
Van:
Verzonden: zaterdag 5 november 2022 14:37
Aan: beterbereikbaarhouwe
Onderwerp: Natuur 2000,
Categorieën: 6. voor verzameldocument 2022

Goedemiddag,

Ik kijk naar de foto, en zie het groenen hart, en de vele wegen door verbindingen van de een plaats naar de ander, en zie ook naar verbindingen die er zijn, en die nog bij komen.
Waar blijft het fijnstof, en kinderen die kanker krijgen, of long aandoeningen.
Ik begrijp best dat auto s aanwezig zijn, of ander vervoer, maar denk ook aan de toekomst waar is er nog plek?
En kijk ook nog verder, ZUID HOLLAND IS VOL, kijk ook naar natuur 2000, en het groenen hart, is in die loop der jaren kleiner geworden.
Ik kijk naar de toekomst.

Ik hoop dat er in de toekomst meer naar de bewoners word geluister.

Strijd voor een groen en leefbaar ZUID HOLLAND,

Verzonden vanuit Mail voor Windows

Van:
Verzonden: zondag 27 november 2022 10:04
Aan: beterbereikbaarbouw
Onderwerp: Reageren op de schetsontwerpen Boskoop.
Bijlagen: Omgevingsvisie Alphen en Boskoop.docx

Categorieën: 6. voor verzameldocument 2022; 2. Is beantwoord

Geachte mevrouw of meneer,

Ik heb met veel interesse uitgekeken naar het webinar op 25 november. Dat ging over een Tweede Oeververbinding te Boskoop. Uiteraard ga ik naar de bijeenkomst op 8 december.

Ik ben ook een document gemaakt waar ik mijn ideeën heb opgeschreven over dit onderwerp. Deze voeg ik toe aan de bijlage. Ik zou graag uw inzichten hierop willen weten en vragen of u mijn input wellicht in wil tekenen in de schetsontwerpen.

Indien u er bent op 8 november, zou ik u graag willen spreken over deze ideeën.

Met vriendelijke Groet,

Inleiding

De Verlengde Bentwoudlaan (VLB) moet niet worden aangelegd en de daarmee ingetekende wegen ook niet. Ik ben er verbaasd over dat deze weg er nog steeds staat in de tekeningen van de provincie. Want andere verbindingen zijn beter om te realiseren voor de bereikbaarheid van de provincie Zuid Holland, zoals de opritten N11, de Bodengravenboog en de Tweede Oeververbinding te Boskoop. Om te reageren op de schetsen te vinden op de site van de BBG: Ik heb een alternatieve versie van Variant Midden, dit bespreek ik hierna. Want, ik ben van mening dat een weg een hoge bezettingsgraad moet hebben, inclusief de verwachte verkeerstromen binnen 15 jaar. Echter, ik ben ook fel tegenstander van nieuwe wegen. Bestaande wegen kan je gemakkelijk upgraden en in gebruik nemen. Ze zijn er al. Bovendien hoeft men niet veel geld te investeren en de werkzaamheden duren niet lang. Ook hoeft er minder geld uitgegeven te worden aan het herkavelen of uitkopen van tuinder. Dat geld, van de belastingbetaler, kan beter worden uitgegeven aan iets ander en niet naar boeren en tuinders.

Ik ben van mening dat de N11 moet een belangrijke rol daarin spelen, daar gaat namelijk het meeste auto- en vrachtverkeer naartoe. Ook als je kijkt naar de (snelweg)omgeving van de N11, men heeft de A12 en de A4, beide zeer belangrijk voor Zuid-Holland. Infrastructuur op pijl houden, daarmee bestaande knelpunten verbeteren, is belangrijker dan nieuwe infrastructuur aan te leggen, daarmee nieuwe knelpunten ontwikkelen. Indien men bestaande wegen op elkaar wil laten aansluiten, bijvoorbeeld Kooiweg/Molenkolk, moet de nieuwe weg een goede aansluiting bieden op de bestaande weg. Met een Greenport Boskoop-verbinding (zie de onderstaande afbeelding) is de VLB niet nodig. Ook de geplande Bodengravenboog zal veel sluijverkeer en dus hinder verhelpen. Mijn advies is dus dat de Bodengravenboog en de Tweede Oeververbinding Boskoop in het breder advies Beter Bereikbaar Gouwe moet komen te staan als een min of meer vaststaand feit. Anders heb je bij de ene plek een ultramoderne oplossing en bij de ander nog de oude situatie. Dat is niet de bedoeling. Men moet vooruitdenken en dus ook de andere wegen aanpassen waarop dezelfde auto's rijden. Zoals in de documentaire "Het Groene Hart - Het begeerde land" geopperd is, 1 visie, maar dan in 1 keer uitgevoerd, niet in 5.

Met deze en onderstaande maatregelen denk ik dat het verkeersprobleem voldoende en duurzaam wordt opgelost. Want, met een paar kleine maatregelen en aanpassingen aan de bestaande infrastructuur creëert men een prima doorstroming waar het rendement veel hoger.

Ideeën over een goede ontsluitende infrastructuur Boskoop en Hazerswoude-Dorp
De Greenport wordt uitgebreid tot aan de Middelweg, dat gaat veer verkeersdruk veroorzaken in de omgeving. Er is duidelijk een behoefte op een goede verbinding aan te leggen naar de N11 en de A12, echter niet door Boskoop, Hazerswoude-Dorp of langs het Bentwoud.

Een mooie optie is het vrachtverkeer te geleiden van de Greenport/ICT-terrein via de Middenweg/Voorweg/ Roemer/Loeteweg/Oude Wijk of Molenkolk/Jagerspad via een nieuwe noordoostelijke rondweg naar de N11, het liefst over de bestaande infrastructuur. Het liefst komt deze uit bij de rotonde Halve Raak. Feit is dat het meeste vrachtverkeer de N11 opgaat via de Boskoopse kwekerijen. Hoe mooi zou het zijn als zij met elkaar verbonden worden: De Greenport en de N11, zonder tussenkomst van het lokaal verkeer dat via de Zijde en de Rijerskoop gaat. Vanaf de rotonde bij de Watertoren zou dan geen vrachtverkeer meer mogen rijden. De Oostelijke Rondweg ligt er al, nu de Noordwestelijke nog. Er zullen wellicht, nabij het Jagerspad, een paar tuinders moeten worden gecompenseerd, maar gekozen moet worden voor een algehele effectieve en minst ingrijpende optie. Of het acceptabel hangt wel af van de bereidwilligheid van de tuinders e.a.

Zo zal het stuk vanaf de rotonde Halve Raak tot aan de rotonde Gouwedreef een stuk rustiger worden. Dat betekent ook minder files op de N207 als de hefbrug Boskoop langer openstaat. Ook zal ik adviseren dat er een stuk van het benzinestation gebruikt kan worden voor het stilstaand verkeer dat Boskoop in wil, daardoor kan het doorgaand verkeer doorrijden. Zo werkt men ook aan de doorstroming op de N207.

Door een aparte rondweg aan te leggen voor internationaal vrachtverkeer, werkt men ook aan het verkeersluw maken van de kern van Boskoop. Door een snelheidsverlaging naar liefst 30km/h vanaf de Watertoren tot het einde van de Reijerskoop komt er rust in de kern, ook goed voor de gezondheid. Aan het begin van de Zijde worden vernauwingen aangelegd, zodat de Zijde enkel wordt gebruikt voor lokaal verkeer. Goed voor de leefbaarheid en veiligheid. Door de nieuwe woonwijken Florissant Wonen en Waterrijk zal de Zijde meer verkeer aantrekken en zal aangepast moeten worden. Ook zou ik graag zien dat bij het Groencentrum Sonneveld een zebepad wordt aangelegd.

Hazerswoude is eigenlijk een soort Leimuiden in het klein, veel doorgaand verkeer op de provinciale weg. Rotondes zijn een goed idee voor het dorp, een tunnel is wellicht wat vergezocht en duurt echt lang voordat die gereed is. Het parkeerterrein van de AH zal men echt moeten aanpakken. Wat ik tot nu toe gezien heb van het ontwerp vind ik goed. De maatregelen voor de kruising is ook top. Zodra de Greenport-Boskoop verbinding klaar is zal ook Hazerswoude de vruchten plukken; minder verkeer door het dorp. De A12, de A4 en de N11 zullen en moeten het merendeel van het bestaande doorrijverkeer van het dorp op zich moeten nemen. Met kleine aanpassingen op de huidige maatregelen kan men het verkeer, dat door Hazerswoude moet, beter geleiden. Wat tot nu toe is gepresenteerd is mooi, maar ik betwijfel of het verplaatsen van de zuidelijke rotonde effectief en doelgericht nuttig is. Verkeer dat via de Middenweg naar de N11 moet, neemt de Voorweg en via de ingetekende blauwe lijn naar de N11, de Greenport-Boskoop verbinding. De aansluiting N207/N11 is perfect.



Natuurwaarden en infrastructuur van de Gnephoek

Het rapport van _____ is goed. Ik wil er toch iets over kwijt. Het Bentwoud heeft een hoge natuurwaarde en is een natuurgebied waar je trots op moet zijn. Nu de Gnephoek, deze moet nog worden ontwikkeld tot een mooi gebied. De planning is dat daar 5500 woningen komen. Woningen zijn nodig, maar ook natuurwaarden moeten flink worden verbeterd. Dat kan gerealiseerd worden door de slechtste gronden uit te kiezen voor de woningbouw. Dat is toch in de buurt van de Maximabrug en Woubrugge, langs de Heimanswetering. Er is al veel infrastructuur, gevaar is echter dat dat ook sluipverkeer aantrekt van Alphen naar Amsterdam via Woubrugge. Dat mag niet gebeuren. De wijk moet wel goed ontsloten worden, ik denk dat het goed is om de kruising Oudendijkseweg/N446 te vervagen door een rotonde, zo ontlast je ook het dorp Woubrugge. Sowieso vind ik dat je veel zoveel mogelijk verkeer moet geleiden via de N11. De aansluiting moet dan ook echt goed zijn, ook naar de N4 en de A12. Dat er mensen zijn die deze wegen mijden door drukte moet men wel in het achterhoofd houden bij de planning. Voorbeeld kan dan zijn het kruispunt Herenweg/Kruisweg/N446/N207, dus de knelpunten op wegen naar de snelweg. Bij een nieuwe woonwijk moet men toch minimaal 3 ontsluitingswegen creëren, dat niet ten koste gaat van andermans infra en dorpskern.

De mens kan prima naast de natuur wonen zolang zij elkaar niet te veel storen. Huizenbouw is dan ook een goede ontwikkeling voor een deel van de Gnephoek mits klimaat-adaptief. Vergroening en verstedelijking kunnen uitstekend hand in hand gaan zoals staat in de Intensiveringsvisie, het doel moet zijn CO2-neutraal of zelf negatief. Ook het waterpeil en de waterkwaliteit is van belang. Omdat het gebied van nature veel water kent moet water een belangrijke rol spelen, de Gnephoek moet een waterrijk gebied blijven, ook om verzakkingen te voorkomen. Natuurwaarden moeten worden verhoogd zodat de biodiversiteit toeneemt en de stikstofwaarden dalen. 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, moet en kan beter. Er zijn te veel 'significante gevolgen' door de stikstofuitstoot op de natuurgebieden, en dus ook op de stad. Dat moet worden voorkomen of geëlimineerd. De Groene Long tussen Alphen, Leimuiden en Leiden moet zeker behouden blijven, echter de uitdagingen waar wij voor staan (woningtekort en klimaatcrises) moeten ingewoven worden. Dat laatste moet geen hoger doel zijn dan het eerste.

