

DRAAGVLAKANALYSE DRIE OEVERVERBINDINGEN

(inclusief 2 optimalisaties)

24 januari 2024



beter bereikbaar **Gouwe**

Inhoud

1. Inleiding	3
2. Samenvatting en conclusies	6
3. Participatieproces en informatiebronnen	10
4. Draagvlakanalyse varianten oeververbindingen Boskoop	13
a. Variant Noord: zeer beperkt draagvlak.....	14
b. Variant Midden: zeer beperkt draagvlak.....	16
c. Variant Zuid: geen draagvlak.....	18
d. Overige opmerkingen.....	19
5. Optimalisaties Noord en Midden	21
6. Media-analyse	23
a. Print berichtgeving.....	23
b. Online media	24
c. Sociale media	24
d. Websitebezoek geheel 2023	25
e. Conclusie media-analyse.....	26
Bijlage 1: Lijst met stakeholders.....	27

1. Inleiding

In deze draagvlakanalyse staat verwoord hoe de mensen in de omgeving (bewoners, bedrijven en belangenorganisaties) na de eerste participatieronde van november en december 2022 en aanvullende gesprekken in 2023 aankijken tegen de eerste studievarianten voor oeververbindingen Noord, Midden en Zuid en de bijbehorende concept aanrijroutes. Deze aanvullende studie is uitgevoerd in opdracht van met name de gemeenteraad Alphen aan den Rijn en van Provinciale Staten van Zuid-Holland. Beiden hebben een onderzoek naar meer locaties voor oeververbindingen geamendeerd tijdens de besluitvormingsstap eind 2021 (afronding fase 2).

In de huidige (verlengde studie) fase 3A focussen we dus op drie door de politiek aangereikte locaties voor oeververbindingen en de mogelijkheden voor een ondergang in Hazerswoude-Dorp. De wegmaatregelen W20-1 en W20-2 zijn in 2020-2021 onderzocht en die uitkomsten worden meegenomen in de besluitvorming met uitsluitend als doel een inhoudelijke vergelijking mogelijk te maken met de oeververbindingen. Voor het draagvlak van W20-1 en W20-2 wordt verwezen naar de draagvlakanalyse van september 2021 op [de website van Beter Bereikbaar Gouwe](#).

Deze draagvlakanalyse maakt onlosmakelijk deel uit van de rapportages ter ondersteuning van het advies van de Bestuurlijke Afstemgroep (wethouders, gedeputeerden) en het besluitvormingsproces door de volksvertegenwoordigers (gemeenteraden en Provinciale Staten) van de kernpartners, zijnde de opdrachtgevers van het programma Beter Bereikbaar Gouwe.



Alphen aan den Rijn

GEMEENTE
WADDINXVEEN



Regio Midden-Holland

Voor het onderzoek 'onderdoorgang Hazerswoude-Dorp' is een aparte draagvlakanalyse opgesteld.

Deze draagvlakanalyse begint met een hoofdstuk "samenvatting en conclusies". Daarna volgt een beknopt overzicht van het participatieproces en de bronnen die we voor deze draagvlakanalyse hebben gebruikt. Vervolgens is het draagvlak per variant beschreven waarbij we een zo compleet en getrouw mogelijk beeld van de opvattingen, meningen en reacties van de mensen in de omgeving weergeven. Tot slot volgt een media-analyse over de periode januari tot en met december 2023.

In fase 2 van Beter Bereikbaar Gouwe (BBG) (2019-2021) publiceerden we ook draagvlakanalyses, na elk van de vier stappen voordat eind 2021 een maatregelenpakket werd aangeboden aan gemeenteraden en Provinciale Staten (zie [website onder Documenten fase 2](#)).

De draagvlakanalyses geven 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 (zie bijlage 1), waarvan een zeer groot aantal sinds fase 2 (2019-2021) van Beter Bereikbaar Gouwe betrokken is. Tegelijkertijd kan een argument van één persoon kwalitatief sterker zijn dan van een groep. We trekken dus geen conclusies op basis van kwantitatieve afwegingen of inbreng.

Participatiestrategie

De draagvlakanalyse is onderdeel van de participatiestrategie en het omgevingsmanagement van BBG. Het plan voor omgevingsmanagement in fase 3A is vastgesteld in de Bestuurlijke Afstemgroep (BAG, bestaand uit wethouders en gedeputeerden) van 7 juli 2022. De volgende doelen zijn geformuleerd voor omgevingsmanagement:

- Beslissers (bestuurders, raads- en statenleden) ondersteunen met informatie over de belangen en positie van stakeholders bij diverse maatregelen om zodoende te kunnen komen tot een zorgvuldige afweging van belangen, kwalitatief goede besluitvorming en een zo groot mogelijk draagvlak.
- Stakeholders te informeren en te raadplegen over te onderzoeken maatregelen waarbij hun belangen in het geding zijn.
Stakeholders zijn bewoners-, bedrijven- en andere belangenorganisaties en individuele bewoners, bedrijven en andere zakelijke organisaties (bijv. (semi-)overheden).

Participatie gaat in dit programma om het creëren van een zo groot mogelijk draagvlak voor het gevolgde proces en de maatregelen. Daarnaast halen we expertise uit het gebied op. Het participatieniveau in de huidige fase 3A bouwt voort op dat van fase 1 en 2 (2018, 2019-2021) zoals hieronder in beeld gebracht.

In gesprek met bewoners en bedrijven over bereikbaarheid rond de Gouwe



Naast het samenspel met kernpartners (beslissers) gaat het ook nu in fase 3 weer vooral om het informeren en raadplegen van stakeholders.

Het participatieniveau 'raadplegen' houdt in dat stakeholders wordt gevraagd aandachtspunten, zorgpunten, kansen, ideeën en omgevingskennis aan te dragen. De BAG neemt suggesties en adviezen vanuit de omgeving over of wijkt hiervan af. Keuze voor opties en/of een samenhangend pakket worden beargumenteerd vanuit zowel inhoud (effectbeoordeling) als draagvlak (participatieproces). De beslissing ligt uiteindelijk bij de volksvertegenwoordigers van de kernpartners van Beter Bereikbaar Gouwe (gemeenteraden Alphen aan den Rijn, Bodegraven-Reeuwijk, Waddinxveen en Provinciale Staten van Zuid-Holland).

Communicatiestrategie

BBG kent een uitgebreide communicatie-aanpak. Met bewoners, belangenorganisaties en bedrijven wordt het gesprek aangegaan, individueel en in georganiseerd verband, via werkbijeenkomsten, informatieavonden, webinars en fysieke of online overleggen of in sommige gevallen een persoonlijk huisbezoek. Ook wordt geïnformeerd met een uitgebreide website, nieuws- en persberichten, informatiebrieven, huis aan huis brieven en advertenties. Geïnteresseerden kunnen reageren naar een specifiek BBG-e-mailadres.

2. Samenvatting en conclusies

Beter Bereikbaar Gouwe bestaat uit 3 fasen. Fase 1 vond plaats in 2018, fase 2 is afgerond in december 2021 met als doel om een besluit te nemen over het maatregelenpakket Boog en Noord. Over de voorstellen voor de lokale weginfrastructuur in dat pakket (W20-1 en W20-2) is toen geen besluit genomen, met name omdat uit de toenmalige draagvlakanalyse bleek dat er veel voorstanders waren van een oeververbinding en een onderdoorgang in Hazerswoude-Dorp. Deze laatste twee maatregelen maakten geen onderdeel uit van dit pakket Boog en Noord, omdat er een financieel kader was meegegeven waarbinnen deze maatregelen niet pasten.

Met name de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn heeft verzocht om de studie uit fase 2 te verlengen met onderzoek naar drie oeververbindingen. De Provincie Zuid-Holland heeft ook de studie naar drie oeververbindingen geamendeerd. De andere kernpartners (Waddinxveen, Bodegraven-Reeuwijk en Regio Midden-Holland) hadden geen bezwaar tegen verlenging van de studie. Dit betekende dat fase 3 van BBG is gestart met 'een aanvullende studieopdracht'. De varianten W20-1 en W20-2 uit fase 2 dienen ter vergelijking.

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/



Na het aanbesteden van de ingenieursdiensten en het vaststellen door de BAG van het plan voor het participatieproces kon de verlengde studiefase 3A starten in juli 2022. In september 2022 is het participatieproces van fase 3 met de omgeving opgestart en eind 2023 afgerond.

Uit de eerste 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 een samenvatting van het draagvlak in kleur. Rood betekent (bijna) geen of zeer beperkt draagvlak.

