

## Opmerkingen, vragen en antwoorden uit het webinar van 23 november 2021

*Hieronder vindt u de vragen en opmerkingen van deelnemers aan het webinar van Beter Bereikbaar Gouwe op 23 november 2021. Er zijn veel vragen gesteld tijdens de uitzending. Deze konden we toen niet allemaal beantwoorden of maar kort. Hieronder vindt u alle (uitgebreidere) antwoorden. Ze zijn gegroepeerd naar onderwerp. Vanwege de privacy zijn de namen van de vragenstellers niet weergegeven.*

### Draagvlak

- 1. Hoe is het draagvlak gewogen? Mij valt op dat de lobby van een beperkt aantal mensen in Boskoop Noord sterk is.**  
Er is naar diverse bronnen gekeken: gesprekken munitganet groepen bewoners, Dorpsoverleg, bedrijven, belangenorganisaties, enz. Ook naar mails, brieven, vragen in het webinar. De draagvlakanalyse staat op [www.beterbereikbaargouwe.nl/documenten](http://www.beterbereikbaargouwe.nl/documenten).
- 2. Dus als hier meer mensen hadden gewoond had de optie van een weg OVER mijn huis afgevallen?**  
Draagvlak is maar één van de afwegingen.
- 3. Doorzetten W20: dus jullie gaan volledig voorbij aan het ontbreken van draagvlak onder de lokale bevolking en willen perse een nieuw gebied creëren waarin de leefomgeving wordt opgeofferd en niet echt een verbetering op de Zijde als effect heeft?**  
De impact op omgeving en landschap wordt ook meegenomen in de afweging. Er zijn diverse criteria waarnaar wordt gekeken.
- 4. Welke (wetenschappelijk onderbouwde) methodiek is gehanteerd voor de zgn. draagvlakanalyse?**  
In het rapport leest u de verantwoording en hoe we te werk zijn gegaan. Het is geen kwantitatieve methode als u daar op doelt, maar een kwalitatieve aanpak.

## Fietsroutes

**5. Hoe kan de doorfietsroute Alphen Gouda conflictvrij door dit gebied?**

De impact van de W-varianten en de omliggende wegen zijn schetsmatig in beeld gebracht, het wordt nog nader onderzocht wordt.

**6. Een prachtig plaatje van de fietsroutes echter de scholieren zullen toch gebruik maken van de compileer kade en de burg smitweg daar die direct naar het centrum alpen en scholen leidt. De w 20 2 variant zal dus veel gevaar leveren voor deze groep.**

Hartelijk dank voor uw reactie, het staat genoteerd. Veiligheid wordt meegenomen in de uitwerking in de volgende fase.

**7. Heeft BBG overleg gehad over deze plannen in het bijzonder de Bodegraafsestraatweg in Gouda? Er spelen nml. de volgende zaken: Het fietspad staat regelmatig onderwater bij een fors bui; er wordt binnenkort door Gouda een nieuwe beschoeiing gemaakt in de Breevaart met een talud en een amfibieën voorziening; gezien de vele scholieren die hier dagelijks fietsen lijkt ons dit een gevaarlijke optie. De Bodegraafsestraatweg wordt zeer vaak gebruikt door zgn. bakfietsvervoer voor kinderen. Dit zijn gevaarlijke snelheidsmonsters.**

We hebben overleg gehad met de gemeenten Gouda en Bodegraven Reeuwijk over de ligging van de doorfietsroute, ook bij de Bodegraafse straatweg. Juist omdat het een drukke route is, onderzoeken we samen met de gemeente wat de mogelijkheden tot verbetering zijn, zodat o.a. scholieren fijner en veiliger kunnen fietsen. Als u een melding wil maken over wateroverlast, dan kan dat het best via het meldpunt openbare ruimte van gemeente Gouda. Dat geeft ook de mogelijkheid om de exacte locatie van wateroverlast te melden, zie <https://www.gouda.nl/direct-regelen/leven-en-wonen/veiligheid/melding-openbaar-gebied>.

**8. Binnen ca. 2 jaar wordt door de gemeente Gouda de Bodegraafsestraatweg zwaar opgehoogd en geherstructureerd.**

Dank voor uw reactie. We hebben nauw contact met de gemeente Gouda.

**9. Nogmaals, is hier overleg over gepleegd m.b.t. het voorgenomen plan om een snel fietspad aan te leggen?**

Ja, er is afgestemd.

**10. Aansluitingen van W-20 zijn onduidelijk. Waar gaat het verkeer heen? Er is op het Jagerspad bijvoorbeeld te weinig ruimte, omdat dit ook de doorfietsroute is.**

De toeleidende routes zijn globaal bekeken. De positie van de fietsers wordt hierin meegenomen. In de vervolgfase wordt dit nader uitgewerkt en vormgegeven. Meer is te lezen in hoofdstuk 4 van de rapportage: Ontwerprapportage W20 opties. Dit document vindt u op [www.beterbereikbaarbouw.nl/documenten](http://www.beterbereikbaarbouw.nl/documenten) onder Bijeenkomsten november 2021.

## **Gouwe**

**11. De watersportrecreatiesector heeft aangeboden te willen werken aan een blauwe golf! Wachtplaatsen dan op de juiste plekken voor het konvooi.**

Dank u wel. Volgend jaar komen we terug bij u om hierover verder te praten.

## **Bodegravenboog**

**12. Zijn er al tekeningen van de Bodegravenboog?**

Nee, deze zijn er nog niet.

**13. Aangezien er nog geen tekeningen van de Bodegravenboog zijn als aanvullende vraag wanneer deze tekeningen wel te verwachten zijn?**

De Bodegravenboog betreft een project van het Rijk, vanuit BBG wordt hieraan een financiële bijdrage gegeven (als hier een besluit over is genomen). Het is nog niet bekend wanneer er tekeningen komen van de Bodegravenboog.

