

## Samenvattingsdocument m.b.t. de bijlagen bij Statenvoorstel:

### “Afronden verkenning maatregelenpakket Beter Bereikbaar Gouwe”

#### Aanleiding

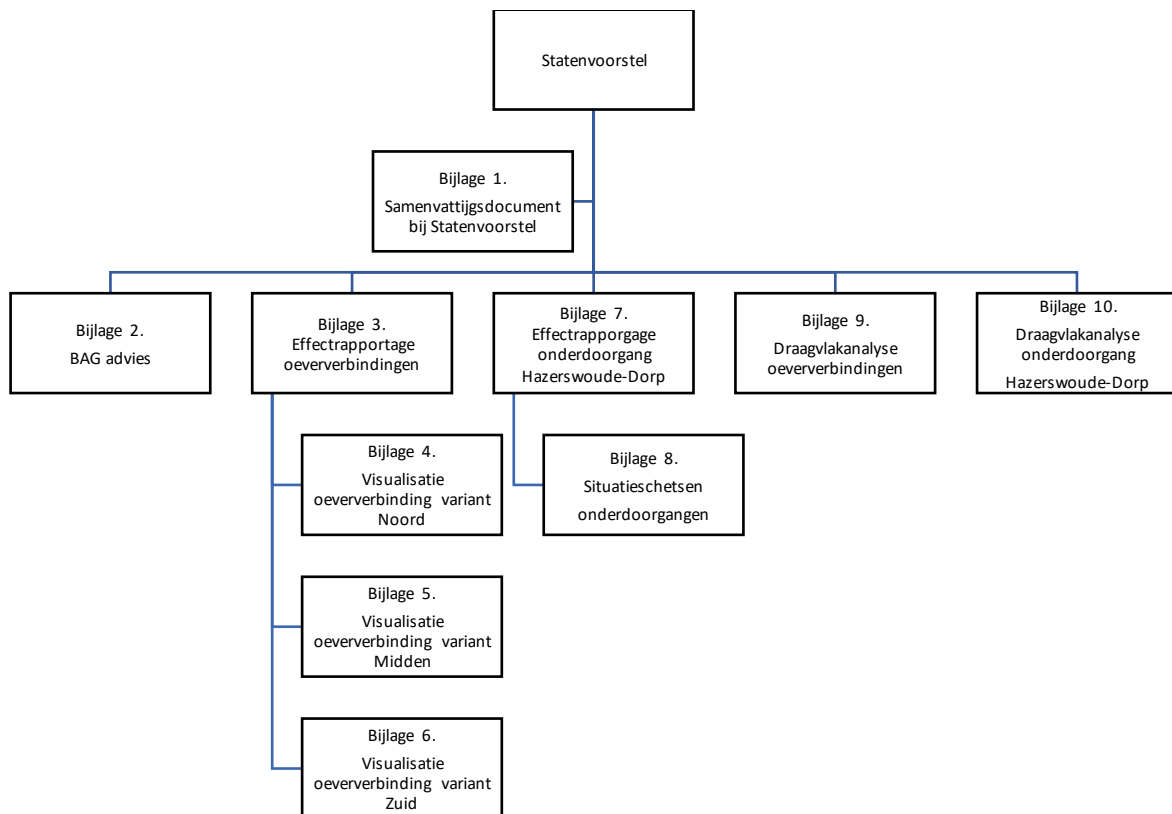
In de commissievergadering Bereikbaarheid en Energie van 12 januari 2022 is tijdens de bespreking in de commissie door enkele leden van de commissie opmerkingen gemaakt over de hoeveelheid en complexiteit van de ingebrachte bijlagen bij het vorige Statenvoorstel besluitvorming fase 2.

Verzocht is om in het vervolg een korte en heldere samenvatting te verstrekken waarin de belangen en impact worden aangegeven en ook input hoe er politiek een weging kan plaatsvinden. Een lijst met een korte samenvatting per onderwerp is daarbij wenselijk.

Onderliggend samenvattingsdocument dient als nadere uitwerking om invulling te geven aan het verzoek van de commissie.

#### Schematisering bijlagen bij Statenvoorstel

In onderstaand schema is de samenhang van het Statenvoorstel met bijbehorende bijlagen inzichtelijk gemaakt. In onderstaande hoofdstukken wordt eerst een samenvatting gegeven van de gehele studie Beter Bereikbaar Gouwe. Daarna volgt per bijlage (zoals hieronder in het schema is weergegeven) een korte samenvatting van de bijlage.



## **1. Samenvatting van de gehele studie Beter Bereikbaar Gouwe**

Hoe is de BAG tot haar advies gekomen? In deze notitie treft u het doorlopen proces, de eerdere keuze- en beslismomenten en het advies van de BAG aan.

Het BAG advies berust op twee pijlers: enerzijds inhoudelijke (effect- en haalbaarheids)rapportages en anderzijds een intensief participatieproces met draagvlakanalyses. Beide (gelijkwaardige) pijlers “haalbaarheid en draagvlak” hebben bijgedragen aan een goed inzicht, de kwaliteit van het proces en daarmee het uiteindelijke BAG advies. Ook is in het advies rekening gehouden met de aangereikte politieke en financiële kaders.

### **Participatie belanghebbenden**

Het traject kent een intensief participatietraject waarin naast het toetsen en onderzoeken van draagvlak voor maatregelen ook veel en nuttige lokale expertise is opgehaald. Ook zijn veel en vaak uiteenlopende belangen in beeld gebracht. De betrokkenheid van belanghebbenden is gedurende het proces in de afgelopen jaren groot geweest.

De BAG wil hiervoor expliciet haar dank en waardering uitspreken aan bewoners, bedrijven, organisaties en andere belanghebbenden, die vaak in eigen tijd, hebben meegedacht en ingesproken.

### **Besluitvorming en afronding studie**

Na de BAG van 12 februari 2024 is de besluitvorming verder voorbereid voor uw Colleges, Raden en Staten. Met uw besluit wordt de studie Beter Bereikbaar Gouwe afgerond. Het is daarnaast aan de Staten om te beoordelen of PS amendement A 609 hiermee is uitgevoerd.

### **Opbouw notitie**

Deze notitie is als volgt opgebouwd: de aanleiding voor Beter Bereikbaar Gouwe, de fasering inclusief eerdere besluitvorming, de actuele stand van zaken en de studieresultaten. We ronden af met de conclusies en het advies van de BAG.

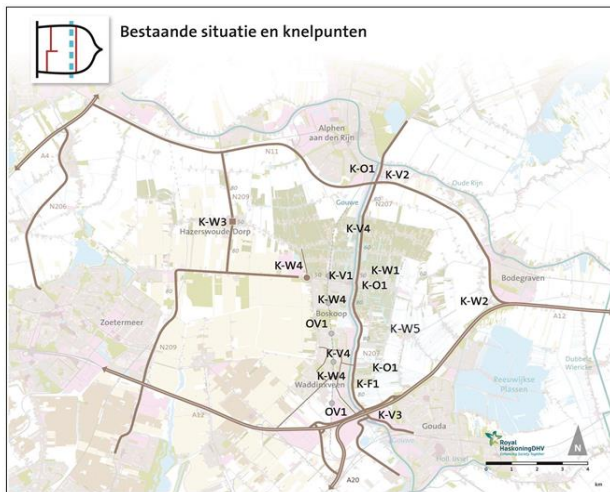
De hoeveelheid documenten is groot. Deze notitie is één van de bijlagen bij het Raden en Staten voorstel. In de bijlagen is alle relevante informatie voor besluitvorming opgenomen. Alle informatie, inbreng uit het participatieproces en documenten uit eerdere fasen staan op de website [www.beterbereikbaarrouwe.nl](http://www.beterbereikbaarrouwe.nl).

