

Opmerkingen, vragen en antwoorden uit het webinar van 7 juni 2021

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

Onderwerp	Pagina
Proces (aanpak, besluitvorming, planning, enz.)	1
Wegen	6
Fietsroutes	20
Maatregelen Gouwe	21
Communicatie	22
Overige vragen	23

Proces	
Hoe sluit de gemeente Gouda aan / De inwoners van Gouda hebben ook belangen dus waarom is Gouda niet actief betrokken?	De gemeente Gouda heeft eind 2019 aangegeven agendalid te willen zijn van het bestuurlijk overleg (BAG). Zij zijn geen kernpartner meer, maar blijven wel goed geïnformeerd (wethouder en ambtenaren krijgen alle stukken en worden regelmatig bijgepraat).
De gemeente Gouda zal actiever moeten meedoen in het belang van zijn inwoners. Een reactieve houding is niet gepast. De W24 leidt tot 5 a10% meer verkeersdruk voor de wijken Bloemendaal en Plaswijck. Waarom houd gemeente Gouda zich zo afzijdig?	De gemeente Gouda heeft medio 2019 aangegeven agendalid te willen worden, omdat zij prioriteit wilden geven aan andere zaken. U kunt uw mening over hun rol laten weten aan de gemeente Gouda.
Wat is precies de probleemstelling bij het pakket? U wilt de bereikbaarheid verbeteren, maar in het gebied waar maatregelen worden genomen is nauwelijks sprake van bijvoorbeeld files.	In 2018 is een knelpuntenanalyse gemaakt (zie website www.beterbereikbaarougouwe.nl/documenten), zoals de slechte doorstroming op de N207 en N209, bij de hefbruggen en sluisverkeer in Reeuwijk-Dorp. De doelstellingen zijn om de bereikbaarheid, leefbaarheid te verbeteren en de economie te versterken. In de ruimtelijk economische verkenning is vastgelegd dat het gebied zowel een nieuwe noord-zuid verbinding nodig heeft als een oost-west verbinding

<p>U beperkt zicht in uw antwoord op de eerdere vraag tot 'knelpunten'. In de stukken wordt voornamelijk de drukte op de Zijde in Boskoop genoemd. Als oplossing zie ik de volgende voorstellen: De Verlengde Bentwoudlaan en een noordelijke ontsluitingsweg aanleggen. In beide gevallen is de oplossing twijfelachtig of deze op de lange termijn afdoende is voor het ontlasten van de Zijde. Waarom niet meteen sparen voor de aanleg van een aquaduct in plaats van meerdere natuurgebieden in het Groene Hart doorsnijden?</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. Hierdoor neemt het verkeer in het gebied af. De bereikbaarheid van het gebied wordt verder verbeterd met een noordelijke route bij Boskoop. Op deze weg kan op lange termijn, zodra er budget is, een aquaduct worden aangelegd.</p>
<p>opm. antwoord op deze vraag is een none antwoord. Meer een beschrijving wat er gedaan is, niet wat het werkelijke probleem is met verkeer in het gebied waar de verkeers maatregelen genomen worden die nu voorliggen</p>	<p>Op de website is de knelpuntenanalyse te vinden (www.beterbereikbaargouwe.nl/documenten > Fase 1 bestuurlijke documenten > bijlage F).</p>
<p>er zijn nu 2 nieuwe varianten toegevoegd aan W20. hoe zijn deze twee tot stand gekomen?</p>	<p>In de vorige gespreksronde hebben bewoners zorgen geuit over het oorspronkelijke tracé van W20 (nu genoemd W20-1). Ze brachten o.a. in dat dit tracé bij Boskoop niet over een geschikte weg gaat (Loeteweg), dat er een directe aansluiting op de N11 moet komen en dat het geen oplossing is voor de lange termijn. Daarom stellen we nu ook andere tracévarianten voor (W20-2 en W20-3). W20-2 en W20-3 bevatten andere routes bij Boskoop. Ze bereiden een route voor een aquaduct voor. In W20-1 en W20-2 zijn nu drie aansluitingsopties op de N11 opgenomen, waaronder twee directe aansluitingen op de N11.</p>
<p>Wanneer is er een gesprek geweest met bewonersgroep van de Loeteweg en wat was de uitkomst daarvan?</p>	<p>Er is op 26 mei een gesprek geweest met vertegenwoordigers van de bewoners aldaar. De uitkomst is dat zij ons nog een reactie gaan sturen.</p>
<p>De westelijke variant (W20-3) is een voorstel van 80 bewoners aan de noordkant van Boskoop. Dit voorstel komt voort uit de participatieronde van eind 2020. Hiermee kan directer op de N11 worden aangesloten. We leggen deze nu ook voor, om recht te doen aan de participatieronde. .. wat doet u als BBG met de uitspraak van de wethouder van Alphen aan den Rijn? (afgelopen raadsvergadering)</p>	<p>Het is uiteindelijk aan de raden en staten om hier een besluit over te nemen. De bestuurders in de BAG hebben gezamenlijk aangegeven, dat staat ook in het rapport op de website, dat zij een voorkeur hebben voor de twee oostelijke varianten. Ze vonden het echter wel belang dat de inbreng van een groep van 80 inwoners ook wordt voorgelegd om met de omgeving te bespreken. Ook nu leggen we de reacties weer vast in een draagvlakanalyse en leggen dit voor aan het bestuurlijk overleg (BAG) eind september. De BAG adviseert dan welk pakket wordt voorgelegd aan raden en staten.</p>

<p>Er wordt gesproken van trechtering naar uiteindelijk 1 variant. hoe kan dat er hele nieuwe varianten zoals W20-3 uit de hoge hoed komt?</p>	<p>We hebben getrechterd van 40 maatregelen, naar vijf pakketten naar één pakket met een aantal varianten. Daarin kijken we naar een gebied tussen Boskoop en Alphen. W20-3 is een voorstel van 80 bewoners uit de vorige gespreksronde. We hebben recht willen doen aan het participatieproces, dus hebben deze ook meegenomen. Iedereen kan daar nu op reageren.</p>
<p>Hazerswoude is een van de speciaal benoemde knelpunten die opgelost moeten worden door BBG. Er zijn geen maatregelen tav Hazerswoude voorgesteld. Waarom niet? Heeft men geen geld over voor de inwoners van Hazerswoude?</p>	<p>Voor Hazerswoude-Dorp worden in het kader van het project N207 Zuid maatregelen uitgevoerd. De raad van Alphen heeft eind 2020 een westelijke en een oostelijke randweg afgewezen en heeft aangestuurd op een onderzoek naar een onderdoorgang in Hazerswoude-Dorp, voor op de lange termijn. Dat stellen we dan ook voor om te gaan doen. Met het voorgestelde maatregelenpakket voor de middellange termijn reduceert het verkeer op de N209 met circa 20% a 30%.</p>
<p>wat gebeurt er na 2035 of is dan alles klaar</p>	<p>De maatregelen uit dit pakket zouden dan uitgevoerd moeten zijn. Daarna wordt mogelijk gewerkt aan de uitvoering van wat de studies opleveren die we nog gaan doen naar oeververbindingen en tunnel(bak).</p>
<p>Waarom wordt W24 aan de gemeenten Waddinxveen en Reeuwijk-Bodegraven overgelaten? Juist door tegengestelde belangen kan de Provincie doorslaggevend zijn</p>	<p>De gemeenten gaan hier serieus mee aan de slag. Dat hebben ook de gemeenteraden aangegeven. De provincie gaat zich daar dus nu niet in mengen.</p>
<p>Indien men geen geld heeft moet men niet de oorzaak van de problemen uitvoeren. Waarom niet gestopt met de Verlengde Bentwoudlaan?</p>	<p>Over de Verlengde Bentwoudlaan hebben Provinciale Staten een uitvoeringsbesluit genomen in 2018. Dat is voor BBG een uitgangspunt.</p>
<p>wat kopen bewoners voor een onderzoek naar iets waarvan het nut al als een paal boven water staat.</p>	<p>Dank voor uw reactie. Doel is scherper zicht krijgen op kosten en realisatie van een nieuwe oeververbinding zodat politiek daar te zijner tijd goede besluitvorming over kan nemen.</p>
<p>wat doen jullie met de motie verlengde Roemer, aangenomen in 2016 nav protesten tegen de verlengde roemer. Deze weg zal niet doorgetrokken worden naar de N11. De maatregel W20 gaat tegen deze motie in. Kunt u uitleggen waarom BBG voorbij gaat aan deze motie</p>	<p>Het is uiteindelijk aan de raden en staten om hier een besluit over te nemen. De bestuurders in de BAG hebben aangegeven, dat staat ook in het rapport op de website, dat zij een voorkeur hebben voor de twee oostelijke varianten. Ze vonden het echter wel belang dat de inbreng van een groep van 80 inwoners ook wordt voorgelegd om met de omgeving te bespreken. De motie is bekend. De Dijkgraafweg wordt niet als 80 km/h weg doorgetrokken naar de N11. Dat is al enkele keren toegezegd aan de raad van de gemeente Alphen. Deze weg kan wel onderdeel zijn van het tracé - van een lokale verbindingsweg - naar de N207, of de N11 via de Burgemeester Smitweg zoals in de sheets is aangeduid. Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande wegen.</p>

