



## MEMO

**AAN** Provincie Zuid-Holland, S. van Altena  
**ONDERWERP** Resultaten verkeersberekeningen 5 varianten Boskoop  
**DATUM** 15 december 2022 versie 4

Dit memo bevat de resultaten van de verkeersberekeningen voor vijf varianten Boskoop.

### 1. Toelichting en stand van zaken

Tijdens de bespreking van de resultaten van Fase 2 van Beter Bereikbaar Gouwe (BBG) zijn door de gemeente Alphen aan den Rijn en de provincie Zuid-Holland enkele amendementen vastgesteld. De Gemeenteraad van Alphen aan den Rijn heeft op 17 december 2021 een amendement aangenomen waarin nieuwe tracés voor een extra oeververbinding zijn genoemd om te onderzoeken. Op 2 februari 2022 heeft Provincie Staten een amendement vastgesteld met dezelfde strekking. Met betrekking tot de verkeerskundige maatregelen in het gebied rond Boskoop zijn nu totaal vijf tracés in beeld. In Fase 3 van het programma Beter Bereikbaar Gouwe worden voor deze vijf verkeerskundige tracés schetsontwerpen en voorontwerpen opgesteld én worden de relevante effecten onderzocht. Fase 3 leidt tot een uitvoeringsbesluit voor een pakket aan voorkeursmaatregelen. Naast de nader te onderzoeken en met elkaar te vergelijken vijf tracés is ook gevraagd om de mogelijkheden voor een tunnel bij Hazerswoude-Dorp te onderzoeken. De studie voor Hazerswoude-Dorp wordt in een separate rapportage uitgewerkt.

Onderzocht worden de effecten van de volgende vijf tracés:

Twee eerder verkende tracés als onderdeel van het eind 2021 door de bestuurders Beter Bereikbaar Gouwe gekozen voorkeursmaatregelenpakket pakket Boog en Noord:

- W20-1 (zie figuur 2- A)
- W20-2 (zie figuur 2- B)

Drie niet eerder verkende tracés met een oeververbinding (brug/aquaduct) rondom Boskoop (zie figuur 1):

- Variant Noord (zie figuur 2- C)
- Variant Midden (zie figuur 2- D)
- Variant Zuid (zie figuur 2- E)

## MEMO



Figuur 1 overzicht routes in onderzoek

## 2. Toelichting op de vijf varianten

We lichten kort de varianten toe:

**W20-1.** Het Jagerspad ten noorden van Boskoop wordt bij deze variant verbonden met De Schans aan de zuidoostzijde van Alphen. Het betreft een 60 km/uur weg met in de bebouwde kom 50 of 30 km/uur. Zoveel als mogelijk wordt bij deze variant gebruik gemaakt van bestaande wegen in Boskoop en Alphen aan den Rijn. Met deze variant ontstaat een nieuwe verbinding aan de westzijde van de Gouwe tussen Alphen aan den Rijn en Boskoop. Bij deze variant is sprake van twee nieuwe spooronderdoorgangen, één in Boskoop (locatie nog exact te bepalen) en één in Alphen aan den Rijn, nabij de Schans. Voor het maken van de verbinding met de N11 zijn routes mogelijk via industrieterrein de Schans of langs het Zaans Rietveld (aansluiting op de N11 afrit 9, nabij Rietveldsepad.)



## MEMO

**W20-2.** Bij W20-2 wordt de Burgemeester Smitweg en/of de Compierenade in Boskoop verbonden met De Schans aan de zuidoostzijde van Alphen aan den Rijn. De snelheid op de nieuwe weg is 60 km/uur. Op de bestaande wegen is de snelheid in de bebouwde kom 50 km/uur of 30 km/uur en buiten de bebouwde kom 60 km/uur. Ook bij deze variant is sprake van twee nieuwe spooronderdoorgangen: één nabij De Schans in Alphen aan den Rijn en één net ten noorden van Boskoop. En ook bij deze variant maakt het verkeer zoveel als mogelijk gebruik van bestaande wegen in Boskoop en Alphen aan den Rijn. Voor de aansluiting op de N11 zijn meerdere routes mogelijk (zie beschrijving W20-1).

**Variant Noord.** Deze variant bevat een nieuw aan te leggen weg vanaf de Burgemeester Smitweg met een brug of aquaduct over of onder de Gouwe, met een aansluiting op de N207 ter hoogte van de Toegangseweg. Bij deze variant wordt aan de noordwestzijde van Boskoop gebruik gemaakt van het bestaande wegennet tot de aansluiting met de nieuwe weg. De snelheid op de nieuwe weg is 60 km/uur. Op de bestaande wegen is de snelheid in de bebouwde kom 50 km/uur of 30 km/uur en is de snelheid 60 km/uur buiten de bebouwde kom.

**Variant Midden.** Deze variant begint ter hoogte van de voorziene aansluiting van de Verlengde Bentwoudlaan op de Hoogeveense weg en gaat over het ITC terrein, met vervolgens een nieuwe weg naar de N207, inclusief een brug of aquaduct over of onder de Gouwe. De nieuwe weg sluit aan op de N207 nabij de Halve Raak. De verbinding kruist de Voorweg ongelijkvloers (de verbinding wordt in verband met verwacht sluipverkeer niet aangesloten op de Voorweg) om vervolgens een bocht te maken en halverwege tussen de Loeteweg en de Burgemeester Smitweg richting het oosten te gaan. Opgemerkt wordt dat in de verkeersberekeningen (in afwijking van het schetsontwerp) is uitgegaan van een ongelijkvloerse kruising van het Jagerspad en de Compierenade op de nieuwe weg. In overleg met de gemeente Alphen a/d Rijn zijn de aansluitingen met het Jagerspad en de Compierenade in het schetsontwerp aangepast naar gelijkvloerse kruisingen. Bij de variant midden gaat het dus om een grotendeels nieuwe route, waarbij bestaande wegen niet, of slechts minimaal, worden gebruikt. De nieuwe weg kent een 60km/u regime voor het gedeelte buiten de bebouwde kom.