## **2. Aanleiding Beter Bereikbaar Gouwe (BBG)**

Tijdens de behandeling van het Uitvoeringsbesluit voor het project N207-Zuid in de Provinciale Statenvergadering van 31 januari 2018 is toegezegd een Lange Termijn Verkenning Boskoop en Omgeving uit te voeren. In het PS amendement A 609, 25 april 2018 wordt dit herbevestigd (de integrale tekst van dat amendement is achterin deze notitie ter kennisname opgenomen). De speciaal daarvoor ingestelde Bestuurlijke Afstem Groep (BAG) heeft op 12 juli 2018 de Programmatische Aanpak Gouwe (PAG, later BBG) vastgesteld.

Beoogde doelstellingen van Beter Bereikbaar Gouwe (BBG) zijn: *Verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid en versterken van de economie.*

Met realisatie van deze doelen kan een aantal (verkeers)knelpunten in de regio worden aangepakt zoals de N207, Hazerswoude-Dorp, De Zijde, de hefbruggen met name Boskoop, de file op de aansluiting N11-A12, de bereikbaarheid van Reeuwijk-Dorp, fiets- en OV verbindingen en de veiligheid op de Gouwe.



Knelpunten fase 1:  
 KW1: Drukte N207  
 KW2: Gebrekkige aansluiting N11-A12  
 KW3: Drukte in Hazerswoude-Dorp  
 KW4: Verstoorde leefbaarheid door verkeer in W'veen, HWD, Boskoop  
 KWS: Gebrekkige bereikbaarheid Reeuwijk-Dorp

KO1a: Beperkingen hefbruggen: vaarweg  
 KO1b: Beperkingen hefbruggen: wegverkeer

KV1: Te Nauw van Boskoop  
 KV2: Corridor Alphen-kruising  
 KV3: Corridor Coepecoopbrug-Amaliabrug-A12-acqueduct-58Gouda  
 KV4: Gouwe voldoet niet aan CEMT IV-Klasse

### 3. FASERING, POLITIEKE WENSEN en BESLUITVORMING

BBG bestaat uit 3 Fasen:

Fase 1: Vaststellen integrale gebiedsvisie en scenario's met maatregelen.

Fase 2: Voorstel gedragen uitvoeringspakket met korte en lange termijn maatregelen.

Fase 3: Uitvoeren van een pakket met korte en/of middellange termijn maatregelen.

Fase 3A : Verlengde studiefase "oeververbindingen Boskoop en onderdoorgang Hazerswoude-Dorp".

*Fase 3A is toegevoegd naar aanleiding van amendementen voor een verlengde/aanvullende studie in de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn en Provinciale Staten.*

Voor en tijdens de looptijd van de studie (2018 - 2024) zijn in de loop der jaren *politiek-bestuurlijke aandachtspunten/wensen* meegegeven. De belangrijkste staan hieronder per fase omkaderd aangegeven.

#### **Fase 1**

Op basis van besprekingen in de gemeenteraden van Alphen aan den Rijn en Waddinxveen heeft de BAG steeds aangegeven rekening te willen houden met de volgende politieke wensen/zorgen:

#### **POLITIEK BESTUURLIJKE WENSEN EN ZORGEN:**

- Kansrijke elementen met toegevoegde waarde benutten uit de scenario 1 'Optimalisatie' en scenario 4 'Oeververbinding Midden', met uitzondering van verbinding door het Gouwebos. (Een oeververbinding Waddinxveen-Noord nabij het Gouwebos scoorde verkeerstechnisch goed op bereikbaarheid als onderdeel van scenario 4 in fase 1 - in combinatie met een knip N207 en een oostelijke rondweg W15 - maar wordt niet nader onderzocht. )

- In 2016 heeft de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn al aangegeven dat de Verlengde Roemer niet mag worden doorgetrokken naar de N11.
- Geuite zorgen en gevoelens in de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn over de maatregel W18: een alternatieve N209 met invloed op natuurwaarden van het Zaans Rietveld, Rietveldse wetering en het Spookverlaat.
- Zorgen van de gemeenteraad van Waddinxveen over de toegang uitbreiding oostelijke randweg (ter hoogte van de Brugweg in Waddinxveen, maatregel W19).
- Amendement A 609 van Provinciale Staten: “een studie te laten uitvoeren naar mogelijke oplossingen voor de volgende fase van de Verlengde Bentwoudlaan naar de N11 (niet zijnde een alternatieve A3)”.

### Besluitvorming fase 1:

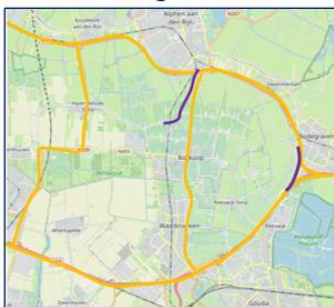
Afgerond in november 2018 met een Gebiedsvisie en vijf scenario's met in totaal 26 potentiële maatregelen om de genoemde knelpunten aan te pakken. In deze fase heeft de gemeenteraad van Waddinxveen ook een motie aangenomen met als strekking: “Geen weg of oeververbinding door het Gouwebos”. De BAG heeft naar aanleiding hiervan een onderzoeksvariant door of nabij het Gouwebos niet meer overwogen in fase 2 en 3A.

### Fase 2

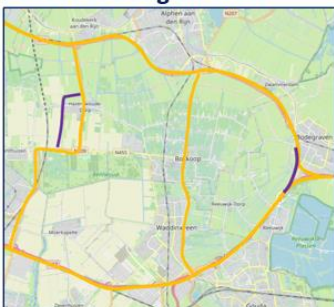
Fase 2 is gestart in juli 2019 met als doel het opstellen van een voorstel voor een gedragen maatregelenpakket op basis van de resultaten uit fase 1 en de in fase 2 ingebrachte voorstellen en ideeën uit het participatieproces. In totaal zijn 70 maatregelen beschouwd. In deze periode hebben de samenwerkende kernpartners ook het beschikbare budget vastgesteld. Het budget/financiële kader is in 2020 vastgesteld op circa € 55 mln. Er zijn vervolgens 5 maatregelenpakketten opgesteld met een globale omvang van € 55 mln.

In november 2020 heeft een consultatieronde in de commissies van de raden en Staten plaatsgevonden waarbij de vijf mogelijke maatregelenpakketten zijn voorgelegd. Met uitzondering van pakket 1 “Boog en Noord” bleek voor alle andere pakketten onvoldoende politiek draagvlak.