**14. Waarom niet zoals Provincie Utrecht. Parallelweg van Nieuwebrug tot Amaliabrug? Dit is de toekomst voor doorstroming op de A-12 / A-20. En tegen sluipverkeer.**

In BBG is een parallelweg langs een deel van de A12 onderzocht. Uit de consultatieronde is gebleken dat de politiek het niet met elkaar eens is over de aanleg van dat deel. Het overige deel van de parallelweg dat u voorstelt, valt buiten BBG.

**15. Kunnen de maatregelen die in Boskoop en Hazerswoude genomen worden om de doorstroming te bevorderen een argument zijn om de bodegravenboog maar niet door te laten gaan?**

Dat is niet de bedoeling. Alle regionale overheden zetten zich hard in om de Bodegravenboog door te laten gaan.

**16. De A12 is van het Rijk. De parallelweg valt buiten BBG.**

Dank voor uw reactie.

**17. De Bodegravenboog kan op veel draagvlak rekenen. Is doorgerekend wat het effect zou zijn op de verkeersdruk in het gebied als uit het pakket alleen de Bodegravenboog zou worden aangelegd?**

Op de website (pagina Documenten > Documenten november-december 2020) staat rapport 9 Verkeersmodellering-aangepast (zie pagina 13).

**18. Wordt het bedrijfsleven die gevestigd zijn in Bodegraven bij de Bodegravenboog betrokken?**

Het bedrijfsleven is goed betrokken en ze zijn ook één van de initiators van de Bodegravenboog.

**19. Dit is wel een erg simpel antwoord. Met name het zware landbouwverkeer tot en met 70 ton teistert de Bodegraafsestraatweg, de Goudse Houtsingel, de Zoutmansstraat e.v. Dit kan niet veel langer duren. Daarom is het aanleggen van een parallelbaan naar de Amaliabrug een uitgelezen kans om het zware verkeer een andere kant op te sturen nml naar deze brug en verder. Deze kans zal zich de eerstkomende 100 jaar niet meer voordoen!**

In een eerdere fase is een parallelweg langs de A12 afgevallen omdat deze maatregel niet op politiek draagvlak kon rekenen.

### **Route van Boskoop naar de N11 (W20)**

**20. Waarom is W20-3 al afgeschreven terwijl dit een reële optie is? Ik heb begrepen dat dit is afgeschreven omdat er een handtekeningen actie is geweest in Alphen, klopt dit?**

Er is naar diverse aspecten gekeken. Ook naar de gevolgen voor landschap en natuur, draagvlak, de verkeerskundige effecten op het bestaande wegennet en de mate waarin deze zou kunnen aansluiten op een oeververbinding.

**21. Als ik de situatieschetsen bbg maatregel w20 lees en dan kom ik toch echt tot de conclusie dat de w20-3 de beste optie is waarom wordt hij dan toch afgeschreven want de andere 2 w20 varianten gaan ook door opengebied.**

Effecten op landschap en natuur hebben een rol gespeeld bij deze afweging. Maar ook de verkeerskundige effecten op het bestaande wegennet. En deze variant bereid minder goed voor op een oeververbinding.

**22. Wat is de reden en overweging dat de W20-1 en W20-2 niet is gebundeld en direct bedacht aan de oostzijde van spoorbaan?**

W20-1 en W20-2 lopen aan de oostzijde van het spoor. Er kan gekozen worden tussen een aanrijroute over bestaande wegen (W20-1) of via een grotere boog (W20-2).

**23. Waarom een probleem West-Oost proberen te lappen met een gevaarlijke noord - zuid lijn terwijl dit 'maar' 6% verlichting geeft....**

Om de bereikbaarheid in het gebied te verbeteren, zijn een noord-zuid- en een oost-westverbinding nodig. Dat bleek uit de ruimtelijk-economische verkenning. Met dit uitgangspunt en de financiën als kader is het huidige maatregelenpakket gekozen om verder uit te werken.

**24. Bedankt voor antwoord 23, maar u weet ook dat de Noord-Zuid lijn nauwelijks effect heeft op het probleem, maar het wordt alleen maar gevaarlijker in Alphen, dus het probleem verplaatst zich en wordt gevaarlijker. Dus net zoveel geluidsoverlast die we verplaatsen maar met een gevaarlijkere route... slecht alternatief lijkt me dat.**

Dank voor uw reactie, die is duidelijk.

**25. ROUTE W20 1 EN 2 GAAN OOK DOOR OPEN GEBIED IS DAT NIET BELANGRIJK DAN OOK DAAR GAAT HET LANDSCHAP VERWOEST WORDEN.**

De impact op het landschap is bekend en in de projectie van de routes W20-1 en W20-2 is zoveel als mogelijk rekening gehouden met het landschap.

**26. Waarom wordt in de uitwerkingsvariant w20-2 de kruising met het bedelaarsbos niet met een tunnel vormgegeven die dezelfde is als de tunnel onder het spoor. In het voortraject is dat wel gesuggereerd in combinatie met een aquaduct.**

De tunnel wordt dan significant langer. Dit betekent ook veel hogere kosten voor de onderdoorgang.

**27. Wat is de toegevoegde waarde nog van een N-Z trace op het moment dat de oeververbinding er ligt? Waarom nu investeren in een weg die slechts voor de korte termijn een oplossing biedt?**

Dit kwam ook uit de draagvlakanalyse. Daarom is ervoor gekozen om zowel de oeververbinding als de W20 varianten in de volgende fase gelijktijdig onderzoeken en af te wegen.

**28. Waarom geen rondweg 'om' de dorpen heen ipv wat nu wordt voorgesteld 'door' de dorpen.**

De voorstellen voor de nieuwe wegen zijn deels buiten de dorpen. Eerder zijn andere varianten voor bijv. Hazerswoude-Dorp voorgesteld buiten het dorp om, maar die zijn om diverse redenen afgefallen.