**Variant Zuid.** Deze variant is conform de bestuurlijke opgave, een nieuwe verbinding die zo zuidelijk mogelijk is gelegen op het grondgebied van de gemeente Alphen aan den Rijn (zonder doorsnijding van het Gouwebos). Gezien de bestuurlijke opgave en vanwege de ligging van de gemeentegrens is Variant Zuid gesitueerd door de Snijdelwijk. De variant voorziet in een nieuwe verbinding tussen de Verlengde Bentwoudlaan en de rotonde Noordeinde – Snijdelwijklaan. De route wordt vervolgd via de Snijdelwijklaan. Bij de kruising met de Mendelweg gaat de route vervolgens rechtdoor en wordt de Gouwe door middel van een brug of aquaduct gekruist. Een meer zuidelijk gelegen route op het grondgebied van Alphen aan den Rijn is niet inpasbaar gelet op de aanwezige bebouwing. De snelheid op de nieuwe weg is 60 km/uur, waar deze gebruik maakt van bestaande wegen is de snelheid 30 km/uur of 50 km/uur.

## MEMO

### Uitgangspunten

- Voor de verkeersberekeningen is om een goede vergelijking tussen de vijf maatregelen te maken bij alle varianten geen rekening gehouden met de aanleg van de Bodegravenboog uit het pakket Boog en Noord.
- Uitgegaan is van het verkeersmodel RVMH versie 3.2.

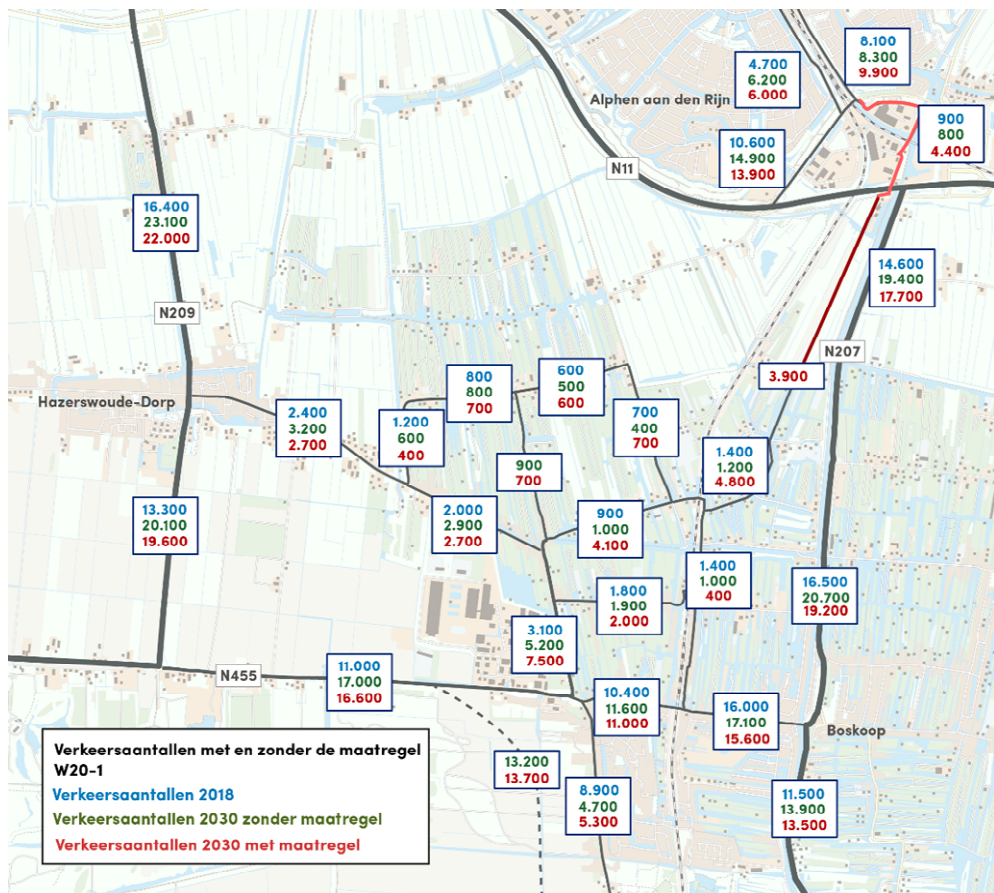
### Referentiesituatie

De beoordeling van de varianten gebeurt ten opzichte van de referentiesituatie. Dit is de situatie die in 2030 zal ontstaan zonder de realisatie van de maatregelen uit het programma. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie plus de autonome verkeerskundige ontwikkelingen. Dit zijn plannen die nog niet in uitwerking zijn, maar waar al wel een besluit over is genomen. De volgende plannen in het plan- en studiegebied zijn meegenomen in de referentiesituatie:

- Nieuwe woonwijk Weidelanden in Hazerswoude-Dorp;
- Ontwikkelingen op PCT-terrein (Potplant- en Containerteelt) in Boskoop;
- Nieuwe woonwijk 't Suyt in Waddinxveen;
- Nieuwe woonwijk de Triangel in Waddinxveen;
- Ontwikkelingen Glastuingebied Glasparel+ in Waddinxveen;
- Realisatie van de (Verlengde) Bentwoudlaan, Verlengde Beethovenlaan
- Maatregelen in Hazerswoude-Dorp (project N207 zuid);
- Zuidplaspolder (tot 8000 woningen gerealiseerd).
- Woningbouwontwikkeling Zoetermeer.
- Overige autonome ontwikkelingen verkeersmodel versie RVMH 3.2.