Water

Ook water is belangrijk, niet alleen voor opvang van regenwater, maar ook tegen verzakkingen. Hoe mooi zou het zijn als men alle plassen en kanalen in de buurt van Alphen kan verbinden met elkaar. Van de Zegersloot kan men, via de Kaag of via de Gouwe, naar de Delflanden, Rotte of IJssel. Ook met de fiets kan je mooie tochten maken. Er zijn mooie routes niet alleen naar de plassen, maar ook naar polders en bossen, zoals naar de gemeente Midden Delfland en de gemeente Krimpenerwaard. Als men deze paden, vaarroutes verbindt creëert men zo een mooi natuurgebied waar iedereen graag komt (nuttig & nodig).

De gemeente en de provincie hebben zeker goede voornemens voor een groene provincie, zoals het Ontwerp Natuurbeheerplan Zuid-Holland 2023. Het Groene Hart moet een robuuste ruggengraat van de natuur in de Randstad vormen. Dat kan gebeuren door het netwerk te vergroten, te verbeteren en belangrijke natuurverbindingen te realiseren tussen de natuurgebieden onderling en tussen natuurgebieden en hun omgeving. Dat moet op zeer korte termijn gebeuren en in met liefst in samenspraak met de bouwsector. Om even een voorbeeld te geven: Van het Bentwoud naar de

Rotte is er een mooie overgang te maken nabij de Rottedijk. Wat te denken van een fietspad tussen Het Bentwoud en de Rotte. Van de Rotte kan men, via het Bentwoud en het Rietveld, naar de Gnephoek fietsen. Natuurwaarden en woongenot kunnen hand in hand: daar is zeker grote behoefte aan, het liefst binnenstedelijk en niet in het groen (geen stukje groen opofferen voor grijs).

Het recreatieconcentratiepunt: De nieuwe mountainbike-route is een goed idee om het Bentwoud als recreatiepark te verstevigen en om verwaarloosde natuur te herstellen. Echter, het Bentwoud heeft een grote natuurwaarde en dat moet zo blijven. Ook al is het Bentwoud veel kleiner dan gepland, moet men wel oppassen dat het Bentwoud niet "verdwijnt" door al deze recreatieve ideeën zoals mountainbikepaden en hondenbossen. Het recreatiepark moet dus niet te groot worden. Dat geldt uiteraard ook voor andere gebieden.

De gemeente is er voor haar burgers. Om deze enigszins tevreden te stellen moet veel gebeuren. Ik stel voor meer burgerparticipatie, lokale referenda via digitale onderzoeken en actief burgers, bedrijven en derden aanspreken om mee te denken en samen met hen aan de slag te gaan.

doet het al goed met haar ideeënbus, alleen het kan beter. Als men in de volgende verkiezing zetels wil terughalen, moet men luisteren naar voornamelijk burgers maar natuurlijk ook naar bedrijven en andere participanten. Zij moeten participeren in de besluitvorming en al bij plannen worden betrokken, niet pas bij de inzage of bij bezwaar en beroep. Dat heet inclusie. Ook de (digitale) onderzoeken moeten serieus worden genomen (het liefst overgenomen, echter iedereen snap, mits goed uitgelegd, waarom dat niet 100% kan). Dit stuk kan jou gaan helpen als raadslid om Alphen sterker te maken binnen het Groene Hart.

Van:
Verzonden: woensdag 30 november 2022 19:25
Aan: beterbereikbaargouwe
Onderwerp: Re:
Categorieën: 6. voor verzameldocument 2022; 2. Is beantwoord

Geachte
Beste

Zelf zou ik een ander traject voorstellen.
De grootste bottleneck bevindt zich aan de Zijde te Boskoop.
De hefbruggen zijn niet meer van deze tijd. Verkeer moet door kunnen stromen. Verkeer op laten stropen geeft alleen langere ketens.

Men spreekt over het ontsluiten van de greenport.
Maar ik zie in alle voorstellen dat de greenport wordt ontzien.
Zelf vind ik dat wel bijzonder.

Mvg,

Op wo 30 nov. 2022 15:37 schreef

:

Beste

Dank voor uw reactie. Heeft u ook nog een voorkeur voor een van de varianten (en als dat zo is, om welke redenen)?

Met vriendelijke groet,

Van:
Verzonden: dinsdag 29 november 2022 11:20
Aan:
Onderwerp:

Hallo,

Ik ben voor een extra ontsluitingsweg voor Boskoop.

De Zijde staat dagelijks vast mede doordat de trein en de brug voorrang hebben.

Dikwijls komt het voor dat het al vanaf de Hoogeveenseweg aansluiten is.

Ik heb me echter laten vertellen dat het "slechts" om 2000 voertuigen gaat die vanuit de Zijde ontsloten worden.

Diezelfde "slechts" 2000 voertuigen zien wij graag elders.

Mvg,

Van:
Verzonden: woensdag 7 december 2022 17:30
Aan: beterbereikbaargouwe
Onderwerp: Vraag n.a.v. 24 november

Categorieën: 6. voor verzameldocument 2022; 2. Is beantwoord

Geachte heer, mevrouw, N.a.v. de online bijeenkomst van 24 november en het daarna bestuderen van de ontwerpen het volgende:

De twee overgebleven varianten lijken mij gedochten van plannen en het lijkt erop dat de ontsluiting van het ITC hierin de grootste rol speelt. Met de varianten is het gewone verkeer genoodzaakt ruim om te rijden (dat was toch niet een doel?) en wordt ook de verkeersoverlast deels verplaatst. Waarom niet de verlengde Bentwoudlaan afwachten (snellere verbinding naar A12), aansturen op de Bodengravenboog en een tunnelbak realiseren in Hazerswoude-Dorp (snellere verbinding naar N11) zodat dat ITC vrachtverkeer die wegen gaan gebruiken. Dus geen nieuw idee die toch afgeketst zal worden maar de dure varianten compleet laten vervallen zodat bakken met geld voor een mooie tunnelbak gaan vrijkomen. En links- of rechtsom Zoetermeer en Waddinxveen misschien toch ook eens op hun verantwoordelijkheid wijzen.

Outlook voor Android downloaden

Onderwerp

Onderzoeksresultaten locaties tweede oeververbinding Boskoop

Ons kenmerk

GPT2022-61

Datum

13 december 2022

Geachte leden van de

Bij deze ontvangt u de reactie van de op de onderzoeksresultaten naar de locaties voor een tweede oeververbinding bij Boskoop die u op 24 november hebt gepresenteerd.

De

Deze organisaties hebben recent afgesproken samen op te trekken in de verdere discussie rond de tweede oeververbinding. Op deze manier worden de belangen van inwoners en bedrijfsleven bij elkaar gebracht.

Wij hebben kennisgenomen van de resultaten van de schetsontwerpen die zijn gemaakt voor de drie varianten. Uit deze resultaten trekken wij de volgende conclusie:

Bij aanleg van oeververbinding 'Noord' en 'Midden' blijkt dat de verkeersdrukke op de Zijde onvoldoende afneemt en er nauwelijks verbetering van de leefbaarheid en veiligheid op en rondom de Zijde waarneembaar is. De Midden variant heeft naast een beperkt doelbereik en hoge kosten als nadeel dat het sierteeltgebied voor een groot deel wordt doorsneden en op de restpercelen geen rendabele bedrijfsvoering meer mogelijk is. In de Noord variant is geen sprake van doorsnijding dus is beter inpasbaar dan de Midden variant.

Bij aanleg van oeververbinding 'Zuid' neemt de verkeersdrukke op de Zijde weliswaar behoorlijk af, maar zal de verkeersdrukke in de dichtbevolkte wijk Snijdelwijk ontoelaatbaar toenemen. Het is evident dat er voor deze variant in de geen draagvlak is. Wel laat deze variant zien dat niet alleen de Zijde in Boskoop wordt ontlast, maar ook de kern van Waddinxveen.

Dat brengt ons tot de conclusie dat gekoerst moet worden op een alternatieve variant voor oeververbinding 'Zuid'. Deze variant gaat uit van aanleg van een aquaduct aan de Zuidkant van Boskoop op grondgebied van Waddinxveen. Bij deze variant zal er een significante afname zijn van de verkeersdruk op de Zijde, simpelweg omdat dit een efficiënte alternatieve route is voor het Oost-West verkeer van aangrenzende wijken in Boskoop en Waddinxveen. Wij 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 blijven en de omvang zelfs kan toenemen.

Als samenwerkende organisaties stellen wij dan ook voor dat uw inspanningen zich gaan richten op het bevorderen en uitvoeren van deze nieuwe variant. Wij realiseren ons dat dit een nieuwe bestuurlijke uitdaging biedt, maar stellen daar een aantal duidelijke en onvermijdelijke belangen tegenover. En dan hebben we het over de opheffing van het dreigende verkeersinfarct dat bewoners en bedrijven in de betrokken Gemeenten in toenemende mate treft.

Een verkeersinfarct dat niet alleen grote gevolgen heeft voor de veiligheid en leefbaarheid van de bewoners, maar ook invloed heeft op de mobiliteit en de slagkracht van het bedrijfsleven. Kortom: vele redenen om de nieuwe variant te omarmen en met kracht te onderzoeken en uit te voeren.

Wij zijn ons ervan bewust dat de variant die wij voorstellen niet op korte termijn valt te realiseren. Tegelijk zijn wij ons er ook van bewust dat de kern Boskoop te lijden heeft onder het vele vrachtverkeer dat door deze kern rijdt. Deze verkeersstroom kan sterk verminderen door de versnelde aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan. Met een goede wegbewijzing kan dan de verkeersdruk van vrachtverkeer in de kernen worden teruggebracht. De aanleg van de Bodegravenboog zal eveneens effect opleveren. Wij doen dan ook een dringend beroep op de BAG om aan te dringen op uitvoering van deze oplossingen.

Hoogachtend,

Namens:
bestaande uit:

Van:
Verzonden: donderdag 5 januari 2023 20:28
Aan: beterbereikbaarouwe
Onderwerp: Reactie op verkeersproblematiek omgeving Hazerswoude/Boskoop/Waddinxveen
Bijlagen: brief B en W+ gem. raad Boskoop okt 09 p 1.pdf; brief B en W+ gem. raad Boskoop okt 09 p2.pdf; schets 2e oeververbinding brief okt 09 B en W + gem. raad Boskoop.pdf; brief molenberaad febr. 2020.pdf; schets bij brief molenberaad febr 2020.pdf; brief Groenpoort aug. 2017.pdf

Mijne Heren/Mevrouw

Tijdens een inloopbijeenkomst j.l. 13 december in heb ik gesproken met een geïnteresseerde van uw organisatie die graag mijn visie gemaild wilde hebben over de 2e oeververbinding over de Gouwe, zoals ik die verwoord heb indertijd op 6 oktober 2009 naar B en W en de gemeenteraad van Boskoop.