<p>in hoeverre heeft BBG rekening gehouden met de studie Zoetermeer naar nieuwe verbinding naar noorden?</p>	<p>De studie N206/N209 is begin 2021 beschikbaar gekomen. We gaan het gebruiken als basis voor een studie naar een tunnel(bak) in Hazerswoude-Dorp.</p>
<p>Wij hebben pas na alle overleggen te horen gekregen via dat er iets ging gebeuren, terwijl wij nota bene aan de W20 variant zitten, de weg komt dan 5 mtr naast onze tuin! Hoezo bewoners en bedrijven zijn ingelicht!</p>	<p>Zoals we u eind vorig jaar hebben laten weten, had dat inderdaad anders gekund. We hebben twee weken geleden afgesproken dat we ook nu graag in gesprek blijven.</p>
<p>Pas na de consultatie van de statencommissie en raden van Waddinxveen en Alphen is deze variant erin gestopt, toch vreemd dat dat kan?</p>	<p>De achtergrond hiervan is: Na de vijf pakketten zijn we naar één pakket gegaan, met een zoekgebied tussen Boskoop en Alphen. Naar aanleiding van de vorige gespreksronde (eind 2020) zijn er varianten toegevoegd, waar in de vorige gespreksronde veel kritiek op kwam (zoals aansluiting op N11). Ook is er een variant toegevoegd die 80 bewoners hebben ingediend. Daarmee willen we recht doen aan het participatieproces.</p>
<p>goedkoop is afbreuk aan een polder. geld moet niet de belangrijkste reden zijn !!</p>	<p>Dank voor uw reactie. Naast de kosten, wordt ook naar 12 andere hoofdcriteria (waaronder landschap en natuur) gekeken welke variant het best passend is.</p>
<p>Ik hoor net dat W20 oost (versie 1) het meest voor de hand ligt en dat de westelijke variant er alleen in opgenomen is om de bewoners en bedrijven 'rustig' te houden</p>	<p>Dat is wel wat 'kort door de bocht' gezegd. We zoeken een route tussen Boskoop en Alphen. Daarbij hebben we rekening gehouden met de opmerkingen en wensen die in de gespreksronde eind 2020 naar voren kwamen. Ook is er een route toegevoegd die door bewoners is ingediend. We leggen nu alles voor aan iedereen en nemen de reacties mee.</p>
<p>Als antwoord op hert vorige, dat is niet kort door de bocht, er werd duidelijk gezegd dat de BAG(?) het liefst W20-1 doorzet, maar door het commentaar hebben we maar twee alternatieven erbij gezet. Deze worden dan wellicht in een gedegen onderzoek van de hand gewezen.....is helaas al ervaring mee!</p>	<p>Dank voor uw reactie.</p>

<p>een aantal bewoners die graag de w20 willen zijn inwoners van Boskoop west is gemeld in een eerdere online bijeenkomst. De inwoners van het betreffende gebied zelf zijn tegen de W20. Hoe kun je de overlast van iets wat een bepaald gebied graag wil en waar de inwoners van dat gebied alleen maar voordelen van heeft neerleggen bij bewoners van een gebied die de maatregel niet wil, niet nodig heeft? nogmaals, de ontsluiting van de Smitweg, de Loeteweg, Laag Boskoop is voldoende voor het betreffende gebied</p>	<p>Het is een complex vraagstuk: het uitgangspunt is om een oplossing te vinden voor het hele gebied. We horen graag ieders beeld hierover. Dank voor uw reactie.</p>
<p>Kunt u aangeven welke problemen er in het cijfermateriaal zitten. Begrijp ik goed dat Het Molenberaad u daarop heeft gewezen?</p>	<p>Dat klopt, in het begin van de presentatie is daar op ingegaan. Tijdens een gesprek met het Molenberaad is dit aan de orde geweest.</p>
<p>Waarom is de hele besluitvorming op korte termijn gericht, terwijl door de invloed van Corona de druk om maatregelen te nemen juist zal afnemen? De provincie start meerdere projecten (N207 Zuid, BeterBereikbaarGouwe), maar de lange termijnoplossingen worden niet gerealiseerd vanwege een tekort aan budget. Waarom wordt er niet voor een groter budget gepleit en een pakket met draagvlak? U lijkt totaal geen waarde te hechten aan natuurbehoud midden in het Groene Hart! Door de Verlengde Bentwoudlaan niet aan te leggen en de W20 varianten niet uit te voeren is er al dubbel zoveel geld beschikbaar voor bijvoorbeeld een nieuwe oeververbinding t.h.v. Halve Raak met veel meer draagvlak en die beter aansluit bij het daadwerkelijke knelpunt rondom de Zijde in Boskoop.</p>	<p>De (verlengde) Bentwoudlaan is een uitgangspunt voor BBG omdat hierover een uitvoeringsbesluit is genomen. Het beschikbare budget van 50 mln euro voor de middellange termijn is net zoals de effecten op onder meer natuur, verkeer, leefbaarheid en landschap mede bepalend geweest voor het voorgestelde maatregelenpakket. Wat betreft de W20-varianten, daarover nemen we uw opmerking mee richting bestuurders.</p>
<p>Kracht van het hele proces als veel bewoners van niets wisten? kan dit uitgelegd worden?</p>	<p>We zijn sinds 2019 bezig met allerlei gesprekken en bijeenkomsten en kondigen we dit ook altijd zo breed mogelijk aan. We vinden het heel vervelend dat dat u niet heeft bereikt.</p>
<p>Kan de uitkomst van het proces ook zijn dat er géén W20 variant komt en wordt volstaan met de Bodengravenboog? Of is dat een gepasseerd station?</p>	<p>Besluitvorming moet nog plaatsvinden, dus dit is nog geen uitgemaakte zaak.</p>

zien wij van te voren de uitwerking ? ipv verrassingen achteraf?	Zoals we steeds hebben gedaan, verwerken we al uw opmerkingen in het voorstel aan de bestuurders, en daarna maken we dat weer openbaar. U kunt nadat het in de colleges van B&W en Gedeputeerde Staten is besproken dan echter uw stem laten horen bij de volksvertegenwoordigers. We organiseren dan ook een informatiebijeenkomst.
Loopt het onderzoek naar de route van het aquaduct dan al ?	Dat loopt nog niet, we verwachten eind 2021/begin 2022 te starten.
wat weegt zwaarder.. BAG besluit of collegebesluit?	De BAG geeft een advies aan eerst de collegea van B&W en gedeputeerde Staten. Als die dat advies overnemen, besluiten uiteindelijk gemeenteraden en Provinciale Staten erover.
Wegen	
Waarom weer Rietveldsepad als optie . Is al eerder duidelijk weerlegd.	De westelijke variant (W20-3) is een voorstel van 80 bewoners aan de noordkant van Boskoop. Dit voorstel komt voort uit de participatieronde van eind 2020. Hiermee kan directer op de N11 worden aangesloten. We leggen deze nu ook voor, om recht te doen aan de participatieronde
Wat gaan de plannen betekenen voor de karakteristieke Bloemendaalseweg?	De gemeenten Waddinxveen en Bodegraven-Reeuwijk gaan de problematiek in het gebied daar samen oppakken, buiten BBG om. Vooralsnog geen concrete plannen.
Waarom is de ontsluiting van Reeuwijk met het alternatief W 24 uit dit programma gehaald.	De aanleg van ontsluiting van Reeuwijk W24 lost voor de regio relatief weinig op. De opgaven in Reeuwijk-Dorp en de Brugweg zijn een lokaal probleem. De gemeenten Waddinxveen en Bodegraven-Reeuwijk gaan hierover in gesprek om dit gezamenlijk aan te pakken. Daarmee komen ze los van BBG te staan. In BBG is er ook vanwege het budget prioriteit gegeven aan andere maatregelen.
is er gekeken wat de toename van de verkeersdruk betekent voor de inwoners van Gouda in het bijzonder door W24?	Ja, dit is in een eerdere fase (bij de verschillende pakketten) naar gekeken. In het huidige maatregelenpakket is de W24 niet opgenomen. De problematiek wordt door de gemeenten Bodegraven-Reeuwijk en Waddinxveen opgepakt.
De ontsluiting van Reeuwijk dorp met de mogelijke oplossing W24 zal moeten aansluiten op A12.	De gemeenten Waddinxveen en Bodegraven-Reeuwijk gaan de problematiek in dat gebied samen bekijken.