**Pakket 1: Boog en Noord**

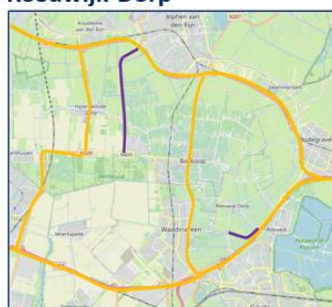


**Pakket 2: Boog en West**

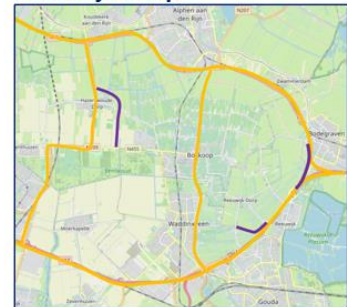


**Eind 2020 consultatie  
raden en Staten:  
Vijf opties voor  
maatregelenpakketten**

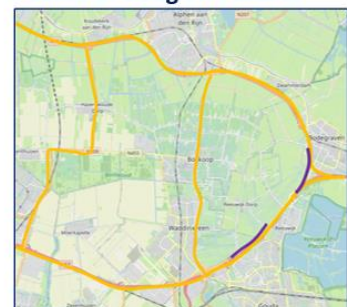
**Pakket 3: NZ-route en  
Reeuwijk-Dorp**



**Pakket 4: Boog, NZ-route en  
Reeuwijk-Dorp**



**Pakket 5: Boog en Parallel**



**Figuur 1**

Na voornoemde consultatieronde heeft de BAG in december 2021 de volgende resultaten voor besluitvorming aangeboden aan de kernpartners:

- Een ruimtelijk-economische visie (een uitwerking van de globale gebiedsvisie uit fase 1) waaruit blijkt dat **op lange termijn een nieuwe Oost-West en een nieuwe Noord-Zuid verbinding wenselijk zijn in het gebied**, gelet op alle autonome en voorgenomen ontwikkelingen.
- Het pakket met maatregelen met advies voor **het pakket Boog en Noord**, bestaande uit een bijdrage voor de Bodegravenboog, fiets- en OV maatregelen, aanpassingen op de Gouwe en nieuwe lokale inframaatregelen (W20-1 en W20-2) als pakket dat binnen het toen beschikbare budget van ongeveer € 55 mln paste.

#### **POLITIEK BESTUURLIJKE WENSEN EN ZORGEN:**

W18, onderdeel van pakket 3 (zie figuur 1) mocht in fase 2 wel worden onderzocht. Deze maatregel scoort positief op bereikbaarheid (18.000 mvt/etmaal) en kosten, maar negatief op natuurwaarden. W18 is in fase 3a niet nader beschouwd, gelet op de eerder in deze notitie benoemde politieke wensen/zorgen.

W15 en W19 zijn na hevige protesten uit de omgeving en daaropvolgende moties in gemeenteraden al vroeg in fase 2 door de BAG als niet kansrijk geduid.

#### Besluitvorming Fase 2:

#### **POLITIEK BESTUURLIJKE WENSEN EN ZORGEN:**

De Raad van Alphen aan den Rijn heeft eind 2021/begin 2022 de maatregelen W20-1 en W20-2 (het "noord" deel in het pakket Boog en Noord) afgewezen (amendement 16 december 2021 en 28 januari 2022).

De Raad van Alphen aan den Rijn heeft in hetzelfde amendement, mede op basis van de draagvlakanalyse, gevraagd om een verlengde studiefase (fase 3a) met zoeklocaties naar een drietal oeververbindingen in Boskoop, waaronder een nieuwe route over nieuwe wegen (Groene Hart variant, hierna benoemd als variant Midden). Naast oeververbindingen is verzocht een onderzoek naar een onderdoorgang in Hazerswoude-Dorp mee te nemen in deze verlengde studiefase.

Provinciale Staten hebben in februari 2022 door middel van amendement 715 het amendement van de raad van Alphen aan den Rijn van 16 december 2021 overgenomen.

De overige kernpartners hadden de besluitvorming fase 2 al eerder afgrond (begin december 2021) conform het oorspronkelijke advies van de BAG voor fase 2 (Pakket Boog en Noord). Die besluitvorming is niet nader aangepast na het amendement van Alphen aan den Rijn en behandeling in Provinciale Staten.

Wel is duidelijk dat alle partners door wilden gaan met fietsmaatregelen (en daarmee verbetering van OV bereikbaarheid en OV gebruik) en maatregelen op de Gouwe. Ook de Bodegravenboog kan rekenen op groot draagvlak bij alle regionale betrokkenen, zowel burgers, overheden, bedrijfsleven als overige belangenorganisaties.

*Deze afspraken zijn vastgelegd in een intentie-overeenkomst, ondertekend door alle kernpartners op 18 maart 2022. Partijen committeren zich aan de afspraak "om gezamenlijk te werken aan een oplossing door middel van hun deelname aan het Programma BBG, waarin maatregelen worden uitgewerkt waarvan partijen de verwachting hebben dat die uiteindelijk zullen worden gerealiseerd*

om de leefbaarheid en de bereikbaarheid van het gebied te verbeteren. In deze overeenkomst staan ook toezeggingen over een financiële bijdrage.

### Fase 3a

In deze aanvullende (studie)fase 3a zijn oeververbindingen in Boskoop en een onderdoorgang Hazerswoude-Dorp onderzocht. Ook in deze fase is door de BAG veel waarde gehecht aan participatie van belanghebbenden. Al vrij snel na de start van fase 3a, medio 2022, besloot de BAG de variant Zuid (Snijdelwijk) niet nader te beschouwen op grond van hevige protesten uit de omgeving en een door het programmateam afgegeven eerste inhoudelijke beoordeling van de (negatieve) effecten van deze variant. Dit leidde tot de volgende beoordeling door de BAG:

#### **POLITIEK BESTUURLIJKE WENSEN EN ZORGEN:**

*Een zuidelijke variant oeververbinding die door Snijdelwijk loopt is niet kansrijk.*

Naast de eerder genoemde omkaderde politieke wensen en zorgen is aan het begin van fase 3a deze toevoeging door de BAG gedaan waardoor het verdere onderzoek zich richtte op de varianten Noord en Midden.

#### **POLITIEK BESTUURLIJKE WENSEN EN ZORGEN:**

Het Rijk heeft in 2023 aangegeven dat de prioriteit in het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) ligt bij beheer en onderhoud dus bij instandhouding van bestaande infrastructuur in plaats van nieuwe infrastructurele maatregelen. Het Rijk heeft besloten MIRT onderzoeken te stoppen en tot nader order aan te houden. Nieuwe MIRT studies (waaronder die van de A12 en de Bodegravenboog) zijn daarmee in de tijd naar achteren verschoven.