Ik heb die brief met het kaartje bijgevoegd als aparte bijlagen (1,2,3) die in combinatie met onderstaande punten, verkeersproblemen zullen kunnen oplossen.

1. Zonder Bentwoudlaan komt er geen extra verkeer richting Boskoop en Hazerswoude. Waddinxveen kan zonder extra wegen de eigen drukte afvoeren via A12 en Bodegravenboog.
2. Een extra oeververbinding over de Gouwe kan het plaatselijke verkeer afvoeren via bestaande wegen. Via een klapbrug, zoals de Coenecoopbrug in Waddinxveen, kan het verkeer aansluiten op de N207 ter hoogte van de Halve Raak. Het verkeer dient dan alleen te bestaan uit plaatselijk verkeer. Dit zal zeker de hefbrug en het centrum van Boskoop ontlasten.
3. De genoemde bestaande wegen zijn zogenaamde kwekerswegen, welke nauwelijks zwaarder zullen worden belast. Dus minder weerstand uit de kwekershoek.
4. Bij inrichtingsplannen heb ik altijd begrepen, dat ontginningsstructuren in het landschap dienden te worden gerespecteerd. In dit geval worden lijnen klakkeloos door het landschap getrokken zonder enig respect voor deze historische lijnen.
5. Een tunnel ten zuiden van Boskoop zal alleen problemen geven bij de afvoer via de N207. De bewegingen van de hefbrug zullen vaak files opleveren, daar het verkeer niet kan doorstromen.
6. Een onderdoorgang in Hazerswoude dorp zonder onnodige rotondes zal al het verkeer zonder oponthoud laten doorstromen (bijlagen 4,5,6)

Alleen op een dergelijke manier kunnen we bijdragen aan bezuinigingen, aan verbetering van het klimaat en natuurbehoud bevorderen.

De regeringsplannen zijn ook hiernaar gemaakt en zullen door de rechter worden getoetst.

Waarom dan moeilijk als het eenvoudig kan.

Wij moeten toekomstgericht denken, dat zal generaties na ons verder kunnen helpen!

Om Uw mening te kunnen peilen zou ik het zeer op prijs stellen uw reactie te vernemen.

Hoogachtend,

Verzonden vanuit Outlook

Aan Burgemeester en Wethouders, alsmede
Gemeenteraad van Boskoop

Boskoop, 6 oktober 2009.

Geacht College,

Hiermee wil ik bezwaar maken tegen het wijzigen van het bestemmingsplan, wat de uitvoering mogelijk moet maken van de 3^e module Oostelijke rondweg. Er zijn redenen, waardoor de uitvoering van dit deel beter kan worden stopgezet. Twaalf jaar geleden heb ik al voorgesteld dit deel niet uit te voeren, daar dit veel nadeel- en weinig voordeel zou brengen. Toen is niet gereageerd op mijn voorstel. Nu zijn er ingrijpende wijzigingen ontstaan in de omstandigheden die maken, dat ik dit weer onder de aandacht breng.

Het zou goed zijn dit plan te heroverwegen en ruimte te geven aan een veel betere mogelijkheid. Een voorstel wat niet zo fataal voor dit deel van het Groene Hart is, wat in het voordeel werkt voor Greenport Boskoop *en* wat meer instemming van de bevolking zal kunnen krijgen.

Door de aanleg van de containerterminal in Alphen a/d Rijn zal in de nabije toekomst een toename van het aantal bewegingen van de hefbrug ontstaan.

Het verkeer zal, nog meer dan nu het geval is, opgehouden worden in de richting Oost/West, vice versa.

Een rondweg incl. 3^e module kan geen oplossing bieden voor dit probleem.

Deze versie zal alleen voor sluipverkeer, wat vast komt te zitten op de N207, ideaal zijn.

De uitvoering van de 4^e module lost *wel* de problemen voor het Reyerskoop op, maar niet het Oost/West probleem.

Een 2^e oeververbinding over de Gouwe ter hoogte van het Gouwebos zal maatschappelijk veel onrust veroorzaken, omdat dit een grote inbreuk zal maken op een geliefd recreatiegebied.

Mijn voorstel:

Een 2^e oeververbinding bij de Halve Raak op viaducthoogte aangesloten (Westelijk op de bestaande wegen richting ITC en Oostelijk op de vernieuwde Halve Raak) zal geheel in het belang zijn van alle boomkwekers en handelaren. Op deze manier zal er een veel betere verkeersdoorstroming ontstaan.

De Greenport Boskoop is hiermee gediend, de dorpskern kan duurzaam veel veiliger en minder vol worden.

De grote investering van de 3^e module kan achterwege blijven.

Het Groene Hart blijft gespaard. De laatste ongerepte polder in Boskoop (incl. de weidevogels) zal in takt blijven.

Alle doelstellingen kunnen worden behaald en het tijdschema zal niet veel uitlopen, maar wel snel zal het voordeel duidelijk blijken. Mogelijk zullen de betreffende wegen in een later stadium moeten worden aangepast, echter dit is in Boskoop geen bijzonder verschijnsel. Zou U toch kiezen voor de bestaande plannen, dan zal binnen enkele jaren alsnog deze oeververbinding er moeten komen omdat het verkeer op den duur toch vastloopt.

De Nationale politiek en de Provinciale- is erop gericht, althans vlg. de vele intenties, dat de waarden van het Groene Hart worden gespaard, de Greenport Boskoop wordt bevorderd en de aantasting van leefomgeving wordt voorkomen. Een grote bezuiniging kan op deze manier tot de mogelijkheden behoren. Er is dus een alternatief mogelijk!

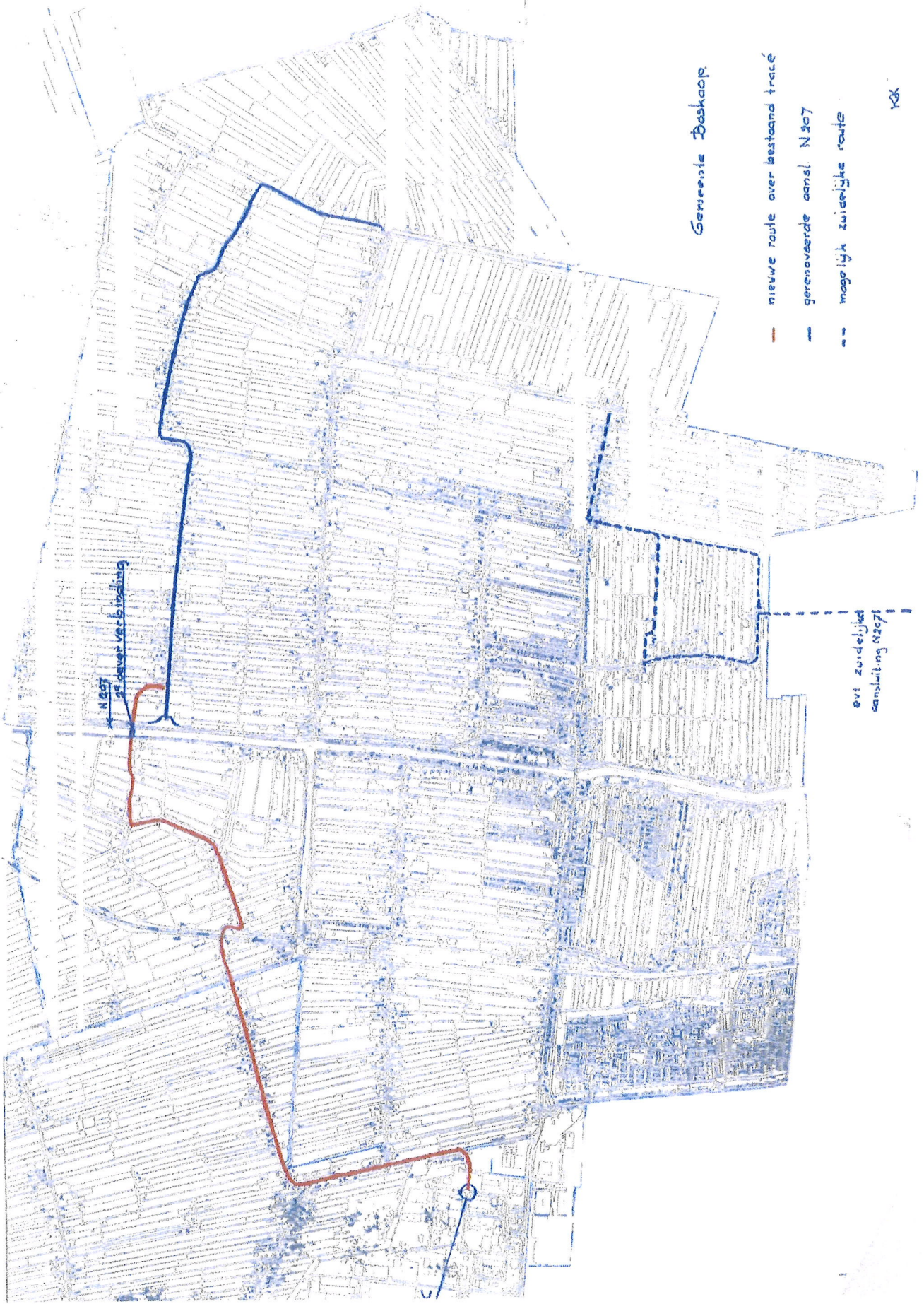
Graag zou ik antwoord krijgen op de volgende vragen:

1. Bent u bereid deze plannen serieus opnieuw te bekijken?
2. Wilt u een verkeersprognose (laten) maken van het bestaande plan (inclusief de extra hefbrug- en verkeersbewegingen, zowel door de Gouwe als over de N 207 veroorzaakt door de containerhaven) en het door mij voorgestelde plan? Wilt u hierop uw besluit baseren?

Ik hoop dat u verantwoord om zult gaan met ons belastinggeld en derhalve serieus wilt kijken naar het voorgestelde, alternatieve plan.

Hoogachtend,

Bijlage: plankaart voorstel



Gemeente Baskaap

- nieuwe route over bestaand tracé
- gereconstrueerde aansl. N207
- - - mogelijk zijdenrijke route

K&K

N207
de linker verbinding

evi zuidelijke
aansluiting N207

24 febr. 2020

Op 20-8-'17 zonden wij u een voorstel voor het oplossen van de verkeersproblemen in ons dorp.

Afgelopen week (19-2-'20) waren we met elkaar getuige van de vreselijke voorstellen, die werden gedaan door Provincie en Gemeente, om verbeteringen aan te brengen. Hoe komen verkeersdeskundigen tot zulke slechte voorstellen, die de situatie in Hazerswoude-dorp alleen maar verergeren en niets oplossen, maar wel veel geld kosten.

Om te benadrukken dat deze plannen heilloos zijn willen wij u nogmaals, ook na voortschrijdend inzicht, laten zien, hoe eenvoudig de problemen kunnen worden opgelost. Met 3 rotondes en een verkeerslicht zorgen we er alleen voor dat oponthoud voor alle verkeersdeelnemers alleen groter wordt. Ook in het dorp blijven oponthoud en ergernis voor het teveel aan verkeer bestaan. Ons voorstel is doelmatig, voorkomt onnodig verkeer door heel het dorp, zorgt voor goede doorstroming zowel op de N 209 als in het dorp, zorgt dat 2 afzonderlijke dorpsdelen weer één worden. Het weren van onnodig vrachtverkeer bevordert hierbij de veiligheid.