<p>Zijde wordt niet opgelost. Geen knelpunt?</p>	<p>Een betere bereikbaarheid in de regio vraagt om een goede noord-zuidverbinding en een nieuwe oost-west(oever)verbinding. De aanleg van de noordelijke verbinding Boskoop betekent een beperkte afname van het verkeer op de Zijde. Eventuele verdere maatregelen op de Zijde worden genomen door de gemeenteraad van Alphen a/d Rijn.</p>
<p>de knelpunten als antwoord op de vraag van de heer B. daarvan liggen de oorzaken buiten het gebied waar de maatregelen in genomen zouden gaan worden. Er is geen verkeersproblematiek in bv de ontsluiting van het gebied van plan W20. De oplossing van problemen elders moeten in dit gebied opgelost worden. Kunt u uitleggen waarom gebieden waar geen problemen spelen de oplossing moeten gaan bieden voor problemen elders terwijl de bewoners en bedrijven in dit gebied tegen de maatregel W 20 zijn?</p>	<p>Een betere bereikbaarheid in de regio vraagt om een goede noord-zuidverbinding. Hiervoor zijn verschillende alternatieven mogelijk zoals bij Hazerswoude (tunnel), een W18. Elke maatregel heeft z'n effecten en voor- en nadelen. Gekozen is vooralsnog om de W20 verder uit te werken.</p>
<p>Er bestaat toch helemaal geen noordelijke ontsluiting van Boskoop? Een Oost West verbinding maakt de hele W20 toch overbodig, verhoogt de bereikbaarheid en ontsluiting op de reeds bestaande structuren in Boskoop Oost, richting Reeuwijk/Waddinxveen?</p>	<p>Het gaat om een nieuwe verbinding tussen Boskoop en de N11. Een betere bereikbaarheid in de regio vraagt om een goede noord-zuidverbinding en een nieuwe oost-west(oever)verbinding. De bereikbaarheid van het gebied wordt verder verbeterd met een directere route van Boskoop naar de N11. Er is voor de middellange termijn geen budget voor een tweede oeververbinding. De W20-varianten hebben de mogelijkheid om op lange termijn, als er wel budget is, aan te sluiten op een tweede oeververbinding.</p>
<p>Op het kaartje met de drie varianten W-20 staat voor W20-1 (de donkerrode route) is geen 'aanrijroute' aangegeven aan de noordkant van Boskoop. Er is daarin nog geen keuze gemaakt. Is de optie Paddegat over de brug met de Gouwe parallel aan de Spoorhaven een reële optie?</p>	<p>Een eventuele route via het Paddegat is een mogelijke optie welke nader moet worden beschouwd.</p>
<p>De oplossing die er komt zal ergens in de regio moeten aansluiten om het verkeer af te laten vloeien.</p>	<p>Dank voor uw reactie.</p>
<p>Ik mis een variant die oost-west Boskoop verbindt, bijvoorbeeld een brug over de Gouwe die direct aansluit op de rotonde Halve Raak.</p>	<p>Hoewel deze maatregel eerder is afgefallen, kan hier bij het onderzoek naar een tweede oeververbinding eventueel opnieuw naar worden gekeken. Een nieuwe oeververbinding is vanwege de kosten nu niet mogelijk.</p>

Veel nieuwe wegen door kwetsbaar gebied boven Boskoop. Met een tunnel door Hazerswoude zijn veel nieuwe wegen onnodig en kan direct aangesloten op N11.	Dank voor uw reactie.
Waarom gaan we te weinig geld steken in oplossingen die de knelpunten niet echt oplossen ipv de knelpunten echt op te losse. Desnoods in fasen om het budget verhoogd te krijgen?	De bestuurders hanteren drie fasen. Een korte termijn waarbij ondermeer de Vredenburglaan en de (verlengde) Bentwoudlaan worden gerealiseerd. Een middellange termijn (dit maatregelpakket) en een lange termijn. De wegen W20 sorteren voor op een tweede oeververbinding op lange termijn. Het is uiteindelijk aan de volksvertegenwoordigers om hierover te besluiten. Zij kunnen aangeven dat ze 'liever doorsparen', zoals veel mensen het ook wel noemen.
Waarom door polder rietveld terwijl de kwekers dat willen en daar niet door bestaande wegen oa kooiweg waar alleen kwekers wonen in kwekersdorp Boskoop zonder opoffering veel landbouw en natuur	Als u het voorstel W20-3 bedoelt: dit is door 80 bewoners uit Boskoop/Hazerswoude-Dorp ingediend. Maar we leggen allen opties voor, dank voor uw reactie.
ik lees; tunnel en tweede oeververbinding is een wens. maar is geen wens, maar zeker tweede oeververbinding is een must. Is ook al onderzoek naar gedaan	Dank voor uw reactie.
tav A.K. Er zijn veel kwekers tegen de W20 varianten	Dank voor uw reactie.
De W-20 varianten hebben (zeer) kleine effecten voor de drukte op de n207 (bij Hazerswoude) en N209 en voor de Zijde in Boskoop, maar heel veel voor de directe omgeving in Boskoop Noord. Zijn die kosten voor en geringe effecten van wel inn evenwicht.	Deze vraag nemen we mee. Een betere bereikbaarheid in de regio vraagt om een goede noord-zuidverbinding en een nieuwe oost-west(oever)verbinding. De W20 is een deel van de oplossing met voor- en nadelen.
De maatregelen van BBG leiden waarschijnlijk tot meer asfalt. Op welke manier zal mileucompensatie plaatsvinden?	Als milieucompensatie aan de orde is, dan zal dit volgens de geldende normen gebeuren.
In de nieuwe varianten W20 wordt ook de Loeteweg genoemd, hoe moeten we dit plaatsen in deze plannen?	Dit moet nog worden bepaald. De Loeteweg of Laag Boskoop zouden een route kunnen zijn naar W20-1.
tav A.K.: zoals R.B. al schreef. er zijn geen ontsluitingsproblemen voor kwekers binnen het gebied van w20.	Dank voor uw reactie.
Waarom wordt het gebruik van bestaande wegen niet als uitgangspunt gediend bij het oplossen van de verkeersprobleem?	Hier is ook eerder naar gekeken, bijvoorbeeld de maatregelen op de N209 en N207. De variant W20-1 maakt het meest gebruik van bestaande wegen.

<p>w 20-3 is toch vooral nimby. heel goedkoop maar geen enkele opstap naar een toekomstige oeververbinding boskoop noord</p>	<p>Dank voor uw reactie. W20-3, voorgesteld door bewoners, is verkeerskundig een snelle route en is inderdaad goedkoper dan de andere twee varianten en kan deels ook een toekomstig tracé zijn voor een nieuwe oeververbinding.</p>
<p>Wat is dan precies de samenhang Bodegraven boog- W20? De bodegraven boog is een must, w20 is feitelijk volledig overbodig en zal alleen sluipverkeer aantrekken Alphen-Waddinxveen Zoetermeer etc..</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. Op deze weg kan op lange termijn, zodra er budget is, een aquaduct aansluiten.</p>
<p>RvdB Het paddegat is voor een aanrijroute toch geen serieuze optie? Ik moet er niet aan denken dat al het vrachtverkeer langs de ijsbaan moet Er gaan wekelijks veel kinderen skeeleren. Bovendien geldt er op het paddegat een 30km zone (woonerf)</p>	<p>Dank voor uw reactie, staat genoteerd.</p>
<p>Gaan jullie met de varianten voor Boskoop Noord niet voorbij aan de basis? Hoeveel verkeer denken jullie daarmee uit de kernen Boskoop en Hazerswoude-Dorp weg te halen?</p>	<p>Zoals aangegeven gaan we de verkeerscijfers extra controleren. Deze zetten we zo snel mogelijk op de site en presenteren we in een online bijeenkomst hierover. Een W20-variant in combinatie met een Bodegravenboog zorgt voor ca. 20-30 % minder verkeer in Boskoop en Hazerswoude-Dorp. Een W20-variant kan op termijn aansluiten op een tweede oeververbinding. Die betekent ook minder verkeer voor beide dorpen.</p>
<p>Is er een aanname gemaakt over hoeveel verkeer de ontsluiting Boskoop Noord gaat aanzuigen ipv via de Bodegravenboog te gaan?</p>	<p>Ja, dit is gedaan. Dit is doorgerekend met het verkeersmodel door zowel de losse maatregel als de beide maatregelen tegelijkertijd te beschouwen. Zoals aangegeven gaan we de verkeerscijfers nog een keer goed controleren. Deze zetten we uiterlijk eind juni op de site en presenteren we in een online bijeenkomst hierover.</p>
<p>De verkeerseffecten van W-20 varianten op Hazerswoude-Dorp (de N207) en Boskoop (de Zijde) zijn (zeer) gering. Waarom zoveel geld hieraan besteden, terwijl voor zo weinig effect?</p>	<p>Hoe korter de nieuwe route, hoe meer deze gebruikt zal worden en hoe meer effect het op de andere wegen heeft. Het totale maatregelenpakket (met ook de Bodegravenboog, én W20 en fietspaden) resulteert in een afname van circa 20-30% van het verkeer. Uit de integrale afweging zijn deze maatregelen als beste naar voren gekomen.</p>