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

De kleuren gaan vooral over de kijk van groepen bewoners en bedrijven die aan een van de aanrijroutes leven of werken. Er zijn ook nuances:

- Zo zijn bewoners Snijdelwijk tegen variant Zuid, maar voorstander van een variant Noord
- Zo zijn zeer veel groepen tegen oeververbindingen in Boskoop maar juist voor een onderzoek naar een oeververbinding in Waddinxveen-Noord. Het stoort veel groepen dat hier geen vergelijkend en gelijkwaardig onderzoek naar wordt gedaan door BBG. Zie onder andere de brief van de Bereikbaar Boskoop Alliantie (BBA). En er zijn groepen tegen een oeververbinding Waddinxveen-Noord zoals bewoners Snijdelwijk.

Qua proces voelen met name het Buurtschap Voorweg en Bewoners Snijdelwijk zich “overvallen” door de voorstellen.

Gedurende het participatieproces zijn ook enkele alternatieve tracés (zogenaamde optimalisaties) aangereikt door belanghebbenden. Het draagvlak daarvoor is ook nader onderzocht.

Optimalisaties Noord en Midden

Door de omgeving zijn enkele optimalisaties op de oorspronkelijke varianten aangereikt. Twee zijn door het programmateam kansrijk genoeg bevonden om nader te onderzoeken.

Bij een ronde stakeholdergesprekken in mei en juni 2023 zijn tien groeperingen en vertegenwoordigers van belanghebbenden gesproken over de voorgedragen optimalisaties. Met name de indieners zijn positief over de door hen ingebrachte optimalisaties. Overige belanghebbenden zijn niet wezenlijk positiever over deze optimalisaties. Wel wordt gezien dat minder doorsnijding van percelen en de leefbaarheid van de Zijde kan toenemen. Kwekers blijven tegen een vrachtwagenverbod als er geen goed alternatief is. De Bereikbaar Boskoop Alliantie (BBA) en andere belanghebbenden zien dat alternatief vooral in Waddinxveen-Noord. Natuurorganisaties zijn daartegen vanwege het belang dat gehecht wordt aan het Gouwebos. De meeste belanghebbenden vinden dat er een oplossing moet komen voor de knelpunten in Boskoop. Echter vinden zij dat de ruimtelijke implicaties van de varianten en aangedragen optimalisaties niet opwegen tegen de mate waarop de knelpunten worden verbeterd.

Variant	Draagvlak
<i>Optimalisatie Noord</i>	<i>Nagenoeg geen draagvlak</i>
<i>Optimalisatie Midden</i>	<i>Nagenoeg geen draagvlak</i>

Media-analyse

In het plangebied zijn veel belangengroepen die met hun standpunten de media opzoeken. De meeste berichten over de oeververbinding verschenen online. Ook in de printmedia werd aandacht besteed aan het programma. AD Groene Hart blijft aan kop met het aantal berichten. Op sociale media zien we een diversiteit aan gebruikers die schrijven over de oeververbindingen. De top 10 gebruikers bevat politieke stakeholders, lokale (belangen)partijen en bewoners.

Het grootste deel van de artikelen en berichten zijn neutraal van sentiment. Daarnaast wordt het grootste aandeel aan artikelen met een positief sentiment gezien in print en online media. Sociale media hebben het grootste aandeel negatief sentiment. De neutrale toon van print en online media kunnen we zelf in stand houden door het versturen van persberichten en het bijhouden van de website.

Conclusies

Uit deze participatieronde blijkt dat er in de omgeving zeer beperkt of zelfs geen draagvlak bestaat voor de oeververbindingen. Dat komt vooral door de negatieve effecten van aanrijroutes en het relatief geringe probleemoplossend vermogen versus de kosten. Maar er zijn ook enkele voorstanders. Zo bestaat bij het Molenberaad en enkele individuele participanten wel draagvlak voor een variant Midden, maar met een ander tracé verloop dan voorgesteld. Daarom is in de tabel hierboven een nuancerende opmerking gemaakt bij de Variant Midden.

De Bereikbaar Boskoop Alliantie (een brede alliantie van bedrijven en bewoners uit Boskoop) pleit sterk voor een vergelijkend onderzoek van een variant Gouwebos (Waddinxveen-Noord). Naar deze en andere alternatieven is nog geen nader onderzoek gedaan. Daarover beraadt de Bestuurlijke Afstemgroep zich nadat naast het draagvlakcriterium ook de andere 12 criteria door experts nader zijn onderzocht.

In zijn algemeenheid vinden veel belanghebbenden dat met de voorgestelde maatregelen de doelen (bereikbaarheid, leefbaarheid en stimuleren economie) onvoldoende worden bereikt, terwijl naar verwachting zeer hoge kosten (financieel en qua impact) moeten worden gemaakt. Daar staat volgens sommige groepen tegenover dat niets doen geen optie is, omdat de verkeersproblematiek de komende decennia nog zal toenemen. Het leidt geen twijfel dat naast daadwerkelijke negatieve effecten ook het 'not in my backyard'-effect een rol speelt in de draagvlakanalyse, ook bij de ingebrachte optimalisaties.

Veel belanghebbenden uit Boskoop zijn van mening dat de variant Waddinxveen Noord niet of onvoldoende gelijkwaardig aan het onderzoek van de andere oeververbindingen is onderzocht en vinden dit teleurstellend. Zij stellen dat dit de enige echte oplossing is voor de knelpunten en dat zij daardoor geen goede beoordeling/vergelijking kunnen geven/maken op de verschillende varianten.

3. Participatieproces en informatiebronnen

BBG is gestart in 2018. In het schema in hoofdstuk 1 staat het participatieproces tot eind 2021 in een oogopslag. December 2021 lag 1 eindpakket (Boog en Noord) met maatregelen voor ter besluitvorming bij de kernpartners.

Uit onderstaande activiteiten en bronnen uit het participatieproces is informatie geanalyseerd en opgenomen in deze draagvlakanalyse over de oeververbindingen.

In maart 2022 is de communicatie over het vervolgonderzoek van fase 3A gestart. Er is over o.a. de oeververbindingen geïnformeerd met een nieuwsbrief aan ca. 800 e-mailadressen en informatie op [de website](#). De samenwerkende partijen hebben een persbericht gedeeld met hun persrelaties en gepubliceerd op hun eigen communicatiekanalen.

Na een aanbesteding konden de werkzaamheden voor fase 3A echt starten in juli 2022. In een nieuwsbrief is toen o.a. opgeroepen om mee te denken over de oeververbindingen.

In de periode juli 2022 – december 2023 zijn de volgende activiteiten ondernomen:

4. Gesprekken met belangenorganisaties

Ter voorbereiding op het webinar (24 november) en de openbare inloopbijeenkomsten op 8 en 13 december 2022 is in oktober en november contact gezocht met een aantal belangenorganisaties waarmee we een relatie hebben opgebouwd en/of voor wie de varianten van de oeververbindingen zeer relevant kunnen zijn zoals direct aanwonenden. In deze gesprekken is het proces toegelicht en zijn eerste concept schetsontwerpen toegelicht en besproken van de drie varianten. Dit was bedoeld om een eerste indruk te krijgen van de reacties en eventuele opmerkingen al mee te kunnen nemen in de schetsontwerpen die in november in het webinar zijn getoond en in december zijn voorgelegd in de openbare bijeenkomsten.

Er is één of meer keren gesproken met vertegenwoordigers van (bewoners en bedrijven):

1. Dorpsoverleg Boskoop
2. Toegangseweg en J.C. Hoogendoornlaan
3. Burgemeester Smitweg
4. Roemer
5. Molenkolk
6. Nesselolder/De Oude Wijk/Laag Boskoop
7. Voorweg (Buurtschap Voorweg)
8. Halve Raak
9. Snijdelwijk
10. Molenberaad
11. Stichting Belangenbehartiging Greenport Boskoop
12. Vereniging van eigenaren ITC terrein
13. Bestuur Gereformeerde Gemeente Ichthuskerk
14. CCT Alpherium

5. Webinar

Op 24 november 2022 zijn belangstellenden via een webinar geïnformeerd over het onderzoek naar de oeververbindingen (proces, eerste uitkomst verkeerseffecten en schetsontwerpen). Ook is

aangegeven wat de stand van zaken is over de onderdoorgang Hazerswoude-Dorp, de Bodegravenboog en de fietsroutes. Het doel daarvan was om belanghebbenden te informeren, zodat zij goed geïnformeerd konden deelnemen aan de gesprekstafels tijdens de inloopbijeenkomsten.