**29. De W20-3 is een relatief directe en daarmee aantrekkelijke route naar de N11. Gevolg is dat deze dan ook goed gebruikt zou gaan worden. Maar dat is toch juist de bedoeling van de nieuwe weg.**

Dat klopt. De maatregelen worden echter beoordeeld op diverse criteria. Onder andere door de effecten op het bestaande wegennet, landschap en natuur, minder goed mee voor te sorteren op een oeververbinding, en draagvlak is deze maatregel afgefallen.

**30. Hou die gedachte over de feitelijke overbodigheid van een noordroute even vast!!!!**

Bedankt voor uw reactie, staat genoteerd.

**31. Waarom steeds door het zaanse rietveld, ik zie nog steeds niet evt de mogelijkheid over evt de koolweg?**

In de volgende fase worden tracés nader bekeken. Het gaat om meerdere aspecten waarom een tracé kansrijk is of niet.

**32. Er is een afname van -10 tot -20 procent op de Zijde en de N209, weegt dit op tegen de toename op de overige wegen?**

De Zijde en de N209 zijn vooraf aangewezen als knelpunten in de regio. Maatregelen dragen bij aan de oplossing van deze knelpunten. Het klopt echter dat de maatregelen effecten hebben op overige wegen. Deze zullen indien nodig aangepast moeten worden of er moeten bijvoorbeeld specifieke verkeersmaatregelen genomen worden. Dit ter nadere uitwerking.

**33. Een N weg die buiten de bebouwde kom gaat neemt af in verkeer, terwijl er dwars door woongebieden enorm toeneemt! Dit kan toch niet de bedoeling zijn?**

Dit blijft een lokale weg (erftoegangsweg zoals dat heet), 60 km/u.

**34. De maatregelen worden echter beoordeeld op diverse criteria. Onder andere door de enorme effecten op het bestaande wegennet en bestaande natuur is deze maatregel afgefallen. Maar de enorme effecten op natuur en bestaande wegen zal hetzelfde zijn bij w20-1 en w20-2 zoals te lezen is in het rapport.**

Dank voor uw reactie.

**35. Dus om de zijde -10% te geven, krijgen bewoners Nessepolder, Loete, paddegat etc. + 250%.... dit is toch niet goed te praten?**

De W20 leidt tot een verkeersafname op een groot aantal wegen, waaronder de Zijde. Er is ook sprake van een verkeerstoename van en naar de W20. Het is aan de gemeenteraden en Provinciale Staten om deze toe- en afnames af te wegen.

**36. Ik denk dat de vraag is om een goede verbinding te hebben aan de noord kant dus als er een goede toevoer route is aan de west kant naar het aquaduct voldoet dat net zo goed en zal er geen nieuwe oeververbinding nodig zijn.**

Dank voor uw reactie.

### **Aanrijroutes**

**37. Gaat de w20 -1 sowieso over de loete?**

Dat is nog niet bepaald, het kan over de Loeteweg of over Laag Boskoop.

**38. Wordt de verlengde Roemer nu wel als optie meegenomen?**

De huidige verlengde Roemer als onderdeel van de tracés is een mogelijkheid voor een aanrijroute. Het doortrekken daarvan naar het noorden is niet aan de orde.

**39. Nogmaals jullie vergeten de Roemer, Het H'woudse deel is erg smal? Waarom.**

In de volgende fase worden de tracés nader gedetailleerd bekeken.

**40. Waarom laten jullie de verlengde bentwoudlaan niet gewoon rechtdoor lopen?**

De aanrijroutes naar een W20-1 of W20-2 gaan we onderzoeken. Zou kunnen.

**41. Dit blijft een lokale weg (erftoegangsweg zoals dat heet), 60 k/u. Dit klopt maar er wordt nu veel gereden met 30 km voertuigen en veel in en uitritten bedrijven, woongebieden etc. beter 80 buiten de bebouwde kom dan 60 in woongebied.**

Dat klopt, het blijft inderdaad een lokale weg met 60 km/h, de diversiteit aan verkeer is een aandachtspunt, ook voor de vervolgfase.

**42. Ik hoor alleen maar gebruik van 60km wegen....hoe past u daar het paddegat in wat een stuk een 50km weg is met daarin een groot stuk 30km zone met een gelijkwaardig kruispunt vanuit de wijk Spoorhaven?**

In het verkeersmodel is rekening gehouden dat (het deel van het) Paddegat 30 km/u blijft. in vervolgfases moet onderzocht worden of dit zo blijft.

**43. Reeks woningen wijk Spoorhaven grenzen direct aan een beoogde aanrijroute; wordt dit mede in relatie tot de substantiële stijging van de verkeersintensiteit als aanvaardbaar/veilig beoordeeld?**

We nemen dat mee in het onderzoek volgend jaar.

**44. Wat mij opvalt dat nu nagedacht is over de verbinding Boskoop/N11. De informatie die ontbreekt is de verbinding van de N445 naar de W20.**

In de volgende fase onderzoeken we ook de aanrijroutes naar een W20.

**45. Waarom wordt de Dijkgraafweg niet meegenomen? Het eerdere antwoord door de gemeente op deze vraag was: bij het ontstaan van de plannen lag deze weg er nog niet ....dooddoener**

Aanrijroutes zijn nog niet vastgesteld en zijn onderdeel van het onderzoek volgend jaar. De Dijkgraafweg zou een route naar een W20-2 kunnen zijn.

**46. Is er nagedacht of de ontsluitingswegen (Smitweg en Loeteweg), gemaakt zijn voor deze toestroom?**

Ja hier is over nagedacht. Er zijn verkeersberekeningen gemaakt waarbij doorgerkend kan worden wat de toekomstige verkeershoeveelheden zijn. De meeste wegen zijn erftoegangswegen, al deze wegen zijn geschikt voor een maximaal aantal voertuigen.

**47. W20-1 & W20-2 eindigt in Boskoop waar de wegen vrij smal zijn, wordt dit geen bottleneck.**

Dit zijn inderdaad smalle wegen. De verschillende opties hiervoor zijn in kaart gebracht en dit wordt nog nader uitgewerkt.

