

Ideeën over een goede ontsluitende infrastructuur Boskoop en Hazerswoude-Dorp
De Greenport Boskoop wordt uitgebreid tot aan de Middelweg, dat gaat extra veel verkeersdruk veroorzaken op de omringende wegen. Om de verkeersdruk in de dorpskernen Boskoop en Hazerswoude-Dorp te verminderen zal er een goede verbinding naar de N11 moeten komen, de Greenport Boskoop-verbinding. Deze weg moet goed aansluiten op de N207 en aan de Oostelijke rondweg. Op lange termijn is er geen behoefte aan de Verlengde Bentwoudlaan (VLB) omdat het verkeer geen grote problemen heeft. Het Noordeinde is betrekkelijk rustig en het merendeel van het verkeer rijdt via de N11 naar de A12. Ik ben ervoor om eerst de Greenport met de Oostelijke Rondweg te verbinden en daarna zien we pas of er behoefte is aan de VBL.

Een Tweede Oeververbinding om de N11 te versterken.

De N11 is voor de gemeente en omgeving een belangrijkere snelweg naar de A12 en de A4. Deze moet worden versterkt door de gehele N11 ongelijkvloers te maken. De verkeersstromen rond Boskoop en Hazerswoude laten zien dat het merendeel van het verkeer richting N11 rijdt. Bewoners van de kern Boskoop moeten vanzelfsprekend ook profiteren van deze verbinding, daarom stel ik een doorgang vanaf Flora via de Parklaan en het Paddegat voor naar deze tweede oeververbinding. Via omgeving Jagerspad komt het verkeer van Boskoop West op de N207.

Er is veel gedebatteerd over de twee varianten voor de tweede oeververbinding noordelijk van Boskoop. Moet deze aansluiten op de Halve Raak of op de Toegangsweg? Bij de laatste variant moet er een geheel nieuw tracé aangelegd worden van ongeveer 7 kilometer vanaf de Burgemeester Smitweg, terwijl bij variant Midden een veel korter stuk moet worden aangelegd. Een ding is zeker: Alle Boskopers en Hazerswoudenaars moeten enigszins profiteren van deze tweede oeververbinding. De verbinding moet wel zo efficiënt zijn alle kwekers van de verbinding profiteren.

Wat ik het belangrijkste vind is dat de verbinding optimaal in het landschap past en dat iedereen van deze verbinding profiteert, daarmee bedoel ik dat de verbinding makkelijk toegankelijk is voor autoverkeer: geen bochtenwerk en geen hindernissen zoals verkeerslichten of drempels. Op deze verbinding mag maar 50km/h gereden worden. Bovendien dient de bestaande infrastructuur optimaal worden benut, verwijzend naar De Oude Wijk en de Loete.

Variant Midden: Een noordwestelijke verbinding die aansluit op de oostelijke Rondweg
Met deze variant rijdt het vrachtverkeer over bestaande infrastructuur vanaf de Greenport/ICT-terrein via de Roemer-Loeteweg-Oude Wijk-Jagerspad uitkomend op de rotonde bij de Halve Raak. Deze sluit prachtig aan op de Oostelijke Rondweg. Een alternatief zal zijn via de Loeteweg-Copierkade-Kooiweg-Molenkolk-Halve Raak is ook een optie. Bij deze zal er een onderdoorgang nodig zijn onder het spoor. Of de bewoners van de Molenkolk dit een goed idee zouden vinden betwijfel ik.

Ook hier moet er sprake zijn van een algeheel effectieve en minst ingrijpende optie. Of het acceptabel hangt wel af van de bereidwilligheid van de tuinders en de bewoners. Zullen de inwoners van Boskoop deze nieuwe verbinding naar de N11 willen nemen? Ik denk van wel omdat deze verbinding sneller is en veel veiliger dan de Zijde.

Door deze variant creëer je een efficiënte en goede noordoostelijke rondweg. Bovendien profiteren de inwoners van Boskoop ook van deze weg. Door de twee wegen naar de N207 hebben de inwoners een keuze, via de Zijde of via het Paddegat. Zo kan de Zijde verkeersluw worden gemaakt (te denken valt aan een snelheidsverlaging naar 30km/h, vernauwingen en zebrapaden aanleggen).

Variant Noord: Het lokale verkeer profiteert weinig van deze variant.

