

Opmerkingen, vragen en antwoorden uit het webinar van 28 juni 2021

Hieronder vindt u de vragen en opmerkingen van deelnemers aan het webinar van Beter Bereikbaar Gouwe op 28 juni 2021. Dit webinar was bedoeld om de verkeerscijfers te presenteren en vragen daarover te beantwoorden.

Er zijn veel vragen gesteld en opmerkingen via de QenA, ook over andere zaken dan verkeerscijfers. Deze konden we ter plekke niet allemaal beantwoorden of maar kort. Hieronder vindt u (uitgebreidere) antwoorden en reacties. U kunt voor andere vragen en antwoorden ook kijken naar 'Vragen en antwoorden webinar van 7 juni', op de website onder Documenten.

* Soms zijn er opmerkingen of meningen weergegeven die naar onze mening niet om een antwoord vroegen. Deze zijn gemarkeerd met een *. Veel van deze opmerkingen verwerken we wel in de draagvlakanalyse.

De vragen en antwoorden zijn gegroepeerd naar onderwerp. Met het oog op de privacy zijn de namen van de vragenstellers niet weergegeven. Ter informatie: van de ca. 60 deelnemers hebben 33 personen een of (veel) meer vragen gesteld of opmerkingen gemaakt.

| Onderwerp | Pagina |
|---|--------|
| Vragen over verkeerscijfers | 1 |
| W20 - nut en noodzaak en budget lange termijn | 8 |
| Leefbaarheid en veiligheid | 9 |
| (On)geschiktheid van wegen | 10 |
| Effecten op natuur, recreatie en landschap | 11 |
| Plaats van een aquaduct | 11 |
| Proces | 12 |
| Draagvlak | 15 |
| Andere vragen en opmerkingen | 15 |

| Vragen over verkeerscijfers | |
|--|---|
| Zijn de verkeersintensiteitscijfers ook beschikbaar voor de verschillende aanrijdroutes W20-1 in het algemeen en het Paddegat ter hoogte Spoorhaven in het bijzonder? | In het verkeersmodel zijn voor alle verschillende aanrijdroutes cijfers beschikbaar. We hebben er voor gekozen om de belangrijkste routes in de afbeeldingen op de website te vertonen. |
| Is in de verkeersberekeningen ooit geïnventariseerd naar wat de impact gaat zijn als er een calamiteit op de A4 is en de navigatie computers snellere routes via W20-whatever en N207-Zuid vinden? | Dit is tot op heden niet geïnventariseerd |

| | |
|--|---|
| <p>Graag ook de cijfers van 2e oeververbinding en bij tunnel Hazerswoude</p> | <p>Verkeerscijfers over een noordwestelijke rondweg Boskoop + aquaduct (W12 + O3) zijn te vinden op de pagina documenten , en dan onder de kop Werkbijeenkomsten december 2019 > Presentatie werkbijeenkomsten (pag. 14 en 15). In de Factsheets 40 maatregelen is een beschrijving te vinden van de maatregel W12 en O3.</p> <p>Verkeerscijfers van een ongelijkvloerse kruising Hazerswoude Dorp (W23) zijn te vinden op Documenten > Documenten online bijeenkomsten juni 2020 > Presentatie (pag. 17, 18). In de Factsheets nieuwe ideeën is een beschrijving te vinden.</p> <p>Deze maatregelen vielen vorig jaar af, omdat ze niet in het budget voor de middellange termijn pasten.</p> |
| <p>Vervolgvraag op 4; graag de cijfers thv Spoorhaven en Paddegat beschikbaar stellen/tonen. Gaat dit gebeuren?</p> | <p>Cijfers op het Paddegat staan op de afbeeldingen. Van de Spoorhaven worden tijdens deze webinar geen extra gegevens verstrekt. Voor de volledigheid: De gepubliceerde cijfers bevatten twee locaties op het Paddegat. Ten noorden van de spoorwegovergang Paddegat wordt de intensiteit op deze overweg weergegeven. Iets zuidelijker wordt op het Paddegat de intensiteit weergegeven tussen de aansluiting Spoorhaven en de aansluiting Laag Boskoop.</p> |
| <p>Ik vind nergens terug of het extra aquaduct nog nodig is als w20-3 wordt gerealiseerd want dan heb je ook gelijk oost west verbinding via bestaande n11 aquaduct</p> | <p>Een betere bereikbaarheid in de regio vraagt om een goede noord-zuidverbinding en een nieuwe oost-west(oever)verbinding. Met de aanleg van de Bodegravenboog is het voor verkeer dat géén bestemming heeft in het Gouwe-gebied aantrekkelijker om via de A12 en N11 te rijden. De bereikbaarheid van het gebied wordt verder verbeterd met een noordelijke route bij Boskoop. Als gekozen wordt voor de W20-3 is alleen deze noord-zuid verbinding aanwezig. Bij een keuze voor een W20-3 zal bij een aanleg van ook een aquaduct een relatief grotere investering gedaan moeten worden dan wanneer wordt gekozen voor de W20-1 of W20-2.</p> |
| <p>In de beantwoording van de vragen uit het vorige webinar wordt consequent gemeld dat het om een goede noord-zuid verbinding gaat. Dat betekent dus wegen met een goede doorstroming. Tevens wordt gemeld dat er maatregelen worden getroffen op diezelfde wegen om sluijverkeer tegen te gaan. Volgens spreekt die 2 antwoorden zichzelf tegen. Gaat het in de richting van tegen houden van sluijverkeer en daarmee het tegenhouden van doorgaand verkeer?</p> | <p>Variant W20 is bedoeld voor een goede noord-zuid verbinding (met een mogelijkheid voor een oost-westverbinding op lange termijn). Dat zal consequenties hebben voor de wegen die naar de nieuwe weg toe leiden. In sommige varianten betekent dat dat die aangepast moeten worden om de verkeersstroom aan te kunnen.</p> |