In het nieuwe coalitie akkoord van de Provincie Zuid-Holland (19 juni 2023) is tot slot over BBG het volgende opgenomen:

*“Het veranderend rijksbeleid voor infrastructuur met de focus op beheer en onderhoud heeft de Bodegravenboog verder uit beeld gebracht. We laten de ambitie om het betreffende gebied beter bereikbaar te maken niet los. Wij zetten onze middelen anders in. De Provincie richt zich nu op de realisatie van het fiets- en waterprogramma uit het maatregelenpakket.”*

## **4. ACTUELE STAND VAN ZAKEN STUDIE BBG**

Samenvattend is de stand van zaken van de BBG studie in de BAG vergadering van 12 februari 2024 als volgt:

- Er bestaat grote overeenstemming over de voorgestelde fietsmaatregelen en daarmee ook verbetering van de OV bereikbaarheid, inclusief een bijdrage aan klimaatdoelstellingen. De voorbereidingen zijn inmiddels gestart.
- Dat geldt ook voor aanpassingen (wachtplaatsen) aan de Gouwe.
- Regionale ontsluiting hoofdwegennet:
  - De aanleg van de Bodegravenboog kent regionaal veel voorstanders, een gezamenlijk lobby- en overlegtraject richting Rijk is gestart. Het Rijk heeft ingestemd met een regionale studie naar de aansluiting N11 - A12. De studie omvat drie onderdelen:
    - Ontwerp van een ontbrekende verbinding.
    - Ontwerp voor een no-regret fietsverbinding ter hoogte van de N11. Het beschikbare provinciale budget van € 15 mln is bestemd voor de fietsverbinding.
    - Optimalisaties aan de N459 (ter overbrugging van de periode tot aanleg van een ontbrekende verbinding.
- Voor wat betreft de lokale ontsluitingen:

- In de ruimtelijk-economische visie wordt een nieuwe lokale Oost-West en Noord-Zuidverbinding op lange termijn nodig geacht om de verkeers- en leefbaarheidsproblematiek aan te pakken alsmede de te verwachten economische ontwikkeling en woningbouwopgaven te kunnen faciliteren.
- Er zijn politieke wensen en zorgen (zie omkaderde tekstdelen) als kader voor het onderzoek in fase 3a meegegeven
- De binnen de kaders onderzochte maatregelen (oeververbindingen Noord en Midden, inclusief beide optimalisaties) hebben een beperkt doelbereik en nauwelijks draagvlak. De maatschappelijke kosten zijn onevenredig hoog ten opzichte van de baten.
- De onderzochte noord-zuid verbinding (onderdoorgang Hazerswoude-Dorp) is naar verwachting een effectieve maatregel die tevens op veel draagvlak kan rekenen, afhankelijk van de gekozen variant (2 en 3). Door enkele bewoners is in het participatieproces gewezen op de mogelijkheid van een rondweg (W22 en W18b, zie figuur 1) of een goedkopere (korte) tunnelvariant.

Algemeen:

- De stikstofruimte is beperkt voor de aanleg- en gebruiksfase van nieuwe infra.
- De beschikbaarheid van financiële middelen staat sterk onder druk. In fase 1 van BBG was de ambitie groot, in fase 2 is een financieel kader meegegeven van totaal ongeveer € 55 mln. (zie de bijlage intentieverklaring voor de specifieke bijdrage hieraan van elke kernpartner).

## 5. CONCLUSIES (fase 3a)

Op basis van alle inhoudelijke effectrapportages, de draagvlakanalyses en de geuite politieke wensen/zorgen trekt de BAG de volgende eindconclusies:

### ***CONCLUSIE fietsmaatregelen en OV bereikbaarheid***

Studie gereed, effectiviteit, doelbereik en kosten helder. Definitief uitvoeringsbesluit kan worden genomen.

### ***CONCLUSIE Maatregelen Gouwe***

Studie gereed, effectiviteit, doelbereik en kosten helder. Een besluit om tot realisatie van de wachtplaatsen over te gaan is inmiddels genomen. Uit het vervolgonderzoek voor eventuele aanpassing van de VRI (Verkeersregelinstallatie) blijkt dat inmiddels de maximale optimalisatie van de VRI is bereikt. Zie ook <https://www.beterbereikbaargouwe.nl/maatregelen/vaarwegmaatregelen/>

### ***CONCLUSIE Regionale ontsluiting hoofdwegennet (Bodegravenboog)***

Effectiviteit en doelbereik verkend, groot draagvlak. Lobby- en overlegtraject met Rijk is succesvol geweest. Overheidspartijen hebben de komende tijd nog onvoldoende zicht op middelen voor een MIRT verkenning of realisatie. Routekaart wordt opgesteld om op termijn tot realisatie te kunnen komen waarbij ook financieringsafspraken zullen worden gemaakt. Hiervoor gaat de regio, met instemming en betrokkenheid van het Rijk, een studie starten.

### ***CONCLUSIE Lokale ontsluitingen (noord-zuid en oost-west verbindingen)***

Deze maatregelen liggen zeer gevoelig en er is een verlengde studiefase 3a aan gewijd. Om die reden geven we meer toelichting om goed duiding te kunnen geven aan onze conclusies.

Veel nieuwe lokale ontsluitingen zijn niet wenselijk vanwege zorgen over met name natuurwaarden, leefbaarheid, doorsnijding van bewoond gebied of sierteeltgebied. Sommige maatregelen hebben

een beperkt doelbereik, hoge (maatschappelijke) kosten, beperkt of ontbreken van (eenduidig) draagvlak of combinaties daarvan.

Twee verkeerskundig effectieve maatregelen (W18 Noord-Zuid verbinding nabij Zaans Rietveld en Oost-West verbinding Waddinxveen-Noord nabij Gouwebos) zijn eerder, respectievelijk in fase 2 en 1, om politieke redenen/zorgen als niet wenselijk geïdentificeerd.

**De facto betekent dit dat na fase 1, fase 2 en fase 3a de mogelijkheden voor eventuele nieuwe lokale ontsluitingen en daarmee het oplossen van lokale (verkeers)knelpunten op dit moment zeer beperkt zijn, nog los van financiële- en/of stikstofkaders. De ruimtelijk-economische visie laat zien dat op termijn de gebiedsopgaven vragen om een nieuwe noord-zuid en oost-west verbinding in het gebied.**

*De Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (PARK) heeft in zijn advies in fase 2 nadrukkelijk gewezen op de mogelijkheden om bij elk ontwerp van nieuwe infrastructuur natuur(waarden) goed in te passen.*

Onderstaand de resultaten van de verlengde studiefase 3a naar oeververbindingen en een onderdoorgang in een notendop.

#### OEVERVERBINDINGEN

In Fase 3a zijn drie oeververbindingen onderzocht:

- Zuid (Snijdelwijk) zo zuid mogelijk maar nog wel op grondgebied van Alphen aan den Rijn.
- Midden (ter hoogte van de Halve Raak, eerder ook Groene Hart variant genoemd).
- Noord (ter hoogte van de Toegangseweg, eerder ook W20-2 Plus variant genoemd).

Steeds zijn de mogelijkheden onderzocht voor een hoge brug, een lage brug of een aquaduct.

Tijdens de publieksparticipatie in november en december 2022 zijn optimalisaties vanuit de omgeving aangereikt voor de varianten Midden en Zuid. Deze zijn op verzoek van de BAG (22 februari 2023) ook nader beschouwd.