Variant Noord is met name bedoeld voor het ICT/PCT- en tuinderverkeer vanaf de Burgemeester Smitweg rechtlijnig naar de Toegangsweg. Een suggestie zou ik wel doen: een afslag naar het Jagerspad, zo kunnen Boskopers deze tweede oeververbinding wel gebruiken om file op de Zijde te vermijden. Hier geldt wel de grote vraag: Zullen Boskopers deze verbinding gebruiken om richting de N11 te rijden? Vanaf Flora gemeten naar de Toegangsweg via de tweede oeververbinding is het 3 km en 5 minuten. Via de Zijde en de N207 is het gauw 10 minuten en 4 kilometer.

Indien men opteert voor deze variant is natuurcompensatie een groot thema. Op locatie is dat goed te realiseren, de polder kan ook een nieuwe welverdiende natuurimpuls gebruiken, zoals een park of bos. In deze variant heeft men, in tegenstelling tot Variant Midden, geen directe aansluiting op de oostelijke rondweg. Daardoor moet de N207 tussen de nieuwe rotonde bij de Toegangsweg en de rotonde Halve Raak worden geüpgraded, zodat het mogelijke vrachtverkeer makkelijk van de Westelijke naar de Oostelijke rondweg kan via de Boskoopseweg. De bedoeling is dat Boskoop een rondweg krijgt vanaf het ICT via de Oostelijke Rondweg tot aan de Gouwedreef.

Het gevolg is dat de N207, vanaf de rotonde Halve Raak tot aan de rotonde Gouwedreef (3.4km), een stuk rustiger gaat worden. Wanneer de hefbrug Boskoop langer openstaat is het wellicht beter om een stuk van het benzinstation te gebruiken voor het stilstaand verkeer dat Boskoop in wil, daardoor kan het doorgaand verkeer richting Gouda doorrijden. Zo werkt men ook aan de doorstroming op de N207. Inwoners kunnen ook de variant Laag Boskoop-Parklaan-Jagerspad gebruiken om Boskoop in en uit te rijden. De verkeersstromen over de Zijde/N207 worden dan dus nog minder. De Zijde wordt minder druk en met 30km/h wordt het dorp leefbaarder en veel veiliger. De Zijde is er weer voor de Boskopers die van oost naar west en omgekeerd moeten/willen.

Het ICT-terrein: de Greenport-verbinding Boskoop

Met deze ideeën zal de Greenport Boskoop floreren, belangrijker nog is dat zij veel hinder verhelpt voor de inwoner van Boskoop. Het ICT-terrein wordt 2x zo groot, tot aan de Middelweg. Daar hoort ook goede infrastructuur bij, zoals het aanpassen van de N455. Boskoop en Hazerswoude zullen profiteren van deze Greenport Boskoop-verbinding omdat er minder verkeer door de dorpen rijdt. Vanaf de N455 rijdt het vrachtverkeer zo de Greenport in en via de (Verlengde) Roemer rijden zij via een tweede oeververbinding naar de N11. De Greenport kent twee in-en uitritten, namelijk een aan de Roemer en de ander aan de Middenweg, met een rotonde aan de N455. Ik zou daarmee de Denemarkenlaan doortrekken naar de Middenweg en daar een rotonde aanleggen met de N455. Op deze manier kunnen bewoners aan de Dorpsstraat/Voorweg profiteren van een betere verbinding met de N209 naar de oprit A12 bij Zoetermeer/Bleiswijk.



Hazerswoude-Dorp

De N209 heeft veel impact op de verkeerssituatie in Hazerswoude-Dorp. Met een geplande Bentwoudlaan komt er 30% meer verkeer dan er nu al is, dat is 130%. Dat kan het dorp echt niet aan. De schetsen voor een tunnel zijn goed. Wat belangrijk is, is een mooie ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast is doorstroming belangrijk en dan wel naar de N11, daar gaat juist de meeste beweging heen. Ik opteer daarom voor schets 3. Rotondes zijn een mooi idee om doorgaand verkeer af te remmen. Het vrachtverkeer van de N209 moet ook makkelijk het ICT-terrein op kunnen rijden en zo hun weg vervolgen naar de N11, via de Greenport-Boskoopverbinding. Schets 3 van een tunnel in Hazerswoude in combinatie met de Greenport Boskoopverbinding is een mooi infrastructureel project.