**48. Wordt er ook gekeken naar de gevolgen van de leefbaarheid op de wegen waarop W20-1 aansluit, zoals Loeteweg en Paddegat. Gezien het beperkte budget (en het zeer waarschijnlijk aanleggen van de Bodegravenboog) kan het nooit zijn dat deze wegen veilig zijn ingericht vanwege het feit dat er te weinig geld voor is.**

Er wordt ook gekeken naar leefbaarheid en veiligheid op de aanrijroutes (die nog te bepalen zijn).

**49. Vergeet u de Roemer niet als aanrijroute? Samen met de aanleg Bentwoudlaan wordt dat echt te druk?**

De Roemer is één van de wegen waar het verkeer wijzigt als de W20-1 of W20-2 er komt. De hoeveelheid verkeer op de Roemer is daarom berekend en in beeld gebracht (zie de website onder Documenten). De Roemer wordt ook nadrukkelijk meegenomen bij de uitwerkingen in de volgende fase van BBG.



**50. Bij een keuze voor de W20-2 of W20-1 hoe wordt dan de voorgestelde route van de N455 via Roemer/Loete of Roemer/Dijkgraafweg/Smitweg? Of komen daar ook nog nieuwe opties?**

Hiervoor zijn verschillende opties globaal bekeken. Dit wordt nog nader onderzocht in de vervolgfase.

**51. W20-1 sluit bij het Jagerspad aan op een bestaande drukke (school)fietsroute. Welke maatregelen worden er genomen om de verkeersveiligheid te waarborgen. Inclusief de nu al onoverzichtelijke kruising bij de fietsspoortunnel Paddegat-Otweg en de brug Otwegwetering.**

Dank voor uw reactie en het uiten van uw zorg. Het staat genoteerd. In de volgende fase wordt verkeersveiligheid ook meegenomen als belangrijk aandachtspunt.

### **Aansluiting N11**

**52. Is er onderzoek gedaan naar de aantal vrachtwagens die nu gebruik maken van het industrie terrein de schans inv. zeeman endaver pro zero enz.**

Niet in dit verband, maar we kennen de situatie in de Schans.

**53. Ik werk regelmatig bij pre zero en endaver en het is nu al zo druk met vrachtwagens dat het regelmatig vast.**

Dit is een punt dat bij ons bekend is en dat we meenemen in de verdere uitwerking.

**54. Een onderzoek is noodzakelijk als er gebruik wordt gemaakt van de schans.**

Dat is ook de bedoeling.

**55. De aansluiting via de schans blijft toch een behoorlijk onmogelijk traject, hoe weet men dan nu al dat dit een "betaalbare" variant is?**

Dat is berekend, het past bijna binnen budget.

**56. Bij de uitwerkingsvariant w 20-2 zuid is bij het rietveldse pad een nieuwe rotonde nodig. Dat wordt een gevaarlijke situatie samen met de huidige onderdoorgang die al gevaarlijk is. Je kruist ook druk recreatief verkeer naar en van het zaans rietveld. Bovendien worden de bewoners van het rietveldse pad ahw opgesloten. Dat moet je toch niet willen?**

Bij keuze voor deze variant moet deze situatie nader vormgegeven en geoptimaliseerd worden.

## De Zijde

**57. Vrachtwagenverbod op de zijde, geeft dus een NOG grotere belasting op loete roemer smitweg etc. Hoe is dat te verdedigen?**

Een vrachtwagenverbod is vooralsnog niet aan de orde op de Zijde.

**58. Er wordt steeds over vrachtwagenverkeer gesproken over de Zijde. Dit is volgens uw onderzoek slechts een gering percentage van het totale verkeer. Waarom wordt er dan toch zo de nadruk op gelegd?**

Deze maatregel is onderdeel van het oorspronkelijke pakket van 26 maatregelen die eerder allemaal zijn onderzocht. Op dit moment wordt alleen het maatregelenpakket W20 en W9 onderzocht.

## Verkeerscijfers

**59. Wanneer de noordelijke oeververbinding gerealiseerd wordt, wat is dan de verwachting voor de verkeersdrukke op de N207 tussen halve Raak en hefbrug Boskoop?**

Deze gegevens zijn als onderdeel van eerdere maatregelen met een verkeersmodel doorgerekend. Voor de N207 tussen de hefbrug Boskoop en waar de oeververbinding op de N207 zou komen, betekent dit een afname in verkeer van 20%. Op het stuk N207 tussen de oeververbinding en de N11 een toename van 15%. Op de website is dit terug te vinden op de pagina Documenten > Werkbijeenkomsten december 2019 - Presentatie (sheet 17, W12+O3).

**60. Waar is de stelling op gebaseerd dat w20-3 extra verkeer zou aantrekken ten opzichte van w20-2?**

De W20-3 is een relatief directe en daarmee aantrekkelijke route naar de N11. Gevolg is dat deze dan ook goed gebruikt zou gaan worden.

**61. Is rekening gehouden met de autonome stijging van het verkeer volgens de verkeersmodellen?**

Ja, er is rekening gehouden met een autonome stijging.

**62. Welke weg krijgt een toename van 250%?**

Dit is de Loeteweg, één van de mogelijke toeleidende wegen voor de W20-1.

**63. Is er rekening gehouden met het verkeer via de Bentwoudlaan over de Roemer naar de W20-2 en W20-1+?**

Ja, in de verkeersberekeningen is rekening gehouden met de (Verlengde) Bentwoudlaan en maatregelen N209 Hazerswoude vanuit het project N207 Zuid.

**64. Vermindering van het verkeer op de huidige N207 wordt toch vooral veroorzaakt door de Bodegravenboog?**

Ja, de afname wordt met name veroorzaakt door de aanleg van de Bodegravenboog.

