostelijk als westelijk van de Gouwe een maatregel, maar in de vijfde 'Boog en Parallelstructuur A12' komt de westkant niet voor. Waarom is dat?**

Dit pakket maakt duidelijk welke knelpunten worden opgelost in het gebied als het beschikbare budget helemaal wordt gebruikt voor versterking van het hoofdwegennet (Bodegravenboog en parallelstructuur).

### **Als je dan iets wilt voorstellen zonder Bodegravenboog (optie 3 Noord-zuid route en Reeuwijk-Dorp), waarom dan de W18 door natuurgebied?**

Om twee redenen wordt W18 toch voorgesteld.

Als het gaat over verkeerseffect dan scoort maatregel W18 erg goed voor de bereikbaarheid, net als de Bodegravenboog. Natuurlijk zijn er ook nadelen, zoals natuurorganisaties en omwonenden aangeven. De Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit heeft gezegd dat een bijzonder ontwerp van een weg, rekening houdend met de ruimtelijke kwaliteit en behoud van natuurwaarden, hier een mogelijkheid is. We beseffen dat de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn hierover een motie heeft aangenomen. Het is aan de volksvertegenwoordigers om de afweging te maken of dit bespreekbaar is.

#### **Waar komt W18b opeens vandaan?**

W18b is een tracévariant van W18. In gesprekken met de omgeving kwam dit als mogelijkheid naar voren. Bij geen van de maatregelen staat een definitief tracé al vast.

#### **Als W18b wordt aangelegd, zijn dan de rotondes in Hazerswoude-Dorp niet meer nodig?**

De maatregelen in BBG zijn voor de middellange termijn, de realisatie zal over vijf tot vijftien jaar zijn. De aanleg duurt dus nog even, terwijl er op korte termijn, binnen nu en vijf jaar iets moet gebeuren in Hazerswoude-Dorp.

#### **Wat schiet Boskoop op met deze voorstellen nu er voorlopig geen nieuwe oeververbinding bij komt?**

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 termijn worden uitgebreid met een extra oeververbinding, mocht er geld beschikbaar zijn.

#### **De Loeteweg is een smalle weg, hoe kan daar wel een nieuwe weg komen (W20)?**

Maatregel W20 bestaat uit een deels nieuwe verbinding tussen Boskoop en Alphen aan den Rijn. Zowel de maatregel als een tracé liggen nog niet vast. Het verkeer kan bij deze maatregel via verschillende (bestaande) wegen gebruik maken van de nieuwe route. Naar verwachting wordt in het voorjaar 2021 besloten of deze maatregel verder wordt uitgewerkt of niet.

## **BEOORDELING VAN MAATREGELEN**

#### **Hoe hebben jullie de verkeerseffecten van de vijf pakketten berekend?**

De vijf pakketten zijn elk in samenhang doorgerekend in hetzelfde verkeersmodel. Daarbij is rekening gehouden met dezelfde verkeerscijfers als die van de individuele verkeersmaatregelen.

#### **Hoe hebben jullie alle maatregelen beoordeeld?**

De beoordeling is te vinden op de [website onder Documenten nov-dec 2020](#) (Memo keuzeopties maatregelenpakket BBG). In fase 1 is een afwegingskader gemaakt. Dat bestaat uit 13 criteria met een onderverdeling naar totaal 36 indicatoren. Dit afwegingskader is bestuurlijk vastgesteld voor zowel fase 1 als fase 2 van het programma Beter Bereikbaar Gouwe. Een aantal indicatoren is kwantitatief beoordeeld (bijvoorbeeld op basis van de uitkomsten van het verkeersmodel), de overige zijn kwalitatief beoordeeld. De kwalitatieve beoordeling is gedaan door een team van specialisten.

#### **Wie hebben de kwalitatieve beoordeling gedaan?**

Er zijn in totaal 36 indicatoren. Sommige indicatoren zijn kwantitatief, cijfermatig, beoordeeld (bijvoorbeeld door verkeerscijfers). Andere indicatoren zijn kwalitatief beoordeeld.

Het kwalitatief beoordelen gebeurt door een team van specialisten van de bureaus Movares/P2 met verschillende expertise waaronder ecologie, landschap, verkeer, civiele techniek en draagvlak/haalbaarheid.

Deze 'expert judgement' is vervolgens getoetst door een groep van ambtenaren (met dezelfde expertises) van de samenwerkende overheidspartners.