Het webinar trok ongeveer 300 deelnemers (bewoners, bedrijven, belangenorganisaties en ook raads- en Statenleden). Zij zijn afkomstig uit: 57% uit Boskoop, 15% Hazerswoude-Dorp, 15% Waddinxveen, 5% Alphen, 8% overige plaatsen.

Tijdens het webinar konden vragen gesteld worden. Er zijn ongeveer 250 vragen gesteld of opmerkingen gemaakt. Deze zijn ter plekke of later beantwoord, gebundeld en op de [website](#) geplaatst. Hierover is geïnformeerd via de nieuwsbrief van 19 december 2022.

6. Inloopbijeenkomsten

Op 8 en 13 december konden geïnteresseerden in de Flora in Boskoop schetsontwerpen van de drie varianten bekijken en er over in gesprek gaan met medewerkers van het programmateam Beter Bereikbaar Gouwe. Het doel van de avond was om te inventariseren hoe er tegen de varianten aangekeken wordt. Bezoekers konden hun reactie achterlaten op een reactieformulier. Er zijn in totaal 85 reactieformulieren ingevuld. Het aantal bezoekers was 235. Het ging vooral om bewoners en eigenaren van bedrijven die in de buurt van de varianten wonen en/of werken.

7. Reacties per e-mail of brief

Sinds juli 2022 zijn over het pakket 215 reacties binnengekomen per e-mail of brief. Veruit de meeste reacties gaan over de variant Midden (waarvan 92 keer hetzelfde mailbericht van tegenstanders in relatie tot de zorgboerderij Swaenensteyn aan de Voorweg).

De afzenders zijn vooral individuele bewoners en bedrijven die in de buurt van de varianten wonen en/of werken.

8. Stakeholdergesprekken optimalisaties

Op 25 mei 2023 en 7 juni 2023 zijn gesprekken gevoerd met tien (vertegenwoordigers) van de belangrijkste belanghebbenden in het gebied. Het doel van deze gesprekken was het toetsen van de optimalisaties.

In deze ronde is gesproken met:

- Molenberaad
- Bewoners Nesselolder en Oude Wijk
- Bewoners Roemer
- Boskoopse Bereikbaarheidsalliantie
- Bewoners en Buurtschap Voorweg
- Bewoners en ondernemers Halve Raak
- Bewoners en ondernemers Molenkolk
- Bewoners Burg. Smitweg en Dijkgraafweg
- Buurtschap de Loete
- Bewoners Laag Boskoop
- Werkgroep Zaans Rietveld

9. Bijpraatsessies

In november en december 2023 zijn bijpraatsessies gehouden met belanghebbenden naar aanleiding van de bijeenkomst voor raden en staten op 14 november 2023 en berichtgeving in de pers daarover.

Ervaring van proces

De kwaliteit van het participatieproces wordt wisselend ervaren. Het merendeel van de betrokken belanghebbenden ervaart het participatieproces als waardevol, met name de groepen die al vanaf het begin actief deelnemen. De aanvullende onderzoeksopdracht voor de oeververbindingen heeft in een aantal situaties ook nieuwe belanghebbenden geactiveerd, doordat mogelijke aanrijroutes zichtbaar gemaakt werden. Dat leidde tot zorg, commotie en onbegrip. Met name bij een deel van de belanghebbenden van de varianten Midden en Zuid. Sommigen, in het bijzonder Buurtschap Voorweg, verliezen hun vertrouwen in het proces. Een enkele groep waarschuwt voor een te enge benadering nu de blik gericht is op de oeververbindingen en de onderdoorgang. Zij pleiten voor een stap terug en een meer integrale kijk.

Belanghebbenden waardeerden over het algemeen de informerende gesprekken over de optimalisaties.

4. Draagvlakanalyse varianten oeververbindingen Boskoop

In dit hoofdstuk gaan we per variant dieper in op het draagvlak en de voor- en tegenargumenten van mensen in de omgeving. We geven per variant aan welke groepen zich hebben uitgesproken en welke reacties (op hoofdlijnen) zijn binnengekomen.

We sluiten steeds af met een conclusie en een kleurenscore. Groen is groot draagvlak, oranje is beperkt (voor- en tegenstanders) draagvlak en rood is (bijna) geen draagvlak. Daarmee ontstaat 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 (zie bijlage 1), waarvan een zeer groot aantal sinds fase 2 van Beter Bereikbaar Gouwe betrokken is. Tegelijkertijd kan een argument van één persoon kwalitatief sterker zijn dan van een groep. We trekken dus geen conclusies op basis van kwantitatieve afwegingen of inbreng. Onder de kop "Overige opmerkingen" reacties verzameld over andere zaken.

Deze draagvlakanalyse geeft een getrouwe indruk op hoofdlijnen. Omwille van de leesbaarheid zijn niet alle reacties tot in detail weergegeven. Alle reacties zijn wel integraal vindbaar op de website www.beterbereikbaarrouwe.nl

Er zijn door de gemeente Alphen aan den Rijn in een motie en amendement drie locaties aangewezen waar mogelijk een verbinding kan komen. Dit zijn:

- Variant Noord: een brug of aquaduct aan de noordkant van Boskoop, vlakbij de Toegangseweg. De Burgemeester Smitweg wordt dan doorgetrokken naar de N207. Verder gaat de route vooral over bestaande wegen.
- Variant Midden: een brug of aquaduct aan de noordkant van Boskoop, vlakbij de Halve Raak. Deze oost-westroute gaat grotendeels over een nieuwe weg, vanaf het ITC terrein, tussen Voorweg, burgemeester Smitweg en Loeteweg, naar de Gouwe.
- Variant Zuid: een brug of aquaduct zo zuidelijk mogelijk in Boskoop. Vanaf de Gouwe gaat de weg over de Snijdelwijklaan naar de toekomstige Verlengde Bentwoudlaan.

Algemene opmerkingen, gemaakt bij alle varianten

Het zijn met name de aanrijroutes die de meeste commotie veroorzaken. Het gebied is een zeer complex gebied met veel doorsnijdingen. Daarnaast hebben er de laatste decennia veel ontwikkelingen (woningbouw/bedrijvigheid) plaatsgevonden, terwijl de (weg)infrastructuur om dit te faciliteren de afgelopen decennia nauwelijks is meegegroeid. Dat maakt het bijzonder complex om aanrijroutes of oplossingen te ontwerpen zonder bestaande infra (woningen of bedrijvigheid) te raken of natuur te doorsnijden. Het zijn dan ook vooral de aanrijroutes die veel commotie veroorzaken bij belanghebbenden.

De gepresenteerde aanrijroutes tijdens de inloopbijeenkomsten zijn concept voorstellen op basis van enkele ontwerpcriteria zoals:

- 60 km weg

- Zo recht mogelijke doorsnijding van landschap/percelen (daarmee blijft de perceelstructuur het meest intact en wordt voorkomen dat er veel bochten ontstaan)
- Zoveel mogelijk benutten van bestaande wegen (dat is vooral zichtbaar in variant Noord)
- Zoveel mogelijk bestaande wegen ontzien (dat is vooral zichtbaar in variant Midden)

In de besprekingen en reacties van oktober – november 2022 gaat het dus met name over de aanrijroutes. Het onderscheid aquaduct, hoge brug of lage brug komt veel minder vaak aan de orde. Wat betreft dat laatste gaat het over de volgende punten:

- Men spreekt over de negatieve gevolgen van de hoeveelheid ruimte die een aquaduct of hoge brug inneemt (met name de aanwonenden of eigenaren van bedrijven).
- Men geeft aan dat een brug goedkoper lijkt, maar ook veel (meer) onderhoudskosten heeft.
- Wel stelt iemand de vraag *“Is er ooit ergens in Nederland een aquaduct of verhoogde brug aangelegd voor een weg waar ca. 4000 verkeersbewegingen per etmaal overheen gaan?”*
- De beroepsvaart heeft zich duidelijk uitgesproken voor een aquaduct en tegen een brug.
 - o *Een aquaduct zorgt voor ontvlechting van de verkeersstromen en conflicterende situaties tussen weg- & scheepvaartverkeer. Een brug betekent nog meer oponthoud voor zowel land als waterverkeer.*
- Ook niet-aanwonenden zien vaker de voordelen van een aquaduct. *“Duurder, maar minder hinder tijdens bouwfase, robuuster, verkeerstechnisch veiliger, minder onderhoudskosten”*
- Veel belanghebbenden vinden het *“onbegrijpelijk”* dat de variant Waddenxveen-Noord niet is onderzocht. Zij geven aan geen goede afweging te kunnen maken tussen de varianten omdat niet alle oplossingen zijn onderzocht. Volgens deze belanghebbenden is de variant Waddinxveen-Noord de enige oplossing die de knelpunten echt zal oplossen.