| | |
|--|---|
| <p>Of wordt de leefbaarheid rondom W20 opgegeven ten gunste van een "goede" dus verkeersaanzuigende noord-zuid verbinding?</p> | |
| <p>Waarom zijn de opties 2 en 3 van de W20-1 niet doorgerekend in de cijfers?</p> | <p>Er is getracht een logische combinatie van tracé's aan de noordzijde, het midden en de zuidzijde te maken. Op die manier zijn nu deze 4 varianten doorgerekend. Op basis van deze cijfers kan een inschatting gemaakt worden van de effecten die een dergelijke combinatie kan hebben. Als een combinatie in een vervolgetraject gezien wordt als relevant kan deze alsnog doorgerekend worden.</p> |
| <p>Als de tunnel in Hazerswoude dorp wordt aangelegd heeft Hazerswoude dorp ook gelijk geen last meer van het sluipverkeer wat door dorp naar de N11 wil en niet over de Hoogeveenseweg naar de gemeneweg gaat om naar de N11 te gaan.</p> | <p>Het onderzoek naar een mogelijke tunnel in Hazerswoude dorp is onderdeel van een vervolgonderzoek dat nog uitgevoerd gaat worden. Pas als er nieuw geld is en er over de aanleg van een tunnel bij HWD wordt besloten, dan kan een tunnel worden aangelegd.</p> |
| <p>Volgens mij zit de reductie van 30% van de Bodegravenboog niet in de cijfers voor de N207 verwerkt. Of wilt u zeggen dat u verwacht dat het verkeersaanbod in 2030 zou gaan verdubbelen tov 2018 ?</p> | <p>In de nu gepubliceerde kaarten is alleen de verbinding W20 toegevoegd, om dit zuiver te kunnen bekijken. In november is in pakket 1 gekeken naar de verkeerseffecten van een combinatie van W20-1 met een Bodegravenboog. Daarin kunt u zien dat er een afname van verkeer is op de N207. Un vindt dit op de site onder Documenten > Documenten november - december 2020 > 1. Keuze opties maatregelenpakket BBG (pag. 22- 25 pakket 1 Boog en Noord)</p> |
| <p>hoe luidt de verkeersuitkomst Paddegat thv Spoorhaven cq. WAAR vind ik dat in de afbeelding? Graag een concreet antwoord</p> | <p>Dat is voor de W20-1 de intensiteiten 1400, 1000 en 400 voor respectievelijk de cijfers 2018, 2030 zonder en 2030 met maatregel. De cijfers zijn te vinden op deze locatie: https://www.beterbereikbaarrouwe.nl/publish/pages/27488/verkeerscijfers_noordelijke_aansluiting_boskoop_w20_-_22_juni_2021.pdf</p> |
| <p>waarom is de kooiweg nooit in de plannen mee genomen?</p> | <p>Voor de W20 varianten is gezocht naar varianten die veelal gebruik maken van bestaande wegen en welke voor de lange termijn kunnen voorzien in een oost-west verbinding. Voor een logische tracékeuze wordt onder ander gekeken naar o.a. het huidige gebruik van de wegen, de aanwezige bebouwing en de aanwezige barrières zoals waterwegen en spoorkruisingen. Dit is de reden dat voor deze varianten vooralsnog is gekozen is voor andere voorkeurstracés en er niet is voorzien in het gebruik van de Kooiweg.</p> |
| <p>NAV antwoord op eerdere vraag 11; dan neem ik aan dat de 30 km zone Paddegat in relatie tot de 60 km Loeteweg als zodanig in de besluitvorming omtrent de aanrijroute expliciet wordt meegenomen</p> | <p>Het Paddegat is een mogelijke aanrijroute van W20-1. Daarbij is het niet de bedoeling dat dit anders wordt dan de huidige 30 km/u</p> |

| | |
|--|---|
| Dus uitgaande van de bestaande snelheden is dat dus op het Paddegat een 30 km/zone binnen de bebouwde kom met aansluitend 11 uitgangen van tuinen en een woonerf ???? | Dat klopt |
| welke periode zijn de verkeersintensiteiten gemeten op de betreffende wegen? | Voor het verkeersmodel wordt gebruik gemaakt van het RVMH model van de omgevingsdienst (versie 3.2). Zij hebben het model gemaakt op basis van telgegevens welke aangeleverd door de verschillende gemeenten. Het is ons niet bekend wanneer deze tellingen uitgevoerd zijn. De aanleverdata verschillen over het algemeen nogal. |
| Ik woon aan de Voorweg. In eerdere analyses is al gezegd dat deze weg aan zijn maximum capaciteit zit. Waar komt deze groei vandaan in groen en rood? | In alle varianten is een afname zichtbaar van het verkeer op de Voorweg. |
| Nogmaals wat is de delta verkeersintensiteit Paddegat ter hoogte Spoorhaven. Ik zie dit niet op enige afbeelding weergegeven | Deze staat in de afbeeldingen op de website vermeld. Als u hier meer over wilt weten, kunt u een mail sturen, dan behandelen we deze vraag van u nog nader. |
| Voorziet U ook de invloed van de RES op de W20 varianten? | Het gebied tussen de N11, het spoor en de Gouwe is een zoekgebied voor een zonneveld en windmolens. Dat betekent dat het onderzocht wordt, maar er is nog niet over besloten. Voor het voorstel van de W20 varianten is dan ook geen rekening gehouden met de RES. |
| Begrijp ik het goed dat er mogelijk 3900 voertuigen extra langs de Gouwelandenlaan (langs McDonalds) gaan. | De variant over de Gouwelandelaan is niet doorgerekend. Een globale inschatting van de extra te verwachten intensiteiten indien voor deze variant wordt gekozen is tussen de 3000 en 5000 motorvoertuigen per etmaal. |
| De Bodegravenboog levert dus al een afname van 30% op de verkeersdruk op de N207. Waarom dan nog überhaupt een W20 variant, wat maar een lapmiddel is, nog ontwikkelen als dit slechts 8% van het verkeer van de Zijde en N207 weghaalt? | Omdat ook in het gebied zelf een betere noord-zuid en een betere oost-west verbinding nodig is. |
| Hoe kan het dat er enorm wordt aangevoerd, maar niet verder zuid en west afgevoerd? Dit neemt af. Geen rekening gehouden met aanzuigende werking voor verkeer bv Alphen Zoetermeer? | De aangegeven intensiteiten zijn altijd intensiteiten in twee richtingen. Het verkeersmodel houdt rekening met een mogelijke "aanzuigende werking" van nieuwe wegen. |
| Verkeer spreiden klinkt leuk, maar dat is niet van toepassing voor de Oude Wijk! Daar krijgen de bewoners dus gewoon 4x zoveel verkeer door de voortuin. En wegen aanpassen/verbreden klinkt ook zo leuk, dat maakt het voor bewoners | In variant W20-I komt er inderdaad veel meer verkeer over deze weg en aanpassingen voor bijvoorbeeld veiligheid vragen inderdaad ruimte. |