## **BUDGET**

### **Waarom is er nu een maximum budget gesteld?**

Nu we de stap zetten naar mogelijke pakketten hebben de samenwerkende overheden een indeling in korte, middellange en lange termijn gemaakt. Er is een knip gemaakt tussen middellange en lange termijn investering. Dat heeft te maken met het geld dat beschikbaar is en daarmee het maken van keuzes. Er is een eerste inventarisatie gedaan van de bereidheid van de verschillende samenwerkingspartners om financieel bij te dragen aan een realisatiefase van BBG.

Voor alle partners geldt, dat de genoemde bedragen nog onder voorbehoud zijn van de besluitvorming die erover moet plaatsvinden. Het (voorlopige) financiële plaatje ziet er als volgt uit: Alphen aan den Rijn € 20 mln. gereserveerd, Bodegraven-Reeuwijk € 0,30 mln. gereserveerd en Provincie Zuid-Holland € 30 mln. gereserveerd. Waddinxveen heeft op dit moment geen middelen gereserveerd.

### **Sommige maatregelen of pakketten kosten meer dan 50 miljoen euro. Hoe kansrijk zijn die dan?**

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.

### **Waar komt het bedrag van 10 miljoen van de regiobijdrage voor de Bodegravenboog vandaan?**

De provincie Zuid-Holland heeft 10 miljoen euro gereserveerd voor de Bodegravenboog. Dit is de bijdrage die 'de regio' heeft en maakt onderdeel uit van de gereserveerde 50 miljoen euro door de partners. De rest van de kosten zou dan door de Rijksoverheid betaald moeten worden.

### **Hoe zit het met de kosten voor onderhoud en beheer?**

Kosten voor onderhoud en beheer zijn nu nog niet meegenomen in de 50 miljoen. We moeten nog bespreken bij welke overheid de infrastructuur in beheer komt en wie de kosten daarvoor op zich neemt.

### **In de eerste fase zijn er bedragen genoemd van 100 – 200 miljoen. Op basis daarvan zijn maatregelen onderzocht die in hun eentje al meer dan 50 miljoen kosten (zoals een oeververbinding). Is dat niet verspilde moeite aan onderzoek en inbreng van bewoners geweest?**

We zitten nog steeds in een onderzoeksfase. Met de 50 miljoen euro weten we wat er op middellange termijn kan. Ideeën voor de langere termijn blijven staan en daarvoor zal dan later geld gezocht moeten worden.

### **Waaruit bestaat het budget van 50 miljoen? En wie betalen dat?**

De volgende bedragen zijn gereserveerd:

- Alphen aan den Rijn heeft 20 miljoen euro gereserveerd. Dit bedrag is nog niet gedekt, maar de raad is geïnformeerd in het meerjarenprogramma infrastructuur.

- Bodegraven-Reeuwijk heeft 0,3 miljoen euro gereserveerd voor de MIRT-Verkenning Aansluiting A12-N11 (de Bodegravenboog). MIRT is Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.
- Provincie Zuid-Holland heeft 30 miljoen euro gereserveerd, met daarbinnen een bedrag van 10 miljoen euro voor de MIRT-Verkenning Aansluiting A12-N11 (de Bodegravenboog).
- Waddinxveen heeft op dit moment geen middelen gereserveerd

Voor alle partners geldt, dat het budget nog onder voorbehoud is van besluitvorming.

### **Zijn er vanuit andere fondsen bijdragen mogelijk?**

We nemen dit mee in de overwegingen als we een stap verder zijn. Er is al een eerste inventarisatie gemaakt voor de inzet van mogelijke Europese subsidies.

## **UITVOERING**

### **Wanneer worden de maatregelen uitgevoerd?**

Dat is afhankelijk van de maatregel. Sommige maatregelen (bijvoorbeeld fietspaden) zijn sneller aan te leggen dan bijvoorbeeld wegen. Dat heeft te maken met bijvoorbeeld de tijd die bestemmingsplanprocedures, grondverwerving, voorbereiding en aanbesteding van werk kosten. Veel kan waarschijnlijk uitgevoerd worden tussen 2025 – 2035.

### **Ik zie dat er ook maatregelen op korte termijn worden uitgevoerd, welke zijn dat?**

- Na fase 1 (in 2018) is al gestart met geclusterd varen op de Gouwe, waardoor de hefbruggen minder vaak open hoeven.
- Tijdens de spits blijven de hefbruggen gesloten voor recreatievaart.
- Begin 2020 zijn nieuwe, tijdelijke, wegwijzers geplaatst om vrachtverkeer van en naar Boskoop (ITC-terrein) te weren uit het gebied rond Reeuwijk-Dorp.
- Met de scheepvaartbranche en watersportorganisaties wordt samengewerkt aan maatregelen voor varen op de Gouwe: zoals een cursus geclusterd varen, wachtplaatsen maken, met als doel om de openingstijd voor de hefbruggen verder te verkorten.
- In het project N207 Zuid wordt op dit moment de Vredenburglaan aangelegd. Dit zorgt op korte termijn voor minder verkeer in Waddinxveen en een betere doorstroming.