De **variant Zuid** (Snijdelwijk) is door de BAG op 10 november 2022, vanwege de gemotiveerde geringe kansrijkheid niet geschikt geacht om mee te nemen in de verdere uitwerking. Verzoeken van de Bereikbaar Boskoop Alliantie (BBA) om een variant Waddinxveen-Noord/Gouwebos te onderzoeken is op 22 februari 2023 door de BAG afgewezen. Een onderzoek naar een dergelijke oeververbinding heeft in fase 1 plaatsgevonden. In 2018 heeft de BAG geadviseerd een verdere uitwerking niet mee te nemen waarmee een nieuw onderzoek in fase 3a naar een weg door het Gouwebos niet aan de orde is.

De **variant Midden** (Halve Raak) met een kruising van de Voorweg (tunnel, gelijkvloers, fly-over en tracé met niet bestaande wegen) heeft een beperkt doelbereik en relatief hoge kosten. De kosten zullen (nog) toenemen doordat veel kwekerspercelen worden doorsneden (hart van het productiegebied sierteelt) en zullen moeten worden aangekocht of verkaveld omdat dit tracé is ontworpen met beperkt gebruik van bestaande wegen. Er is geen draagvlak bij aanwonenden voor deze optie. De BAG heeft op 22 februari 2023 afgesproken om raden en Staten voor te stellen niet door te gaan met een nader onderzoek naar oeververbindingsvarianten Noord en Midden. De BAG adviseert de raden en Staten te besluiten om variant Midden niet nader te onderzoeken. De variant wordt niet nader beschouwd.

De optimalisatie "Molenberaad" gaat uit van aanrijroutes over de Roemer (eventueel aangevuld vanaf de Zijde bijvoorbeeld Parklaan, Waterrijk), in combinatie met het weren van vrachtverkeer en een 30km zone op de Zijde. De leefbaarheid van de Zijde en de bereikbaarheid nemen daarmee zeker



toe in deze variant (17.100 mvt/etmaal in 2030 zonder maatregel, 15.200 mvt/etmaal in optimalisatie Molenberaad. Aantallen kunnen nog verder dalen bij ruimere aanrijmogelijkheden vanaf de Zijde (Parklaan, Waterrijk en afwaarderen van de Zijde naar 30km/uur). De maatschappelijke kosten blijven daarentegen hoog (prijspeil medio 2023: € 83,5 mln excl. BTW met hoge brug Gouwe t.b.v. budgetreservering) Mede gelet op treffen van extra (infra)maatregelen om vanaf de Zijde naar de verbinding te kunnen rijden en het uitkopen van ondernemers aan de oostzijde van de Gouwe waar een eventueel aquaduct “omhoog komt en in een boogstraal aansluit op de bestaande rotonde aan de Halve Raak.

De **variant Noord** (Toegangseweg) heeft een beperkt doelbereik (4.200 mvt/etmaal in 2030) tegen relatief hoge maatschappelijke kosten (prijspeil medio 2023: € 92,2 mln excl. BTW met hoge brug Gouwe t.b.v. budgetreservering). Het draagvlak is, met name vanwege de leefbaarheid rondom de nieuwe aanrijroutes, zeer gering en deels volledig afwezig.

De optimalisatie “Bontekoe” leidt tot betere aanrijroutes met een minder grote impact op de leefbaarheid maar ook bij deze optimalisatie is sprake van relatief hoge kosten, relatief veel extra verkeer over bestaande wegen, een beperkt doelbereik en nauwelijks draagvlak.

#### **CONCLUSIE OOST-WEST route**

De varianten Zuid, Midden en Noord, inclusief de beide optimalisaties kennen weliswaar verschillen maar hebben een overwegend beperkt doelbereik en/of negatieve effecten en/of hoge kosten en gering draagvlak. Waddinxveen-Noord/Gouwebos is, gelet op het advies in 2018, niet opnieuw beschouwd.

#### ONDERDOORGANG HAZERSWOUDE-DORP

In een co-creatieproces met een klankbordgroep van 15 bewoners uit het dorp zijn drie varianten met een lange onderdoorgang ontwikkeld. De kernpartners hebben daar nog een variant met een korte (en daarmee goedkopere) onderdoorgang aan toegevoegd. Alle vier de varianten zijn in maart en april 2023 voorgelegd aan aanwonenden en andere belanghebbenden.

Alle vier de varianten doen het goed op bereikbaarheid van het dorp (19.700 mvt/etmaal in 2030 zonder onderdoorgangen 2.700 mvt/etmaal in 2030 met onderdoorgang) maar verschillen op een aantal andere effecten zoals ruimtelijke kwaliteit, mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling en kosten. Variant 4 heeft geen draagvlak bij bewoners. De door de kernpartners ingebrachte variant 1 heeft als goedkoopste variant enig draagvlak. Variant 2 en 3 hebben veel draagvlak onder bewoners. Uit de participatie is een optimalisatie aangereikt bestaande uit een combinatie van variant 2 en 3. Varianten 2 en 3 zijn relatief duur circa € 60 mln excl. BTW t.b.v. budgetreservering).

In de participatieronde is door sommigen geopperd dat een rondweg een kosten effectievere maatregel is met minder overlast in een uitvoeringsfase. Rondwegen (W22 en W18b) maakten in fase 2 deel uit van andere pakketten dan het gekozen pakket Boog en Noord. Deze maatregelen vonden in de commissievergadering van december 2020 geen draagvlak in Alphen aan den Rijn.

#### **CONCLUSIE Noord-Zuid route**

Gezien het voorgaande wordt geconstateerd dat de onderdoorgang Hazerswoude-Dorp een effectieve maatregel met veel draagvlak onder bewoners kan zijn. Kosten zijn afhankelijk van de gekozen variant. Uit de participatie komt naar voren dat er kosten effectievere maatregelen zijn zoals een rondweg. Deze zijn naar aanleiding van een eerdere consultatie in uw commissies van november 2020 niet voor verdere besluitvorming voorgelegd in fase 2.

## 6. ADVIES BAG

Het gebied is een zeer complex gebied met veel bestaande doorsnijdingen (HSL, N207, N209, Gouwe, hoogspanningsmasten, gasleidingen, N11, A12 etc.) en natuurkwaliteiten zoals NNN gebied, Spookverlaat, Gouwebos, Zaans Rietveld, Vaardorp Rietveld etc. Er is sprake van veel uiteenlopende en tegengestelde belangen (wonen, werken, natuur, landbouw, productiegebied sierteelt en andere bedrijvigheid, recreatie, cultuurhistorie) in het gebied dat grenst aan zowel de dynamiek van de Randstad als de rust van het Groene Hart. Elke infrastructurele ingreep, zo is gebleken, stuit daarbij snel op politieke draagvlakgrenzen die volgen uit voornoemde belangen. Datzelfde geldt voor bewoners, bedrijfsleven en belangenorganisaties: er is geen eenduidig draagvlak voor lokale maatregelen. Tegelijkertijd wil het gros van de belanghebbenden een oplossing waarmee in de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische ontwikkeling op lange termijn kan worden voorzien. De ruimtelijk-economische visie laat zien dat dit op termijn ook nodig is.

**Ambitie en haalbaarheid staan in dit gebied sterk op gespannen voet met elkaar.**

In het huidige tijdsgewricht is sprake van een extra beperking qua stikstof en financiële middelen. De BAG ziet derhalve enerzijds de wens en noodzaak om op termijn te werken aan een oost-west en noord-zuid verbinding. Anderzijds bieden de huidige kaders en politieke wensen en zorgen geen ruimte om een haalbaar advies voor de lokale ontsluiting oost-west en/of noord-zuid te kunnen aanreiken. De BAG heeft dit dilemma in een informatieve/technische sessie toegelicht aan de raads- en statenleden op 14 november 2023.