Wij zien hier alléén voordelen en onnodig oponthoud behoort tot het verleden.

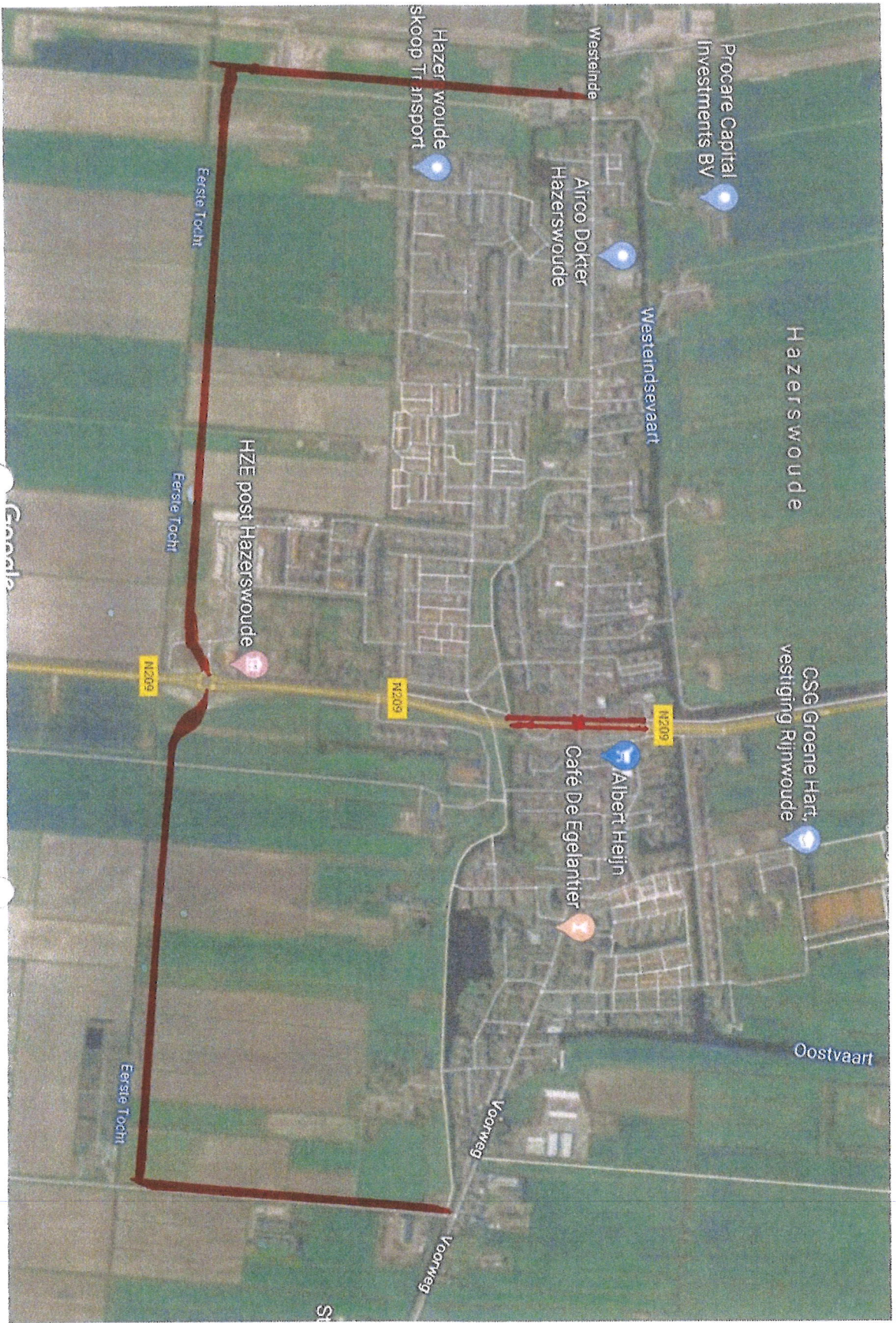
Zorg dat een verbreding van de N 209 mogelijk is, zodat voorkomen kan worden, dat onnodig nieuw asfalt door onze schitterende polder ons leefklimaat verder verpest. Bedenk hierbij ook, dat hoe slechter wij voor het milieu zorgen wij alleen onszelf benadelen.

Bijgevoegd heb ik ter informatie de brief aan _____ en de
gevoegd. Sinds 2009 heb ik nooit reactie op mijn vragen gehad. Vandaar !

Misschien kunt u als Molenberaad beter doordringen tot de plek waar deze brief terecht moet komen. Wij hopen, dat u verder kunt komen en wensen u alle succes in het belang van onze mooie gemeente, Hazerswoude-dorp.

Met vriendelijke groeten,

bijlage: plankaartje H'woude-dorp.



St

Hazerswoude dorp 20-08-17

Geachte

Daar wij zeer geïnteresseerd zijn in de verkeersproblemen in Hazerswoude dorp en Boskoop, maar verhinderd zijn om deze week aanwezig te zijn op de bijeenkomst(en) willen wij u enkele gegevens sturen van acties in het verleden, die mogelijk tevens een idee voor u kunnen zijn. Mogelijk bruikbaar tijdens het uitwisselen van gedachten met de Provincie.

1. 8 Jaar geleden dienden wij n.a.v. de Oostelijke rondweg, als een redelijk alternatief voor de gemaakte plannen, een bezwaar in bij gemeente Boskoop en PZH en gaven aan welke mogelijkheden er ook waren. Het geheel is besproken met de toenmalige wethouder en commissie. Als u deze plannen leest zult u zien dat ze ook nu nog actueel zijn; een voordelige en efficiënte mogelijkheid om diverse problemen op te lossen. De aangedragen oplossingen werden zonder interesse afgedaan. De gemeente en PZH hebben niet gereageerd, althans, onze vragen niet beantwoord, zie bijlagen.
2. De verkeersproblemen in Hazerswoude dorp kunnen vrij voordelig worden opgelost door een eenvoudige onderdoorgang bij de kruising (Dorpsstraat-N209). Bij een helling van ongeveer 5% (algemeen toegankelijk voor alle verkeersdeelnemers) kan een onderdoorgang gemaakt worden tussen de Burgemeester Warnaarckade en de Zuidsingel. Door de wanden die nodig zijn voor het afdalen en weer stijgen naar het normale peil, wordt het meeste geluid geweerd voor de omwonenden. Voor de nabije toekomst waarin elektrisch gereden gaat worden, kan dit alleen nog beter worden. Mocht grotere lengte overdekt moeten worden, dan kan dit d.m.v. glas of kunststof. De kosten zullen veel lager zijn dan voor een tunnel. Door de aanleg van de rotonde ter hoogte van de Weidelanden, zal de aanvoer van verkeer naar Hazerswoude dorp door 2 lussen (1 via Weidelanden, 1 via de Middelweg) ook eenvoudig zijn opgelost. De totale kosten zijn slechts peanuts in verhouding tot de kosten voor het bedrijfsleven wat door te lang praten, hiervan de dupe wordt. Er moet nu een oplossing komen, geen woorden maar daden!

Veel succes gewenst!

Met vriendelijke groet,

Van:
Verzonden: vrijdag 6 januari 2023 08:57
Aan: beterbereikbaargouwe
Onderwerp: Oeververbinding Gouwe bij Boskoop

Geachte programma- en omgevingsmanagers Beter Bereikbaar Gouwe,

Bij de op 13 december jongstleden gehouden bijeenkomst in _____ is aangegeven dat reacties en ideeën per E-mail welkom zijn tot 8 januari 2023. Hierbij maak ik graag van die gelegenheid gebruik om een aantal opmerkingen onder Uw aandacht te brengen ten aanzien van de noodzakelijke tweede oeververbinding van de Gouwe bij Boskoop.

Een aquaduct aan de noordzijde van Boskoop verdient verreweg de voorkeur boven een oeververbinding aan de zuidkant van Boskoop. Een brug is misschien de eenvoudigste en goedkoopste oplossing maar geeft onvermijdelijk ook oponthoud. Verondersteld wordt dat een aquaduct eenvoudiger is dan een tunnel en daardoor sneller en goedkoper is te realiseren dan een tunnel.

Voor wat betreft de locatie noord of zuid hoeft men alleen maar te kijken op www.google.nl/maps/place/Boskoop en in te zoomen op Boskoop en niet de kaart maar het satellietbeeld aan te klikken en te bekijken. Duidelijk is te zien dat de activiteiten van de boomkwekerij zich nagenoeg geheel afspeelen ten noorden van het ITC en de lijn Hogeveenseweg, Zijde en Reijerskoop. De noordelijke variant heeft daardoor veel meer betekenis voor de lokale wegenstructuur van Boskoop. De soms van boomkwekers gehoorde opmerking dat de noordelijke variant ten koste gaat van het boomkwekersgebied is niet opportuun. Als de oeververbinding ten noorden van de Baanwegsekade komt dan valt dat wel mee. Zeker als het geschetste tracé hier en daar wat opschuift. Overigens zou bij een zuidelijke variant het boomkwekersgebiedje bij de rotonde N207/Gouwedreef kunnen worden aangetast.

De meeste werk- en woongebieden van Waddinxveen, evenals de woonwijken Snijdelwijk, Voorofsche Zoom en Waterrijk in Boskoop liggen aan de westkant van de Gouwe. Het verkeer uit deze gebieden met bestemmingen naar het noorden (Alphen, Schiphol, Amsterdam en verder) moet niet worden opgezaagd met een nieuwe oeververbinding aan de zuidkant van Boskoop om vervolgens te belanden op het Boskoopse deel van de N207 richting Alphen met alle gevaarlijke en vertragende gevolgen van de daar dan ontstane drukte. Tenzij men dure aanpassingen uitvoert aan het tracé van de N207 tot Alpherium. Indien dit verkeer echter aan de noordkant van Boskoop aansluit op de N207 hoeft deze N207 slechts over een korter tracé aangepast te worden. Dit verkeer naar het noorden aan de westkant van de Gouwe houden en rechtstreeks laten aansluiten op de N11 heeft overigens verreweg de voorkeur. Daarnaast blijft een tweede oeververbinding ten noorden van Boskoop wenselijk, met name voor het lokale boomkwekersverkeer.

Een eventuele oeververbinding aan de zuidkant van Boskoop kan alleen over grondgebied van Waddinxveen dat het tracé door het Gouwebos zo ver mogelijk van haar woonwijken zal willen houden, dus vlak langs de Boskoopse woonwijken Snijdelwijk, Voorofsche Zoom en Waterrijk. Vanwege te verwachten protesten door actiegroepen, naar aanleiding van de opoffering van een deel van het geliefde Gouwebos, als de groene long tussen de woonwijken in Waddinxveen en Boskoop, alsmede het vogelweidegebied Voorofsche Polder, zullen vergunningen worden vertraagd of afgewezen. Het hele gebied zou immers worden blootgesteld aan lawaai, licht- en luchtvervuiling.