| | |
|--|---|
| toch niet minder erg en opeens wel leefbaar? | |
| het effect op de zijde (is minimaalvolgens absolute cijfers)toch is dit èèn van de knelpunten wat in dit w 20 zonder verbetering in de aan/afvoerwegen word meegenomen | Het effect op de Zijde is bij de W20 varianten inderdaad relatief beperkt. |
| In hoeverre is er rekening gehouden met seizoensinvloed, mbt tot de piektijden van levering/toelevering van de boomkwekerijbedrijven? | In de cijfers is geen rekening gehouden met seizoensinvloeden. |
| Als de metingen buiten het kwekers seizoen gedaan zijn dan kloppen wederom de cijfers niet want v | De cijfers zijn gebaseerd op diverse metingen in diverse jaren, die aangeleverd zijn door de diverse gemeenten. De intensiteiten op de wegen worden daarmee gezien als representatief voor de specifieke wegen. |
| Geldt die toename van de W20-2 via het zuidelijke viaduct (gele route) dan ook voor de W20-1 als je die via het zuidelijke viaduct zou leiden? | Voor W20 - 1 is een grotere toename van het verkeer te verwachten als deze rechtstreeks aansluit op de aansluiting N11. |
| Is er ook naar de cijfers gekeken naar als het extra aquaduct aangelegd zou worden want is denk ik ook belangrijk om dit mee te nemen in de beslissing wat daarvan het effect is op de wegen van nu | Verkeerscijfers over een noordwestelijke rondweg Boskoop + aquaduct (W12 + O3) zijn te vinden op de pagina documenten, en dan onder de kop Werkbijeenkomsten december 2019 > Presentatie werkbijeenkomsten (pag. 14 en 15). In de Factsheets 40 maatregelen is een beschrijving te vinden van de maatregel W12 en O3. Deze maatregelen vielen vorig jaar af, omdat een aquaduct niet in het budget voor de middellange termijn past. Zie de pagina documenten, onder de kop Documenten november-december 2020. |
| De toename van het verkeer op de lokale wegen weegt toch niet op tegen de afname van het verkeer op de N207/N209. Zeker als je naar de absolute cijfers kijkt op de N207/N209 zonder maatregel en met maatregel. | Dit is een afweging die nu op basis van de verkeerscijfers en alle andere criteria gemaakt zal moeten worden. |
| Hoe kun je de enorme % toenames goed praten met in verhouding voor andere wegen veel lagere% afnames van verkeer? het is allemaal in verhouding met de huidige stand van zaken. Dan lijkt mij 8% afname tov de huidige situatie niet goed te praten met bv 500% toename. En dan noem ik die meer dan 1000% maar even niet/ | Het doel van de weg is een verbinding en dus komt er inderdaad meer verkeer. Dat heeft effecten op leefbaarheid en veiligheid. Dat is in beeld en bij eventuele realisatie zullen aanvullende maatregelen nodig zijn. Het is een afweging die nu op basis van deze cijfers en alle andere criteria gemaakt zal moeten worden. |

| | |
|---|---|
| <p>Zijn de W20-opties allemaal even logisch als 'voorfase' van een tunnel onder de Gouwe?</p> | <p>Om de W20 opties om te bouwen tot een aquaduct onder de Gouwe moeten in alle opties nog extra aanpassingen aan de toeleidende infrastructuur gedaan worden om het verkeer te kunnen verwerken. De W20-2 lijkt de meest logische variant, de andere opties vergen meer aanpassingen. Bij keuze voor de W20-3 is in vergelijking met de andere varianten de meeste investering nodig om deze te laten aansluiten op een toekomstig aquaduct.</p> |
| <p>Voor de cijfers is er met 2018 gerekend. In hoeverre is er rekening mee gehouden dat onze mobiliteitsbewegingen veranderen NA deze periode van Corona. Want 2018 is toch ver voor het nieuwe gewoon?</p> | <p>Corona heeft invloed op de mobiliteit van personen en goederen, vanwege digitalisering in de werkomgeving, in het onderwijs en in de zorg. De langetermijneffecten daarvan op het spoor, openbaar vervoer, weg- en waterverkeer staan nog niet vast. BBG richt zich op onderzoek naar maatregelen en effecten op de (middel)lange termijn. De verwachting is dat de mobiliteitsgroei op deze (middel)lange termijn weer zal aantrekken. De demografische groei, huishoudensgroei en bijbehorende woningbouwopgave zijn immers groot, en dat geldt zeker voor de regio Gouwe. Investerings in bereikbaarheid blijven daarom noodzakelijk, ook als de economische groei door corona minder groot zou zijn.</p> |
| <p>Het verminderen van het verkeer over de Zijde kan alleen maar werken als er een snelle verbinding naar het noorden wordt aangelegd. Daarmee haalt u een streep door leefbaarheid rondom het W20-gebied en voorkomen van sluipverkeer. Zeker ook als er een ander openingsregime voor de hefbrug wordt gehanteerd (tijdens de spits 1 vaarrichting per opening en ca 15 minuten tussen de openingen). Is daar al rekening mee gehouden?</p> | <p>Er is gebruik gemaakt van een verkeersmodel waar de hefbrugopeningen in mee zijn genomen. Een aanpassing op het openingsregime van de brug is hier niet in meegenomen. Opgemerkt wordt dat de cijfers op werkdagniveau zijn en niet enkel tijdens de spits.</p> |
| <p>Daarom vroeg ik om een vergelijk in cijfers. Is er niet.</p> | <p>Deze vraag is ons niet helemaal duidelijk. Als u hier doelt op kosten, dan verwijs ik u naar het Rapport concept maatregelenpakket (pag. 32, 33) op de website (onder Documenten)</p> |
| <p>de hefbrug is in 2035 afgeschreven word een aquaduct hier in meegenomen</p> | <p>Er is geen sprake van dat de hefbruggen in 2035 zijn afgeschreven. Het vervangen van een brug gebeurt als de technische staat hier aanleiding toe geeft. Of als de functionaliteit niet meer voldoet aan de behoefte vanuit het weg- of vaarwegnetwerk. In dit geval zijn de hefbruggen ook nog eens een rijksmonument. Bruggen e.d. worden inderdaad wel vaak ontworpen en gebouwd met een technische levensduur van omstreeks 100 jaar. Maar dat wil niet zeggen dat na het verstrijken van die termijn een brug ook vervangen moet worden. Met goed onderhoud kan een brug veel langer meegaan.</p> |