MEMO

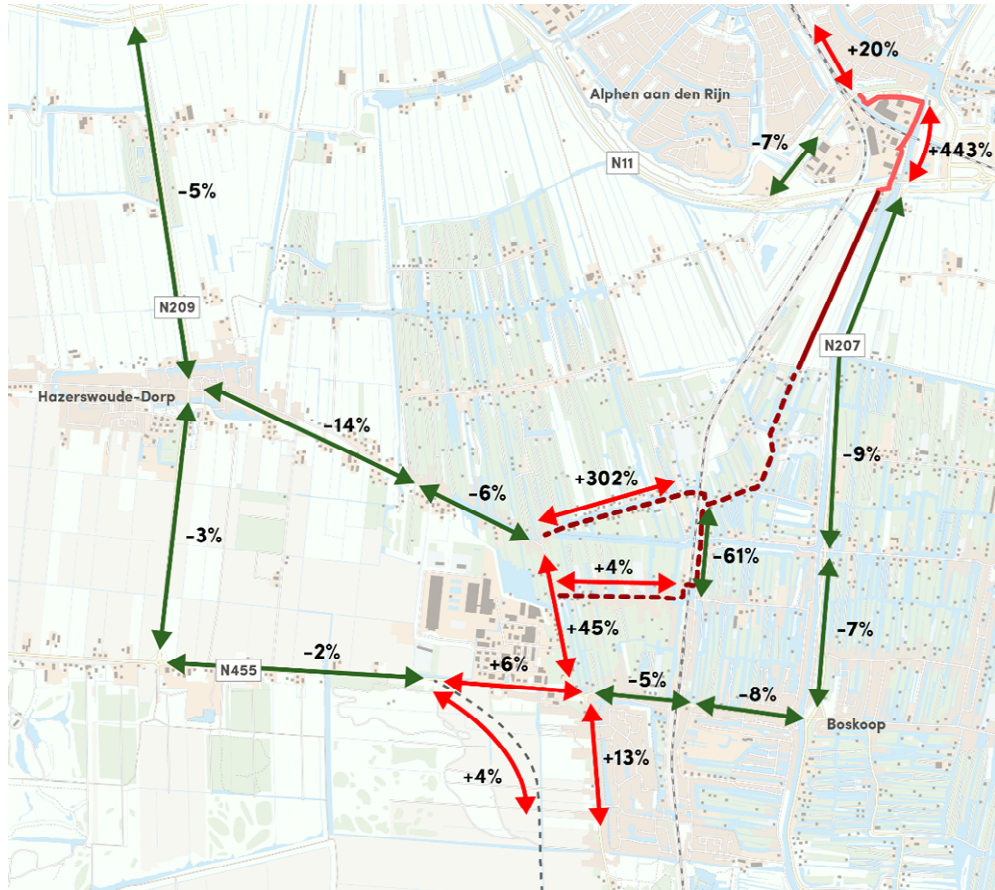
### 3. Berekende verkeerseffecten



Figuur 2 intensiteiten bij W20-1

De cijfers in deze figuur zijn het totale aantal motorvoertuigen op de betreffende weg in etmaalintensiteiten afgerond op honderdtallen waarbij beide rijrichtingen bij elkaar zijn opgeteld. Blauwe cijfers gaan over 2018. Groene cijfers gaan over de referentiesituatie in 2030, dus zonder dat er BBG maatregelen zijn genomen. Rode cijfers gaan over de situatie in 2030 als de onderzochte variant wordt gerealiseerd. De ingetekende nieuwe wegen zijn schetsmatig, de definitieve ligging kan daarmee nog wijzigen.