Vanwege overwegende wind uit zuidwestelijke richtingen, zullen met name de bewoners aan de Boskoopse kant extra worden belast met geluidsoverlast door verkeerslawaai en de uitstoot van NOx, CO2 en fijnstof, ook als de weg verdiept wordt aangelegd. Mocht de zuidelijke variant in het concept maatregelenpakket terechtkomen dan zullen vanuit de nabij gelegen woonwijken in Boskoop hoogstwaarschijnlijk ook protesten door actiegroepen zorgen voor vertraging en/of afwijzing. Bij een oeververbinding aan de noordkant van Boskoop zal de milieubelasting op zich niet verminderen, maar zullen minder bewoners van Boskoop daardoor worden getroffen.

Alleen al aan de hand van deze beschouwingen kan worden geconcludeerd dat een aquaduct aan de noordzijde van Boskoop verreweg de voorkeur verdient boven een oeververbinding aan de zuidkant van Boskoop.

Met vriendelijke groet,

Naam:	Organisatie: VORT
E-mail:	Telefoonnummer:
Betreft variant: Geen nieuwe wegen aanleggen in dit gebied. Totaal geen nut.	
Opmerkingen: Zorg nu eens gewoon voor een parallel baan van Nieuwebrug naar de Amaliabrug + een Bodegraven Boog en het wordt gewoon een stuk rustiger op de N 207. En dan is er niks aan de hand. Probleem opgelost en kost een stuk minder en wordt door veel meer verkeer gebruikt.	

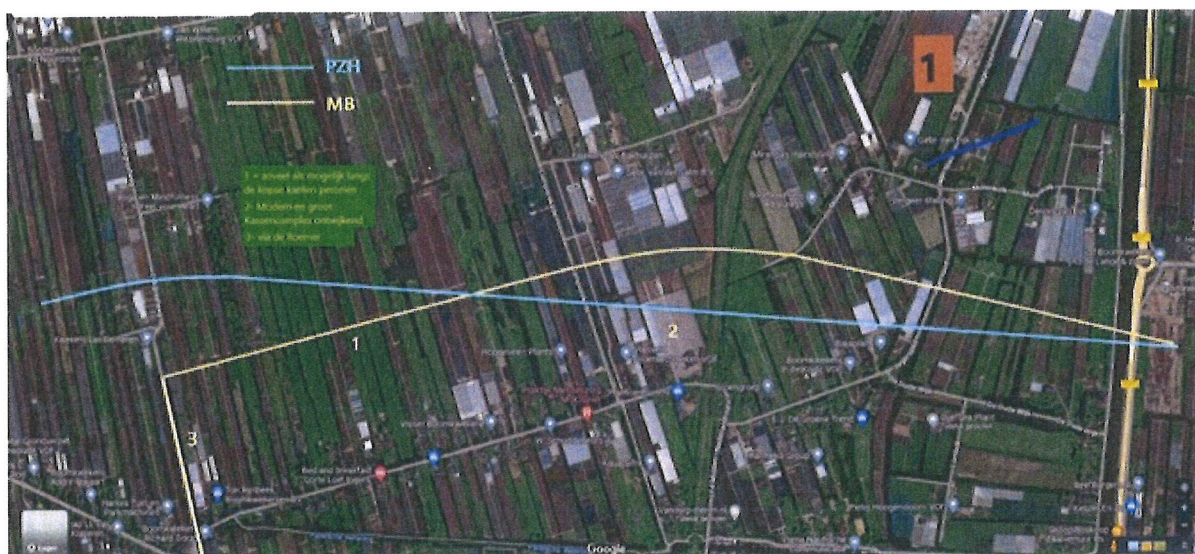
beter bereikbaar **G**ouwe

Naam:	Organisatie:
E-mail:	Telefoon:
Betreft variant: Geen voorkeur	
<p>Opmerkingen:</p> <p>Wat betreft de varianten Hebben wij geen voorkeur. Wat voor ons veel zwaarder weegt is de manier waarop de oeververbinding gerealiseerd wordt.</p> <p>De enige juiste optie is een tunnel. Als echt alle kosten op een rijtje gezet worden gaat een aquaduct het winnen . Denk aan : duurzaamheid neem als voorbeeld de Maastunnel ,afgelopen jaar voor het eerst een grote revisie Bewegende delen ; vrijwel geen. Horizon vervuiling : een brug met oprit ,of een verzonken bak ,die in het landschap ligt</p> <p>En als er toch voor een brug gekozen zal worden , stel dan de doorvaart hoogte op 7.10 meter. Dat scheelt 60 tot 90 % van de openingen.</p> <p>Wachtplaatsen jachten langs de gouwe ,alleen in een zijarm niet langs de vaarweg.</p> <p>Voor de spoorbrug Gouda is een doodlopend stuk water, en voor de vernauwing van Boskoop zou ook afmeer gelegenheid gemaakt kunnen worden.</p> <p>Met vriendelijke groet ,</p>	

Van:
Verzonden: woensdag 11 januari 2023 10:47
Aan: beterbereikbaargouwe
CC:
Onderwerp: reactie Molenberaad aanvullende oeververbinding Gouwe nabij Boskoop
Bijlagen: 2023-01-09 Reactie Molenberaad oeververbinding Gouwe nabij Boskoop.pdf

Bijgaand de reactie van het Molenberaad op aanvullende oeververbinding Boskoop. Eea gisteren toegelicht aan het

namens het Molenberaad,
met vriendelijke groet



Zoetermeer, 10 januari 2023

Aan het programma Beter bereikbaar Gouwe

Onderwerp: reactie aanvullende oeververbinding Gouwe nabij Boskoop

Nieuwe start kan en moet!

Voordat we ingaan op de aanvullende oeververbinding over de Gouwe nabij Boskoop, kijken we naar wat jaren van studie en voorbereiding nu feitelijk heeft opgeleverd voor de verkeersproblemen in onze regio.

Dat geeft een teleurstellend beeld. Concreet is er niets gebeurd en mogelijke oplossingen zijn niet dichterbij gebracht. Dat is te herleiden op de aanpak die de overheid heeft gekozen. Zonder na te denken over een vorm van een eindbeeld, laat staan een masterplan, is een nieuwe weg in ontwikkeling genomen, de N207 Zuid. Geïsoleerd van andere verkeersproblemen die vervolgens ook geïsoleerd worden gezien. Dat heeft een uitermate stroperig proces opgeleverd waarvan geen positieve resultaten meer zijn te verwachten.

Daarom: een nieuwe start! Die kans is er nu en moet worden gegrepen.

Onze oproep is om in het coalitieprogramma na de Provinciale Statenverkiezingen de contouren op te nemen van een integraal mobiliteitsprogramma voor het gebied dat wordt begrensd door A4, A12 en N11.

Een essentieel onderdeel daarvan, de Bodengravenboog, is inmiddels onderdeel van de plannen van het Rijk. Die wordt doorgezet indien de regio daarvoor de aanvullende middelen bijeen weet te brengen. Dat kan door beschikbaar budget te herschikken. Daarmee is realisatie van de Bodengravenboog een provinciale verantwoordelijkheid geworden.

Deze hoofdlijn werken we in deze brief uit, en we geven ook onze reflecties op de gedachten over een aanvullende oeververbinding over de Gouwe nabij Boskoop die eind 2022 zijn gepresenteerd.

Onze zorg: de gevolgde procedure.

Naar aanleiding van de presentatie en de daarop volgende stukken en bijeenkomsten heeft onderstaande reactie geformuleerd. We kunnen evenwel niet voorbijgaan aan de constatering dat we nog niet zoveel opgeschoten zijn. Na het amendement uit 2018 hebben alle studies in dit kader nog geen zicht geboden op een integrale visie voor de lange termijn. Dus ook geen beeld van een samenhangende infrastructuur die daarbij hoort. Dat moet voor de Bestuurlijke Afstemmingsgroep (BAG) en het projectteam Beter Bereikbaar

Gouwe (BBG) na vier jaren werk en de nodige contactmomenten met de omgeving een flinke tegenvaller zijn.

Het is ook buitengewoon teleurgesteld. Wij wijten deze stroperigheid aan de wijze waarop het proces door de BAG is vormgegeven. Eerst een besluit nemen over een tamelijk willekeurige nieuwe provinciale weg, het project N207 Zuid zonder vanuit een robuust eindbeeld een evenwichtig ontwikkelplan op te stellen waarin de gesignaleerde knelpunten, voorzien van een prioritering en financiering, respectievelijk in het komende decennium worden opgelost.

Nu blijkt in welke patstelling het project is terechtgekomen. De gemeente Alphen aan den Rijn heeft het doortrekken van de weg door het Rietveld -terecht- afgewezen, terwijl de gemeente Waddinxveen dat – ook terecht – heeft gedaan voor een weg door het Gouwebos. Alléén een N207 Zuid lost niets op, integendeel, deze brengt juist meer verkeer de regio in.

Wat we constateren is dat er op verschillende momenten ruimte wordt geboden aan eerder afgesloten discussies, en dat daarmee de verwarring onder de insprekers is versterkt. No-go-besluiten van een of meerdere BAG-partijen worden weer opnieuw ingebracht en er worden verwachtingen gewekt die niet met feiten of cijfers worden onderbouwd (en waarbij soms ook onjuiste gegevens worden gepresenteerd). Ook over de inzet van beschikbare financiële middelen bestaan onduidelijkheid.

Het stelt vast dat de kans om op afzienbare termijn overeenstemming te bereiken over de gewenste projecten en een start met de uitvoering ervan langs de voorgenomen weg gering is. Dat heeft nadelige consequenties.

1. Het enthousiasme van de geraadpleegde omgeving brokkelt langzaam af. Er ontstaat een zekere vermoeidheid bij de insprekers en het geloof in een spoedige oplossing verdwijnt achter de horizon. En het kost onnodig veel tijd en geld, ook voor de betrokken burgers.
2. Er wordt ruimte geboden aan het inbrengen van voorstellen die op eerdere momenten zijn afgewezen (zoals de opvatting van de dorpsraad Boskoop c.a., waarin opnieuw een weg door het Gouwebos wordt gepropageerd).
3. Er wordt nu al buitengewoon veel aandacht gegeven aan zeer gedetailleerde ontwerpen, alsof besluiten op dat niveau moeten worden voorbereid.
4. Majeure verbetermogelijkheden die in een groter kader enorme kansen voor het betrokken studiegebied bieden, worden niet meegenomen in het afwegingsproces (zoals de door alle partijen als noodzakelijke geormerkte Bodegravenboog).
5. De allocatie van financiële middelen die voor de oplossing van het “grote plaatje” beschikbaar zijn, verloopt geïsoleerd en ongestructureerd. Ook hier kan de gemeenschappelijke wens tot realisatie van de Bodegravenboog als voorbeeld worden gegeven (regionale bijdragen van de BAG-partijen ten laste van de beschikbare budgetten voor o.a. de N207 Zuid na herprioritering).
6. De gefragmenteerde aanpak belemmert het overzicht en is daarmee een hindernis voor zorgvuldige politieke besluitvorming.