**65. Hoe luidt de verkeersintensiteit Paddegat ter hoogte spoorhaven en indien aanrijroute?**

De verkeersintensiteit Paddegat (met W20-1 en Bodegravenboog in het jaar 2030) neemt op basis van berekeningen Verkeersmodel beperkt af ten opzichte van de referentie (jaar 2030).

**66. Ter info: Roemer heeft toename verkeer bij beide W-20 opties**

Klopt, dank voor uw reactie.

**67. Is er in de verkeerscijfers rekening mee gehouden dat er nav coronamaatregelen voortaan meer thuis gewerkt wordt?**

Nee, er is geen rekening gehouden met coronamaatregelen. In de modellen wordt uitgegaan van een autonome groei waarbij de plannen zijn doorgerekend voor het jaar 2030. De effecten van corona zijn nog erg onzeker en wisselen sterk.

**68. Er is in dit gebied nogal wat landbouw- en bouwverkeer, dus gekentekende motorvoertuigen met beperkte snelheid. Ik hoor of zie daar nog niets over, wordt daar wel voldoende rekening mee gehouden?**

Bij de oplossingsmaatregelen wordt rekening gehouden met alle voertuigen.

**69. Toename van verkeer van 250% op de Roemer en Loeteweg. Is er een risico analyse beschikbaar voor deze toename en kunnen wij die ontvangen zodat we die door deskundige kunnen laten bekijken.**

Er is geen risicoanalyse beschikbaar. Alle rapporten staan op de website. Een risicoanalyse is nog niet aan de orde in deze fase.

**70. Wanneer krijgen we de juiste verkeerscijfers te zien, met een daarbij behorende onderbouwing?**

Alles wat beschikbaar is aan verkeerscijfers, staat op de website en ligt bij de gemeenteraden en Provinciale Staten.

**71. Als Bodegravenboog niet doorgaat, wat worden dan de verkeerstoename en afname in de besproken gebieden?**

Op de website pagina Documenten > Documenten bijeenkomsten november 2021 > Effectenrapport W20, staan de verkeerscijfers genoemd (pag. 10 en pag. 34-36). Dit zijn de effecten van de W20 zonder de aanleg van de Bodegravenboog.

**72. Zijn de genoemde percentages gebaseerd op het huidige verkeersaanbod of is een verwachte toename van verkeer in de komende jaren hierin meegenomen?**

De cijfers zijn gebaseerd op de hoeveelheid verkeer in het jaar 2030. Hierbij is rekening gehouden met een verkeerstoename. Het percentage geeft het procentuele verschil aan van de verkeersintensiteit op een bepaalde weg in het jaar 2030 zonder de maatregelen in vergelijking met de verkeersintensiteit in het jaar 2030 na het nemen van de maatregelen.

**73. Getallen Hazerswoude -20% is ten opzichte van situatie 2030 of zelfs 2035. Waarom niet ten opzichte van nu gegeven. Dat snappen de mensen. Betekent geen afname maar nog altijd grote toename ten opzichte van vandaag.**

Op deze manier is het effect van de maatregelen het meest zuiver weer te geven. In het document 'Verkeerscijfers noordelijke aansluiting Boskoop (W20)' (op [www.beterbereikbaarouwe.nl/documenten](http://www.beterbereikbaarouwe.nl/documenten) onder juni 2021) staan de verkeerscijfers voor 2018 (huidige situatie), voor 2030 én voor de situatie 2030 met maatregel.

**74. Is na de herinrichting van de Loeteweg in 2018, met daarbij het instellen van een verbod op doorgaand vrachtverkeer, een nieuwe verkeerstelling gedaan? Dat zou betekenen dat de toename geen 250% is maar nog veel meer.**

Na de inrichting en het vrachtwagenverbod is een telling gedaan. Dat is recent gebeurd. Het vrachtverkeer is meer dan gehalveerd vergeleken met de verkeersaantallen die zijn gebruikt voor het basisjaar (2018) in het model. Dat betekent dat er nu en in de toekomst, in aantallen, minder vrachtvoertuigen over de Loeteweg rijden. Wat dit vrachtwagenverbod betekent voor de resultaten van het verkeersmodel op de Loeteweg is zonder daadwerkelijke berekening niet eenvoudig te bepalen. De toename van 250% is namelijk de procentuele toename tussen 2030 zonder maatregel en 2030 mét maatregel.

## **Veiligheid**

**75. Vooral ook aandacht voor veilige afwikkeling van al het school- en recreatieve fietsverkeer juist op al deze wegen in het buitengebied. Toename verkeersdruk (zeker ook groot/zwaar verkeer) zal ook een extra onveiligheid voor al de (jeugdige) bezoekers en gebruikers van het complex van de Ijsclub Otweg. Neem ook de parkeerdruk daar mee bij zomer en winteractiviteiten.**

Bedankt voor het delen van uw zorg, het staat genoteerd.

## **Hazerswoude-Dorp**

### **76. Kunt u meer vertellen over de beoogde onderdoorgang in Hazerswoude?**

Op korte termijn (0-5 jaar) wordt in Hazerswoude-Dorp het project N207 Zuid uitgevoerd om o.a. de doorstroming te verbeteren. Op de middellange termijn (5-15 jaar) profiteert Hazerswoude-Dorp van een verkeersafname van ongeveer 30% door de BBG maatregelen. Het onderzoek naar de onderdoorgang/tunnel richt zich op de (on)mogelijkheden op de langere termijn (>15 jaar).

## **Brug of aquaduct**

### **77. In de krant was te lezen dat er een brug tussen Alphen en Boskoop komt, is dit waar?**

We gaan in een gebied ten noorden van Boskoop kijken of en waar een brug of aquaduct kan komen. In de volgende fase onderzoeken we eerst waar de verbinding zou moeten komen en wat dat kost. Een oeververbinding past niet in het beschikbare budget van € 54 miljoen. Raden en Staten kunnen later beslissen om hier extra geld voor vrij te maken als zij deze verbinding wenselijk achten.