MEMO

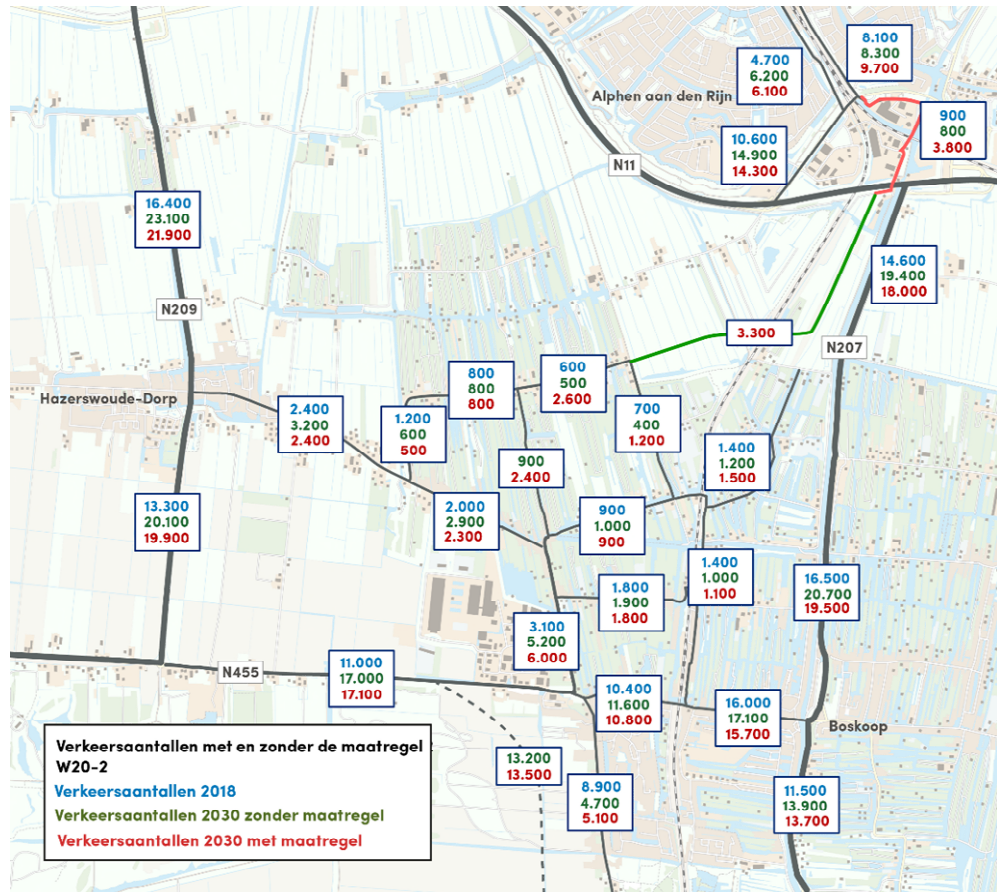


Figuur 3 Procentuele verschillen bij W20-1

De percentages in deze figuur geven de verandering aan van het aantal motorvoertuigen per etmaal. Het gaat om het verschil in 2030 tussen de onderzochte variant én de referentiesituatie (zonder maatregel). Een positief cijfer betekent dat deze variant resulteert in een toename van het verkeer op die weg en een negatief cijfer betekent een afname op die weg. De ingetekende nieuwe wegen zijn schetsmatig, de definitieve ligging kan daarmee nog wijzigen.



MEMO

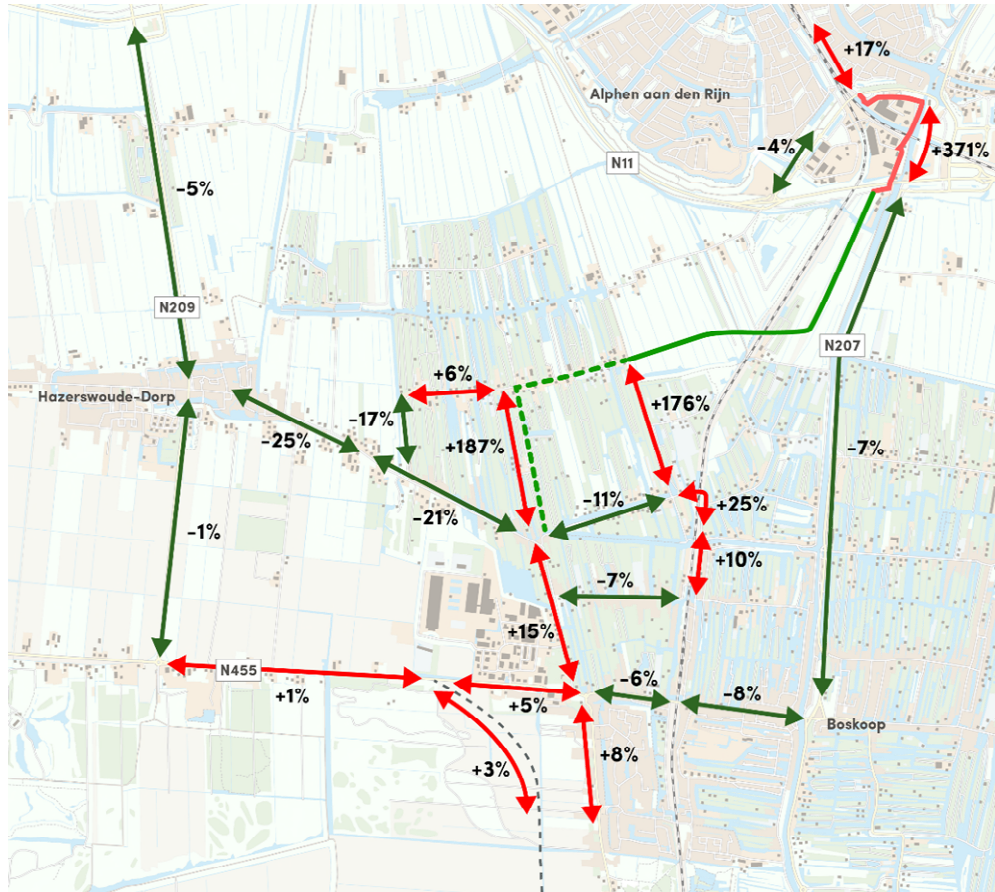


Figuur 4 Intensiteiten bij W20-2

De cijfers in deze figuur zijn het totale aantal motorvoertuigen op de betreffende weg in etmaalintensiteiten afgerond op honderdtallen waarbij beide rijrichtingen bij elkaar zijn opgeteld. Blauwe cijfers gaan over 2018. Groene cijfers gaan over de referentiesituatie in 2030, dus zonder dat er BBG maatregelen zijn genomen. Rode cijfers gaan over de situatie in 2030 als de onderzochte variant wordt gerealiseerd. De ingetekende nieuwe wegen zijn schetsmatig, de definitieve ligging kan daarmee nog wijzigen.