Onze aanbeveling: een herstart

Deze consequenties in ogeschouw genomen zouden de processen BBG en PIP N207 Zuid in die volgorde moeten worden herstart. De ophanden zijnde verkiezingen voor Provinciale Staten, en het opstellen van een nieuw programma voor het College van Gedeputeerde Staten vormen een ideaal moment om een dergelijke herstart vast te leggen. Bovendien ligt de Bodegravenboog plotseling als te realiseren optie op tafel. Een kantelmoment in het regionale perspectief, want de eis is dat de regio meefinanciert en daarmee is de Provincie medeverantwoordelijk geworden voor de realisering. Uit alle studies blijkt immers dat deze eerste stap een randvoorwaarde voor een solide regionale infrastructuur is.

De kern van zo'n herstart zou in elk geval moeten bestaan uit:

1. Verruimen van het studiegebied tot het gehele gebied, omsloten door A12, A4 en N11 (zoals overigens in juni 2018 als uitkomst van brainstormsessies met de omgeving is vastgelegd).
2. Het prioriteren van de bestaande knelpunten in Noord-Zuid en Oost-West richting.
3. Het formuleren van de go/no-go-besluiten van de BAG-partijen en de meest gedragen deeloplossingen. (Er liggen harde uitspraken over natuur, milieu en veiligheid.)
4. Het oplossend vermogen aangeven van zeer collectief gedragen toevoegingen aan het bestaande netwerk, zoals de Bodegravenboog (Noord-Zuid).
5. Het oplossend vermogen aangeven van extra een oeverkruising van de Gouwe; locatie en vormgeving (Oost-West).
6. Het ontwikkelen van noodzakelijke aanvullingen op en aanpassingen van het bestaande (spoor)wegennet en het afwegen hiervan, zoals Zoetermeer richting noord (Noord-Zuid), een functiewijziging van de Zijde in Boskoop (Oost-West) en een deugdelijke verkeersoplossing voor Hazerswoude-Dorp.
7. Het opnieuw alloceren van de beschikbare en nog bij te dragen financiële middelen van de BAG-partijen en andere "bijdragers" (Rijk, bedrijfsleven).

Met deze nieuwe aanpak, die gevolgen heeft voor zowel het project BBG als het PIP N207-Zuid, kan effectiever en sneller een door Provinciale Staten en Gemeenteraden vastgesteld integraal uitvoeringsplan met fasering en financiering worden bereikt.

Onze inhoudelijke reactie op de plannen van eind 2022

De zuidelijke variant is feitelijk teruggenomen voordat er een oordeel over uitgesproken kon worden. Dit is het resultaat van een politiek ingestoken wens. Buitengewoon verwarrend. Zeker als daarna en geïnspireerd daarop een voorkeursvariant wordt gepresenteerd vanuit Boskoop die strijdig is met een no-go-beslissing van de gemeente Waddinxveen.

Het materiaal dat in de sessies is besproken is door ons kritisch bekeken en er zijn fouten gesignaleerd. Om een vergelijking te maken tussen de overgebleven varianten zullen de juiste cijfers in de juiste context moeten worden opgesteld. Het betreft een zorgvuldiger afweging tussen de verschillende opties, waarbij tussenvarianten en aanvullingen in de sfeer van aanpassingen aan het bestaande wegennet veel beter kunnen worden onderzocht.

Nu lijkt het erop dat de insteek bij de varianten vooral het wel of niet gebruiken van het bestaande wegennet is geweest. Deze zijn hard gekoppeld aan de locatie van de passage met de Gouwe. Dat betekent dat in deze fase nog geen optimalisaties zijn onderzocht. Volgens Het Molenberaad liggen de beste oplossingen ergens in het midden. De zogenoemde Middenvariant, met een aansluiting nabij de Halve Raak biedt de beste mogelijkheden om de hefbrug en de Zijde te ontlasten en aantrekkelijke routes te vormen tussen ITC en N11-Oost enerzijds en Boskoop en Alphen anderzijds. Maar de gekoppelde tracering laat onbenutte mogelijkheden liggen. In de bijlage is een beeld opgenomen dat drie jaar geleden de basis vormde voor onze studie *Het kan anders, het kan Beter* waarin een globale berekening het volgende aantoont: grofweg de helft van het verkeer op de Zijde zal gebruik maken van deze nieuwe oeververbinding in samenhang met 30-km-zone op de Zijde en een vrachtwagenverbod voor de hefbrug.

BBG heeft een horizon die verder weg ligt dan die van het PIP N207 Zuid. Het is daarom, en om goed te kunnen vergelijken met het PIP N207 Zuid, dat er gebruik moet worden gemaakt van de meest recente modelcijfers die nu ook in de PIP worden geïmplementeerd.

Bij de optimalisatieslag die nu staat gepland worden nieuwe cijfers geproduceerd die een beter beeld kunnen geven van de effecten (en dus het draagvlak) voor bepaalde gekozen richtingen. Wij staan er, zoals steeds, voor open om hierin een constructieve bijdrage te leveren.

Tot slot

Wij zijn ons er van bewust dat er geen enkele oplossing is die niet ergens op weerstand zal stuiten, en iedereen heeft natuurlijk het volste recht om zijn of haar belang te bepleiten. Maar juist het werken vanuit een eindbeeld en de cijfers daarbij laten spreken kan zorgen voor meer draagvlak. Dat is wat Het steeds heeft gedaan, en we roepen de politiek op om de kansen die er nu zijn om voor integrale benadering te kiezen, niet te laten liggen.

Wij wensen u een voorspoedig jaar met veel ruimte voor reflectie en aanleiding voor afstemming.

Met vriendelijke groet,

namens Het

Van:
Verzonden: woensdag 11 januari 2023 01:59
Aan: beterbereikbaargouwe
Onderwerp: Formele reactie op varianten
Bijlagen: reactieformulier_schetsontwerpen_.pdf

Geachte leden van de projectorganisatie,

Ik heb u tijdig laten weten dat ik door ernstige ziekte van mijn vrouw de deadline niet kon halen. Het gaat nu wel wat beter, maar het herstel zal nog lange tijd duren is de verwachting.

U heeft intussen met vertegenwoordigers van _____ gesproken. Onze vereniging maakt deel uit van de coalitie _____ dus wij staan vierkant achter de brief die u is overhandigt. Die brief volgt niet het door u gevraagde format. Daarom reik ik u in uw format de aanvullingen aan die inhoudelijk hetzelfde beogen, maar voor de 'vergelijkers' naast andere reacties te leggen zijn. Het onderstreept nog eens de kracht van de argumenten voor wat _____ voorstelt.

Met vriendelijke groet

namens

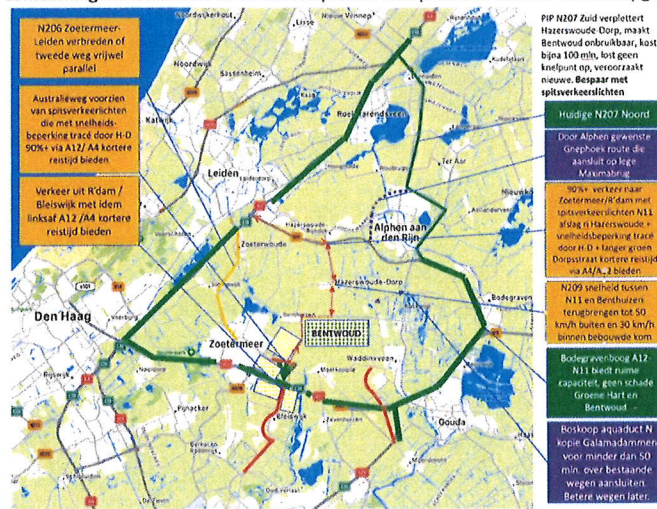
Naam Bestuur, namens deze	Organisatie: :
E-mail:	Telefoonnummer:

Betreft variant:
De beste oeververbinding die helaas niet is getoond. Anders dan de variant die u "Midden" noemt en wij "West", is het de enige variant in het midden die de Zijde veruit het meest ontlast door ook aansluiting voor Boskoopse wijken te bieden. En de laagste kosten heeft door gebruik te maken van bestaande wegen die nu door de vervoerders van de sierteelt worden gebruikt. Zie het kaartje verderop

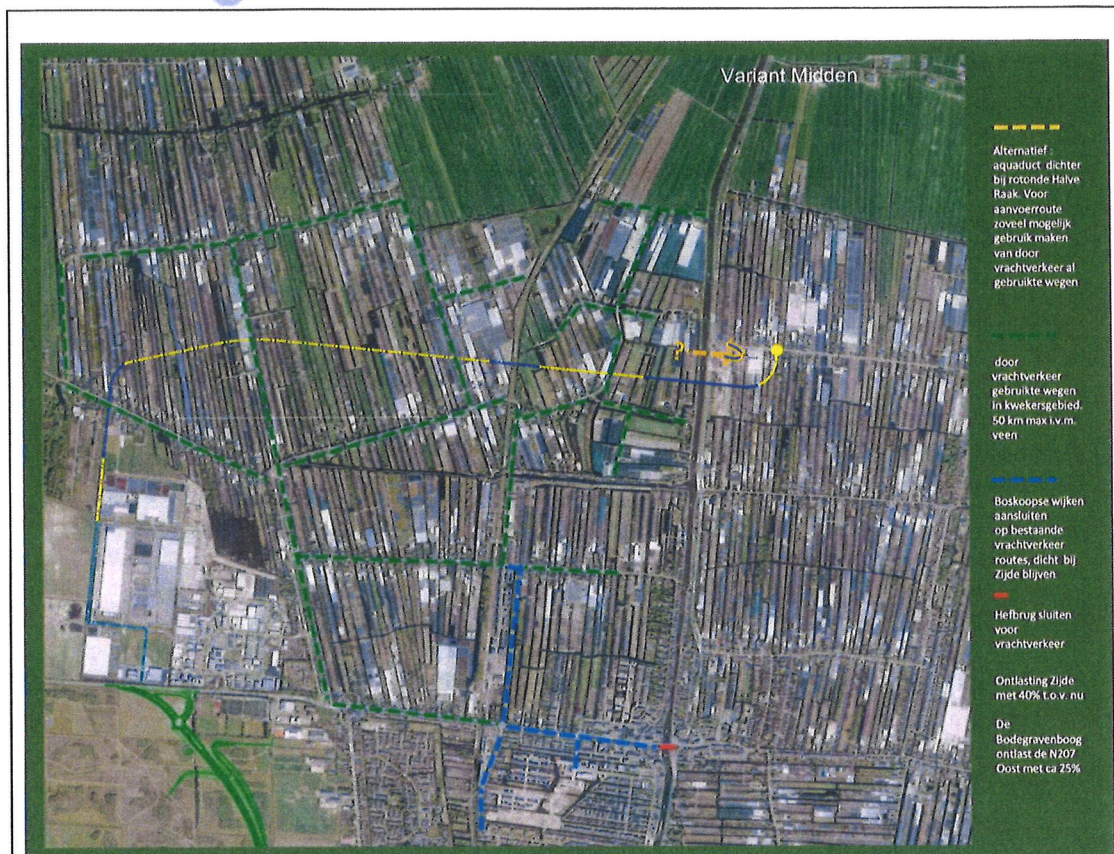
Opmerkingen:
U heeft vandaag een gesprek gevoerd met enkele vertegenwoordigers van een coalitie van verenigingen, waarvan onze vereniging deel uitmaakt. U heeft ook een brief van gekregen met het onderwerp "aanvullende oeververbinding Gouwe nabij Boskoop", waarin een grondige analyse van de afgelopen 10 jaar en een pleidooi voor een nieuwe start. Wij staan daar uiteraard vierkant achter.