### **78. Goedenavond. Waarom ligt de optie voor een brug bij de Halve Raak niet op tafel?**

In de volgende fase kijken we wat een goede locatie kan zijn voor een brug. We onderzoeken een groter gebied, waaronder ook de Halve Raak.

### **79. Is een brug als nieuwe oeververbinding nu wel een goede optie. Wordt hiermee het probleem hefbrug niet verlegd naar deze nieuwe brug. Die moet immers ook vaak open en dicht.**

De plannen lossen veel verkeersproblemen op en passen in het toekomstplan voor de regio. Om de bereikbaarheid in het gebied te verbeteren, zijn namelijk een noord-zuid- en een oost-westverbinding nodig. Dat bleek uit de ruimtelijk-economische verkenning. Voor de oost-westverbinding komt een nieuwe brug of aquaduct over/onder de Gouwe als beste oplossing naar voren. Maar dan moet er extra geld vrijgemaakt worden. Een brug heeft inderdaad als nadeel dat deze open en dicht gaat en stremming van vaarweg en wegverkeer kan betekenen.

**80. Er wordt gesproken over een mogelijk aquaduct i.p.v. een brug als oost-west verbinding. Is het financieel wel te verantwoorden om een aquaduct op +/- 2km afstand van een andere aquaduct te realiseren?**

U bedoelt waarschijnlijk het aquaduct van de N11 onder de Gouwe. Het verkeer dat gebruikmaakt van het aquaduct rijdt over de Rijksweg N11. Bij de brug of aquaduct binnen BBG is sprake van een oeververbinding voor het verkeer dat het gebied bij Boskoop in- of uitrijdt. Dat verkeer kan daarvoor geen gebruikmaken van het aquaduct bij de N11.

**81. Is er al onderzocht of de extra oeververbinding nodig is als er een goede weg gerealiseerd wordt naar de n11 en dan de al bestaande aquaduct gebruikt kan worden voor de oost west verbinding aan de noord kant?**

Hoe verder de oeververbinding van Boskoop vandaan ligt hoe minder groot de effecten zijn in de kern van Boskoop. Gebruik van het bestaande aquaduct heeft dan ook beperkt effect op het knelpunt centrum Boskoop.

**82. Als er een brug/viaduct of aquaduct komt zou de nodige NZ verbinding toch ook aan de oostzijde van de Gouwe kunnen liggen?**

Dat klopt, de N207 zou dan als de gewenste noord-zuidroute kunnen dienen.

**83. Waarom is het zoekgebied van het aquaduct niet doorgetrokken met de al bestaande aquaduct van de n11 want dan kan die ook gebruikt worden en bespaard een hoop geld.**

Hoe verder het aquaduct weg is van Boskoop, hoe minder groot effect dit heeft op het knelpunt in het centrum van Boskoop.

**84. Een extra brug betekent meer openingen en meer maatschappelijke kosten voor het wachtende verkeer, op het water en op de weg.**

Door een extra oeververbinding kan het verkeer zich spreiden, waardoor kortere wachtrijen voor de bruggen ontstaan. Een extra brug zorgt daardoor juist voor het verlagen van de maatschappelijke kosten.

**85. Denkend aan een vaste oeververbinding, worden dan ook in vergelijking met een aquaduct gekeken naar de product lifecycle kosten en de maatschappelijke kosten van stilstand van weg- en waterverkeer?**

De maatregelen worden beoordeeld aan de hand van > 40 criteria waaronder effecten op weg- en waterverkeer. Voor de kosten worden investeringskosten en onderhoudskosten meegenomen.

**86. De Amalia brug was al een gemiste kans voor een aquaduct. Is een verkeerde bezuiniging geweest. Nu verzakken de toe ritten. Aquaduct had je toen tijdens de bouwcrisis financieel aantrekkelijk kunnen bouwen. Ook nu voorkeur voor aquaduct, al voldoende last van de bestaande bruggen.**

Dank voor uw reactie.

**87. In een van de teamsessies is toegegeven dat een oeververbinding tussen Boskoop en Alphen alleen maar zin heeft als dit een 80 km weg wordt. Dit betekent dus dat er tóch wordt voorgesorteerd op een wegennet van 80 km richting oeververbinding. Waarom wordt dit niet eerlijk in dit webinar geventileerd?**

We gaan uit van een 60-kilometerweg (erftoegangsweg). Het kan best zo zijn dat iemand heeft gezegd dat een 80-kilometerweg ideaal zou zijn. Maar dit lijkt alleen waarschijnlijk als het om geheel nieuw aan te leggen wegen zou gaan. Het is nu niet aan de orde.

**88. Is er in de verkeerscijfers al rekening gehouden met de verkeersaantrekkende werking van de extra oeververbinding?**

Deze gegevens zijn als onderdeel van eerdere maatregelen met een verkeersmodel doorgerekend (W20 + O3). Op de website is dit terug te vinden op de pagina Documenten > Werkbijeenkomsten december 2019 - Presentatie (sheet 17, W12+O3).

## **Proces**

**89. Is dit het eind van fase 2 of het begin van fase 3. Er is nog geen sprake van 1 pakket, toch?**

Dit voorbereidingsbesluit is het eind van fase 2. In fase 3 starten we met onderzoek (3a).

**90. Wordt met het voorbereidingsbesluit rekening gehouden met de nieuwe Omgevingswet?**

Het voorbereidingsbesluit wordt waarschijnlijk genomen voordat de nieuwe Omgevingswet ingaat. Dat betekent dat hier nog geen rekening mee gehouden wordt.

**91. Er is nauwelijks draagvlak voor een oeververbinding tussen Boskoop en Alphen. Staat ook uw draagvlak analyse. Er is wel veel draagvlak voor een aquaduct ter hoogte van het Gouwebos. Waarom wordt deze niet alsnog meegenomen in het onderzoek naar een extra oeververbinding?**

De gemeenteraad van Waddinxveen heeft besloten dat een aquaduct ter hoogte van het Gouwebos niet wenselijk is. Dat uitgangspunt heeft de bestuurlijke afstemgroep (BAG) overgenomen.