Toch nog even over de Verlengde Bentwoudlaan. Deze verbinding tussen het businesspark Vredenburg Waddinxveen en het ICT/PCT-terrein in Boskoop zal mooi aansluiten op mijn Greenport Boskoop-verbinding. Deze weg zal geen of nauwelijks invloed hebben het lokaal verkeer in Boskoop en Waddinxveen, de meeste mensen kiezen of voor de N207 of de N209. Ik zou toch meer investeren in andere verbindingen, zoals deze, die de lokale bestaande infrastructuur verbinden.

Natuurwaarden en infrastructuur van de Gnephoek

Het rapport van [REDACTED] is goed. Ik wil er toch iets over kwijt, sowieso over woningbouw in de gemeente. Het Bentwoud heeft een hoge natuurwaarde, een natuurgebied met allure en waar je trots op moet zijn. De Gnephoek kan ook tot zo een gebied worden, maar natuurwaarde moet toch wel centraal worden gesteld. Woningbouw is mooi en aardig, maar het moet wel zo natuur-inclusief als het maar kan. Omdat in de nieuwe Omgevingswet een belangrijke positie wordt toegedicht aan het woord "natuurwaarde", moet dat overal worden verhoogd voor de biodiversiteit. Naarmate de natuurwaarde hoger wordt, zou ik langzamerhand stoppen met huizen bouwen. Natuur is belangrijk voor mens en dier. Daar wordt iedereen gelukkig van. Met alles wat er nu speelt (de klimaat, stikstof- en energiecrises) moet de focus gezet worden naar een fors evenwichtiger natuurherstel met een sterke onafhankelijkheid van externe staten buiten de EU. De kwaliteit van Alphen aan den Rijn, de stad met lef in een groen Groene Hart, kan beter. Er zijn te veel 'significante gevolgen' door de stikstofuitstoot op de natuurgebieden, en heeft ook negatieve gevolgen voor de ontwikkeling voor en op de stad. Het Groene Hart moet zeker behouden blijven. Natuurwaarde kan flink worden verbeterd, ook met 5500 woningen. Dat kan gerealiseerd worden door de meest "slechte gronden" uit te kiezen voor woningbouw. Door natuur-inclusief te gaan bouwen met flink wat natuurherstel help je iedereen en vele crises tegelijk op te lossen. Wat betreft de infrastructuur: De N11 en de N207 zijn de wegen waar je uit moet komen. Sluipverkeer moet men 100% tegengaan, dus geen grote verbinding met Woubrugge, dat moet men doen door paaltjes en borden te plaatsen. Sowieso is het goed om knelpunten in de omgeving ook aan te passen aan de nieuwe situatie. Men zou met Woubrugge een aansluiting kunnen realiseren, beter zou zijn om het kruispunt N446/N207 aan te pakken met een ongelijkvloerse kruising. Er komt een betere doorstroming van het verkeer. Zo werkt men aan een bestendig toekomstig wegennet.

Tot slot: Er moet goed gekozen worden waar te bouwen. In de Gnephoek is geen infrastructuur in de zin van OV, winkels. Toekomstige bewoners, dat zullen er zeker 6000 worden, moeten voor hun dagelijkse boodschappen lang omrijden. Een bypass via de Burg. Bruins Slotsingel is mooi en aardig, maar de aansluitende wegen moeten ook bestand zijn tegen de aanwas van verkeer vanuit de Gnephoek. Daarmee doel ik op de Eisenhowerlaan en de Prins Bernhardlaan. Woningbouw is welkom, maar moet niet gepaard gaan met nieuwe problemen zoals een verkeersprobleem of iets dergelijks. Het Groene Hart is een prachtig gebied met allerlei plassen. Dat moet met koesteren. Als er toch gebouwd gaat worden, pleit ik voor 2 uitgangen: De Maximabrug en de Burg Slotsingel. Hoe

mooi zou het zijn als men alle plassen en kanalen kan gaan verbinden. Vooral met de fiets kan men supermooie tochten maken. Op deze wijze creëert men zo een aaneenschakeling van mooi natuurgebieden waar iedereen graag komt (nuttig & nodig). Het Groene Hart als een robuuste ruggengraat van de Randstad.