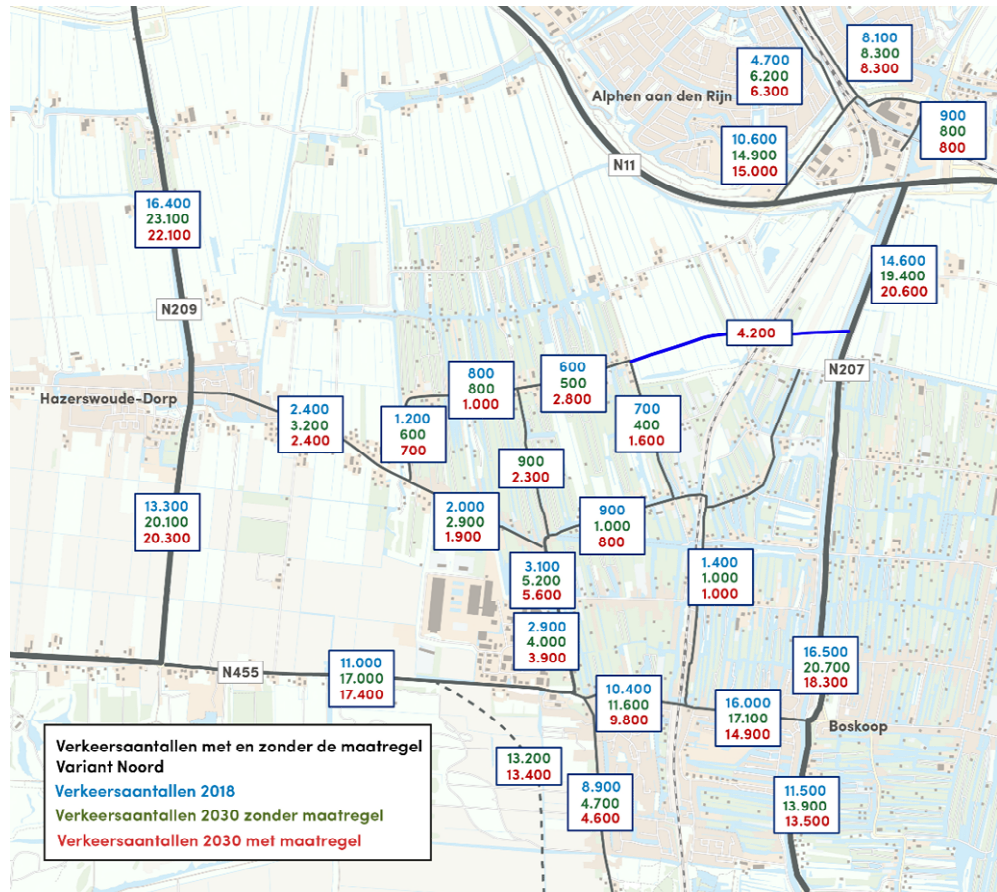
MEMO



Figuur 5 procentuele verschillen bij W20-2

De percentages in deze figuur geven de verandering aan van het aantal motorvoertuigen per etmaal. Het gaat om het verschil in 2030 tussen de onderzochte variant én de referentiesituatie (zonder maatregel). Een positief cijfer betekent dat deze variant resulteert in een toename van het verkeer op die weg en een negatief cijfer betekent een afname op die weg. De ingetekende nieuwe wegen zijn schetsmatig, de definitieve ligging kan daarmee nog wijzigen.