<p>Is er een redelijke argumentatie voor het afwijzen van de variant eerder gevraagd (brug naar Halve Raak)?</p>	<p>Deze maatregel (brug naar Halve Raak) is destijds afgefallen omdat een noordwestelijke randweg met een oeververbinding niet past in het budget van 50 miljoen. Hoewel deze maatregel eerder is afgefallen, kan hier bij het onderzoek naar een tweede oeververbinding wel opnieuw naar worden gekeken.</p>
<p>Hetgeen dus een desinvestering impiceert daar het ditzelfde Paddegat nu gerenoveerd wordt en voorzien wordt van fietspaden?</p>	<p>Ik ga ervan uit dat u op W20-1 doelt. Het Paddegat is nu 30 km/h binnen de bebouwde kom. Vooralsnog gaat hier niets in gewijzigd worden. In nadere uitwerking en afweging zal bepaald moeten worden of het verstandig is om deze weg naar 60 km/h te brengen en welke maatregelen hiervoor benodigd zijn.</p>
<p>Als bv de tunnel in Hazerswoude dorp er komt en er zijn openingstijden voor de Boskoopse Brug, er wordt meer thuisgewerkt is W20 dan nog nodig? Schieten we nu niet met een kanon op een mug? gebruik het geld van W20 voor een tunnel in Hazerswoude dorp. Is deze gedachtegang nader onderzocht?</p>	<p>Dank voor uw reactie. Coronacijfers wijzen nog niet uit dat ook op lange termijn heel veel meer mensen thuis blijven werken. De drukte op de wegen neemt nu al weer toe. De verwachting is dat de mobiliteitsgroei op deze (middel)lange termijn weer zal aantrekken. De demografische groei, huishoudensgroei en bijbehorende woningbouwopgave zijn immers groot. Investerings in bereikbaarheid blijven daarom noodzakelijk, ook als de economische groei door corona minder groot zou zijn. Het uitgangspunt van een W20 is een bij velen gewenste tweede oeververbinding op lange termijn.</p>
<p>Waarom wordt bij de W20-2 geen aansluiting gemaakt naar het Jagerspad zoals wel het geval is bij de W20-1?</p>	<p>Dat is nu niet voorzien, maar kunnen we eventueel later nog bekijken.</p>
<p>N207 druk?</p>	<p>Deze is vaak behoorlijk druk en op sommige delen onveilig. Het knelpunt doet zich mede voor bij de hefbruggen.</p>
<p>BBG is gestart omdat Verlengde Bentwoudlaan extra verkeer aantrekt dat niet in de regio thuis hoort. Waarom wordt dat niet gezegd. Verl Bentwoudlaan doet helemaal niets aan drukte op de N207 of Zijde of wat dan ook!</p>	<p>BBG is gestart omdat de (verlengde) Bentwoudlaan en de maatregelen in Hazerswoude-Dorp de eerste stap is voor de knelpunten in het gebied. BBG onderzoekt de vervolgmaatregelen voor het gebied.</p>
<p>bij de aansluiting A12 is de N207 druk</p>	<p>Dat is inderdaad het geval.</p>
<p>wat doen de maatregelen nu echt aan de knelpunten oost-west als alternatief voor de Zijde in Boskoop</p>	<p>Met de noordelijke route bij Boskoop komt er een extra mogelijkheid om het gebied te bereiken zonder dat de Zijde wordt gepasseerd. Uit de berekeningen blijkt dan ook dat het verkeer als gevolg van deze maatregel afneemt op de Zijde.</p>

<p>Waarom wacht men met de tunnel aanleg in Hazerswoude dorp zodat het verkeer sneller over het kruispunt gaat wat zeker 80% rechtdoor gaat naar de N11 dus verkeer wat hier niet hoort maar eigenlijk via de A12 en A4 zou moeten rijden met de komst van de verlengde bentwoudlaan Wordt er weer een probleem geschapen dus wachten met de Bentwoudlaan en dat geldt eerst besteden aan de tunnel door deze plannen is de gemeente Alphen ingestemd met een onnodige ontsluitingsweg aan te leggen waardoor wij meer verkeer door het dorp krijgen en de wegen zeker niet ingericht zijn voor zwaar verkeer ,Is er een kruiwagen deal gemaakt tussen Provincie en Gemeente?</p>	<p>De maatregelen in Hazerswoude-Dorp zijn nu al nodig. Voor de afwikkeling van de toename van het autonome verkeer is het nodig om maatregelen te nemen. De toename door de aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan is een beperkt deel. Het onderzoek voor de tunnel is ten behoeve van de langere termijn oplossing.</p>
<p>Waarom niet, net als bij de fietsroutes, de bestaande wegen optimaliseren ipv extra asfalt door natuur/polder?</p>	<p>Met W20-1 bundelen we zoveel mogelijk de infrastructuur in het gebied (spoor, weg, fietspad, vaarweg Gouwe). Deze maakt ook zoveel mogelijk gebruik van bestaande wegen. Ook willen we met de fietsroutes stimuleren dat mensen de fiets in plaats van de auto nemen. Uit de gespreksronde van december zijn echter zorgen over W20-1 geuit, daarom hebben we een aantal varianten toegevoegd.</p>
<p>Er wordt matige doorstroming benoemd als knelpunt op de N-wegen. Ik rij hier regelmatig en ervaar dit niet als een groot probleem. Ik zag dit ook niet direct terug in de rapporten. Ik hoop dat dit op de website beter onderbouwd kan worden.</p>	<p>Onduidelijk is over welke N-weg de vraag is gesteld. Waarschijnlijk betreft het de N207, deze kan op bepaalde tijdstippen behoorlijk druk zijn waarbij de brugopeningen bij de hefbruggen Boskoop en Waddinxveen het knelpunt zijn. Ter onderbouwing, op de website worden kaartjes geplaatst met o.a. de verkeerscijfers in het jaar 2030 zonder en met maatregelen.</p>
<p>nav vraag van RvdB. Ook de wegen in het gebied van W20 zijn fietsroutes van schoolgaande kinderen naar Alphen. Onderdeel van het wandelnetwerk. Wegen die opgeofferd zouden worden voor alleen nog maar voordelen voor de automobilist. Die automobilist gaat echter veel overlast ervaren van ladende en lossende Vrachtwagens waar ook weer zeer gevaarlijke situaties gaan ontstaan. Laten we het agrarisch langzaam verkeer van tractoren enz nog even buiten beschouwing laten. BBG: Hoe denken jullie deze problematiek op te lossen?</p>	<p>We verwerken alle reacties en zullen met al die soort opmerkingen zoveel mogelijk rekening houden in de uitwerking.</p>