**92. Het eind van fase 2 is altijd aangegeven als het einde van een trechterproces dat uitkomt met 1 variant en niet een keuze tussen meerdere varianten.**

De bestuurders stellen voor om, gezien de complexiteit, nog extra onderzoek te doen. Daarom wordt nu een besluit in twee stappen genomen. Eerst een voorbereidingsbesluit als einde van fase 2. Zo kan eerst nog een onderzoeksfase naar de maatregelen die de BAG heeft geadviseerd plaatsvinden. Pas daarna (na fase 3a) wordt een uitvoeringsbesluit genomen om de gekozen maatregelen uit te voeren.

**93. Waarom blokkeert Waddinxveen alle alternatieven aan die zijde van Boskoop? Wel de lusten, maar niet de lasten? Hoe is dit te verdedigen naar de inwoners van gemeente Alphen.**

Een nieuwe weg moet over grondgebied van Waddinxveen. De coalitiepartijen van Waddinxveen hebben uitgesproken dat zij hier geen weg willen.

**94. Hoe kan het zijn dat gemeente Waddinxveen zo makkelijk van de lasten (geen tunnel Gouwebos) af kan komen, maar wel de lusten wil hebben om haar in het noordwesten wonende inwoners via Boskoop richting het noorden te laten rijden?**

Alle partijen nemen gelijkwaardig deel aan de BGG met respect voor elkaars grondgebied. De lusten van Waddinxveen voor een Verlengde Bentwoudlaan zijn ook de lusten van bewoners van Boskoop en de sierteeltbedrijven (betere verbinding naar de A12).

**95. Bij de stukken zit een uitwerkingsvariant w20-2 zuid. Klopt het dat die variant zo wel bij het bedelaarsbos als bij het rietveldse pad weer de EHS kruisen en aantasten. Volgens het beleid mbt de EHS mag dat niet. Waarom dan toch deze uitwerkingsvariant gepresenteerd?**

Klopt, dit moet in de vervolgfase nader onderzocht en gedetailleerd worden.

**96. Dus als ik het goed begrijp, kan het zo zijn dat het voorbereidingsbesluit onder de huidige wetgeving valt en het uitvoeringsbesluit mogelijk last heeft van de nieuwe omgevingswet?**

Ja, dit klopt. Waarschijnlijk gaat vanaf 1 juli 2022 de nieuwe omgevingswet in. Alle vergunningen e.d moeten conform nieuwe omgevingswet worden ingediend.

**97. Is al bepaald dat de verlengde Bentwoudlaan er gaat komen?**

Hier is in 2018 een uitvoeringsbesluit over genomen. De provincie is nu bezig met een Provinciaal Inpassingsplan, daarover wordt in 2022 verder besloten.



**98. Dit is slechts een uiterst beperkt deel en daarmee verwaarloosbaar deel van het verkeer van Boskoop/Hazerswoude/ITC dat hier voordeel aan heeft en mag mijns inziens dan ook niet meespelen in uw overwegingen.**

Dank voor uw reactie, staat genoteerd.

**99. Dit is wel heel makkelijk geaccepteerd dan. Dit mag de gemeente Alphen toch niet zo maar accepteren?**

Dat is aan de gemeenteraad van Alphen of ze hier iets mee willen.

**100. Welke keuzecriteria worden gehanteerd voor de keuze aanrijroute Loeteweg versus Laag Boskoop?**

In het onderzoek worden o.a. leefbaarheid, veiligheid, verkeerseffecten, ruimtelijke kwaliteit, draagvlak, kosten meegenomen.

**101. Er wordt inderdaad gevraagd om een oeververbinding, maar dan eentje die meer zoden aan de dijk zet en dat volgens velen bij het Gouwebos. Ik snap dat dit tegen de wil is van Waddinxveen is, maar wel verkeerstechnisch een veel betere oplossing (verkeer vanuit Waddinxveen noordwaarts kan dan veel sneller naar de N207 en andersom vanuit Boskoop richting zuiden naar de N207).**

Dank voor uw reactie.

**102. Aanvulling op reactie op vraag over aansluiting N11 bij Zaans Rietveld. Wees eerlijk en rep niet over optimalisatie etc. Het wordt op de nieuwe kruising erg gevaarlijk ook voor recreatief verkeer. Dus wees eerlijk.**

Dank u, dit staat genoteerd, we nemen dit mee.

**103. Moet de Gemeenteraad straks instemmen met het gehele advies, of kan/mag de Raad nog nuances aanbrenge(n) of onderdelen weglaten/ toevoegen?**

Het advies wordt aan de raden van de drie gemeenten en Provinciale Staten gelijktijdig en met dezelfde strekking voorgelegd. Het is aan de volksvertegenwoordigers om hier een wijs besluit over te nemen. Doel is om voortvarend met de derde fase aan de slag te gaan.

**104. Wat is de status van de Verlengde Bentwoudlaan? Waarom wordt die niet in het totaalplan meegenomen?**

De (Verlengde) Bentwoudlaan en maatregelen N209 Hazerswoude vanuit het project N207 Zuid zijn een uitgangspunt voor BBG. Over het project N207 Zuid is in 2018 een uitvoeringsbesluit genomen. De provincie is nu bezig met een Provinciaal Inpassingsplan. Daarover wordt in 2022 verder besloten.

**105. In welk jaar zullen de opties effectief gerealiseerd worden?**

Dat is lastig aan te geven, vooral omdat het Rijk bepaalde maatregelen uitvoert. Ook moeten voor de maatregelen verschillende processen zoals bestemmingsplannen, doorlopen worden. We streven naar de middellange termijn, dus over vijf tot vijftien jaar.