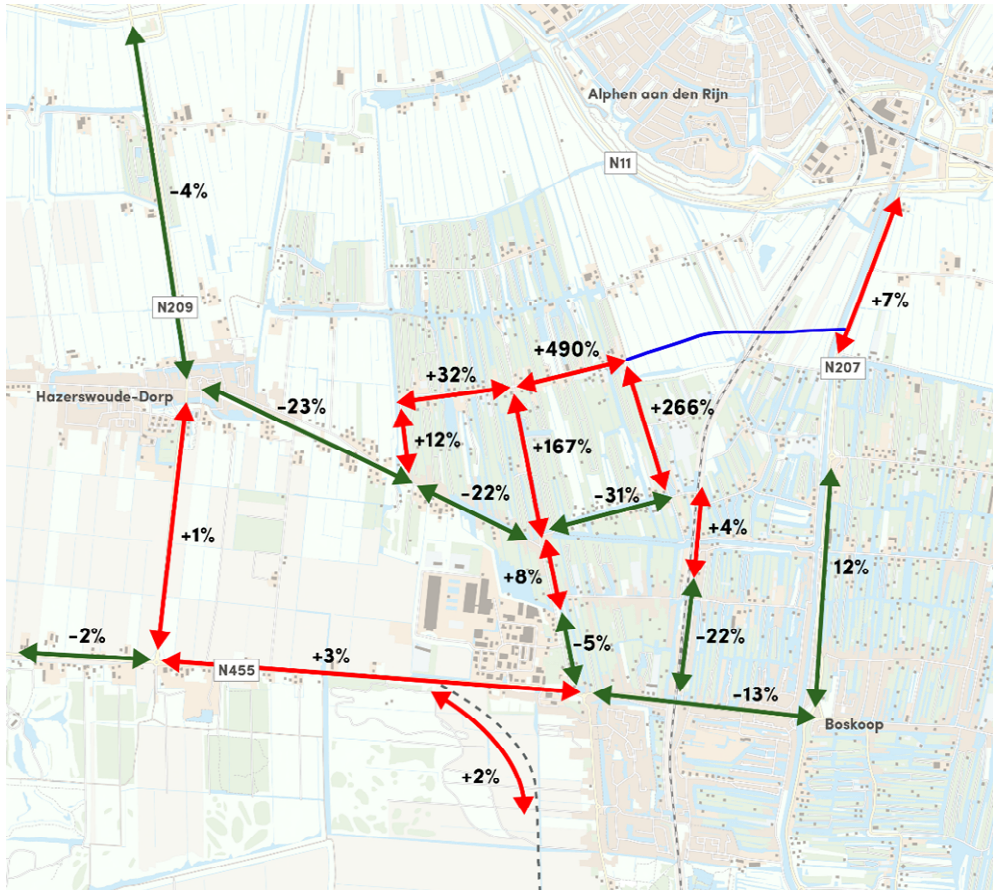
MEMO



Figuur 6 Intensiteiten bij Variant Noord

De cijfers in deze figuur zijn het totale aantal motorvoertuigen op de betreffende weg in etmaalintensiteiten afgerond op honderdtallen waarbij beide rijrichtingen bij elkaar zijn opgeteld. Blauwe cijfers gaan over 2018. Groene cijfers gaan over de referentiesituatie in 2030, dus zonder dat er BBG maatregelen zijn genomen. Rode cijfers gaan over de situatie in 2030 als de onderzochte variant wordt gerealiseerd. De ingetekende nieuwe wegen zijn schetsmatig, de definitieve ligging kan daarmee nog wijzigen.

MEMO

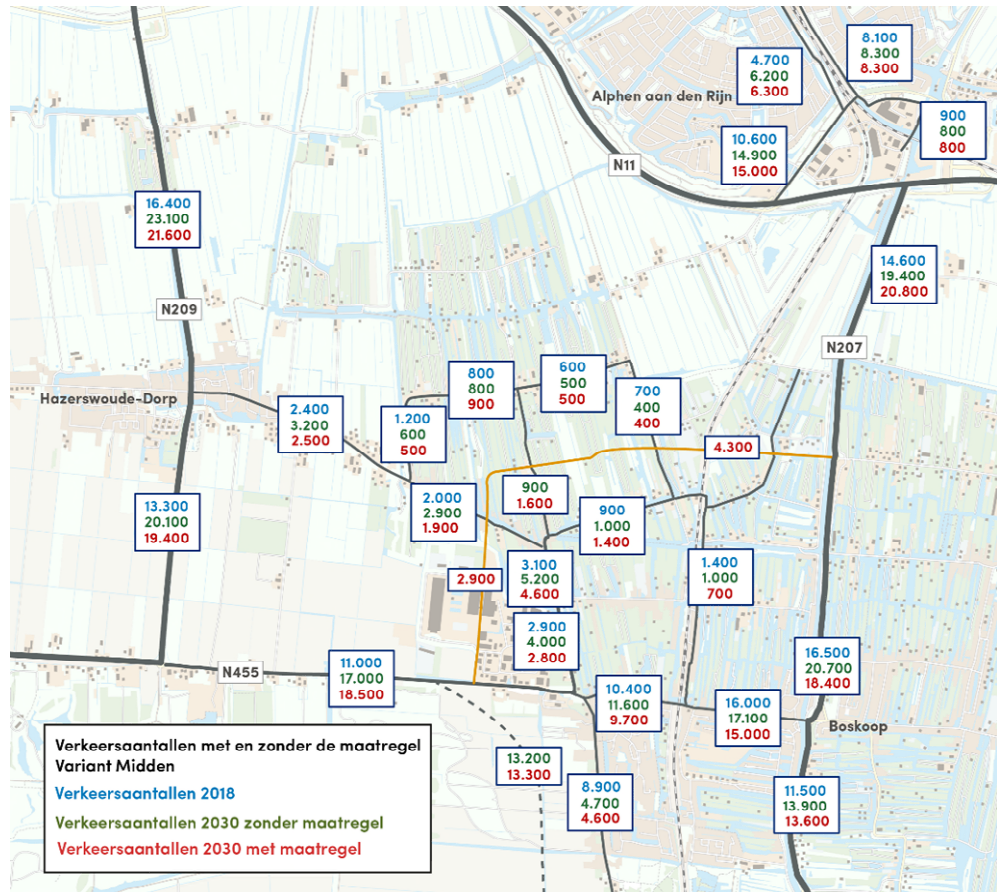


Figuur 7 Procentuele verschillen bij Variant Noord

De percentages in deze figuur geven de verandering aan van het aantal motorvoertuigen per etmaal. Het gaat om het verschil in 2030 tussen de onderzochte variant én de referentiesituatie (zonder maatregel). Een positief cijfer betekent dat deze variant resulteert in een toename van het verkeer op die weg en een negatief cijfer betekent een afname op die weg. De ingetekende nieuwe wegen zijn schetsmatig, de definitieve ligging kan daarmee nog wijzigen.