**Binnen de huidige kaders ziet de BAG geen mogelijkheden voor een oost-west of noord-zuid verbinding.**

De voorzitter van de BAG heeft op 14 november 2023 namens de BAG de bereidheid uitgesproken lokale ontsluitingen nader te willen beschouwen maar uitsluitend indien de volksvertegenwoordigers een unanieme opdracht zonder voorbehoud aanreiken.

### **Op basis van de uitgevoerde BBG studie fase 1, 2 en 3A adviseert de BAG derhalve:**

- Aanleg fietsroute Alphen aan den Rijn – Gouda
- Aanleg fietsroute Gouda – Bodegraven Reeuwijk
- Aanleg Watermaatregelen (reeds gerealiseerd)
- Inzet op verbetering knooppunt N11 / A12 – Bodegravenboog
- Een oplossing voor de in het gebied wenselijke verbetering van Oost – West en Noord – Zuid verbindingen (zie Ruimtelijk-Economische Visie, fase 2) is binnen de huidige gestelde kaders niet mogelijk.

### **Maatschappelijke effecten:**

- Het (recreatief) fietsroutenetwerk wordt versterkt. De fietsmaatregelen dragen bij aan veilig fietsen voor schoolgaande jeugd en aan duurzame mobiliteit door een betere bereikbaarheid van de OV voorzieningen (inschatting modal shift: circa 2%).
- Door het aanleggen van drie extra wachtplaatsen op de Gouwe voor recreatief vaarverkeer wordt de veiligheid op het water bevordert. Daarnaast kan het aantal burgopeningen afnemen doordat de pleziervaart gelijktijdig en gebundeld passeert. Dat vergroot ook de doorstroming van verkeer over de hefbruggen zelf, tezamen met de reeds maximaal geoptimaliseerde instelling van de VRI's (verkeersregel installaties).

- Het verkeerseffect van de mogelijke aanleg van een Bodegravenboog of een verbeterde aansluiting N11 - A12 in de toekomst is groot.
- De lokale ontsluiting verbetert niet.

## Korte samenvatting bijlagen Statenvoorstel

### Bijlage 2 - BAG advies

In deze brief informeert de Bestuurlijke Afstemgroep de colleges van de samenwerkende partners over de uitkomst van fase 3a van het programma Beter Bereikbaar Gouwe. Het advies waarmee de BAG in haar vergadering van 12 februari 2024 mee heeft ingestemd wordt nader toegelicht.

De BAG adviseert de volgende maatregelen verder uit te werken (zie ook figuur):

- Fietspaden (OVF1c en OVF1d en aansluiting op R-Net)
- Maatregelen Gouwe
- Bodegravenboog (W9)



De colleges wordt verzocht in te stemmen met het advies van de Bestuurlijke Afstemgroep en dit voor te leggen aan raden en Staten.

### Bijlage 3 – Effectrapportage oeververbindingen

In fase 3a van deze studie is een aanvullende studie gedaan naar de drie geamendeerde oeververbindingen ter hoogte van de Gouwe. Voor elke variant is onderzoek gedaan naar een verbinding met een lage brug, hoge brug en aquaduct te hoogte van de Gouwe. De uitkomsten zijn vergeleken met eerder onderzochte varianten W20-1 en W20-2. Twee optimalisaties die zijn voortgekomen uit het participatietraject zijn mee onderzocht. Deze optimalisaties zijn door bewoners ingediend. Een toelichting op deze varianten van de oeververbindingen vind u op pagina 8 t/m 10 van de effectrapportage.

Alle maatregelen die binnen het programma Beter Bereikbaar Gouwe zijn onderzocht, zijn op 13 verschillende hoofd criteria beoordeeld. Dit betreft de criteria : Bereikbaarheid, Veiligheid, Kosten, Leefbaarheid, Economie, Maatschappelijke uitvoerbaarheid, Technische uitvoerbaarheid, Ruimtelijke kwaliteit, Duurzaamheid, Bodemdaling, Water en Klimaatadaptatie, Recreatie en Energie. Per criterium zijn onderliggende indicatoren vastgesteld bijvoorbeeld bij Maatschappelijke uitvoerbaarheid is dat draagvlak / reactie bewoners.

Het effectrapport geeft van alle vier de onderzochte variant inzicht in de effecten met betrekking tot de 13 hoofdcriteria en onderliggende indicatoren. De beoordeling van de varianten is per criterium in een eigen hoofdstuk beschreven. Daarbij is hoofdzakelijk gewerkt met kwalitatieve beoordelingen van de varianten. Voor kosten heeft een kwantitatieve beoordeling plaatsgevonden op basis van kosten kentallen. De beoordelingen van doelbereik en effecten zijn uitgedrukt in 'plussen' en 'minnen', op basis van de waardering zoals hierna in de tabel is toegelicht.

Hieronder is een kaart opgenomen met een zeer schematische weergave van de drie door de politiek aangereikte zoeklocaties voor een oeververbinding en de aanrijroutes en de twee W20-varianten. Voor de schetsontwerpen verwijzen we naar de website:

[www.beterbereikbaarougouwe.nl/maatregelen/onderzoek-oeververbinding-gouwe/](http://www.beterbereikbaarougouwe.nl/maatregelen/onderzoek-oeververbinding-gouwe/)



Het effectrapport geeft van alle vier de onderzochte variant inzicht in de effecten met betrekking tot de 13 hoofdcriteria en onderliggende indicatoren. De beoordeling van de varianten is per criterium in een eigen hoofdstuk beschreven. Daarbij is hoofdzakelijk gewerkt met kwalitatieve beoordelingen van de varianten. Voor kosten heeft een kwantitatieve beoordeling plaatsgevonden op basis van kosten kentallen. De beoordelingen van doelbereik en effecten zijn uitgedrukt in 'plussen' en 'minnen', op basis van de waardering zoals hierna in de tabel is toegelicht.