| | |
|---|--|
| <p>Weer wordt gezegd dat de Zijde NU druk is en dat de W20 maatregelen tot een afname leidt. Dat is niet juist, er is een afname t.ov 2030 niet tov 2018.</p> | <p>De weergegeven percentages zijn inderdaad ten opzichte van de referentiesituatie 2030. In alle doorgerekende W20 maatregelen neemt de intensiteit ook zeer licht af ten opzichte van de situatie 2018. Deze percentages zijn echter lager dan de percentages ten opzichte van 2030.</p> |
| <p>dus we gaan in het drukke gebied knelpunten oplossen maar verleggen de problematiek naar een ander gebied? want de betreffende wegen ivm W20 zijn niet geschikt voor de berekende toenames van het verkeer. Is het redelijk om van de bewoners en bedrijven van het gebied waar W20 getekend is te verwachten dat zij enorme % stijgingen in verkeer gaan accepteren om een veel lager % minder verkeer op bv de zijde te kunnen creëren? want uitgaande van de huidige situatie is 500% echt heel veel en min 8% tov de huidige situatie is dan echt veel minder.</p> | <p>We begrijpen uw punt en nemen dit mee in de draagvlakanalyse. Het is aan de bestuurders en volksvertegenwoordigers om hier een afweging in te maken.</p> |
| <p>Waar kan ik zien wat een aquaduct doet qua verkeersintensiteit?</p> | <p>Verkeerscijfers over een noordwestelijke rondweg Boskoop + aquaduct (W12 + O3) zijn te vinden op de pagina documenten , en dan onder de kop Werkbijeenkomsten december 2019 > Presentatie werkbijeenkomsten (pag. 14 en 15).</p> <p>In de Factsheets 40 maatregelen is een beschrijving te vinden van de maatregel W12 en O3. Deze maatregelen vielen vorig jaar af, omdat een aquaduct niet in het budget voor de middellange termijn past. Zie de pagina documenten, onder de kop Documenten november-december 2020.</p> |
| <p>De vraag is wat de gevolgen zijn als je niets doeten wacht tot de lange termijn oplossingen kunnen worden gerealiseerd</p> | <p>In de intensiteiten is ook de situatie 2030 zonder maatregelen opgenomen. Dit geeft zicht op de gevolgen als je geen maatregelen neemt.</p> |
| <p>Er zijn veel wegen meegenomen in verkeerscijfers. Volgens mij missen echter de effecten op kwetsbare wegen zoals de Burg. Colijnstraat en Parklaan in Boskoop. Kunnen die nog toegevoegd worden?</p> | <p>We hebben op de afbeeldingen de belangrijkste wegen meegenomen. De keuze voor deze wegen is zo gemaakt dat belanghebbenden en beslissers een voldoende indruk kunnen krijgen van de impact van de maatregelen op het wegennet. Het is dan ook niet onze bedoeling om in deze fase voor besluitvorming de afbeeldingen nog aan te passen.</p> |

| | |
|---|--|
| <p>“ Het is druk” we moeten wat doen is niet onderbouwd door welk cijfer dan ook. Verkeerskundig is onderbouwd wat iedereen kan zien : het is druk op de Zijde en de N209. Dus begin die drukte op te lossen. Waarom gebeurt dat niet?</p> | <p>Dat het druk is wordt onderbouwd door de verkeerscijfers '2030 zonder maatregel'. In deze cijfers zijn de belangrijkste toekomstige ontwikkelingen meegenomen waar besluitvorming over heeft plaatsgevonden. Zo kunt u zien wat de verkeerstoename is op de wegen in het plangebied als er geen maatregelen genomen gaan worden. Met de aanleg van een W20 wordt een deel van de knelpunten in het gebied aangepakt; in Hazerswoude op de N209 zijn maatregelen gepland in het kader van het project N207 zuid en wordt een studie uitgevoerd door een tunnel. Aanvullend hieraan is het aan de gemeente om eventuele verdere maatregelen te nemen op de Zijde.</p> |
| <p>W20 - nut en noodzaak en budget lange termijn</p> | |
| <p>W20 is niet nodig als verder wordt gespaard voor echte oplossingen: oeververbinding en tunnel H woude. Nu wordt 50 miljoen in asfalt gestopt zonder echte oplossingen te realiseren. U zou de eer aan uzelf moeten houden en de opdrachtgever moeten adviseren de 50 miljoen te sparen.</p> | <p>De 50 miljoen is voor een verschillende set aan maatregelen. Met dit bedrag leggen we fietspaden aan, afmeervoorzieningen op de gouwe, verbeteren we de doorstroming op de weg voor brugopeningen en leggen we nieuwe wegen aan. Een van deze wegen, de Bodegravenboog, zorgt voor een grote afname van verkeer op de N207. De W20 geeft een eerste aanzet tot een aquaduct en legt een noord-zuid verbinding aan.</p> |
| <p>Het moge duidelijk zijn dat de verkeersproblematiek in Boskoop dermate groot is dat een alternatieve route (aquaduct of verbinding naar N11) vereist is!</p> | <p style="text-align: center;">*</p> |
| <p>Tunnelaanleg moet betaald worden door de provincie. Stel dat Alphen daar aan meebetaalt, kan dan de aanleg van de tunnel versneld worden zodat de aanleg naar de N11 niet meer nodig is?</p> | <p>Dat is aan de bestuurders en de volksvertegenwoordigers om te bepalen.</p> |
| <p>Alle W20 varianten zijn spagettivarianten in vgl met goede oplossingen, waarvoor u zou moeten pleiten. Alle opties liggen niet op tafel. U bent ingehuurd bewoners een van de drie varianten te laten kiezen.</p> | <p>We leggen de opties aan u voor en geven aan de bestuurders aan hoe het met het draagvlak zit. Uiteindelijk is het aan volksvertegenwoordigers om te besluiten.</p> |
| <p>Binnen dat budget hoor ik nu heel vaak maar het huidige budget over de balk gooien aan slechte plannen betekent alleen maar dat we straks nog ergens 50 miljoen voor bv de tunnel moeten gaan vinden? de eerste 22 miljoen is er al als we het budget van de W20 voor de tunnel reserveren</p> | <p>We horen dit vaker en nemen het op in de draagvlakanalyse als duidelijk signaal.</p> |