De gepresenteerde varianten kunnen in een volgende stap van de studie nog worden aangepast, mede op basis van de publieksparticipatie. Ook kunnen varianten in de besluitvorming nog afvallen na weging van alle 13 beoordelingscriteria uit het afwegingskader. Zowel de OF als de HOE vraag zijn nog aan de orde in deze fase van Beter Bereikbaar Gouwe.

Onderstaand gaan we nader in op het draagvlak per variant.

a. Variant Noord: zeer beperkt draagvlak

In de besprekingen en reacties gaat het met name over de aanrijroute. Het onderscheid aquaduct, hoge brug of lage brug komt veel minder vaak aan de orde.

Opmerkingen van stakeholders (veelal letterlijke citaten uit het e-mails of reactieformulieren):

- *“Een zeer beperkte afname (de minste van allemaal) van verkeer op de Zijde. Lijkt eerder een probleem te verschuiven dan op te lossen.”*
- *“Nauwelijks verbetering van de leefbaarheid en veiligheid op en rondom de Zijde waarneembaar”*
- *“De kosten staan niet in verhouding van het (beperkt) verminderen van de verkeersdruk op de Zijde”.*
- *“Het is op een te grote afstand van de Hefbrug en de Zijde. Dit levert te veel omrijden op om veel effect te kunnen hebben”*
- *“Het is dicht bij het N11 aquaduct, die kan het prima aan.”*

- *“Extra verkeer kan de Roemer niet verwerken omdat het noordelijke stuk van de Roemer simpel veel te smal is en ruimte voor verbreding ontbreekt”*
- *“Op de Roemer is de verkeersveiligheid door de verhuizing van een grote handelskwekerij al flink aangetast”*
- *“Tijdens het hoogseizoen staan er dagelijks 12 tot 15 vrachtwagens per dag alleen al voor 1 kwekerij op de weg te wachten totdat er geladen kan worden” “Veel vrachtwagens die in- en uitsteken vanaf de Smitweg naar de kwekerijen, zorgen ervoor dat er geen goede doorstroming kan zijn.”*
- *“Het tast de verkeersveiligheid van bewoners, kwekerijen en recreatieve gebruikers van de Smitweg ernstig aan” “De wegen zijn een route voor schoolgaande kinderen, recreanten, fietsers, wandelaars, ruiters, enz.”*
- *“Een hoge brug heeft onevenredige impact op de omgeving vanwege de hogere aanrijroutes met hun impact op zichtlijnen, lawaai, leefgenot etc. “*
- *“Als we ook nog extra verkeer krijgen op de N207 ontstaat hier het gevaar van een verkeersinfarct”*
- *“Bij de ruilverkaveling is dit gebied zo verkaveld dat er optimaal geboerd kan worden.” “Als wij een deel van de grond van onze huiskavel moeten afstaan kunnen wij ons melkveebedrijf niet meer voortzetten en zijn wij genoodzaakt te stoppen”*
- *“Ons boomkwekerij-perceel zal worden doorsneden, wat het praktische gebruik zo goed als onmogelijk maakt”*
- *“De economie in het kwekersgebied zal schade ondervinden, omdat de transportmogelijkheden hinder ondervinden van het doorgaande verkeer”*
- *“Is dit de manier waarop wij met dit Buitengewoon Waardevol Buitengebied met grote cultuurhistorische waarde om willen gaan?”*
- *“Deze variant heeft grote impact op de natuur, omdat het de polder doorkruist waar weidevogels nestelen. En het gaat vlak langs het Zaanse Rietveld”*
- *“Het bevreemdt ons dat een noordelijke variant weer op tafel ligt. De gemeente Alphen heeft een variant ten noorden van de Baanwegsekade toch geschrapt, gesteund door een petitie met 5000 handtekeningen ”*
- *“De wegen zijn onderdeel van de LF 4 Midden Nederland voor fietsers en het wandelnetwerk Zuid-Holland”*
- *“Het zal door de zachte veengronden en het kwekersverkeer heel erg moeilijk en heel erg kostbaar zijn om uit te voeren”*
- *“Het zoekkader van de gemeente Alphen voor een nieuwe oeververbinding is meer gelegen ter hoogte van de Halve Raak en niet bij de Toegangseweg. Mede daarom wijzen wij de route Noord af en voelen ons gesterkt door de petitie met bijna 5000 handtekeningen”*

Een aantal positievere opmerkingen (vooral in vergelijking met Midden):

- *“Noord is beter dan Midden omdat deze niet dwars door allerlei bedrijven en kwekerijen gaat”*
- *“Voor deze variant is de minste inspanning nodig voor medewerking van de huidige grondeigenaren”*
- *“De variant gaat óm het dorp en is ten opzichte van de andere varianten daardoor gunstiger qua leefbaarheid. Het combineert een oost-westverbinding met een noord-zuidverbinding richting N11.”*
- *“Combineer deze variant met natuurontwikkeling in het afgesneden deel nabij Spijkerboor zodat een extra kwaliteit wordt toegevoegd aan dit gebied (zie advies Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit)”*
- *“Lost de problemen op daar waar ze gesignaleerd zijn, nl. bij de kwekers in het gebied”*
- *“Er is op korte termijn een oplossing nodig, 10-15 jaar duurt te lang. Variant Noord zou sneller een oplossing bieden”*

Organisaties die zich hebben uitgesproken:

- Bewonersvertegenwoordiging Toegangseweg/JC Hoogendoornlaan
- Bewoners Burgemeester Smitweg, Roemer, Dijkgraafweg
- Bewoners Nessepolder/De Oude Wijk/Laag Boskoop
- Bereikbaar Boskoop Alliantie (Dorpsoverleg Boskoop, Bedrijvenvereniging ITC Hazerswoude, Rijnstreek Koepel Beraad, Vereniging Ondernemingen Alphen aan den Rijn, Stichting Belangenbehartiging Greenport Boskoop)
- Bewonersvereniging Het Rietveld
- Bewonersvereniging Onder de hefbrug Alphen aan den Rijn
- Werkgroep Zaans Rietveld
- Bewonersbelang Snijdelwijk-Zuid Boskoop
- IVN Alphen aan den Rijn
- Koninklijke Binnenvaart Nederland (voorheen o.a. BLN Schuttevaer)

En individuele bewoners en bedrijven.

Conclusie:

De meeste belanghebbenden erkennen de knelpunten op de Zijde en de hefbrug en de noodzaak voor een betere ontsluiting maar zien bij nader inzien een oeververbinding Noord niet als oplossing, net name vanwege de beperkte doelrealisatie/gering oplossend vermogen en de ervaren toekomstige problemen op de aanrijroutes. Aanwonenden ervaren vooral “de verplaatsing” van een probleem omdat de aanrijroutes bij deze variant vooral bestaande wegen volgen.



Rood (bijna) geen/zeer beperkt draagvlak

b. Variant Midden: zeer beperkt draagvlak

In de besprekingen en reacties gaat het met name over de aanrijroute. Het onderscheid aquaduct, hoge brug of lage brug komt veel minder vaak aan de orde.

Met name de bewoners aan Voorweg gaan ook in op het proces (zie d. Overige opmerkingen)

Opmerkingen van stakeholders (veelal letterlijke citaten):

- *“Het tracé doorsnijdt kwekerijen en ontnemt levenswerk en broodwinning, terwijl natuur en cultuurhistorisch erfgoed wordt vernield en het verkeerskundig geen enkel doel dient.”*
- *“Beperkt doelbereik en hoge kosten”*
- *“Sierteeltgebied wordt voor een groot deel doorsneden. Op de restpercelen is geen rendabele bedrijfsvoering meer mogelijk”*
- *“De baten (12% reductie in het centrum van Boskoop) wegen niet op tegen de financiële schade aan bedrijven en mentale schade aan de mensen die op de route wonen/werken.”*
- *“Een nieuwe oeververbinding is vooral voor lokaal verkeer nodig en dan is deze variant Midden geen logische oplossing, want te ver omrijden voor de bewoners van Boskoop en het bestemmingsverkeer.”*
- *“Een onzinnig idee, totale vernieling van het landschapsbeeld van een prachtig buurtschap en doorsnijding van kwekerijen, bedrijven en tuinen”*
- *“Schaadt niet alleen de zorgboerderij als bedrijf, maar met name onze kinderen en jongeren die bij ons komen voor hun zorg en behandeling”*