<p>Welk probleem zou de oeververbinding oplossen dat niet opgelost wordt met een veel goedkoper tracé elders dat aansluit op de N11 en dat gebruik maakt van bestaande wegen?</p>	<p>Uit de ruimtelijk-economische visie blijkt dat er op lange termijn een goede noord-zuidverbinding nodig is én een goede oost-westverbinding. Voor de noord-zuidverbinding zijn de Bodegravenboog én de route tussen het noorden van Boskoop en het zuiden van Alphen aan den Rijn opgenomen in het pakket. Andere wegmaatregelen zijn in de consultatieronde van eind 2020 afgevallen. De opgenomen wegmaatregelen leiden tot een grote afname van verkeer op de bestaande noord-zuidroutes, zoals de N207 en de N209. Voor de oost-westverbinding komt er een extra oeververbinding ten noorden van Boskoop als beste oplossing naar voren voor het oplossen van de verkeersproblematiek in Boskoop.</p>
<p>De argumentatie voor de aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan was altijd: het moet de basis vormen voor een robuuste infrastructuur. Is het gepresenteerde nu de robuuste infra?? Er ligt als de Verlengde Bentwoudlaan is gerealiseerd voor ca 200 mio aan infrastructuur (incl de Amliabrug) die alleen maar meer verkeer de regio inbrengt, terwijl voor de echte oplossingen (tunnel Hazerswoude en aquaduct ten noorden van Boskoop) de hand op de knip gaat. Gebruik de 50 mio en de financiering van de Verlengde Bentwoudlaan voor deze echte oplossingen.</p>	<p>Uit de ruimtelijk-economische visie blijkt dat er op lange termijn een goede noord-zuidverbinding nodig is én een goede oost-westverbinding. Voor de noord-zuidverbinding zijn de Bodegravenboog én de route tussen het noorden van Boskoop en het zuiden van Alphen aan den Rijn opgenomen in het pakket. Dit heeft voor de middellange termijn een positief effect op de robuustheid van het wegennet in het gebied. Voor de lange termijn wordt onderzoek gedaan naar de aanleg van een aquaduct en naar de aanleg van een tunnel bij Hazerswoude.</p>
<p>kan de Bodegravenboog niet ingezet worden om het verkeer juist om het gebied heen te leiden? is er dan een nieuwe weg nodig dwars door het gebied heen? Door W20 zal er juist veel sluipverkeer het gebied ingetrokken worden.</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. Op deze weg kan op lange termijn, zodra er budget is, een aquaduct aansluiten.</p>
<p>zuiden en de nieuwe W20 optie in het noorden. Deze beide routes zullen verkeer aantrekken. Deze routes sluiten niet op elkaar aan. Welke route zal het verkeer tussen die routes gaan volgen? - Moet dit over bestaande wegen en wat voor gevolg heeft dit voor die wegen? - Worden hiervoor nog alternatieve onderzocht?</p>	<p>De aangegeven varianten worden onderzocht. Er worden nu niet nog andere alternatieven onderzocht. Voor de routes naar W20-varianten, wordt nu inderdaad gebruik gemaakt van bestaande wegen (Roemer-Dijkgraafweg, Burg.Smitweg, Laag Boskoop of Loeteweg). Hierop neemt het verkeer toe. Het verschilt per variant hoeveel.</p>

hoe kan je variant w 20-3 combineren met een aquaduct	Het eerste stuk van W20-3 ligt er dan al. Het zou te combineren zijn met een aquaduct door dat eerste stuk door te trekken door onder het spoor door te gaan richting Gouwe (zoals W20-2 nu is voorgesteld).
wat is "wat minder verkeer" in de kern van boskoop	Zoals in het webinar aangegeven, plaatsen zo snel mogelijk de verkeerscijfers op de website en presenteren we deze in een online bijeenkomst eind juni/begin juli 2021.
Hoezo minder verkeer op de N207 door W20? Er wordt maar 8% verkeer van de hefbrug weggehaald richting N11	Op de website zullen we zo snel mogelijk alle extra gecontroleerde verkeerscijfers plaatsen en eind juni/begin juli presenteren.
Leefbaarheid verbeteren in de kern van Boskoop ten koste van de leefbaarheid en veiligheid in het gebied van W20? is dit niet de problematiek verleggen? In de toekomst de leefbaarheid in het gebied van W20 verbeteren ten koste van welk gebied gaan we dan bedenken? zie + 250%!!!	Er is een noord-zuidverbinding nodig. Hiervoor zijn verschillende alternatieven beschouwd. Nu wordt de W20 aan u voorgelegd. Elke maatregelen heeft voor- en nadelen welke afgewogen worden door de bestuurders.
Toename op het Noordeinde?	In de verkeerscijfers van W20-1 is een toename van het verkeer op het Noordeinde te zien. Als de (Verlengde) Bentwoudlaan is aangelegd, gaan de gemeenten Alphen aan den Rijn en Waddinxveen in overleg over hoe het doorgaande verkeer op het Noordeinde beperkt kan worden.
Als de Bodegravenboog al zoveel verkeer van de N207 weghaald, waarom is dan nog Boskoop Noord nodig?	Een betere bereikbaarheid in de regio vraagt om een goede noord-zuidverbinding en een nieuwe oost-west 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. Op deze weg kan op lange termijn, zodra er budget is, een aquaduct aansluiten.
afname HZW Dorp is tov 2035, is nog altijd veel meer dan vandaag. waarom dat niet gezegd?	Op de website zullen we z.s.m. alle extra gecontroleerde cijfers plaatsen. Dat zijn dan ook cijfers in het jaar 2018 zodat ook de vergelijking van het effect van de maatregel in 2030 met het basisjaar 2018 is te maken. Omdat de nieuwe maatregelen nu nog niet zijn aangelegd wordt het effect van de maatregelen vergeleken met de ontwikkelingen in het jaar 2030. Het verschil in de cijfers tussen de huidige verkeerscijfers (uitgegaan wordt van het basisjaar 2018) en 2030 zonder maatregelen is de zogenaamde autonome groei. Deze groei ontstaat ongeacht of de maatregelen binnen het project beter bereikbaar Gouwe worden aangelegd.

<p>het verkeer in hwoude dorp neemt nog wel met 20% toe ten opzichte van nu!</p>	<p>Er zal altijd rekening gehouden moeten worden met autonome groei van het autoverkeer. Op de website plaatsen we zo snle mogelijk de extra gecontroleerde verkeerscijfers. Ook van 2018 zodat ook de vergelijking van het effect van de maatregel in 2030 met het basisjaar 2018 is te maken. Omdat de nieuwe maatregelen nu nog niet zijn aangelegd wordt het effect van de maatregelen vergeleken met de ontwikkelingen in het jaar 2030. Het verschil in de cijfers tussen de huidige verkeerscijfers (uitgegaan wordt van het basisjaar 2018) en 2030 zonder maatregelen is de zogenaamde autonome groei. Deze groei ontstaat ongeacht of de maatregelen binnen het project beter bereikbaar Gouwe worden aangelegd.</p>
<p>Verkeerseffect rekening houdend met de ingezette trend naar thuiswerk of hebben wij het hier over sec vrachtverkeer?</p>	<p>De verkeerscijfers bevatten zowel het autoverkeer als het vrachtverkeer. 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>Hebben jullie bij het bekijken van de optie voor Boskoop Noord ook rekening gehouden met het spoor? Precies op het moment dat het druk is gaat de spoorwegovergang 8x per uur dicht!</p>	<p>Ja, er is in de plannen rekening gehouden met een ongelijkvloerse kruising (onderdoorgang).</p>
<p>De verkeerseffecten van de W-20 varianten op zich in Hazerswoude-dorp en Boskoop zijn (heel) klein. Dat lijkt qua kosten baten niet OK. Kan het geld niet beter aan een tunnel in Hazerswoude worden besteed?</p>	<p>Dank u voor uw suggestie. Het gebied vraagt ook om een oost-westverbinding. De W20-varianten sorteren voor op een tweede oeververbinding. Naar zowel een tunnel(bak) in Hazerswoude-Dorp als naar een oeververbinding bij Boskoop wordt nog nader onderzoek gedaan.</p>
<p>Draagvlak W20 is niet wisselend, maar laag. Dat staat ook in de nieuwsbrieven en website. Waarom nu ineens wisselend?</p>	<p>Dat klopt. Er zijn een aantal groepen die wel willen dat er een W20 wordt aangelegd, mits er bijv. een directe aansluiting op de N11 en een aquaduct wordt gemaakt.</p>
<p>Draagvlak W20 is alleen in west Boskoop waar men dan niet meer over de brug hoeft. Draagvalk in het betreffende gebied is negatief</p>	<p>OK, dank voor uw reactie.</p>