| | |
|---|---|
| De opties W20-1 en W20-2 laten een afname van de verkeersdruk op de N207, Zijde en N209 zien van minder dan 10%. Gemiddeld neemt de verkeersdruk jaarlijks met 1% toe. Dit zijn dus kortetermijnoplossingen. Is er binnen 10 jaar budget beschikbaar om het aquaduct aan te leggen? | Dat is nog niet te zeggen, dat is aan de politiek om er een uitspraak over te doen en alvast budget te willen reserveren. |
| Als je graag een gebied economisch wilt ontwikkelen moet je toch ook geld uittrekken voor de passende infrastructuur? Waarom dan geen extra geld uitgetrokken om de Tunnel en het aquaduct sneller te ontwikkelen? | Er is op dit moment geen extra geld. Het is aan de volksvertegenwoordigers om te bepalen of zij extra geld willen reserveren. |
| kunnen besluiten over de W20 dan ook ajb op de lange termijn genomen worden ajb? want met een aantal lange termijn maatregelen is de W20 niet meer nodig. Dus W20 afschaffen en het budget gebruiken om de lange termijn maatregelen naar voren te halen ajb? | We horen dit vaker en nemen het op in de draagvlakanalyse als duidelijk signaal. |
| Lange termijn moet toch zichtbaar zijn voordat je middellange termijn investeringen gaat doen? | De bestuurders stellen voor om ook op kortere termijn iets te kunnen doen aan de problematiek. |
| | |
| Leefbaarheid en veiligheid | |
| Heeft u de % gezien waarmee het verkeer op ander wegen afneemt? bv 8% en waarmee het verkeer op de betreffende wegen zal toenemen? meer dan 500%!!!!!! dus Verkeerstoename van bv 500% om ergens anders 8% minder verkeer te creëren is een wijs besluit? | Uw signaal is duidelijk. Dat nemen we mee in de draagvlakanalyse. |
| Leefbaarheid speelt geen rol meer in dit project. Economie rules. | |
| zoveel verkeer meer over de loete en de oude wijk De lunatic route .Dit gaat leiden tot gevaarlijke situatie's .En dit alles voor 8 tot 10 % minder op de zijde .De op en afritten worden echt heel gevaarlijk.Dit baart mij heel grote zorgen | We nemen dit mee. Ook veiligheid is een criterium in de beoordeling van de varianten. |
| Leefbaarheid is OOK economie | |
| wordt de leefbaarheid van de bewoners nog nagekijken | Leefbaarheid en veiligheid zijn criteria in de beoordeling van de varianten. |
| Zijn er naar de verkeerscijfers ook prognoses over verkeersveiligheid van | Dit is een criterium waar inderdaad ook naar wordt gekeken. |

| | |
|---|--|
| aanwonende en verkeersdeelnemers? | |
| Is er al gekeken naar de "confrontatie" tussen veel (vertrekkend) vrachtverkeer op de bedrijventerreinen en personenauto's? | De confrontatie tussen verschillende stromen valt onder de verkeerskundige analyse die op alle varianten gedaan wordt. |
| waarom wordt er niet gesproken over forse verbetering van veiligheid en leefbaarheid in Boskoop West (met name Zijde) bij verbod vrachtauto's bij aanleg w20 variant? | Het weren van vrachtverkeer op de Zijde is pas mogelijk als een reëel alternatief geboden kan worden. In de huidige situatie is dit nog niet aanwezig. |
| meneer . ,(reageert op iemand anders) heeft u nagedacht over de veiligheid en de leefbaarheid van de Smitweg, de Loeteweg en de andere betreffende wegen? want wat u als argument voor uw weg gebruikt geldt ook voor die wegen. denkt u aub even aan +1000% tov -8% voor de Zijde? | * |
| Mevrouw ... (reageert op iemand anders) Komt u een keer bij ons kijken en met ons praten.. met de duizenden inwoners die hier elke dag voor de hefbrug in de file staan (hefbrug 36x per dag omhoog / 180 minuten !! | * |
| Dus toch de leefbaarheid opgeven voor doorstroming van verkeer ???? | * |
| | |
| (On)geschiktheid van wegen of bodem | |
| De smitweg daalt met ca 5 mm per jaar (bodemdalingskaart.nl) het spoor verzakt ook , ook de relatieve jonge N11. Nieuwe wegen in dit gebied is gewoon geen goed plan! | Bodemdaling is inderdaad een probleem. We nemen het mee in de beoordeling en afweging. |
| U toont een volstrekt irrationeel gebruik van de Loeteweg, waarom gebruikt u Laag Boskoop vanaf de Roemer en de spoorwegovergang niet richting Noord? | De keuze voor een aanrijroute naar W20-1 wordt in een latere fase uitgewerkt. Laag Boskoop is inderdaad ook een optie. |
| De licht rode weg is niet te realiseren, hier rijden trekkarren, tractoren, vrachtwagens fietsers (scholieren) met een hele scherpe bocht. Dit is echt niet te doen voor nog meer vrachtverkeer. | * |