- *“Mijn kind ontvangt hier zorg. Deze rustige omgeving is juist zo essentieel voor deze kwetsbare doelgroep. De verbinding zal zorgen voor herrie, veel prikkels en luchtvervuiling.”*
- *“De bewoners van Buurtschap Voorweg hebben er bewust voor gekozen om in het sierteelt gebied in het Groene Hart te gaan wonen. Daar horen lokale sierteelt gerelateerde verkeersbewegingen bij. Een viaduct echter, is verwoestend voor de bewoners vanwege stankoverlast, geluidshinder, fijnstof etc.”*
- *“Visuele schade die wordt aangericht aan het eeuwenoude landschap, en schade aan een buurtschap met lintbebouwing en cultuurhistorisch waardevolle gebouwen die moeten verdwijnen”. “Nicolineburg, Swaenensteyn en Woonhuis Voorweg 72 staan op de Cultuur Historische Waardenkaart van Alphen aan den Rijn en liggen in het bestemmingsplan cultuurhistorie.”*
- *“Het tracé komt langs vele uitritten van het ITC/PCT terrein, dit zorgt voor onveilige situaties.”*
- *“Bewoners en ondernemers zijn gegijzeld door de onderzoeken naar deze en andere varianten in dit gebied. Als je zou willen verhuizen, verbouwen of zou willen investeren in duurzaamheid of je bedrijf willen uitbreiden dan kun je de beslissingen nu niet nemen.”*
- *“De gemeente wilde toch zo graag een fietspad aanleggen met een ecologische en recreatieve structuur? Dit gaat verloren als variant Midden wordt aangelegd.”*
- *“Aanleg van variant Midden dreigt de inzet van meerdere generaties vrijwilligers op het natuurkampeerterrein over een periode van 50 jaar, met als resultaat een zeer natuurlijk en biodivers natuurterrein teniet te doen door een ernstige verstoring van de rust in en om dit terrein door de aanleg van een nieuwe weg pal naast ons terrein. Daarnaast grote zorg over verregaande verrommeling in de direct omgeving.”*
- *“Dit heeft een extreem effect op de leefbaarheid en bedrijvigheid van het noorden van Boskoop. Een eventuele combinatie van de Midden-variant met een "ruilverkaveling" om de negatieve effecten te verminderen is tijdrovend, niet realistisch en door de impact en lange uitvoeringstermijn funest voor de bedrijvigheid in dit gebied”*
- *“Wij zijn door een dramatisch slechte communicatie overvallen en niet tijdig en goed geïnformeerd over deze onbegrijpelijke variant”.*

Een aantal positievere opmerkingen:

- *(IVN) “Focus op uitwerkingsrichtingen middenvariant, neem een flinke bandbreedte als zoekgebied, ondersteund door en reconstructie van het sierteeltgebied. Veel kleinere bedrijven zijn al gestopt. Sluit aan bij transformatiegebieden”*
- *“Het voorstel Midden komt redelijk in de buurt, maar ons voorstel is om bestaande wegen te gebruiken richting de Halve Raak (bijvoorbeeld Kooiweg, kortste route), met daarbij in achtneming de veiligheid van fietsers”*
- Zie ook d. Overige opmerkingen / Alternatieven

Organisaties die zich hebben uitgesproken:

- Buurtschap Voorweg
- Bewoners Loeteweg
- Bewoners Nesselolder/De Oude Wijk/Laag Boskoop
- Bewonersvereniging Het Rietveld
- Nederlandse Toeristen Kampeerclub
- Vereniging Natuurbehoud Groenpoort Hazerswoude/Boskoop
- IVN
- Werkgroep Zaans Rietveld

- Bereikbaar Boskoop Alliantie (Dorpsoverleg Boskoop, Bedrijvenvereniging ITC Hazerswoude, Rijnstreek Koepel Beraad, Vereniging Ondernemingen Alphen aan den Rijn, Stichting Belangenbehartiging Greenport Boskoop)
- Koninklijke Binnenvaart Nederland (voorheen o.a. BLN Schuttevaer)

En individuele bewoners en bedrijven (o.a. aanwonenden/bedrijven aan Molenkolk, Halve Raak.)

Conclusie:

De meeste belanghebbenden erkennen de knelpunten op de Zijde en de hefbrug en de noodzaak voor een betere ontsluiting, maar zien een oeververbinding Midden niet als oplossing, met name vanwege het geringe oplossend vermogen en de ervaren toekomstige problemen op de aanrijroutes. In deze variant is onder meer ontworpen 'buiten bestaande wegen om', dus door kwekersgebied en doorsnijding van percelen en bebouwing. Hoewel tracés niet vastliggen en nog alternatieve oplossingen denkbaar zijn, is het draagvlak zeer beperkt. Niet iedereen is alleen maar tegen, er zijn enkele alternatieven aangereikt, die op dit moment nog niet op draagvlak zijn onderzocht. Deze alternatieven wegen daarom niet mee in deze draagvlakscore.



Rood (bijna) geen/zeer beperkt draagvlak voor geschetst tracé

c. Variant Zuid: geen draagvlak

De bestuurders (Bestuurlijke Afstemgroep) vinden de zuidelijke variant niet kansrijk vanwege de doorsnijding van een grote woonwijk. Daarom hebben zij op 22 november 2022 (persbericht, nieuwsbrief) aangegeven dat de zuidelijke variant niet verder wordt onderzocht en niet uitgewerkt wordt in een voorlopig ontwerp. Voor de volledigheid van de studie is het schetsontwerp wel afgerond en is het draagvlak voor alle varianten, en dus ook Snijdelwijk, opgehaald tijdens de inloopbijeenkomsten op 8 en 13 december.

In de besprekingen en reacties horen we iedereen dat men de zuidelijke variant door Snijdelwijk geen goed voorstel vindt. Wel wordt vaak aangegeven dat een zuidelijke variant wel een goed idee is, maar dan niet door Snijdelwijk, maar zuidelijker (zie d. Overige opmerkingen).

Opmerkingen van stakeholders (veelal letterlijke citaten):

- *"Zuid heeft een beperkte positieve impact op de gestelde doelen van bereikbaarheid"*
- *"Een enorme verslechtering wat betreft de verkeersveiligheid door doorsnijding van een woonwijk (30 km zone)"*
- *"Loopt vlak langs scholen, kinderdagverblijf, kinderboerderij, kerk, moskee, verzorgingshuis en is daarom niet geschikt om veel en zwaar en snel rijdend (vracht)verkeer doorheen te laten gaan. Denk alleen al aan de veiligheid voor fietsende schoolkinderen."*
- *"Er zijn opstoppingen te verwachten bij station Snijdelwijk"*
- *"Zorgt voor een forse toename van verkeersdruk, geluidsoverlast, uitlaatgassen en grote kans op schade/verzakking van huizen door heiwerkzaamheden"*
- *"Ernstige verslechtering van woongenot"*
- *"De Ichthuskerk is in 2020 voor miljoenen verbouwd met collectegeld en leningen van de leden. Dat zal gecompenseerd moeten worden. Elke zondag zijn er twee diensten met 750 bezoekers."*
- *"Verspilling van gemeenschapsgeld om variant Zuid te onderzoeken"*

Organisaties die zich hebben uitgesproken:

- Bewonersbelang Snijdelwijk-Zuid Boskoop
- Bestuur Gereformeerde Gemeente Ichthuskerk
- Bewonersvereniging Het Rietveld
- Bereikbaar Boskoop Alliantie
- Molenberaad
- Koninklijke Binnenvaart Nederland (voorheen o.a. BLN Schuttevaer)

En individuele bewoners en bedrijven.