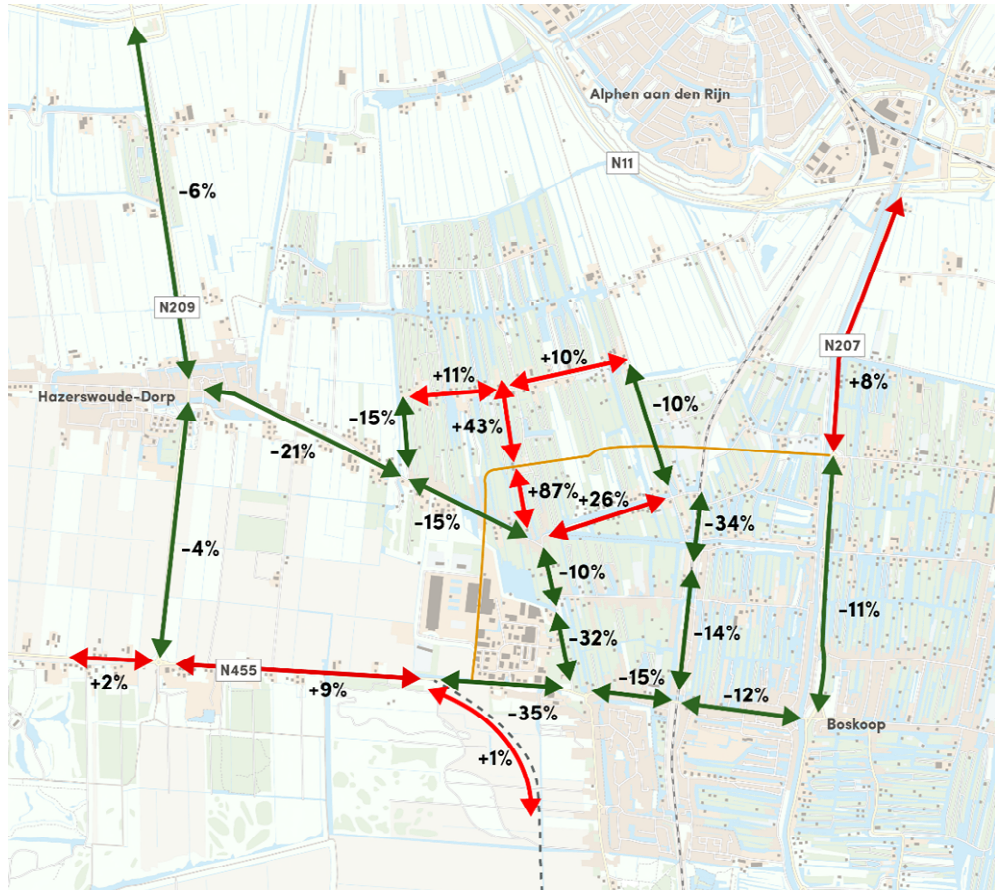
MEMO



Figuur 8 Intensiteiten variant Midden

De cijfers in deze figuur zijn het totale aantal motorvoertuigen op de betreffende weg in etmaalintensiteiten afgerond op honderdtallen waarbij beide rijrichtingen bij elkaar zijn opgeteld. Blauwe cijfers gaan over 2018. Groene cijfers gaan over de referentiesituatie in 2030, dus zonder dat er BGG maatregelen zijn genomen. Rode cijfers gaan over de situatie in 2030 als de onderzochte variant wordt gerealiseerd. De ingetekende nieuwe wegen zijn schetsmatig, de definitieve ligging kan daarmee nog wijzigen.