| | |
|---|--|
| <p>Verbreiding Loeteweg is niet reëel. Aan de zuidzijde staan de woningen dicht aan de weg. Aan de noordzijde ligt een vaart. Bij de reconstructie een paar jaar geleden is de mogelijkheid tot verbreding onderzocht, bleek niet mogelijk.</p> | * |
| <p>De smitweg is een heuvelachtige weg met veel verzakkingen dus niet geschikt voor toename verkeer. Veel op en afritten van aanliggende woningen, veel agrarisch verkeer, veel geparkeerd staande vrachtwagens en achteruitstekende en inparkerende vrachtwagens, schoolgaande kinderen fietsroute, onderdeel van het wandelnetwerk enz enz</p> | * |
| <p>meer dan 10 x zoveel!! is dat redelijk? de wegen zijn niet geschikt voor deze hoeveelheden</p> | * |
| <p>Effecten op natuur, recreatie en landschap</p> | |
| <p>W20-3 heeft niet alleen effect op de natuur, maar ook op de recreatie in dit gebied. Toch wordt over beide niks gezegd. waarom niet?</p> | <p>Effecten op recreatie en natuur worden ook in de afweging als criteria meegewogen. In dit webinar richten we ons nu op de verkeerscijfers, als aanvulling op het webinar van 7 juni.</p> |
| <p>Maar moet er een heel gebied met recreatie en natuur opgeofferd worden voor alleen minder verkeer op de zijde????</p> | <p>De ruimtelijk economische verkenning die is gedaan laat zien dat het gebied vraagt om een noord-zuid- en een oost-west verbinding. De W20 geeft daartoe een eerste aanzet en zorgt ook voor enige afname van het verkeer op de Zijde.</p> |
| <p>Er wordt aangegeven dat de W20-3 variant om kwetsbaar gebied heen gaat, dit is onjuist. zowel de W20-2 als w20-3 gaan door kwetsbaar gebied- ljsvogel en Bedelaarsbos</p> | <p>U heeft gelijk, dat stuk is ook kwetsbaar. Dat is bij ons goed in beeld.</p> |
| <p>Plaats van een aquaduct</p> | |
| <p>Volgens mij missen jullie nog een stukje. Ik heb beide webinars nu gezien en zie niet echt een draagvlak voor een aquaduct tussen Alphen en Boskoop. Wel heb ik menig vraag zien hintten om juist een onderzoek in te stellen naar een aquaduct tussen Boskoop en Waddinxveen. Waarom noemen jullie deze, veel betere, oplossing niet? Daar is veel meer draagvlak voor.</p> | <p>De gemeenteraad van Waddinxveen heeft zich uitgesproken tegen een aquaduct ter hoogte van het Gouwebos. Maar we nemen dit signaal op in de draagvlakanalyse.</p> |

| | |
|---|---|
| <p>Aquaduct een paar kilometer onder een al bestaand aquaduct lijkt mij geld over de balk gooien. Aquaduct met een tunnel onder het Gouwebos door zal voor Boskoop fijner zijn want minder ver weg van de dorpskern.</p> | <p style="text-align: center;">*</p> |
| <p>nog aanvulling op antwoord op mijn vorige vraag, maar denk niet dat extra aquaduct dan nog een verschil zal maken omdat het maar een kilometer dichterbij boskoop zal komen. Denk dat als je dan nog een extra oeververbinding zou willen en ook echt effect zou willen laten hebben je hem aan het zuiden van boskoop moeten leggen omdat daar nog geen goede oeververbinding ligt.</p> | <p style="text-align: center;">*</p> |
| <p>en dan een aquaduct wat verder van een al bestaand aquaduct af ligt want waarom een paar kilometer onder een al bestaand aquaduct een extra aquaduct aanleggen, weer geld over de balk gooien?</p> | <p style="text-align: center;">*</p> |
| <p>Waddinxveen is enorm veel nieuwe woningen aan t bouwen en wil wel die verlengde Bentwoudlaan maar verwacht dat wij de afvoer van die extra woningen en de verlengde Bentwoudlaan gaan oplossen? dus Aquaduct onder het gouwebos, dan wordt de last verdeeld tussen Boskoop en Waddinxveen en hebben beide dorpen daar voordeel van.</p> | <p style="text-align: center;">*</p> |
| <p>Proces</p> | |
| <p>ik begrijp dat de w variant alleen een keuze is tussen w 1 2 en 3 en dat deze er zo i zo komen? omdat er maar 50 miljoen beschikbaar is</p> | <p>Het is eind 2021 aan de volksvertegenwoordigers om te besluiten of er een W20 komt. Dit voorstel is voortgekomen uit de gespreksronde over vijf mogelijke pakketten met maatregelen met raden en Staten en met mensen in de omgeving. Ook is gekeken naar ruimtelijk-economische ontwikkelingen, mogelijkheden op korte en lange termijn, de relatie met andere projecten en de € 50 miljoen van de gezamenlijke partners. Binnen dit bedrag zijn keuzes gemaakt voor maatregelen die zoveel mogelijk knelpunten in het gebied oplossen.</p> |