## **PARTICIPATIE, INVLOED EN BESLUITVORMING**

### **Wie beslist wanneer?**

In november/december 2020 bespreken commissies van gemeenteraden en Provinciale Staten de vijf pakketten voor de eerste keer. Deze eerste reacties verwerken we, evenals de reacties uit de omgeving (online bijeenkomsten november/december, gesprekken, reacties per e-mail).

Daaruit volgt een advies van de Bestuurlijke Afstemgroep (BAG) voor één samenhangend maatregelenpakket, waarschijnlijk in het eerste kwartaal van 2021. Dit hoeft niet één van de vijf pakketten te zijn. Daarna informeren we de omgeving over dit advies. Het BAG-advies wordt ter besluitvorming aangeboden aan de volksvertegenwoordigers.

De planning is nu dat voor de zomer van 2021 de colleges van B&W en Gedeputeerde Staten besluiten over een pakket. Tot slot nemen de gemeenteraden en Provinciale Staten het definitieve besluit in het najaar van 2021.

### **Hoe kan ik invloed uitoefenen en wat wordt er met mijn reactie gedaan?**

U kunt uw reactie op de vijf pakketten geven tijdens het webinar, de online gesprekstafels of via e-mail. Dit kan tot 15 december a.s.. De reacties van de omgeving nemen we mee samen met de reacties van de volksvertegenwoordigers in het advies voor een definitief maatregelenpakket.

U kunt ook inspreken bij elke vergadering van (de commissie van) de gemeenteraad en Provinciale Staten als het onderwerp Beter Bereikbaar Gouwe op de agenda staat. Kijk daarvoor op de websites van de gemeenten en de provincie. Daar ziet u wanneer een onderwerp wordt behandeld en hoe zich kunt aanmelden om in te spreken. Naar verwachting dus in november/december 2020 en daarna het najaar van 2021. In het voorjaar van 2021 organiseren we bijeenkomsten over het pakket dat de Bestuurlijke Afstemgroep adviseert.

### **Is het mogelijk om nieuwe pakketten voor te stellen?**

We gaan nu uit van de huidige pakketten. Het gaat niet om een keuze tussen deze pakketten, maar om inzicht te krijgen in de voor- en nadelen van de pakketten. Mocht blijken dat zowel de omgeving als de volksvertegenwoordigers vinden dat er opnieuw gekeken moet worden naar de pakketten, dan kan dit leiden tot een ander pakket.

### **Hoe verhoudt zich dit tot de besluitvorming in Hazerswoude-Dorp over de rotondes en dergelijke (project N207 Zuid en lokale maatregelen van de gemeente).**

De projecten worden zoveel mogelijk op elkaar afgestemd. Er is veel onderling overleg. Bij de besluitvorming over het project N207 Zuid moet er zicht zijn op de uitkomsten van Beter Bereikbaar Gouwe. Naar verwachting wordt over beide projecten in 2021 besloten.

### **Na de BAG van juli is het lang stil gebleven. Waarom?**

We hebben na de BAG van 11 juli de zomer gebruikt om de pakketten verder uit te werken. De voorstellen zijn besproken in de BAG van 25 september jl. Ook moesten bestuurders afstemmen over het project N207 Zuid, in verband met de samenhang van maatregelen in Hazerswoude-Dorp. Dat stond geagendeerd op 8 oktober. Daarna moesten de colleges van B&W en Gedeputeerde Staten nog kennis nemen van de stukken, voordat deze doorgestuurd konden worden naar de commissies in gemeenten en provincie. Het gaat vaak om ingrijpende maatregelen en veel geld. Dat vraagt om zorgvuldige procedures. Het nadeel is dat het tijdrovend is.

### **Waarom is alle informatie met alle onderliggende stukken niet eerder gedeeld?**

Bij de start van het programma is afgesproken dat informatie eerst wordt gedeeld met bestuurders. Zij geven akkoord op de informatie die kan worden gedeeld. Dit is belangrijk, omdat zij daarop kunnen worden aangesproken door de omgeving.