Conclusie:

Geen draagvlak. Variant Zuid/Snijdelwijk wordt niet verder onderzocht.



d. Overige opmerkingen

HET PROCES

- *“Ga voor een herstart. Er is nog steeds geen eindbeeld van een samenhangende mobiliteitsoplossing op lange termijn. “Het enthousiasme van de geraadpleegde omgeving brokkelt langzaam af.” Neem in het coalitieprogramma na de Provinciale Statenverkiezingen de contouren op van een integraal mobiliteitsprogramma voor het gebied tussen A4, A12 en N11.*
- Buurtschap Voorweg is van mening dat het onderzoek strijdig is met het zorgvuldigheidsbeginsel van behoorlijk bestuur. Dit heeft o.a. te maken met *“een dramatisch slechte communicatie en niet tijdig en goed geïnformeerd zijn over deze onbegrijpelijke variant”, aldus het buurtschap.*
- *“Voor het oplossen van de problemen rond het aanbod van extra verkeer en de problemen met de financiering: Bentwoudlaan schrappen”*
- *“Waarom kan Waddinxveen zo makkelijk een onderzoek naar een variant over hun grondgebied tegenhouden?”*

DE INHOUD

- *“We pleiten voor het versneld aanleggen van de Bodegravenboog, de tunnel in Hazerswoude te realiseren voor afwikkelingen richting N11 en daarna de hefbrug Boskoop af te sluiten voor vrachtverkeer. De aanleg van de N207 zuid pas aan te leggen als deze eerder genoemde punten zijn uitgevoerd.”*
- *“Door de bouw van extra woningen in Waddinxveen wordt het alleen maar drukker. Is het niet logisch daar ook het verkeer af te voeren?” “Niet alleen de één de lusten en de ander de lasten”*
- *“Er moet gekoerst worden op een alternatieve variant voor de oeververbinding Zuid. Deze variant gaat uit van een aanleg van een aquaduct aan de zuidkant van Boskoop op grondgebied van Waddinxveen. We kennen de bezwaren die er leven tegen een ontsluiting door het Gouwebos. De nadelen kunnen worden weggenomen door mitigerende en compenserende maatregelen te treffen zodat de kwaliteit van het Gouwebos gehandhaafd kan worden en de omgang zelfs kan toenemen.”*
- Dit geluid wordt door meerdere bewoners aangedragen, behalve door de bewoners van Snijdelwijk. Zij wijzen dit nieuwe voorstel af, onder andere vanwege aantasting van het natuur- en recreatiegebied.

- *“Als de Bodegravenboog en de tunnel in Hazerswoude worden gerealiseerd, de schaalvergroting ruimtelijk (sterker) wordt gestuurd naar westelijke richting en de hefbrug in Boskoop wordt afgesloten voor vrachtverkeer is een ingrijpende nieuwe oost-westverbinding misschien niet meer nodig”*
- *“De aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan heeft potentieel een grote positieve impact op de verkeersdrukte op de Zijde”*
- *“Is er wel serieus (her)overwogen om een logistiek overslagpunt voor de kwekers te realiseren op het ITC terrein voor Boskoop West en bij de rotonde Halve Raak voor Boskoop Oost.” Lokaal licht vrachtverkeer van de kwekers (slim inzamelen) naar de overslagpunten kan dan blijven bestaan”*

ALTERNATIEVEN OP DE DRIE BESPROKEN VARIANTEN

- *“De huidige voorstellen zijn te duur, te complex, wekken te veel weerstand op en brengen in vele gevallen juist aantrekkelijk verkeer. De minst slechte en waarschijnlijk goedkoopste route begint halverwege de Verlengde Roemer, Dijkgraafweg. Vervolgens richting Compierkade en daarna langs het Spijkerboor richting Gouwe onder het spoor door. Dat is de aansluiting voor een aquaduct, de keuze voor een brug lost niets op. De weg kan ook oostelijk van de spoorlijn richting N11 naar de Goudse Schouw.”*
- *“Het voorstel Midden komt redelijk in de buurt, maar ons voorstel is om bestaande wegen te gebruiken richting de Halve Raak (bijvoorbeeld Kooiweg, kortste route), met daarbij in achtname de veiligheid van fietsers.”*
- *Kies een tracé aan de andere kant van het kampeerterrein op nieuw aan te leggen ITC terreinen fase 3 en 4. Vanaf de Hoogeveenseweg recht naar het noorden, uitkomend op de Voorweg, (ten westen van de Burgemeester Smitweg) en dan met een bocht naar rechts het tracé van variant Midden volgend. Een kleine tunnelbak volstaat. Een fietspad kan onderdeel uitmaken van dit tracé.*
- *“Dijkgraafweg doortrekken naar kruispunt N11 bij Bosrand. Natuur vervangen in polder tussen nieuwe weg, N11, Spookverlaat.”*
- *“Verruim het studiegebied naar het hele gebied tussen A4, A12 en N11 met daarin een heldere prioritering van knelpunten, het formuleren van go's en no go's, het oplossend vermogen van deelmaatregelen aangeven inclusief spoormaatregelen. Voorts een functiewijzing voor de Zijde en een deugdelijke oplossing voor Hazerswoude-Dorp”. Gewezen wordt op de eerder opgestelde rapportage van het Molenberaad “Het kan anders, het kan beter”. Daarnaast pleit het Molenberaad voor een herschikking van middelen. Bijvoorbeeld: De Bodegravenboog kan worden doorgezet als beschikbaar budget (van N207 Zuid) kan worden herschikt.*
- *“Wanneer deze rotonde (Halve Raak) meer naar de Noordzijde wordt verlegd, wordt de oeververbinding meer buiten de invloedssfeer van woningen en bedrijven gelegd. Gezien (o.a.) de geluidsgevoeligheid van woningen zou een meer Noordelijke aansluiting vanuit milieukundig perspectief ook beter haalbaar zijn.”*

Organisaties, groepen en bedrijven die zich hebben uitgesproken

- Bewoners Burgemeester Smitweg, Roemer en Dijkgraafweg
- Bewoners Toegangseweg/JC Hoogendoornlaan
- Bereikbaar Boskoop Alliantie
- IVN Alphen aan den Rijn
- Werkgroep Zaans Rietveld
- Bewoners Het Rietveld (alternatief van BBA Niettemin is het een goed en krachtig voorstel.)
- Bewonersbelang Snijdelwijk-Zuid Boskoop

En individuele bewoners en bedrijven.

5. Optimalisaties Noord en Midden

Tijdens de publieksbijeenkomsten in het najaar van 2022 is een tweetal optimalisaties aangedragen. Een voor de variant Noord (optimalisatie Bontekoe) en een voor de variant Midden (optimalisatie Molenberaad). Beide optimalisaties zijn nader uitgewerkt.

Op 25 mei en 7 juni 2023 zijn een tiental gesprekken gevoerd met groepen belanghebbenden over de optimalisaties. Noord en Midden. De belanghebbenden zijn geïnformeerd over de optimalisaties en kregen de gelegenheid te reageren. Onderstaand een kwalitatieve weergave van de reacties op hoofdlijnen.

Algemeen

Een aantal algemene opmerkingen die voor beide optimalisaties gelden is dat de leefbaarheid en het gebruik van oeververbindingen sterk toenemen indien de Zijde wordt afgewaardeerd naar een 30 kilometer weg en vrachtverkeer (met uitzondering van bevoorrading winkels) kan worden geweerd. Ook zou een oeververbinding een aquaduct moeten zijn, zodat er minder vervuiling is van het landschap en beter aansluit bij de ontwikkeling dat meer vervoer over water gaat en dat de Gouwe onderdeel uitmaakt van een staande mastroute. Alleen zo kan de oeververbinding bijdragen aan leefbaarheid en bereikbaarheid en een alternatieve oeververbinding zijn naast de hefbrug. Aanrijroutes blijven problematisch.

Belanghebbenden geven (ook in deze gespreksrondes) aan een sterke voorkeur te hebben voor een variant Waddinxveen-Noord (Gouwebos), men betreurt dat die variant geen onderdeel uitmaakt van het onderzoek. In hun ogen is dit een variant waar veel gebruik van gemaakt zal worden, een echte verlichting van de knelpunten in Boskoop zal betekenen en minder ruimtelijke impact heeft (minder doorsnijding van percelen). Sommigen geven aan geen goed oordeel te kunnen geven over Optimalisatie Noord en Midden, omdat de vergelijking met de variant Waddinxveen-Noord niet te maken is.

Een enkele belanghebbende noemt dat met de realisatie van de Verlengde Bentwoudlaan al minder druk komt te staan op Boskoop, omdat verkeer richting de N11 afwikkelt via Hazerswoude-Dorp. Daarmee zou de prioriteit volgens hen bij een onderdoorgang in Hazerswoude-Dorp moeten liggen.

Optimalisatie Noord (variant Bontekoe)

In deze optimalisatie wordt de Burgemeester Smitweg ontzien en wordt een nieuwe weg aangelegd ten zuiden van de Burgemeester Smitweg, waarbij zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met percelen. De weg takt aan op de Compierenade richting het noorden, om daar de originele variant Noord te volgen.