| | |
|---|--|
| <p>U noemt slechts verbale, in geen enkel opzicht onderbouwde argumenten voor de N207 Zuid en dit plan die zeer goed onderbouwd zijn weerlegd door de verkeerskundige analyses van het Molenberaad. Tegelijkertijd sluit u de ogen voor aantoonbare en zichtbare verkeersknelpunten op de Zijde in Boskoop en de doorkruising van de N209 en de Dorpsstraat in Hazerswoude -Dorp. Iedere logica ontbreekt. Wat bezielt bestuurders dwars tegen deze logica en cijfers in te gaan en bewoners en bedrijven te negeren?</p> | <p>Voor de N207 Zuid hebben Provinciale Staten in 2018 een uitvoeringsbesluit genomen. De aanleg van de N207 Zuid is voor BBG derhalve een harde maatregel en deze maakt onderdeel uit van de verkeerskundige basis voor ons onderzoek. Binnen BBG is 50 miljoen beschikbaar voor het oplossen van knelpunten, verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid. Bestuurders hebben nadat er een uitgebreide consultatieronde bij raden en staten is gehouden voorliggend concept maatregelenpakket geadviseerd.</p> |
| <p>In de eerste analyses werd gezegd dat het verkeer niet over de W20 'spaghetti-variant' (20-1) zou gaan omdat dat te veel tijd in beslag zou nemen. Dus de toekomstige gebruikers zeggen niet die route te gaan gebruiken. Waarom hieraan vasthouden?</p> | <p>W20-1 is als variant blijven staan, om alle opties van een W20 in dit zoekgebied te kunnen blijven vergelijken.</p> |
| <p>Kan U een duidelijke tijdlijn maken met daarin ook het project N207 Zuid (PIP) ?</p> | <p>Over BBG en het Provinciaal Inpassingsplan van N207 Zuid wordt beide eind dit jaar/begin 2022 besloten. Exacte data zijn nog niet te geven.</p> |
| <p>Het effect van de studie is gebaseerd op een weg....de gebruiker is gebaad bij een goede aansluiting. De tuinders zeggen deze niet te gebruiken....hoe kan het dan wel terug komen in de studie? Ik denk dat de studie niet op basis is van een goed onderzoek/enquête, maar wel om iets toegeven?</p> | <p style="text-align: center;">*</p> |
| <p>Als er eenmaal asfalt ligt, kom je er nooit meer van af. Eerst goed de mogelijk van een aquaduct onderzoeken (op verschillende mogelijke locaties), dan pas asfalt aanleggen.</p> | <p style="text-align: center;">*</p> |
| <p>het is duidelijk dat voor iedereen die in dit webinar aanwezig is de voorkeur uitgaat naar een 2e oeververbinding over de Gouwe en ondertunneling in Hazerswoude Dorp. Het feit dat onderzoek naar deze lange termijn oplossingen inmiddels is gegeven zegt natuurlijk ook iets. Eigenlijk wil de politiek dit ook. Misschien goed om nog eens aan te geven op welke</p> | <p style="text-align: center;">*</p> |

| | |
|--|---|
| termijn dit op z'n snelst te realiseren is en wat de gevolgen zijn als we tot die tijd niets doen. Wat dat is volgens mij geen optie. | |
| Er is geld voor de echte knelpunten (Aquaduct en tunnel) , die N207 Zuid kan best wachten op de Bodegravenboog. Politiek kan de prioriteit wijzigen | * |
| Waarom geen alternatieven naast elkaar zetten los van de nu gedachte volgorde? | * |
| Stel de N207 zuid uit en gebruik dat geld voor een oeververbinding en tunnel! | * |
| Op basis van welke criteria rondom W20 heeft de BAG een bestuurlijke voorkeur uitgesproken? | De BAG heeft de bestuurlijke voorkeur voor de twee oostelijke varianten (W20-1 en W20-2) uitgesproken. Variant W20-1 heeft onderdeel uitgemaakt van pakket 1 "Boog en Noord" zoals is ingebracht in de consultatieronde bij raden en Staten en de omgeving, eind 2020. In variant W20-2 zijn een aantal punten verwerkt die de omgeving en de commissie Ruimtelijk en Economisch domein van de gemeente Alphen aan den Rijn in haar behandeling op 17 december 2020 heeft meegegeven, te weten de W20 rechtstreeks aan te laten sluiten op de N11 én zoveel mogelijk gebruik maken van no-regret tracé van de tweede oeververbinding. |
| Zo belangrijk voor de regio, doe je niet via zo'n online sessie | Helaas kan het nu niet anders. |
| 80 handtekeningen belangrijker dan 2000+ Tegen dit hele plamn? | We nemen in deze ronde ook opnieuw alle reacties mee. |
| volgens mij hebben jullie allang besloten en is dit 1 circus | Het besluit is aan de gemeenteraden en Provinciale Staten, dat vindt eind 2021/begin 2022 plaats. |
| Opmerkelijk; reeds bestuurlijke voorkeur uitgesproken voor de 2 oostelijke varianten...Waarom wordt dan dit proces gevolgd? | De bestuurders willen W20-3 wel voorleggen, om recht te doen aan het participatieproces. Alle varianten kunnen nu opnieuw worden vergeleken en van commentaar worden voorzien. |
| Waarom is de gemeente Waddinxveen volledig buiten beeld gebleven, de scope van het te bestuderen gebied is breder dan alleen Bodegraven - Boskoop - Hazerswoude - Alphen. Is de gemeente Alphen ad Rijn daarmee niet 'vleugellam' en maakt zij dan met de keuze eventuele invulling van een eW20 varianten een suboptimale oplossing | Eind 2020 heeft er een consultatieronde plaatsgevonden bij de omgeving én bij alle kernpartners. Ambtelijk is dat gedaan bij de omgeving. Gedeputeerden en Wethouders hebben hun staten en raden geconsulteerd. De uitkomsten van deze consultatieronde zijn in de vergaderingen van de Bestuurlijke Afstemgroep besproken in aanwezigheid van bestuurders van alle kernpartners. Dit heeft geresulteerd in het voorliggende concept pakket. |