Score	Beoordeling doelbereik	Waardering effect
++	Deze variant levert een grote bijdrage aan het criterium	Zeer positief effect door aanleg van deze variant
+	Positief effect, de variant is bevorderend voor het criterium	Positief effect door de aanleg van deze variant
0	Heeft geen positieve of negatieve invloed op het criterium	Variant heeft geen significant effect
-	Deze variant belemmert het criterium	Negatieve effecten als gevolg van de aanleg van de variant
--	Sterk negatief effect op criterium	Zeer negatief effect, de variant vormt een groot risico voor criterium

Pagina 15 t/m 45 verder beschrijft de effecten en scores op de verschillende varianten. Hieronder worden de effecten kort samengevat zoals ook in de bijlage op pagina 48 is te zien:

CRITERIA		W20-1	W20-2	Variant Noord	Variant Midden	Variant Zuid	Noord-optim	Midden-optim
1a.	Bereikbaarheid Weg	Zie tabel 2						
1b.	Bereikbaarheid Water	Nvt	Nvt	Aquaduct 0	Aquaduct 0	Aquaduct 0	Aquaduct 0	Aquaduct 0
				Hoge brug -	Hoge brug -	Hoge brug -	Hoge brug -	Hoge brug -
				Lage brug: --	Lage brug: --	Lage brug: --	Lage brug: --	Lage brug: --
2	Veiligheid Weg	--	-	-	0	--	-	0
3	Economie	0	0	+	+	0	+	+
4	Leefbaarheid	Zie tabel 3						
5	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	Zie Draagvlakanalyse oeververbindingen						
6	Technische uitvoerbaarheid	-	-	--	--	--	--	--
7	Kosten	Zie kostenoverzicht Hoofdstuk 10						
8	Ruimtelijke kwaliteit	0	-	-	--	0	--	--
9	Duurzaamheid	0	-	-	--	-	-	--
10	Bodemdaling	-	--	--	--	0	--	--
11	Waterkwaliteit	0	-	-	--	0	-	--
12	Recreatie	0	-	-	0	0	-	0
13	Energie	++	++	+	+	0	++	+

**Tabel 2**

Beoordeling bereikbaarheid wegverkeer	W20-1	W20-2	Variant Noord	Variant Midden	Variant Zuid	Noord – optim.	Midden – optim.
1. Boskoop (De zijde)	0	0	+	+	+	+	+
2. Boskoop (overig)	-	-	-	0	--	-	0
3. Waddinxveen (Kerkweg Oost en de Kanaalstraat)	0	0	0	0	+	0	0
4. Waddinxveen (overig)	0	0	0	0	+	0	0
5. Functioneren N207	+	+	0	0	0	0	0
6. Hazerswoude-Dorp: Gemeeneweg	+	+	+	+	0	+	+
7. Onderliggend wegennet Bodegraven-Reeuwijk (Tempeldijk, Schinkeldijk, Oud Reeuwijkse weg, Reeuwijkse Randweg)	0	0	0	0	-	0	0

**Tabel 3**

Beoordeling Leefbaarheid	W20-1	W20-2	Variant Noord	Variant Midden	Variant Zuid	Noord – optim.	Midden – optim.
1. Boskoop (De zijde)	0	0	+	+	+	+	+
2. Boskoop (overig)	-	-	-	0	--	0	0
3. Waddinxveen (Kerkweg Oost en de Kanaalstraat)	0	0	0	0	+	0	0
4. Waddinxveen (overig)	0	0	0	0	+	0	0
5. Functioneren N207	+	+	0	0	0	0	0
6. Hazerswoude-Dorp: Gemeeneweg	+	+	+	+	0	+	+

Hieronder samengevat de kosten per variant:

Variant	Investeringskosten excl. BTW	Idem (+30% bandbreedte)
W20-1	€ 25,0 mln.	€ 32,5 mln.
W20-2	€ 25,6 mln.	€ 33,3 mln.
Variant noord (met lage brug)	€ 65,5 mln.	€ 85,2 mln.
Variant noord (met hoge brug)	€ 70,9 mln.	€ 92,2 mln.
Variant noord (met aquaduct)	€ 94,7 mln.	€ 123,1 mln.
Variant midden (met lage brug)	€ 66,9 mln.	€ 87,0 mln.
Variant midden (met hoge brug)	€ 76,5 mln.	€ 99,4 mln.
Variant midden (met aquaduct)	€ 102,3 mln.	€ 133,0 mln.
Variant zuid (met lage brug)	€ 56,4 mln.	€ 73,3 mln.
Variant zuid (met hoge brug)	€ 54,1 mln.	€ 70,3 mln.
Variant zuid (met aquaduct)	€ 76,6 mln.	€ 99,6 mln.

Variant noord – optimalisatie (met hoge brug)	€ 78,0 mln.	€ 101,4 mln.
Variant midden – optimalisatie (met hoge brug)	€ 64,1 mln.	€ 83,5 mln.

#### Bijlage 7 – Effectrapportage onderdoorgang Hazerswoude-Dorp

In fase 3a van deze studie zijn in samenwerking met de omgeving vier varianten onderzocht voor een onderdoorgang in de N209 ter hoogte van Hazerswoude-Dorp. Een toelichting op de vier verschillende varianten vind u op pagina 6 t/m 8 van de effectrapportage.

Alle maatregelen die binnen het programma Beter Bereikbaar Gouwe zijn onderzocht, zijn op 13 verschillende hoofd criteria beoordeeld. Dit betreft de criteria : Bereikbaarheid, Veiligheid, Kosten, Leefbaarheid, Economie, Maatschappelijke uitvoerbaarheid, Technische uitvoerbaarheid, Ruimtelijke kwaliteit, Duurzaamheid, Bodemdaling, Water en Klimaatadaptatie, Recreatie en Energie. Per criterium zijn onderliggende indicatoren vastgesteld bijvoorbeeld bij Maatschappelijke uitvoerbaarheid is dat draagvlak / reactie bewoners.

Het effectrapport geeft van alle vier de onderzochte variant inzicht in de effecten met betrekking tot de 13 hoofdcriteria en onderliggende indicatoren. De beoordeling van de varianten is per criterium in een eigen hoofdstuk beschreven. Daarbij is hoofdzakelijk gewerkt met kwalitatieve beoordelingen van de varianten. Voor kosten heeft een kwantitatieve beoordeling plaatsgevonden op basis van kosten kentallen. De beoordelingen van doelbereik en effecten zijn uitgedrukt in ‘plussen’ en ‘minnen’, op basis van de waardering zoals hierna in de tabel is toegelicht.

Score	Beoordeling doelbereik	Waardering effect
++	Deze variant levert een grote bijdrage aan het criterium	Zeer positief effect door aanleg van deze variant
+	Positief effect, de variant is bevorderend voor het criterium	Positief effect door de aanleg van deze variant
0	Heeft geen positieve of negatieve invloed op het criterium	Variant heeft geen significant effect
-	Deze variant belemmert het criterium	Negatieve effecten als gevolg van de aanleg van de variant
--	Sterk negatief effect op criterium	Zeer negatief effect, de variant vormt een groot risico voor criterium

Pagina 11 en verder beschrijft de effecten en scores op de verschillende varianten. Daar waar deze onderscheidend zijn, zijn deze gescoord. In onderstaande tabel treft u het totaaloverzicht van de scores aan.

	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4
Bereikbaarheid N209 – Hazerswoude-Dorp	+	+	+	-
Verkeersveiligheid	+	+	++	+
Economie	+	++	++	+
Leefbaarheid	0	+	+	++

Technische uitvoerbaarheid	-	--	--	--
Kosten (excl. BTW + bandbreedte 25%)	29,9 mln.	60,7 mln.	60,8 mln.	62,2 mln.
Ruimtelijke kwaliteit	0	+	+	++

### Bijlage 9 - Draagvlakanalyse oeververbindingen

De draagvlakanalyse verwoordt hoe de mensen in de omgeving (bewoners, bedrijven en belangenorganisaties) aankijken tegen de onderzochte oeververbindingen ter hoogte van de Gouwe. Het is hun mening, soms feitelijk, soms standpunten.