Belanghebbenden vinden deze optimalisatie over het algemeen een verbetering ten opzichte van de originele variant. Zij wijzen erop dat er veel bochten in de weg zitten, die de route onaantrekkelijker maken. Er zijn maatregelen nodig om de Burgemeester Smitweg minder aantrekkelijk te maken. De variant Noord en de optimalisatie Noord hebben een iets kleiner effect dan de variant Midden, omdat het verder van Boskoop afligt. Belanghebbenden wijzen erop dat de flauwe bocht maakt dat aanliggende landbouwgrond onbruikbaar wordt. Percelen worden niet recht doorsneden, er blijven onbruikbare "restdriehoeken" door de schuine doorsnijding van percelen.

Conclusie:

We verwachten dat voor de optimalisatie Noord (variant Bontekoe) zeer beperkt draagvlak is.



Optimalisatie Midden (variant Molenberaad)

De doorsnijding van de Voorweg stuitte op bijzonder veel weerstand bij de eerdere variant Midden. De optimalisatie betreft vooral de aanrijroutes. Deze liggen veel oostelijker. Het gaat dan om de Roemer en nieuw te onderzoeken mogelijkheden vanaf de Zijde zoals Parklaan, Florissant of andere opties. Door al eerder naar het noorden te gaan en vervolgens af te buigen naar de Gouwe worden veel minder percelen voor sierteeltproductie doorsneden. Een ander voordeel is dat het gebruik van de oeververbinding vanuit Boskoop zal toenemen omdat de variant beter bereikbaar is vanaf de Zijde. Dat is tevens het nadeel want de Parklaan is eerder afgewaardeerd en doorsnijding van Laag Boskoop en/of de Otweering zal ook op weerstand stuiten. Hoewel dus de meeste belanghebbenden erkennen dat het effect van deze optimalisatie op Boskoop groter zal zijn dan Noord, vinden zij nog steeds dat de nadelen niet opwegen tegen de voordelen.

De partij die deze optimalisatie heeft ingebracht is een stuk positiever over deze optimalisatie. Zij verwachten dat deze oeververbinding een significante verlichting van het verkeer op de Zijde kan betekenen, mits de Zijde voldoende wordt afgewaardeerd en er vanaf de Zijde aantakkingen komen richting de aanrijroute (via de Parklaan of ten noorden van de Hans Kok rotonde).

Conclusie:

We verwachten dat deze optimalisatie Midden (variant Molenberaad) op slechts beperkt draagvlak kan rekenen.



6. Media-analyse

De media-analyse gaat over de periode 1 juni 2017 t/m 31 december 2023, tenzij anders aangegeven.

Communicatie tijdens het programma richtte zich op het tijdig informeren van bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden over het onderzoek en de participatierondes die plaatsvonden. Het doel was te zorgen voor juiste en volledige beeldvorming bij stakeholders. Leidend daarin was dat de gemaakte keuzes transparant en navolgbaar zijn. Daarmee kan communicatie voor begrip zorgen en bijdragen aan draagvlak voor het proces en betrokkenheid.

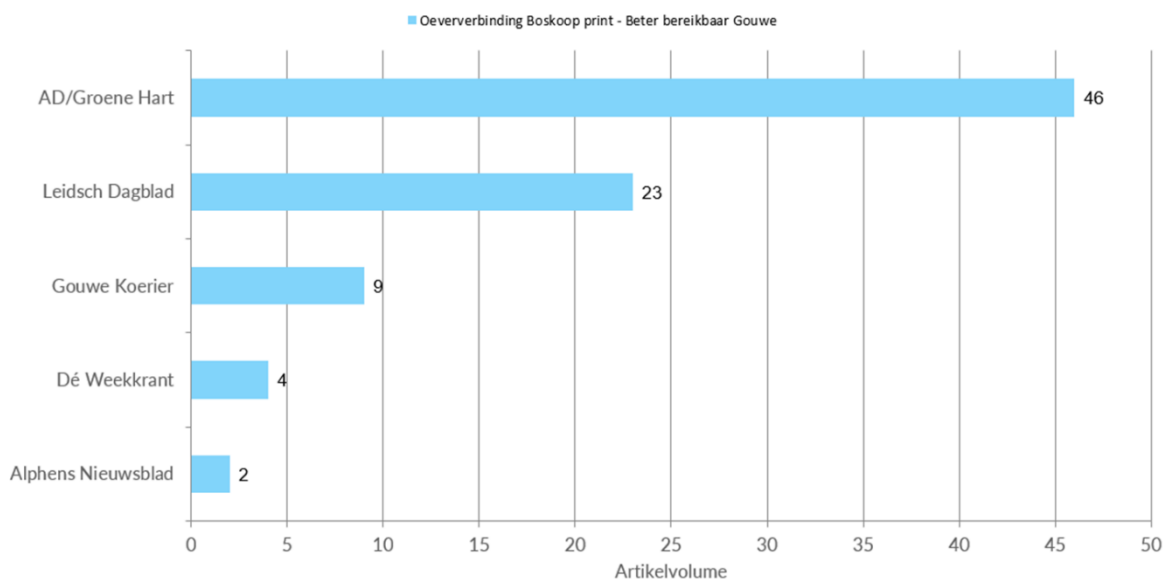
Gedurende de genoemde periode zijn verschillende communicatiemiddelen ingezet, zoals:

- Nieuwsbrief
- Persberichten
- Artikelen op onze eigen en andere websites
- Huis-aan-huis brieven
- Advertenties in (lokale) kranten

a. Print berichtgeving

Gedurende de loop van het BBG-programma verschenen er 116 artikelen. Tussen de start van het programma en juni 2023 verschenen er 84 artikelen over de Oeververbinding, na deze datum zijn de cijfers niet meer per maatregel gesplitst. De meeste van deze artikelen verschenen in 2018, waar 26 artikelen in printmedia werden geplaatst.

De meeste artikelen verschenen in AD/Groene hart, gevolgd door Leidsch Dagblad. De printmedia die schreven over de oeververbindingen zijn te zien in de grafiek hieronder.



Figuur 1. Aantal artikelen t/m juni 2023 over de Oeververbinding.

Verder is er gekeken naar het sentiment van de artikelen die in de printmedia verschenen. Hierbij detecteert een technische applicatie bepaalde bewoordingen en termen in de tekst, waar deze een bepaald sentiment aanhangt. Zaken als sarcasme worden hierdoor echter niet opgepikt. Het merendeel van de artikelen heeft een neutraal centiment. Iets meer dan een derde heeft een positief sentiment en daarnaast zijn er nog enkele artikelen met een negatief sentiment.

b. Online media

Van de start van het programma tot en eind 2023 verschenen er 116 artikelen in oline media. Met online media doelen we op websites, blogs, en digitale varianten van printmedia. We zien bij online media een piek in het aantal artikelen in 2021.



Figuur 2: Aantal artikelen op online media van mei t/m december 2023

Bij de online media zien we dezelfde nieuwsbron als voornaamste schrijver van artikelen. Wederom plaatst het AD/Algemeen Dagblad.nl de meeste artikelen. Op de tweede plek staat Studio Alphen, 14 van hun artikelen betreffen de oeververbinding. Bij de online media worden meer artikelen geplaatst door lokale (nieuws)partijen dan bij printmedia.

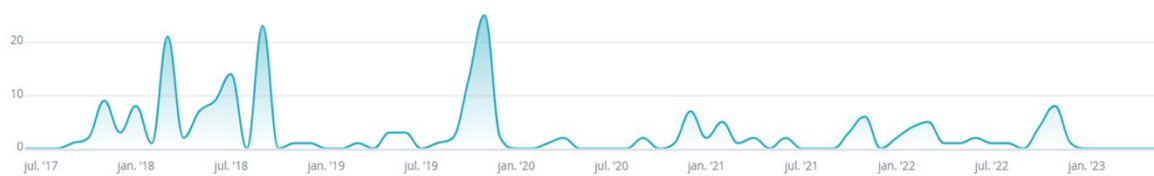
Het sentiment van de artikelen is ook bekeken bij de artikelen die verschenen in de online media. In de online media is een groter aandeel artikelen met een positief sentiment dan in de print media. Alsnog blijft de groep artikelen met een neutraal sentiment de grootste en zijn er enkele artikelen die een negatief sentiment uitdragen.

c. Sociale media

De laatste mediagroep waarvan we de data bijhouden is sociale media. Hier zijn in totaal 278 berichten op verschenen sinds 1 juni 2017. Van deze berichten zijn er 137 verschenen op X (voormalig Twitter), 31 op Facebook en 9 op Youtube.

Activiteit & Sentiment

Activiteit



Sentiment



In de grafiek hierboven zijn de activiteit en het sentiment te zien tot halverwege 2023. Hierop zien we meerdere pieken in 2018 en een grote piek in de herfst van 2019. Rond deze herfst werd er gecommuniceerd op de website dat de maatregelen in de komende maanden inzichtelijk zouden worden, potentieel heeft dit tot meer activiteit op sociale media geleid.