| | |
|--|--|
| Gek dat 88 handtekeningen genoeg is om een 3e variant toe te voegen. Hoe is dit nu eigenlijk mogelijk als de aanwezigen nu allemaal ongeveer tegen überhaupt W20 is? (159 deelnemers begreep ik) | We nemen deze reacties nu ook mee. |
| De studie en dergelijke wordt gedaan door mensen die niets van de omgeving kennen, de bestuurders gaan uit van die cijfers....volgens mij klopt dat niet. | * |
| Draagvlak | |
| Wat is het draagvlak van de W20-opties individueel? | Na deze gespreksronde (reacties nog in te sturen t/m 11 juli) maken we de balans op in een draagvlakanalyse. |
| Wat gebeurt er als blijkt dat er geen draagvlak is voor alle 3 de W20-varianten? | Draagvlak is een van de 13 criteria waarop beoordeeld wordt (anders zijn bijv. Technische haalbaarheid, leefbaarheid, veiligheid, verkeerseffecten, kosten). Het is uiteindelijk aan de volksvertegenwoordigers om het totaal af te wegen. |
| Als er geen of heel weinig draagvlak is dan is er toch maar 1 optie? geen W20 | Draagvlak is een van de 13 criteria waarop beoordeeld wordt (anders zijn bijv. Technische haalbaarheid, leefbaarheid, veiligheid, verkeerseffecten, kosten). Het is uiteindelijk aan de volksvertegenwoordigers om het totaal af te wegen. |
| is inmiddels duidelijk dat de omgeving heel negatief reageert op de plannen voor de W20? | * |
| Andere vragen en opmerkingen | |
| De bodegravenboog wordt door Provincie aangelegd toch? 50 miljoen is het budget van BBG? dan zie ik mogelijkheden voor de tunnel in Hazerswoude toch? | De rijksoverheid gaat over de Bodegravenboog. De BBG-overheden (gemeenten en provincie) hebben hier 10 miljoen voor gereserveerd. De rest moet van het rijk komen. |
| In Hazerswoude Dorp wordt nu € 15 miljoen uitgegeven aan een nieuwe randweg om Weidelanden om de N209 te ontlasten. Deze € 15 miljoen kan beter worden besteed aan een goede oplossing namelijk de tunnel. Waarom zo'n foute keuze?? | De raad van de gemeente Alphen aan den Rijn heeft in februari jl. besloten tot de aanleg van een nieuwe wijkontsluitingsweg. Dit moet op kortere termijn problemen in het dorp oplossen. |
| w20 3 kruist de polder en belangrijkste fiets en recreatie routes in hoe vere wordt daar rekening mee gehouden? | Dit is een onderwerp dat binnen de nadere detaillering van het ontwerp uitgewerkt wordt. |
| als ik goed begrijp gaat er op korte termijn in hazerswoude dorp niets gebeuren alleen een onderzoek naar een tunnel die er volgens jullie voorlopig niet komt | Voor Hazerswoude-Dorp wordt nu gewerkt aan oplossingen op kortere termijn (rotonde e.d., project N207 Zuid). Vanuit Beter Bereikbaar Gouwe is er inderdaad op korte termijn alleen een onderzoek te verwachten. |

| | |
|---|--|
| <p>hoe breed wordt een weg is dit mogelijk op de loete en oude wijk Met fietspaden</p> | <p>De gebruikelijke breedte van een 60km/u weg is 4,50 tot 5,50 meter. Wanneer gekozen zou worden voor vrijliggende fietspaden naast deze is, is een breedte van ten minste 2,50 meter nodig voor het fietspad, maar bij voorkeur 4,00 meter. De tussenberm tussen weg en fietspad dient minimaal 1,50 meter te zijn, maar bij voorkeur 4,00 meter. De totale breedte van een weg met een vrijliggend fietspad zou daarmee tussen de 10 en 13,50 meter zijn. Inpassing van dit formaat is op veel plekken op de Loete en Oude wijk onhaalbaar. Daarom zal indien voor deze variant gekozen wordt, bijvoorbeeld gekeken worden naar mogelijke alternatieven. Hierbij valt te denken aan fietsers op een fietssuggestiestrook op de rijbaan of fietspaden met een andere tracéligging.</p> |
| <p>Hoe breed wordt in de W20-1 variant het Paddegat ter hoogte Spoorhaven? Wordt de brug over de zijtak Gouwe daarbij ook verbreed?</p> | <p>Vooralsnog is het de bedoeling om de huidige breedte van het Paddegat te handhaven. Deze is deels ingericht als 30 km/h zone. In dat geval is niet voorzien in de aanpassing van de brug over de Otwegwetering. Een definitief besluit over de inrichting van de verschillende wegen zal pas in een latere fase worden genomen.</p> |
| <p>er wordt gezegd dat je een aanzet geeft voor het aquaduct ,wart heeft de w 20 3 er dan mee vandoen?</p> | <p>De westelijke variant is W20-3 is een voorstel van 80 bewoners aan de noordkant van Boskoop. Dit voorstel komt voort uit de participatieronde van eind 2020. W20-3 kan ook worden doorgetrokken onder het spoor door naar de Gouwe.</p> |
| <p>De Parklaan is door Boskoop tot woongebied gemaakt maar was eerst een bedrijventerrein. Als de Parklaan een bedrijventerrein gebleven was, had daar een mooie ontsluiting voor Boskoop naar Alphen gelegen maar Boskoop wilde de winst van de woningbouw en nu moet de ontsluiting van Boskoop West over Hazerswouds grondgebied geregeld worden??</p> | <p>De problematiek speelt in een groter gebied, dus wordt er ook los van woonplaatsen of grondgebied gekeken naar oplossingen.</p> |
| <p>Als de tunnel in Hazerswoude dorp er is dan kan Boskoop west heel snel doorstromen naar de N11</p> | <p style="text-align: center;">*</p> |
| <p>vaste brugopeningstijden helpen al heel veel</p> | <p style="text-align: center;">*</p> |
| <p>W20 en alle andere plannen: in omgevingsvisie van gemeente alphen pagina 99, staat een kaartje. Als het tegenzit wordt het hele gebied tussen spoor en gouwe volgezet met zonnepanelen of windmollens, netjes naast de nieuwe weg.</p> | <p style="text-align: center;">*</p> |

| | |
|---|---|
| Waddinxveen krijgt al een overbodige weg aan de wetkant, met veel geluid en vervuiling voor de inwoners van Waddinxveen en Boskoop Snijdelwijk. | * |
| De huidige renovatie van het Paddegat wordt in de besluitvorming als een te verwaarlozen desinvestering van publieke middelen gezien. | * |