**106. Hoe kunnen we de besluitvorming volgen inzake de extra oeververbinding?**

Tussen december 2021 en februari 2022 bespreken gemeenteraden en Provinciale Staten het advies. De komende 1,5 tot 2 jaar onderzoeken we een oeververbinding. De uitkomsten leggen we daarna weer voor aan de raden en Staten voor een besluit. Daar informeren we de omgeving ook weer over.

## **Kosten**

**107. Op grond waarvan worden de kosten van ruim € 50 miljoen voor de middellange termijnmaatregelen verdeeld tussen de deelnemende overheden?**

Dat bepalen de overheden zelf. Daarover zijn geen onderlinge afspraken gemaakt.

**108. In uw kostenbegroting voor W20 wordt tussen de 25 en 28 miljoen uitgetrokken. Daarin wordt als basis uitgegaan van een 80 km weg volgens uw gegevens. Hoe verhoudt zich dat tot de 60 km variant die nu voor W20 wordt gepresenteerd?**

Bij de routes voor de W20 is uitgegaan van een ontwerpsnelheid van 60 km/h. De spooronderdoorgangen worden iets breder aangelegd, zodat het mogelijk is om later een weg aan te leggen met een ontwerpsnelheid van 80 km/u.

**109. Bij een goed aquaduct, krijg je er een noord zuid verbinding gratis bij, deze ligt er al. Is hier al eens aan gedacht en meegenomen in de financiën?**

Het klopt wat u zegt.

**110. Waarom staat er dan in de raadsstukken onder de kostenanalyse 80 km/uur weg?**

Dit is benoemd om duidelijk te maken dat we bepaalde spooronderdoorgangen ontwerpen op een rijsnelheid van 80 km/u. Daarmee maken we het passeren van de spooronderdoorgang in de toekomst met 80 km/u mogelijk. Voor de W20-varianten is nu rekening gehouden met een ontwerpsnelheid van 60 km/u.

**111. Waarom een kleine 30 miljoen uitgeven aan W20 in de voorsortering op een oeververbinding als dit slechts 8% verkeer van de Zijde wegneemt?**

W20 leidt tot een verkeersafname op diverse wegen, waaronder de Zijde. Een extra oeververbinding vermindert het verkeer op de Zijde nog meer, zeker als er dan een vrachtwagenverbod komt op de Zijde. Maar op dit moment is er te weinig geld beschikbaar voor een extra oeververbinding. In de volgende fase onderzoeken we wat de meerkosten van een brug aansluitend op de W20-varianten zijn. Daarbij gaan we uit van 60 km/u. Als deze variant de voorkeur heeft, dan kunnen raden en Staten besluiten extra geld vrij te maken voor de aanleg.

## **Informatie**

**112. Is er een meer gedetailleerde tekening, dan het PDF bestand wat overal te vinden is?**

Dit staat op de website, pagina Maatregelenpakket rechter kolom onderaan (ze heten situatieschetsen). Deze zijn in te zoomen.

**113. Waar kan ik de toekomstplannen voor de regio vinden waar u het over heeft?**

U kunt die vinden in de Ruimtelijke Economische verkenning bij de stukken op de website.

## **Overig**

**114. Wat is jullie visie over het aantrekken van grote bedrijven op het industrieterrein van Boskoop met veel vrachtvervoer als gevolg van een ontsluitingsweg als de W20-1 of W20-2 tussen Boskoop en de N!!?**

Het terrein wordt verder ontwikkeld. Deze ontwikkeling zit in de verkeersmodellen verwerkt. Het vrachtverkeer kan over enkele jaren ook via de Verlengde Bentwoudlaan naar de A12.

**115. De W1 variant is niet haalbaar. Bij doorgang van deze variant, zal de CO2, stik en fijnstof (dodelijk) uitstoot voor bewoners Smidtweg-Roemer, en ook Voorweg Loete fors toenemen. Dit betekent dat er Russisch roulette gespeeld met de gezondheid van deze bewoners en de gezondheid van de nog overgebleven natuur. Je hoeft geen helderziende te zijn om te begrijpen wat er op de Roemer-Smidtweg gebeurt als ook de Bentwoudlaan er ligt. Economische haalbaarheid is geen pre meer, we hebben nl. een nationaal en internationaal klimaat akkoord. Deze wordt leidend. Betekent dat de Bodegravenboog, en een tunnel bij Hazerswoude nu wel haalbaar en wenselijk zijn. Waarom zijn bewoners Roemer-Voorweg-Loeteweg niet ingelicht over de zware verkeers en uitstoot toename. In de volgende fase van het onderzoek worden de milieueffecten uitgebreider onderzocht.**

**116. Deze W20-1 variant? Waarom kiezen voor CO2, Stik en Fijnstof toename voor bewoners Loete-Roemer, zeker na aanleg van de Bentwoudlaan? Zie ook toename bij de W20-2 variant vi Smidtweg?**

We gaan volgend jaar ook dit soort aspecten onderzoeken.

**117. Dit zijn allemaal infrastructurele maatregelen. Is er ook gekeken naar maatregelen in het kader van mobiliteitsmanagement? Zoals slimmere logistiek van de greenport, minder leegrijden e.d.**

Dit zijn flankerende maatregelen die slechts een deel van de problematiek wegnemen. Er wordt al enkele jaren gewerkt aan logistieke hubs. Het overgrote deel van het verkeer op de Zijde bijvoorbeeld zijn personenauto's uit diverse wijken in Boskoop. Ondanks het groeiende gebruik van de twee stations in Boskoop heeft dit nog niet geleid tot veel vermindering van het verkeer op de Zijde.

**118. Hoe ziet u het klimaat akkoord t.o.v. de nu besproken economische zaken?**

Diensten die worden aanbesteed, stellen bij de aanleg van nieuwe infrastructuur eisen aan de CO2-uitstoot. De verwachting is dat de landelijke overheid steeds meer zal uitgaan van elektrische voertuigen als het gaat om weggebruik.