Draagvlak voor W20 is niet wisselend. In het rapport op de website staat "richting rood", dwz heel weinig draagvlak.	Dank voor uw reactie.
Hebben wij het hier (3 varianten W20) eigenlijk over tijdelijke oplossingen omdat er nog geen geld is voor tunnel en aquaduct?	Het zijn inderdaad oplossingen voor de middellange termijn, vooruitlopend op de nadrukkelijke wens van omgeving en politiek voor een tweede oeververbinding. Mocht die er te zijner tijd zijn, dan is het echter niet zo dat de eerder aangelegde wegen weer worden weggehaald, dat is nader te bepalen. Er zal dan echter wel veel minder verkeer over gaan als er een tweede oeververbinding is.
Om een goede noord-zuid doorstroming te realiseren zal de W20-2 en 3 aan moeten gaan sluiten op de Bentwoudlaan. Dan kan je via de N11 naar de A12 en hoef je niet door te rijden naar de Bodengravenboog. De Bentwoudlaan wordt toch al aangelegd. Een aquaduct lijkt mij in dit geval overbodig. W20-3 lijkt mij de meest logische en goedkoopste optie	Hartelijk dank voor uw reactie. Een goede aansluiting van de W20-2 en 3 is via de Hoogeveense weg mogelijk, in de komende periode zal dit verder worden uitgewerkt.
Hoe wil BBG het extra verkeer van de verlengde Bentwoudlaan gaan opvangen in het gebied van W20? Want dat W20 veel verkeer gaat aantrekken is duidelijk	In de plannen (verkeersberekeningen) is al rekening gehouden met de Verlengde Bentwoudlaan. Bij de ligging en vormgeving van het trace W20 en bij aanpassingen aan bestaande wegen wordt rekening gehouden met de verwachte verkeerstoename.
hoe ziet de spoorkruising ongelijkvloers bij de schans eruit??	Vooralsnog is deze uitgewerkt als een normale spooronderdoorgang. Exacte ligging en lengte is nu nog niet uitgewerkt, passend bij de fase waarin we nu zitten.
Is er rekening gehouden met de verkeersprognoses als de Bodegravenboog in gebruik is wat betreft het verkeers aanbod door Hazerswoude dorp, want door nieuwbouw van het industrie gebied in Bleiswijk en Zoetermeer Zal het verkeer een toename geven.	Ja daar is rekening mee gehouden.
als je w20-3 zou nemen dan zou de extra oeververbinding toch niet nodig zijn want dat is maar kilometer verder en dan zou je de besparing die het oplevert kunnen gebruiken om meer natuur te maken als compensatie van de variant van w20-3	Dat zou misschien kunnen, maar is niet het uitgangspunt. Het gebied heeft ook een betere oost-westverbinding over de Gouwe nodig. Op termijn zou een W20-3 daar ook op aangesloten kunnen worden.
Welke spoorweg overgang wordt bedoeld aan het paddegat?	Dat kan op twee plaatsen: bij de Loeteweg of bij Laag Boskoop. Dat moet nog bepaald worden. Daarom horen we graag hoe u daar tegenaan kijkt.

W20-1 aanrijden via Parklaan te Boskoop of op andere wijze?	Dit moet nog nader bepaald worden. We gaan nu uit van Roemer, Laag Boskoop of Loeteweg, Paddegat, Jagerspad.
Waar komt het verkeer vandaan? oop de 3 varianten?	Dit moet nog nader bepaald worden. Maar mogelijke routes zijn, afhankelijk van de variant: W20-2 of 3: Roemer, Verlengde Roemer/Dijkgraafweg, Burg. Smitweg, of Laag Boskoop; of W20-1: Roemer, Laag Boskoop of Loeteweg, Paddegat, Jagerspad
Wat is er waar van nieuwe geruchten dat Zoetermeer alsnog een westelijke rondweg wil ten westen van de HSL lijn?	De rapportage N206/N209 wordt in de BBG als basis meegenomen voor het onderzoek naar een tunnel bij Hazerswoude-Dorp. Een aantal gemeenten, waaronder Zoetermeer, Zoeterwoude en Alphen hebben vorig jaar een onderzoek gedaan naar de knelpunten op de N206 en N209. De rapportage N206/N209 wordt in de BBG als basis meegenomen voor het onderzoek naar een tunnel bij Hazerswoude-Dorp.
Dat is een onacceptabele toename. 250%!!!!	Hierbij dient u in ogenschouw te nemen dat in de huidige situatie en in de referentiesituatie 2030 er weinig verkeer rijdt, een verandering leidt dan ook snel tot hoge percentages. Op de website plaatsen we zo snel mogelijk na een extra controle de verkeerscijfers. Daarbij ook de absolute aantallen zodat beter duidelijk kan worden gemaakt wat de effecten zijn van de maatregelen op de hoeveelheid verkeer. De weg wordt dan anders ingericht passend bij de hoeveelheid verkeer. Verkeersveiligheid is voor ons ook van groot belang.
de oude wijk 250% waar is dit op gebaseerd dan ?	Deze toename is berekend met het door de regio vastgestelde verkeersmodel.
wordt toename verkeer opgesplit in toename personenauto's en vrachtauto's? Vrachtauto's hebben een grotere impact op de leefbaarheid	In de verkeersberekeningen wordt onderscheid gemaakt in personenauto's en vrachtauto's.
Waarom is er wel nagedacht over de aansluiting in Alphen vd W-20 en nog niet aan de Boskoopse kant. Dat is toch zeer zwak in deze plannen?	Dit moet inderdaad nog nader worden bepaald. Maar mogelijke routes zijn, afhankelijk van de variant: W20-2 of 3: Roemer, Verlengde Roemer/Dijkgraafweg, Burg. Smitweg, of Laag Boskoop; of W20-1: Roemer, Laag Boskoop of Loeteweg, Paddegat, Jagerspad
Er is zo te zien een toename van 15% op het Noordeinde. Krijgen we net zulke verzakkingen van onze huizen zoals op de zijde? Er was toch al heel lang geleden sprake van een ontsluitingsweg voor het Noordeinde is deze verdwenen?	In de verkeerscijfers is een toename van het verkeer op het Noordeinde te zien. Als de (Verlengde) Bentwoudlaan is aangelegd, gaan de gemeenten Alphen aan den Rijn en Waddinxveen in overleg over hoe het doorgaande verkeer op het Noordeinde beperkt kan worden.

De brug in onderhoud??? Bruggen vervangen door hedendaagse exemplaren?	De bruggen zijn wel een icoon voor Boskoop en Waddinxveen en ook rijksmonumenten.
hoe kun je tot een oordeel komen over een van de drie w20 varianten as de consequenties daarvan in boskoop niet duidelijk zijn. Leidt niet alles tot de noodzakelijke aanleg van het aquaduct	Er is nog geen besluit genomen over de invulling van het maatregelenpakket. Afweging vindt plaats op basis van 13 criteria met een onderverdeling naar totaal 46 indicatoren. Een aantal indicatoren wordt kwantitatief beoordeeld, bijvoorbeeld op basis van de uitkomsten van het verkeersmodel. De overige indicatoren worden kwalitatief beoordeeld door een team van specialisten. Voor de lange termijn wordt al wel voorgesteld om nader onderzoek te doen naar een aquaduct.
Houd men rekening met de recreatieve functie van de polder rietveld?	Recreatie is een van de criteria waar naar gekeken wordt. Ook nemen we alle opmerkingen mee over recreatie.
Waar sluiten de rode, groene en blauwe optie op aan? Is zo wel erg grof ingetekend...	Dat moet nog nader worden bepaald. De rode, groene en blauwe opties betekenen verschillende tracés voor W20 (W20-1, W20-2 en W20-3). Deze tracés sluiten aan op bestaande wegen. De exacte ligging van de trace's is nog niet bekend, daarom zijn de strepen inderdaad wat grof ingetekend.
Er wordt gesproken over een spooronderdoorgang in het paddegat. Wordt daarin bedoeld de huidige overgang van het paddegat als verlengde van de loete ? Of wordt daarin bedoeld de huidige overgang bij het Laag Boskoop? Het betekend dat de aanrijroute dus overde loete gaat of over het LaagBoskoop. Beide aanrijroutes zijn namelijk niet gewenst en/of mogelijk: de één gaat over de 30km zone bij de ijsbaan en spoorhaven, de andere over de loete ie zojuist ongeschikt gemaakt is als aanrijroute.	Dit zou inderdaad bij de Loeteweg of Laag Boskoop kunnen zijn, dat moeten we nader bepalen. We hebben uw reactie ook van andere mensen meegekregen, staat genoteerd!
Er gaan maar 120 vrachtauto's per richting per werkdag over de hefbrug. Daarmee is de impact van vrachtverkeer over de hefbrug gering. Waarom wordt dit als argument gebruikt voor de W20 varianten?	Het probleem dat opgelost moet worden is echter niet alleen de hefbrug, maar ook de drukte op de N207, in Hazerswoude-Dorp en op de Kerkweg-oost in Waddinxveen. Het doel van de maatregelen is dan ook niet alleen om het verkeer op de Zijde/hefbrug te verminderen, maar vooral om het verkeer betere alternatieven te bieden, zoals een noord-zuid verbinding aan de westzijde van de Gouwe, waardoor de N11 sneller bereikt kan worden.
Hoe korter de route hoe meer sluipverkeer dat files op het hoofdwegenet ontwijkt. Toch?	Voor sluipverkeer zijn maatregelen te nemen zoals het verlagen van de snelheid en/of een andere weginrichting.