MEMO

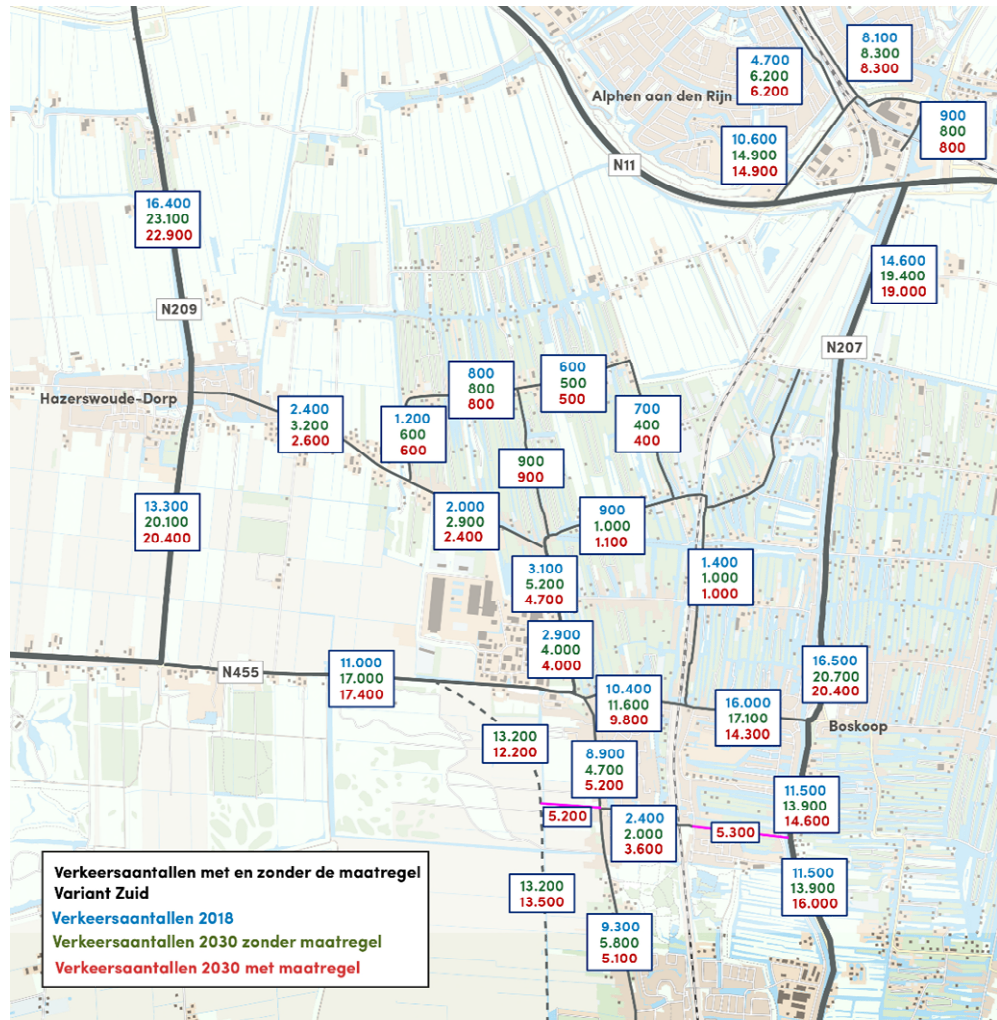


Figuur 9 procentuele verschillen bij variant Midden

De percentages in deze figuur geven de verandering aan van het aantal motorvoertuigen per etmaal. Het gaat om het verschil in 2030 tussen de onderzochte variant én de referentiesituatie (zonder maatregel). Een positief cijfer betekent dat deze variant resulteert in een toename van het verkeer op die weg en een negatief cijfer betekent een afname op die weg. De ingetekende nieuwe wegen zijn schetsmatig, de definitieve ligging kan daarmee nog wijzigen.



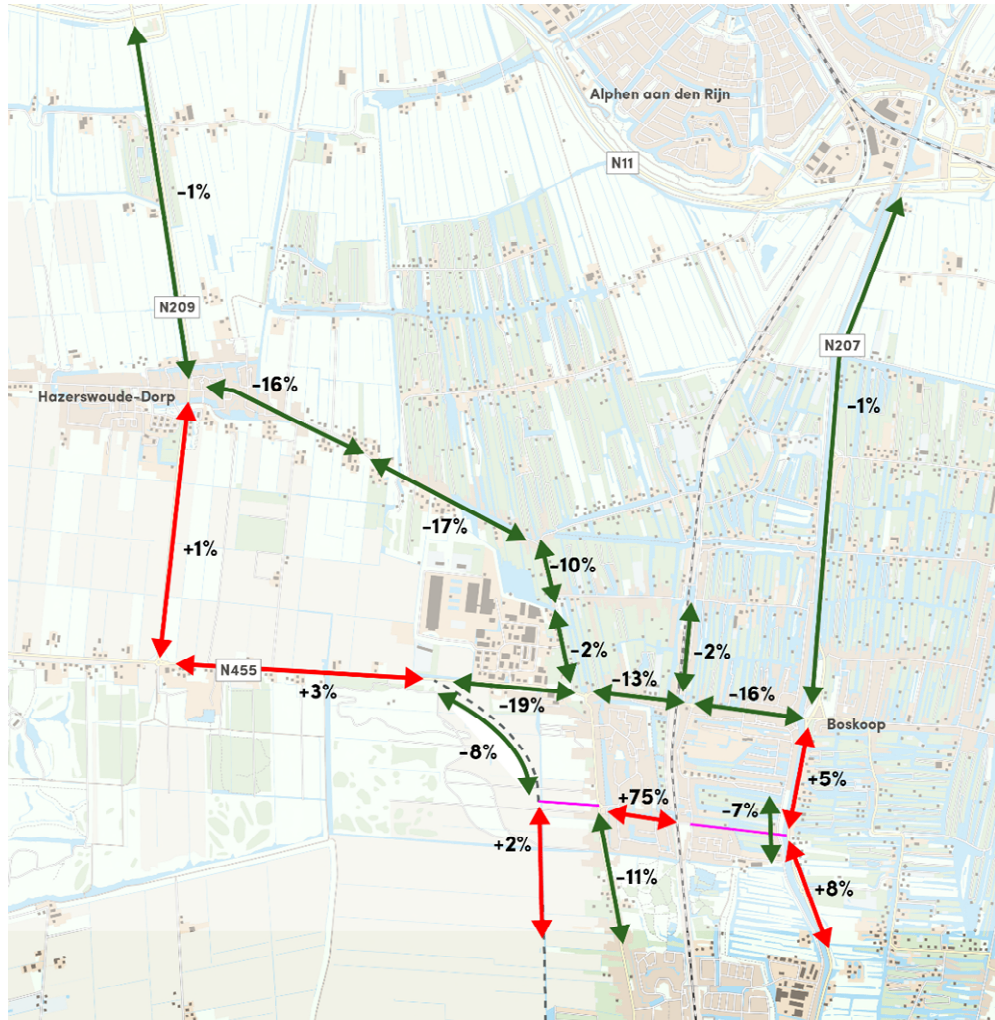
MEMO



Figuur 10 Intensiteiten bij Variant Zuid

De cijfers in deze figuur zijn het totale aantal motorvoertuigen op de betreffende weg in etmaalintensiteiten afgerond op honderdtallen waarbij beide rijrichtingen bij elkaar zijn opgeteld. Blauwe cijfers gaan over 2018. Groene cijfers gaan over de referentiesituatie in 2030, dus zonder dat er BBG maatregelen zijn genomen. Rode cijfers gaan over de situatie in 2030 als de onderzochte verbinding wordt gerealiseerd. De ingetekende nieuwe wegen zijn schetsmatig, de definitieve ligging kan daarmee nog wijzigen.

MEMO



Figuur 11 Procentuele verschillen bij Variant Zuid

De percentages in deze figuur geven de verandering aan van het aantal motorvoertuigen per etmaal. Het gaat om het verschil in 2030 tussen de onderzochte variant én de referentiesituatie (zonder maatregel). Een positief cijfer betekent dat deze variant resulteert in een toename van het verkeer op die weg en een negatief cijfer betekent een afname op die weg. De ingetekende nieuwe wegen zijn schetsmatig, de definitieve ligging kan daarmee nog wijzigen.