Bijgaand enkele screenprints die verduidelijkend werken:

Samenhangend beeld hoe de echte knelpunten met prioriteit kunnen worden opgelost



Uit dit Masterplan wordt duidelijk wat de Bodegravenboog doet zonder verdere aantasting van het Westelijk Groene Hart en waar een aquaduct zonder schade mogelijk is. En hoe tegen zeer lage kosten het sluipverkeer over de N209 door Hazerswoude-Dorp kan worden ontmoedigd, omdat er geen tijdwinst meer te halen is. Het is aan de Provincie om de capaciteit van de N206 te vergroten. Rechtstreeks of via een parallel.



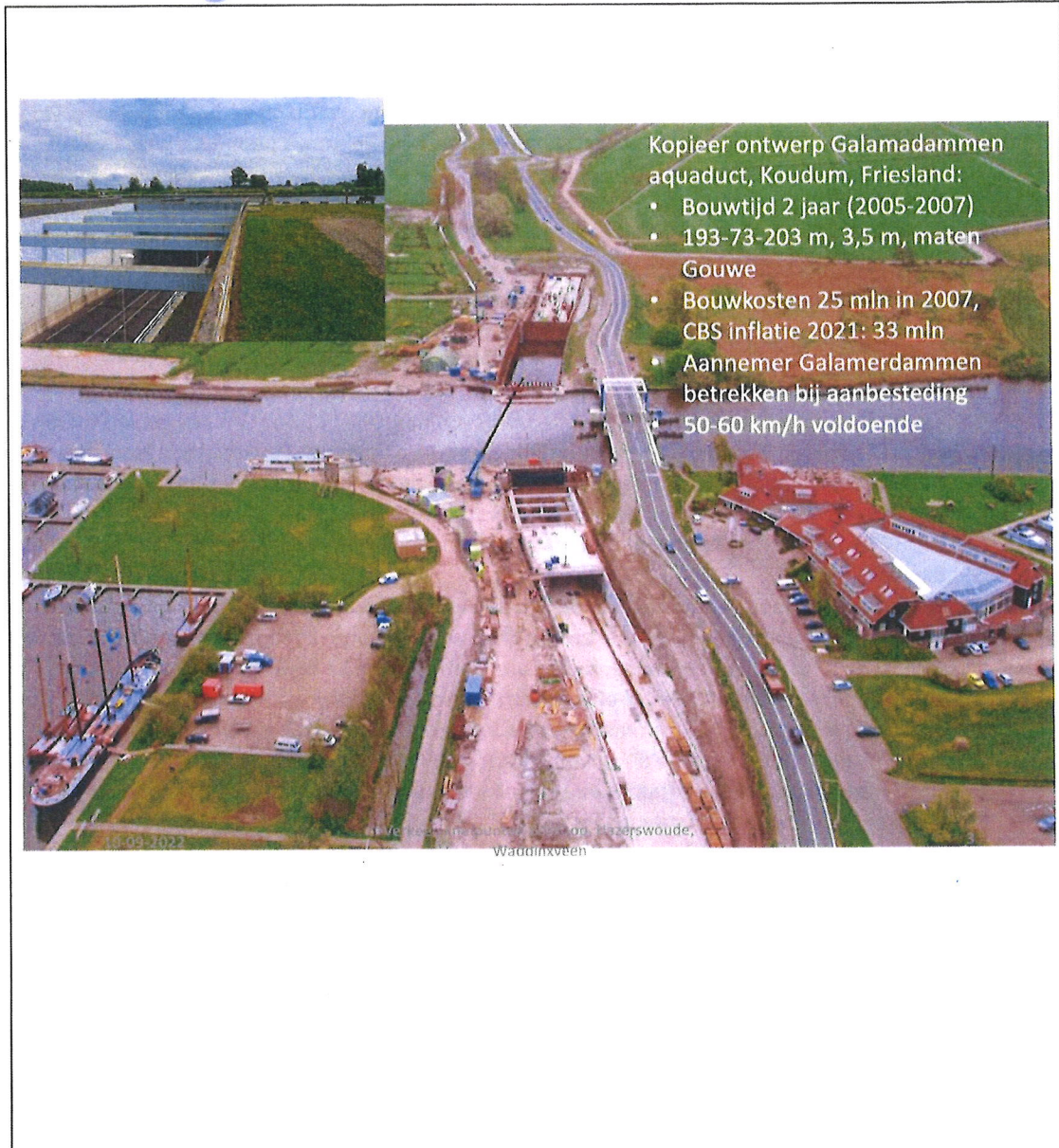
Uit de groene markering van de bestaande wegen waar vervoerders over rijden om hun sierteeltklanten te bereiken is met één oogopslag te zien dat ze, in het gebied blijvend, de Gouwe nagenoeg kunnen bereiken en eenvoudig aan te sluiten op bestaande wegen. In het sierteeltgebied wordt niet snel gereden vanwege de wegbreedte en de slappe veenondergrond. Overbodig om meer dan een maximum van 50 km/h te eisen en onnodig ruime bochten te eisen waar meer dan 20-30 km/h voor vrachtwagens kan worden gereden. Daar is ook de beste locatie voor een aquaduct dat goedkoper en onopvallend in het landschap past. En nooit voor oponthoud door opening of groot onderhoud zorgt.

Het transportverkeer hoort bij de sector, dan mag je niet klagen als er wat meer trailers in alle rust voorbijkomen. De groene lijn van de enorme bocht voor een N207 Zuid tracé had een streeplijn moeten zijn, want de weg is er niet. De blauw/-gele lijn komt van het kaartje van [redacted] en maakt het verkeerskundige en landschappelijke onbegrijpelijke en zeer kostbare van deze variant zichtbaar

Uit de blauwe lijnen blijkt dat vanuit Boskoopse wijken niet om hoeft te worden gereden om het aquaduct te bereiken als de storingsgevoelige hefbrug open is voor scheepvaart of onderhoud. Door alleen de hefbrug te sluiten voor vrachtverkeer en dat uiteraard goed aan te geven en te handhaven (camera en nummerbord gebruiken voor toesturen van een stevige boete), kan ieder adres West of Oost met een vrachtwagen worden bereikt.

Op deze wijze kan de huidige verkeersdruk op de Zijde met 40% worden verminderd en de N207 (Oost) met ca 25%. Zoals bekend mag worden verondersteld tonen de cijfers al jaren een vermindering van verkeer op de N207 aan, in tegenstelling tot uitspraken van [redacted] dat deze groeit.

1. **De bereikbaarheid** is in deze versie van de Middenvariant over land de best mogelijke. Door te kiezen voor een kopie van een goedkoop in Friesland gebouwd aquaduct is de bereikbaarheid voor de scheepvaart maximaal.
2. **De verkeersveiligheid** is optimaal omdat de wegen niet worden verbreed of bochten worden verruimd. Vrachtverkeer rijdt nu ook 30-40 km/h, de afstanden zijn relatief kort, de capaciteit van de sector wordt niet groter, het vrachtverkeer zal niet groeien.
3. **De economie** in de sierteelt rond Boskoop toont conjuncturele schommelingen, maar groeit nauwelijks. Alphen aan den Rijn ligt in het Groene Hart. De ligging is ideaal voor groei van hoogwaardiger werkgelegenheid. Voor logistiek is het verzorgingsgebied veel te klein, daar is de A12 de beschikte as.
4. **De leefbaarheid** is zeer gediend met het zo groen mogelijk houden van het gebied tussen A4, N11 en A12. Door de aanleg van de Bodegravenboog en het aquaduct ten Noorden van Boskoop op de aangeduide plaats is een N207 Zuid overbodig en kan het tracé gebruikt worden om alsnog het natte deel van het oorspronkelijke Bentwoud ontwerp worden gerealiseerd. Daarmee ontstaat een prachtig gebied voor de bevolking van Waddinxveen en Boskoop.
5. **Het draagvlak** voor deze versie van de Midden variant zal groot zijn als er prioriteit aan wordt gegeven. Immers, Greenport is alleen maar voor een Zuidelijke variant omdat we al meer dan 10 jaar met een ondoordachte weg bezig zijn en ze liever een slechte oplossing hebben dan nog tien of meer jaren wachten. En vele inwoners van Boskoop en Waddinxveen zullen een prachtig natuur- en rustig recreatiegebied de voorkeur geven boven een drukke autoweg die ook het huidige Bentwoud zwaar belast met herrie.
6. **De technische uitvoerbaarheid** is bij gebruik van bestaande wegen en een kopie van een bestaand en bewezen aquaduct eenvoudig.
7. **De kosten** van deze Midden Variant zijn de laagst denkbare: er wordt gebruik gemaakt van bestaande wegen, een kopie gebruikt van een bestaand goedkoop aquaduct met aanzienlijk lagere onderhoudskosten dan een brug en de N207 Zuid wordt overbodig. Bovendien maakt het op goedkope wijze verminderen van het sluipverkeer door Hazerswoude- Dorp kostbare aanpassingen overbodig.
8. **De ruimtelijke kwaliteit** is bij deze versie van de Midden variant de best denkbare: geen wijzigingen in het sierteeltgebied, geen hoge brug met lange opritten, maar een nagenoeg onzichtbaar aquaduct. En dan ook nog in plaats van de N207 Zuid een uitbreiding van het Bentwoud met een natte zone!
9. **De duurzaamheid** van deze versie van de Midden variant is optimaal. Er wordt nauwelijks nieuw asfalt aangelegd in het sierteeltgebied en geen asfalt aangelegd voor het doortrekken van de N207 Zuid.
10. **De bodemdaling** kan worden verminderd door het waterpeil in de polder de Noordplas ten Zuiden van de Hoogeveenseweg te verhogen zoals in het oorspronkelijke ontwerp van het Bentwoud was voorzien.
11. **De waterkwaliteit** kan aanzienlijk worden verbeterd omdat met een hoger grondwaterpeil tegendruk kan worden gegeven aan de overal in de polder de Noordplas aanwezige zoutkwel.
12. **De recreatiemogelijkheden** voor wandelaars, fietsers, paardrijders, natuurfotografen, honden uitlaters, maar ook kanoërs groeien enorm als het nu voor de N207 Zuid gereserveerde gebied volgens het oorspronkelijke Bentwoud ontwerp wordt gerealiseerd.
13. **Het energiegebruik** is bij deze Midden variant de laagst denkbare door de laagste investeringskosten en voertuigbewegingen voor de sierteelt.



Aan
Beter Bereikbaar Gouwe



Datum
6 januari 2023

Betreft
Reactie op de tracés oeververbinding

L.S.,

Hierbij sturen wij u onze reactie op vorige maand door u gepresenteerde tracés voor een oeververbinding over de Gouwe.

•Ten aanzien van het noordelijke tracé:

Deze verbinding loopt over de bestaande wegen De Roemer, Dijkgraafweg en Burgemeester Smitweg en gaat daarna door het open gebied van het Zaans Rietveld naar de Gouwe. Al eerder in onze brief van 21 juni 2021 hebben we bezwaar aangetekend tegen een dergelijke route.