Keuze voor W-3 levert wellicht genoeg besparing op voor tunnel in hazerswoude dorp	Dank voor uw suggestie. De besparing is echter niet voldoende voor een tunnel.
Die snap ik echt niet. De bodegraven boog en de noord route versterken elkaar? Waar baseert u dit op? Welke berekeningen liggen aan deze uitspraak ten grondslag?	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. Basis voor de berekeningen is het verkeersmodel (Regionaal verkeersmodel Midden Holland) wat rekening houdt met de belangrijkste ontwikkelingen in het gebied.
De noordelijke route versterkt de Bodegravenboog niet. Het weglaten van de Noordelijke Route, W20, versterkt de Bodegravenboog. Zonder W20 zal de Bodegravenboog pas echt gebruikt gaan worden. Waarom een stukje omrijden via snelweg als je binnendoor af kunt snijden?	Er is voor oplossing van de knelpunten in Boskoop en Hazerswoude naast de Bodegravenboog ook een noordzuid route nodig. W20 is een voorliggende maatregel hiervoor.
Welke route gaat het dagelijkse verkeer van de Zijde naar bijv. de W20-3 aanrijden?	Dit verkeer zal een keuzemogelijkheid hebben en over diverse bestaande wegen gaan. Zoals Roemer, Verlengde Roemer/Dijkgraafweg.
BodegravenBoog in combi met tunnel in Hazerswoude Dorp in combi met openingstijden van de bruggen voor de scheepvaart en geen voorrang voor recreatievaart. is deze optie van tafel geschoven? Kosten van	De Bodegravenboog zit zeker in het voorstel. Voor een tunnel(bak) in Hazerswoude-Dorp is nu geen budget maar er wordt wel opnieuw een onderzoek gedaan. Wat betreft de recreatievaart: er worden geen bruggen uitsluitend voor recreatievaart meer geopend in de spits.
De afname van de verkeersdruk op de Zijde is 10%. De algemene verkeersdruk in Nederland is tussen 2011 en 2018 met 9% toegenomen. Als die trend doorzet zijn de maatregelen binnen 7 jaar al niet meer toereikend. Welke aanvullende maatregelen staan op de agenda om het probleem dan opnieuw aan te pakken?	In de verkeersberekeningen is al rekening gehouden met de zogeheten autonome ontwikkelingen waardoor rekening wordt gehouden met nieuwe woningbouwlocaties, demografische ontwikkelingen etc. Dit is de reden waarom het effect van de maatregelen wordt vergeleken met het referentiejaar 2030.
Waarom niet gekozen voor een veel radicalere oplossing: een tunnelverbinding van de Hogeveense weg naar de N11 oostelijk van de N207?	Dit is iets wat ver boven het budget gaat. Bovendien is daarmee nog geen betere oost-westverbinding over de Gouwe opgelost.

<p>Zorgt een korte, efficient noordelijke ontsluiting van Boskoop, samen met verlengde bentwoud laan voor sterke toeneme sluipverkeer?</p>	<p>De aanleg van de W20 maakt het wegennet robuuster, maar zorgt ook voor verplaatsing van verkeersstromen. Ongewenste effecten, dus toenames van verkeer op wegen welke niet wenselijk zijn zullen in latere fase worden beschouwd. Het is aan de betreffende gemeenten om maatregelen te nemen om deze ongewenste effecten tegen te gaan.</p>
<p>Wordt de motie van de volksvertegenwoordigers van gemeente Alphen ad Rijn dat de verlengde Roemer een lokale weg blijft en niet doorgetrokken wordt naar de N11 ook meegenomen?</p>	<p>De motie is bekend. De Dijkgraafweg wordt niet als 80 km/h weg doorgetrokken naar de N11. Dat is al enkele keren toegezegd aan de raad van de gemeente Alphen. Deze weg kan wel onderdeel zijn van het tracé - van een lokale verbindingsweg - naar de N207, of de N11 via de Burgemeester Smitweg zoals in de sheets is aangeduid. Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande wegen.</p>
<p>toename verkeer 250% Smitweg, waar veel wandelaars en fietsers zijn. Dit lijkt mij niet gewens</p>	<p>Hierbij dient u in ogenschouw te nemen dat in de huidige situatie en in de referentiesituatie 2030 er weinig verkeer rijdt, een verandering leidt dan ook snel tot hoge percentages.</p> <p>De weg wordt anders ingericht passend bij de hoeveelheid verkeer. Verkeersveiligheid is voor ons ook van groot belang.</p>
<p>Waarom niet gekozen voor een veel radicalere oplossing: een tunnelverbinding van de Hogeveense weg naar de N11 oostelijk van de N207 zoals ook de spoortunnel van de HSL onder het groene hart?</p>	<p>Dit is iets wat ver boven het budget gaat. Bovendien is daarmee nog geen betere oost-westverbinding over de Gouwe opgelost.</p>
<p>Hoe vaak gaan we een tunnel in Hwoude nog onderzoeken en berekenen?</p>	<p>Als dit zowel vanuit politiek als vanuit de omgeving wordt gevraagd, dan doen we dat nog een keer.</p>
<p>Wat is de reden dat een variant van de W20 niet direct ten westen direct tegen de spoorbaan gesitueerd is. Marcel geeft aan de bundeling van infra. Voorlopig geen spoorkruising nodig maar wel direct aan te sluiten op de N 11.</p>	<p>Dat kan niet heel direct tegen het spoor (veiligheid) en komt dan voor een lang stuk erg dicht tegen het Zaans Rietveld aan.</p>
<p>Waar zijn de aanrij routes te vinden die aansluiten op de drie opties? (Vraag eerder gesteld maar verdwenen)</p>	<p>Dit moet inderdaad nog nader worden uitgewerkt. Maar mogelijke routes zijn, afhankelijk van de variant: W20-2 of 3: Roemer, Verlengde Roemer/Dijkgraafweg, Burg. Smitweg, of Laag Boskoop; of W20-1: Roemer, Laag Boskoop of Loeteweg, Paddegat, Jagerspad</p>

<p>Met de enorme vlucht die thuiswerken heeft genomen en de keuze van veel werkgevers om het thuiswerken in meer of mindere mate door te zetten is de vraag of we nog steeds in dezelfde mate van een probleem kunnen spreken. De Bodegravenboog kan op veel steun rekenen. Waarom niet eerst de Bodegravenboog aanleggen de de effecten daarvan meten alvorens elders maatregelen waar minder draagvlak voor is uit te voeren?</p>	<p>Corona heeft invloed op de mobiliteit van personen en goederen. 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. Investerings in bereikbaarheid blijven daarom noodzakelijk, ook als de economische groei door corona minder groot zou zijn.</p>
<p>Hoe komt het (vracht) verkeer vanaf de Hogeveenseweg en verlengde Bentwoudlaan bij de W20.</p>	<p>Het vrachtverkeer zal via bestaande wegen vanaf de Hogeveense weg naar de W20 rijden. Wat dan de beste route is moet nader worden uitgewerkt.</p>
<p>Vanaf de Hogeveense weg? Vanaf de Verlengde Bentwoudlaan dus. Die +250% zal dan na het openen vanaf de verlengde Bentwoudlaan nog veel exponentieler stijgen.</p>	<p>Dat is niet het geval. In de verkeerscijfers 2030 is al rekening gehouden met de aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan. Het effect van de maatregel is vergeleken met dit referentiejaar 2030.</p>
<p>In het Noorden van de Zuidplas komt het zgn. 5e dorp. Dat is geen dorp maar een stad van 25.000 inwoners + 2 nieuwe industriegebieden. Is deze ontwikkeling meegenomen in uw verkeersmodellen?</p>	<p>Ja, in de verkeerscijfers is rekening gehouden met de vastgestelde woningbouwopgave in de gemeente Zuidplas.</p>
<p>W20-3 is toch al een directe aansluiting op een Aquaduct? De bestaande dus, twee aquaducten binnen 5 km is toch zonde van het geld?</p>	<p>Voor Boskoop is een tweede oeververbinding gewenst die dichterbij is dan het aquaduct bij Alphen.</p>
<p>Fietsroutes</p>	
<p>BeterBereikbaarGoude heeft in de maatregelencatalogus twee doorfietsroutes Gouda - Bodegraven en Waddincveen- Alphen aan de Rijn opgenomen. Behalve deze directe verbindingen zijn maatregelen nodig om er voor te zorgen dat de belendende polders en kernen vanaf en naar deze doorfietsroutes de veilig bereikbaar zijn. Dit is in de huidige situatie niet het geval .</p> <p>Voor deze structurele verbeteringen van de aansluitende polderweg zijn geen maatregelen en gelden bemoemd. Kunt u kort uitleggen waarom?</p>	<p>Binnen het maatregelenpakket hebben we gekozen voor de twee door u benoemde hoofdroutes. Dat zijn de routes die nu al veel worden gebruikt door fietsers tussen kernen. BBG focust zich vooral op het verbinden van de kernen (de hoofdstructuren) en niet zozeer op de aantakkingen. In het participatieproces zijn ook nieuwe voorstellen voor fietsverbindingen aangedragen (geen aantakkingen). Vanwege budgettaire keuzes kunnen we niet alles realiseren.</p>