De draagvlakanalyse geeft een kwalitatieve beoordeling van de ingebrachte reacties, opgesteld door het omgevingsteam Beter Bereikbaar Gouwe. Met de opgehaalde reacties is geen kwantitatieve analyse te maken. Er is bijvoorbeeld geen beeld van de zogenaamde 'zwijgende meerderheid'. Er zijn ongeveer 80 stakeholdersorganisaties/groepen (en ca. 800 mailadressen) regelmatig geïnformeerd, waarvan een groot aantal zeer betrokken is geweest in deze laatste onderzoeksfase van Beter Bereikbaar Gouwe.

Hieronder is een kaart opgenomen met een zeer schematische weergave van de drie door de politiek aangereikte zoeklocaties voor een oeververbinding en de aanrijroutes en de twee W20-varianten. Voor de schetsontwerpen verwijzen we naar de website:

[www.beterbereikbaargouwe.nl/maatregelen/onderzoek-oeververbinding-gouwe/](http://www.beterbereikbaargouwe.nl/maatregelen/onderzoek-oeververbinding-gouwe/)



Uit de participatieronde van november/december 2022 blijkt dat het draagvlak voor een oeververbinding zeer beperkt is. Dit in tegenstelling tot het grote draagvlak dat bestond voor een (onderzoek naar) een oeververbinding in fase 2. De crux zit in de aanrijroutes. Nagenoeg alle belanghebbenden willen een oplossing voor de knelpunten, bij voorkeur een oeververbinding, maar slechts zeer weinigen wensen de beoogde aanrijroutes naar een oeververbinding. Dat geldt zeker voor direct aanwonenden, die in bijna alle gevallen tegen zijn. Dat hierbij deels sprake is van het zogenaamde 'NIMBY (not in my backyard)' effect leidt geen twijfel. Ook zijn de negatieve effecten van sommige varianten groot (doorsnijden percelen, woningen, kosten, leefbaarheid, etc.) Daarnaast



vindt een groot deel van de omgeving het oplossend vermogen van een oeververbinding niet in verhouding staan tot de te maken kosten en impact.

Hieronder volgt de samenvatting in kleur:

- groen betekent een (zeer) groot draagvlak;
- rood betekent (bijna) geen draagvlak;
- oranje laat zien dat meer groepen of voor of tegen zijn.

<b>Variant</b>	<b>Draagvlak</b>
<b>Variant Noord</b>	
- Met lage brug	Rood (met name voor de aanrijroutes)
- Met hoge brug	Rood (met name voor de aanrijroutes)
- Met aquaduct	Rood (met name voor de aanrijroutes)
<b>Variant Midden</b>	
- Met lage brug	Rood (met name aanrijroutes, wel enkele alternatieve tracés aangereikt)
- Met hoge brug	Rood (met name aanrijroutes, wel enkele alternatieve tracés aangereikt)
- Met aquaduct	Rood (met name aanrijroutes, wel enkele alternatieve tracés aangereikt)
<b>Variant Zuid</b>	
- Met lage brug	Het betreft vooral de aanrijroutes
- Met hoge brug	Het betreft vooral de aanrijroutes
- Met aquaduct	Het betreft vooral de aanrijroutes

#### Bijlage 10 - Draagvlakanalyse onderdoorgang Hazerswoude-Dorp

De draagvlakanalyse verwoordt hoe de mensen in de omgeving (bewoners, bedrijven en belangenorganisaties) aankijken tegen een onderdoorgang in de N209 ter hoogte van Hazerswoude-Dorp. Het is hun mening, soms feitelijk, soms standpunten.

De draagvlakanalyse geeft een kwalitatieve beoordeling van de ingebrachte reacties, opgesteld door het omgevingsteam Beter Bereikbaar Gouwe. Met de opgehaalde reacties is geen kwantitatieve analyse te maken. Er is bijvoorbeeld geen beeld van de zogenaamde 'zwijgende meerderheid'. Er zijn ongeveer 80 stakeholdersorganisaties/groepen (en ca. 800 mailadressen) regelmatig geïnformeerd, waarvan een groot aantal zeer betrokken is geweest in deze laatste onderzoeksfase van Beter Bereikbaar Gouwe.

Uit deze participatieronde blijkt dat er in de omgeving een sterke behoefte is aan een oplossing voor de verkeersproblematiek in Hazerswoude-Dorp. Er bestaat veel draagvlak voor een onderdoorgang. Een duidelijke voorkeur is door de omgeving uitgesproken voor een combinatie van variant 2 en 3. Belanghebbenden vinden het positief dat er veel ruimte wordt gecreëerd op het tunneldak, wat de leefbaarheid van het dorp ten goede komt. Enkele belanghebbenden zijn enigszins sceptisch over de haalbaarheid van een lange onderdoorgang (variant 2, 3 en 4), in verband met de kosten. Vanuit die gedachte hebben enkele belanghebbenden een voorkeur voor variant 1. Daarbij wordt er wel op gewezen dat de voordelen van variant 1 beperkt zijn waar het bijvoorbeeld gaat om kansen voor gebiedsontwikkeling, sociale cohesie en de verbinding van de oost- en westzijde van het dorp. Hierop scoren variant 2 en 3 aanmerkelijk beter. Voor een volledig beeld van de te verwachten effecten

verwijzen we naar de effectenrapportage. Tijdens de bijeenkomsten is door enkelen de optie van een rondweg om het dorp benoemd als haalbare, realistische en effectieve optie.

Hieronder volgt de samenvatting in kleur:

- groen betekent een (zeer) groot draagvlak;
- rood betekent (bijna) geen draagvlak;
- oranje laat zien dat meer groepen of voor of tegen zijn.

<b>Variant</b>	<b>Draagvlak</b>
<i>Variant 1</i> Ook wel de 'minimale' variant. Hier wordt de kruising Dorpstraat en N209 ongelijkvloers, wat betekent dat de N209 onder de Dorpstraat door duikt.	<i>Enig draagvlak</i>
<i>Variant 2</i> Het verkeer van de N209 gaat net voor de Zuidvaart de onderdoorgang in en komt er net ten noorden van de Noordvaart weer uit. De onderdoorgang is 250 meter lang. Verschil met variant 3 en 4 is vooral de ligging van de parallelwegen.	<i>Er is draagvlak</i>
<i>Variant 3</i> Het verkeer van de N209 gaat net voor de Zuidvaart de onderdoorgang in en komt er net ten noorden van de Noordvaart weer uit. De onderdoorgang is 250 meter lang. Verschil met variant 2 en 4 is name in de ligging van de parallelwegen.	<i>Er is draagvlak</i>
<i>Variant 4</i> Het verkeer van de N209 gaat net voor de Zuidvaart de onderdoorgang in en komt er net ten noorden van de Noordvaart weer uit. De onderdoorgang is 250 meter lang. Het verschil van variant 4 met variant 2 en 3 is met name de afwezigheid van een parallelbaan aan de noordzijde.	<i>Weinig draagvlak</i>

---

Hieronder tonen wij u nogmaals de link naar de site van Beter Bereikbaar Gouwe. Deze bevat alle openbaar gemaakte informatie van fase 1 t/m 3a.

Website beter bereikbaar Gouwe : [www.beterbereikbaargouwe.nl](http://www.beterbereikbaargouwe.nl)