-Verkeerseffecten. Studies hebben uitgewezen dat deze variant slechts in geringe mate bijdraagt aan een oplossing voor de verkeerscongestie op de Zijde in Boskoop. De variant ligt daarvoor te ver weg van de hefbrug in Boskoop en van de belangrijkste woongebieden. Een ander verkeerstechnisch bezwaar bij deze variant is dat hierdoor het verkeer op het gehele lokaal aansluitende wegennet fors toeneemt. Dat wegennet is daarop totaal niet berekend. Zowel De Roemer, de Dijkgraafweg als de Burg. Smitweg zijn wegen met wandelaars, fietsers, lokaal verkeer van boomkwekerijen en recreatieverkeer etc. Een analyse van wat de gevolgen hiervan zijn ontbreekt nog steeds.

-Effecten op recreatie. Het stedelijk gebied van Alphen is via de Alphense Wetering en het Kroospad met het Zaans Rietveld en het Rietveldsepad verbonden. Dit is voor veel Alphenaren een belangrijk wandel/fietsgebied. De hier gelegen camping Polderflora bleek in een behoefte te voorzien, zeker in combinatie met de wandel- en fietsmogelijkheden ter plaatse. Die aantrekkelijkheid van dit gebied neemt door deze noordelijke variant behoorlijk af. Als bovendien de Burgemeester Smitweg tot 10 x drukker wordt en van karakter verandert zal dat ook negatieve gevolgen hebben voor het Rietveld als gebied voor rustige en natuurgerichte recreatie. De inspanningen rond het Rietveldsepad en in het Hazerswoudse Rietveld om dit deel van de gemeente aantrekkelijker te laten zijn versterken elkaar en hebben potentie. Deze noordelijke variant frustrleert die toekomst.

-Effecten op natuur en landschap. Ook volop negatieve effecten: het Zaans Rietveld wordt verder afgesneden van zijn omgeving, het nieuwe project IJsvogel raakt veel van zijn (potentiële) kwaliteit kwijt. De noordelijke variant leidt tot versnippering door de natuur bij het Spijkerboor te isoleren.

Vanwege dit alles concluderen wij dat de aanleg van de noordelijke variant geen goede keuze is.

- Ten aanzien van het midden tracé.

Wij hebben waardering voor de tijd en energie die gestopt is in het ontwikkelen van dit tracé. Het heeft als voordeel dat het dichterbij de Hefbrug ligt en het heeft niet de zelfde nadelen die verbonden zijn met de noordelijke variant. Maar dit midden tracé is nogal omslachtig (er wordt een grote bocht gemaakt) en heeft vooral als zeer groot bezwaar dat het dwars door tal van boomkwekerijen en andere bedrijfjes moet. Bedrijfjes die daardoor niet meer levensvatbaar zullen zijn. De realisatie van dit tracé zal ons inziens dan ook hoge kosten met zich gaan meebrengen en een lange voorbereidingstijd.

Dit midden tracé lijkt ons dan ook geen goede oplossing voor de verkeersproblemen.

- Ten aanzien van het zuidelijke tracé

Deze variant was voor een deel door de Boskoopse Snijdelwijk geprojecteerd. Terecht is deze variant om die reden als keuzemogelijkheid weer ingetrokken.

- Tenslotte hebben vijf partijen, verenigd in de ook een eigen
voorstel voor een tracé gedaan, namelijk een verdiepte weg aan de rand van het Gouwebos. Het is een voorbeeld van 'out of the box' denken omdat het om een tracé gaat dat niet over grond van Alphen maar van Waddinxveen gaat. Niettemin is het een goed en krachtig voorstel. Het voordeel van dit tracé is dat het een korte verbinding is die naar verluidt de verkeersproblemen op de Zijde duidelijk beter zal oplossen dan de twee andere tracés. Bovendien zou dit tracé ook een oplossing kunnen bieden voor toekomstige verkeersproblemen van het almaar uitdijende Waddinxveen. De nadelen van het tracé langs het Gouwebos zijn qua recreatie en natuur niet groot indien uitgegaan wordt van een verdiepte ligging en natuurcompensatie, zoals door voorgesteld.
Wij zijn daarom voorstander van het tracé van een verdiepte weg langs het Gouwebos.

Hoogachtend,

voorzitter

Van:

Verzonden:

zaterdag 7 januari 2023 19:25

Aan:

beterbereikbaargouwe

Onderwerp:

Reactie op brief van

13-12-2022

Geachte Project- en Programmamanagers Beter Bereikbaar Gouwe,

Hierbij ontvangt U een reactie op de brief van de 'Bereikbaar Boskoop Alliantie' die op 13 december 2022 aan de BAG is gestuurd. Het lijkt mij nuttig om het onderstaande in gedachte te houden bij het lezen van de brief en bij Uw adviezen aan de BAG.

Reeds drie jaar geleden is op 16 december 2019 al een schriftelijk verzoek ingediend om de zuidelijke variant van een extra oeververbinding te onderzoeken. Enkele indieners van toen blijken nu partner in de Alliantie te zijn. Op 6 maart 2020 heeft de toenmalig gedeputeerde provincie Zuid-Holland, als voorzitter namens alle leden van de BAG geschreven dat de variant 'aquaduct Gouwebos' niet verder zal worden onderzocht omdat deze al in fase 1 van Beter Bereikbaar Gouwe is afgefallen. Duidelijke taal dus en het ingaan op een nieuw voorstel van de Alliantie aan de BAG dat luidt: "Als samenwerkende organisaties stellen wij dan ook voor dat uw inspanningen zich gaan richten op het bevorderen en uitvoeren van deze nieuwe variant." Voor de indieners kennelijk een nieuwe variant maar voor BBG gewoon de variant 'aquaduct Gouwebos' waarvan de BAG reeds op 14 februari 2020 heeft besloten deze niet verder te onderzoeken.

Het is begrijpelijk als de organisaties uit de boomkwekerssector de belangen van hun leden willen behartigen. Zoals bijvoorbeeld het bezwaar maken tegen een nieuwe weg over een boomkwekerij in het noorden van Boskoop. Het verstoren van het woon- en leefgenot en het vergroten van gezondheidsschade van bewoners nabij het Gouwebos schijnt hen echter niet te deren of het ontbreekt hen aan voldoende kennis op dat gebied. Het siert hen bepaald niet om de problemen die hun vervoersactiviteiten grotendeels veroorzaken en zich in hoofdzaak in de gemeente Alphen aan den Rijn voordoen figuurlijk 'over de schutting naar de burens te gooien en hen de Zwarte Piet toe te spelen'. Ofwel: de gemeente Waddinxveen medeverantwoordelijk te doen lijken voor de mogelijke vertraging die het project BBG zou hebben opgelopen door het eerder genomen en verstandige besluit het Gouwebos te sparen en door de mogelijke vertraging die de Alliantie nu zelf met hun voorstel veroorzaakt. Ten minste als de BAG mocht besluiten om het voorgestelde tracé door het Gouwebos nader te onderzoeken, met de nodige onderzoekskosten en vertragingen. Als het voorgestelde tracé toch status mocht krijgen dan kan terecht tegenstand verwacht worden door protesterende bewoners van Waddinxveen en Boskoop en belangengroeperingen. De eerste berichten hieromtrent hebben de krant al gehaald.

Door samen op te trekken met Dorpsoverleg Boskoop wordt gesteld dat op die manier de belangen van inwoners en bedrijfsleven bij elkaar worden gebracht. Hier wringt de schoen op meerdere punten. Zo omvat het bedrijfsleven in Boskoop en omgeving echter meer sectoren dan alleen de boomkwekerssector. Gesuggereerd wordt dat samen op te trekken met Dorpsoverleg Boskoop de belangen van inwoners mede worden gediend. Het voorgestelde tracé door het Gouwebos bewijst echter het tegendeel. Het is goed om zich te realiseren dat Dorpsoverleg Boskoop bestaat uit een klein aantal vrijwilligers die zich hebben aangemeld en niet democratisch zijn gekozen door de inwoners. Zij hebben geen formele status of positie. Uiteraard mogen zij vrijblijvend overleggen met andere belangengroeperingen zoals de boomkwekerssector. Echter, door samen op te trekken in de Alliantie om weer de aandacht te vragen voor een weg door het Gouwebos, dienen zij niet de belangen van de meeste Boskopers die immers in het zuid westelijke kwadrant van Boskoop wonen. Evenmin van hun medeburgers die aan de noordkant van Waddinxveen wonen. Op hun website staat onder andere vermeld: "Daarom kiest de 'Bereikbaar Boskoop Alliantie' voor een nieuwe variant: een aquaduct ten zuiden van Boskoop die aansluit op een weg door het Gouwebos. Deze weg moet verdiept worden aangelegd zodat de natuur en de woonwijken in Boskoop en Waddinxveen zo min mogelijk overlast ervaren." Alsof een verdiepte weg de recreanten en omwonenden beschermt tegen geluid- en lichthinder en uitstoot van schadelijke stoffen. Hopelijk zit in de projectgroep BBG meer deskundigheid.

Ik vertrouw U met deze informatie en gedachten van dienst te zijn.

Hoogachtend,

Inwoner van Snijdelwijk

Van:
Verzonden: zaterdag 17 december 2022 10:53
Aan: beterbereikbaargouwe
Onderwerp: Fwd: standpunt snijdelwijk

ter informatie onderstaande mail. vr gr

----- Forwarded message -----

Van:
Date: za 17 dec. 2022 om 10:51
Subject: Re: standpunt snijdelwijk

Beste

Tot onze verbazing lezen we in de krant AD Groene hart dat de " Alliantie" een voorstel heeft gedaan door het Gouwe Bos,
Je hebt mij verteld dat er gewerkt werd aan een alternatief plan en dat wij dat te zien zouden krijgen/betrokken worden.

Dat is nooit gebeurt.

Begrijp nu waarom: in onderstaande eerdere mail was al duidelijk dat Boskoop Zuid geen weg door het Gouwe Bos wil aan de rand van hun wijk.

Voor alle duidelijkheid : deze gelegenheids Alliantie spreekt NIET namen de bewoners van Boskoop want de bewoners in Zuid/Snijdelwijk zijn wederom niet meegenomen in dit plan. We zouden het op prijs stellen als dit wordt gecorrigeerd.

vr gr namend de bewoners van Boskoop Zuid

----- Forwarded message -----

Van:
Date: vr 11 nov. 2022 09:55
Subject: standpunt snijdelwijk

Hoi

Naar aanleiding van je telefoontje gisteren over de wens om een gezamenlijk standpunt in te nemen, hebben we nog even gepolst in de Snijdewijk maar Snijdewijk gaat NIET mee/akkoord met een weg&oeververbinding ten zuiden van de Hefbrug.

Ook niet zo zuidelijk mogelijk, i.e. Gouwebos.

Zakelijk verkeer dwars door ons woon/leef gebied is niet acceptabel en enkel het probleem verleggen van de zijde naar een ander woon/leef gebied.

De weg / oeververbinding is voor Noord (kwekers en Greenpoort hebben de lusten) dus zal het ook door Noord moeten komen (de lasten). Noord had dit allang kunnen oplossen.

dit ter info. Dit standpunt zullen wij ook verkondigen bij BBG, de gemeente en provincie.

gr