Naast de activiteit en de hoeveelheid berichten per platform is er ook gekeken naar een top 10 aan Twittergebruikers die over de oeververbinding hebben geschreven. Dit is niet gedaan voor Facebook, gezien door privacyredenen de gebruikersdata daar niet kan worden ingezien. De top 10 twitteraars die het meest berichten over de oeververbindingen zijn:

1. Akker_hans
2. studioalphen
3. DorpsoverlegBSK
4. HarrevdNat
5. Studio Alphen
6. VVD_Alphen
7. michel_lafaille
8. pimvandam1997
9. Denktanker_SK
10. PBontekoe

We zien hier een diversiteit van gebruikers. Lokale (belangen)partijen, politieke partijen en private personen staan in deze lijst genoemd.

Het sentiment op sociale media volgt de trend van de andere media met een meerderheid aan berichten met een neutraal sentiment. Daarnaast heeft een deel van de berichten een positief sentiment. Het aandeel negatieve berichten is het grootst op sociale media in vergelijking met de andere soorten media.

d. Websitebezoek geheel 2023

Op www.beterbereikbaarouwe.nl kunnen stakeholders alle informatie over het programma vinden: actueel nieuws, de aanpak, het doel, mogelijkheid tot meedenken en aanmelden voor de nieuwsbrief, loket voor vragen. Ook voorziet de site in documentatie vanaf fase 1.

Alleen al in 2023 is de website 20.256 keer (!) bezocht. De top 10 meest bezochte pagina's staan in de tabel hieronder.

Pagina	Paginaweergaven*	Gebruikers*
Home	13.979	1.435
Nieuws	897	416
Documenten	847	407
Maatregelen	596	358
Nieuws: vier varianten onderdoorgang Hazerswoude-Dorp	457	320
Documenten fase 3	418	251
Maatregelen: onderzoek oeververbinding Gouwe	344	213
Proces	321	226
Nieuws: aanmelden bijeenkomsten april 2023	283	200
Doel	265	202

Tabel 1: Pagina weergaven en unieke bezoekers per pagina

Wat opvalt is dat in december de bezoekersaantallen van de documenten- en nieuwspagina het grootst zijn. De homepagina staat op plek drie van meest bezochte pagina's. Dit betekent dat bezoekers dus niet altijd via de homepage terecht komen bij de documenten en nieuwspagina. Dit kan verklaard worden door direct bezoek vanuit de nieuwsbrief en andere artikelen waarin URLs naar documenten en onze nieuwsberichten zijn opgenomen. Kern is dat de website druk bezocht wordt.

e. Conclusie media-analyse

In het plangebied zijn veel belangengroepen die met hun standpunten de media opzoeken. De meeste berichten over de oeververbinding verschenen online. Ook in de printmedia werd aandacht besteed aan het programma. AD Groene Hart blijft aan kop met het aantal berichten. Op sociale media zien we een diversiteit aan gebruikers die schrijven over de oeververbindingen. De top 10 gebruikers bevat politieke stakeholders, lokale (belangen)partijen en bewoners.

Het grootste deel van de artikelen en berichten zijn neutraal van sentiment. Daarnaast wordt het grootste aandeel aan artikelen met een positief sentiment gezien in print en online media. Sociale media hebben het grootste aandeel negatief sentiment. De neutrale toon van print en online media kunnen we zelf in stand houden door het versturen van persberichten en het bijhouden van de website.

Bijlage 1: Lijst met stakeholders

Belangenorganisaties bewoners (soms gecombineerd met bedrijven)

- Dorpsoverleg Boskoop
- Belangengroep Boskoop Oost
- Stichting Langs de Gouwe (voorheen Bewonerscollectief Burg. Colijnstraat e.o.)
- Bewoners Roemer (Boskoopse kant)
- Bewoners Roemer (ITC kant)
- Bewonerscollectief Reijerskoop
- Bewonerscollectief Zijde
- Bewonersvereniging Rietveldsepad
- Buurtschap de Loete
- Bewoners Burgemeester Smitweg via Rose Harkess
- Bewoners De Schans/Westgouweweg Alphen aan den Rijn
- Buurtschap Voorweg
- Bewoners Molenkolk
- Bewoners Nessepolder/De Oude Wijk/Laag Boskoop
- Bewoners Halve Raak mn familie Den Uijl
- Bewonersbelang Snijdelwijk-Zuid Boskoop
- Dorpsoverleg Hazerswoude-Dorp
- Bewonersvereniging vaardorp Het Rietveld
- Buurtbewoners provinciale weg Hazerswoude-Dorp
- Bewonersoverleg Plan Zuid Hazerswoude-Dorp
- Buurtschap het Westeinde e.o. Hazerswoude-Dorp
- Bewoners Dorpsstraat Oost Hazerswoude-Dorp
- Bewoners De Weidelanden
- Molenberaad: Siep Eilander
 - o Vereniging Vrienden van Bentwoud
 - o Vereniging Natuurbehoud Groenport
 - o Actiecomité Weidelanden Hazerswoude Dorp
 - o Vereniging tot behoud landelijk Waddinxveen
- Wijkplatform Zuid en Oost Waddinxveen
- Stichting Gouwebos
- Comité Brugweg en Zwarteweg
- Dorpsteam Reeuwijk-dorp, Tempel en buitengebieden
- Reeuwijk één dorp
- Bewonerscollectief Middelburgseweg
- Bewonersgroep Henegouwerweg Waddinxveen
- Bewonersgroep Randenburgseweg e.o.
- Bewoners Tempel
- Bewonerscomité Bloemendaalseweg e.o. (Otweg en zuideinde van de Reewal)
- Vereniging Middelburgseweg
- Bewoners Nieuwdorperweg Reeuwijk-Brug
- Bewoners Triangel

Belangenorganisaties bedrijven

- VNO NCW landelijk en RijnGouwe
- Rijnstreek Koepel Beraad
- Transport Logistiek Nederland
- EVO Fenedex
- Stichting Belangenbehartiging Greenport Boskoop
- Belangengroep Bedrijven Boskoop
- Dorpskernwinkeliers Boskoop (DKW)
- Stichting centrum Boskoop
- Collectief vervoerders Boskoop
- VOA (Ondernemers Alphen)
- Parkmanagement Schans II
- Ondernemers Platform Waddinxveen (OPW)
- Raad voor Handel Industrie en Dienstverlening Bodegraven-Reeuwijk (RvHID)
- Vereniging Ondernemers Reeuwijk dorp/Tempel (VORT)
- Ondernemers Platform Bodegraven-Reeuwijk (OPBR)
- Bodegraafse Ondernemers Vereniging (BOV)
- Agrarisch Overleg Spookverlaat
- Werkgroep Landbouw Westeinde en dorp noordwest
- Agrariërs ten westen van Hazerswoude-Dorp
- Gouda Onderneemt
- Samenwerkende Ondernemersverenigingen Gouda
- EVGP/BVGP (vereniging van exploitanten en vereniging van eigenaren Goudse Poort)
- VVE Gouwepark

Bedrijven

- Diverse individuele MKB-bedrijven
- Heineken
- Combined Cargo Terminals b.v. (CCT)
- NS
- ProRail
- Tennet

Belangenorganisaties water

- Koninklijke Binnenvaart Nederland (voorheen o.a. BLN Schuttevaer)
- Waterrecreatie Nederland (w.o. lokale watersportverenigingen)
- Nederlandse vereniging van toerzeilers
- Vereniging Watereigenaren en Rechthebbende gebruikers Reeuwijk
- Watersportverbond (Zuid-Hollands Midden)
- Verbond Nederlandse Motorbootsport
- Gouds Watergilde

Belangenorganisaties verkeer

- Fietsersbond (landelijk en lokaal)
- Veilig Verkeer Nederland (landelijk en lokaal)

Belangenorganisaties natuur

- Staatsbosbeheer
- Stichting Zuid-Hollands Landschap
- IVN Alphen aan den Rijn en IJssel en Gouwe
- Werkgroep Zaans Rietveld
- Stichting Landschapsfonds Alphen aan den Rijn
- Vogelwerkgroep Koudekerk/Hazerswoude
- Stichting Weids Bloemendaal

Overige belangenorganisaties

- Stichting het Cuypersgenootschap
- Erfgoedvereniging Heemschut

De 'meeweters', zoals aangrenzende gemeenten en waterschappen, zijn geïnventariseerd en geïnformeerd, maar niet in deze lijst opgenomen.