Deze vraag is in het vorige webinar en in de tafelgesprekken ook al eerder gesteld. Zonder dat hier een passend antwoord op gegeven is.	
Is het slim om als fietsroute langs de Oude Rijn vanaf De Hoorn ongelijkvloers door te kunnen fietsen naar de Emmalaan- Wilhelminalaan-centrum Alphen.	Dank voor uw reactie, staat genoteerd.
Waarom is het ontzettend smalle en drukke Schravenwildertpad (fietspad) niet meegenomen in BBG?	In verband met het totaalbudget is er gekozen om een noord-zuid en een 'oost-west' fietspad aan te leggen, waarmee een doorgaand geheel is gemaakt van Alphen a/d Rijn- Gouda-Bodegraven. U kunt uw wensen of opmerkingen over andere fietspaden eventueel aan de gemeente laten weten.
Waar is de fietsroute OVF1d gepland, omloopkade, burgemeester Lucas laantje of bodegraafsestraatweg	De route loopt via de Bodegraafsestraatweg.
De gemeente Gouda is slechts agendalid dus mag niet aan de knoppen draaien. Maar de geplande Fietsroute OVF1 loopt over de Goudse Bodegraafsestraatweg. Heeft Gouda hiertoebesloten?	Gemeente Gouda heeft deelgenomen aan de voorbereiding van het voorstel voor fietsroutes. De fietsroutes zijn ook terug te vinden en het Verkeerscirculatieplan van gemeente Gouda. Hiertoe is nog niet besloten, de gemeenteraadsvergaderingen van Gouda over het verkeerscirculatieplan vinden plaats in juni 2021.
Betekent de aanleg van de gepresenteerde nieuwe fietsroute dat de bestaande fietspaden, bv langs de N207, verdwijnen?	De fietspaden langs de N207 blijven behouden.
Maatregelen Gouwe	
hoe wordt de druk bevaarbare Gouwe in dit pakket betrokken?	Voor het verbeteren van de doorstroming en veiligheid op de Gouwe worden er ligplaatsen aangelegd zodat recreatievaartuigen veilig kunnen wachten om in konvooi te varen. Daarnaast worden de verkeerslichten bij de hefbruggen in Waddinxveen en Boskoop geoptimaliseerd met behulp van slimme technieken (Smart Mobility).
Is een investering op scheepvaart routes niet een beetje uit de tijd,	Vervoer over water zorgt voor ontlasting van het wegennet. Dan moet ook in de daarvoor benodigde infrastructuur, de vaarwegen, worden geïnvesteerd. Het betreft een beperkte investering om de veiligheid op de vaarweg voor beroeps- en pleziervaart te vergroten. Ook zijn investeringen voorzien aan de verkeersregelinstanties nabij de hefbruggen om de doorstroming voor het autoverkeer te verbeteren rondom brugopeningen.

Dure oplossing voor de recreatievaart lijkt me.	Dank voor uw reactie.
Waarom die verkeerslichten niet ook voor de beroepsvaart? Waarom krijgen de burgwachters geen zicht op de N207 zodat ze pas de brug bij Boskoop weer openen voor de scheepvaart als de file voor de brug is opgelost? Dan vang je 2 vliegen in 1 klap. De doorstroming in Boskoop gaat een stuk beter en ook de doorstroming op de N207 wordt sterk verbeterd.	De provincie ontwikkelt een geautomatiseerde voorspelling van de drukte op de weg bij bruggen. Op dit moment wordt deze toepassing gebruikt bij de Lammebrug in Leiden. Hierbij wordt een brugopening geadviseerd met het minste aantal voertuigverliesuren. Als deze toepassing naar tevredenheid werkt kan die ook voor andere bruggen worden ingezet. Het zicht op de weg is overigens niet altijd maatgevend. Vandaar dat nu wordt uitgegaan van gegevens die via tellingen van het wegverkeer zijn verzameld en die gegevens van meerdere jaren betreffen. Zo kan de verkeerssituatie op korte termijn ook beter voorspeld worden.
geen vergunningsplicht meer voor vracht en containervaart. wat zijn hiervan de consequenties? bv met uitbreiding van Alpherium.	Dat heeft geen consequenties voor het aantal schepen. Het afmetingenbesluit voor bepaalde schepen wordt aangepast. Daardoor hebben de bestaande zes tot zeven schepen die nu jaarlijks een vergunning moeten aanvragen, geen vergunning meer nodig.
Communicatie	
vind het eigenlijk niet kunnen dat dit achter het scherpje gebeurd makkelijk voor jullie maar veel bewoners bereiken jullie niet en dit is niet oke voor zo,n groot project.	Wij zouden ook liever niet achter een scherpje met u praten, maar door corona kan dat nu niet anders.
Ik zie dat vragen verdwijnen hoe kan dat	Vragen verdwijnen niet. Vragen met veel likes komen boven aan te staan.
waarom lukt het mij niet om de door mij genoemde motie hier te kopiëren?	In de QenA-functie kunnen geen documenten worden geplakt. Het is een toepassing gericht op het stellen van vragen.
Zijn de geografische kaartjes op meer detailniveau beschikbaar opdat wegen en straten te herkennen zijn?	Inmiddels staat een nieuw kaartje op de website (pagina pakketvoorstel). U kunt de pdf's ook nog inzoomen. Overigens: de lijnen op de kaart geven globaal aan waar een route kan komen. Het is namelijk nog niet precies bepaald waar deze komt. Het gaat nu echter nog steeds om de grote lijnen. In een volgende stap wordt dat preciezer. Er is ook nog niets besloten.
betekent het niet presenteren van de cijfers uit de concept nota dat dit werk echt wordt overgedaan en opnieuw breed gepresenteerd. Dat moet dan nog wel een keer duidelijk aan de toehoorders worden verteld!!!!	Dat gaan we ook doen. Dat doen we eind juni/begin juli. De termijn om op de plannen te reageren verlengen we naar 11 juli.

Wanneer komen die nieuwe verkeerscijfers?	De nieuwe cijfers worden zo spoedig mogelijk gepubliceerd. Eind juni/begin juli organiseren we een online bijeenkomst om ze toe te lichten. De termijn om op de plannen te reageren verlengen we naar 11 juli.
Voorstel in juli wordt direct op site gepubliceerd?	Het advies gaat eerst naar de bestuurders en de colleges van B&W en Gedeputeerde Staten. Daarna wordt het openbaar (naar verwachting najaar 2021). We organiseren dan een bijeenkomst.
Overige vragen	
De ondernemers in Waddinxveen zijn nogal verrast dat het tracé van de N207 tussen Waddinxveen en Boskoop een maand gesloten is. Dat heeft nogal verstrekende gevolgen voor veel ondernemers.	Er zijn dan inderdaad onderhoudswerkzaamheden. Wilt u hier meer over weten, dan verwijst ik u naar de site van de provincie Zuid-Holland: https://www.zuid-holland.nl/actueel/verkeersinformatie/mei-2021/onderhoud-hefbrug-waddinxveen-n207-tussen-gouda
Waarom is er nergens iets over spoorwegen opgenomen?	In de regio is al een goed werkende R-net verbinding tussen Alphen a/d Rijn en Gouda. In BBG zijn maatregelen opgenomen voor het fietsverkeer om de R-net haltes makkelijker te kunnen bereiken.
Waarom een budget van 50 miljoen, geld kost bijna niets met de huidige rente. Overheid krijgt geld toe..	Dit is het budget wat nu beschikbaar is gesteld door de partners. Het is uiteindelijk aan gemeenteraden en Provinciale Staten om te bepalen of ze extra geld willen lenen.
Stel de N207 Zuid uit en gebruik dat budget voor een aquaduct.	Dank voor uw reactie.
Wat is de verdeling tussen de kosten /budget voor de programma's voor automobilisten/fietsers en scheepvaart?	Voor de middellange termijn is € 50 miljoen beschikbaar en dat maakt het noodzakelijk om keuzes te maken. Hierbij gaat het meeste geld naar automobilisten, dan naar fietsers. Voor de scheepvaart is een beperkt budget nodig voor het uitvoeren van de voorgestelde maatregelen. In het rapport Concept maatregelenpakket staan kostenramingen (website www.beterbereikbaar-gouwe.nl/documenten > documenten online bijeenkomsten juni 2021).