

Advies over maatregelenpakket Beter Bereikbaar Gouwe

Vragen en antwoorden

Het totale pakket

1. Passen de voorgestelde plannen in het totaalplaatje voor de toekomst?

De plannen lossen veel verkeersproblemen op en passen in het toekomstplan voor de regio. Om de bereikbaarheid in het gebied te verbeteren, zijn namelijk een noord-zuid- en een oost-westverbinding nodig. Dat bleek uit de ruimtelijk-economische verkenning. Een nieuwe brug of aquaduct over/onder de Gouwe voldoet daar het beste aan. Maar dan moet er extra geld vrijgemaakt worden.

2. Hoe sluiten de maatregelen voor de middellange en lange termijn op elkaar aan?

In het pakket van Beter Bereikbaar Gouwe zitten maatregelen die we op de middellange termijn kunnen uitvoeren binnen het beschikbare budget. De Bodegravenboog, de twee fietsroutes én de maatregelen bij de Gouwe passen naadloos bij de lange termijn ambities voor het gebied. Voor de weg van Boskoop naar de N11 (W20) geldt dat we nog niet zover zijn dat we een besluit kunnen nemen over de uitvoering van deze maatregel. Er is veel weerstand tegen W20. Het onderzoek naar een nieuwe brug of aquaduct over/onder de Gouwe gaat meer duidelijkheid geven over hoe de lange termijn eruit ziet. Tegelijkertijd is meer onderzoek nodig naar de W20-routes en de aansluiting op de N11. Wat is mogelijk en wat zijn de kosten? Daarom besluiten de gemeenteraden en Provinciale Staten nu alleen of we met dit pakket en de verdere uitwerking daarvan verder gaan.

3. Is dit pakket met W20 het beste middellange termijn antwoord op de meest prangende knelpunten uit de verkenning?

Het maatregelenpakket bevat met de Bodegravenboog, de twee fietsroutes, de maatregelen bij de Gouwe en de W20 de beste oplossing voor de knelpunten binnen het beschikbare budget. Er zijn ook ongeveer 35 andere maatregelen bestudeerd. Deze maatregelen zaten in andere opties voor maatregelenpakketten. Die zijn in november/december 2020 besproken in de gemeenteraadscommissies, de commissie

Bereikbaarheid en Energie van de provincie en met de mensen in de omgeving. Vanwege moties van met name de gemeente Alphen aan den Rijn zijn deze niet verder uitgewerkt.

4. Worden de doelen van Beter Bereikbaar Gouwe wel behaald met dit pakket?

Uit de ruimtelijk-economische verkenning blijkt dat er op lange termijn een goede noord-zuidverbinding nodig is én een goede oost-westverbinding. Voor de noord-zuidverbinding zijn de Bodegravenboog én de route tussen Boskoop en de N11 (W20) opgenomen in het pakket. Andere wegmaatregelen zijn in de consultatieronde van eind 2020 afgevallen. De opgenomen wegmaatregelen leiden tot een grote afname van verkeer op de bestaande noord-zuidroutes, zoals de N207 en de N209. Voor de oost-westverbinding komt een nieuwe brug of aquaduct over/onder de Gouwe als beste oplossing naar voren. Maar om die uit te voeren is op dit moment geen budget beschikbaar. Het huidige pakket sorteert met de nieuwe weg van Boskoop naar de N11 wel voor op die oeververbinding. Een onderzoek naar de mogelijkheden voor een oeververbinding is onderdeel van het pakket.

5. Er zitten nu helemaal geen maatregelen voor het knelpunt in Hazerswoude-Dorp in het pakket. Waarom niet?

Het maatregelenpakket leidt tot een afname van verkeer op de N209 in Hazerswoude-Dorp met ongeveer 20% a 30%. De onderzochte maatregelen voor nieuwe randwegen bij Hazerswoude-Dorp (ten westen of oosten van het dorp) zijn afgevallen vanwege moties van de gemeente Alphen aan den Rijn. Het project N207 Zuid werkt wel aan andere maatregelen in Hazerswoude-Dorp. Ook willen de bestuurders een tunnel(bak) onder de N209 in het dorp onderzoeken. De resultaten van de studie N206/N209 worden in dat onderzoek betrokken.

6. Als geld nu een probleem is, dan is nu doorsparen, lenen of faseren beter. Daarna kan in één keer worden doorgepakt.

Het is aan de gemeenteraden en Provinciale Staten om daarin een keuze te maken. Eventueel extra budget heeft vooral invloed op de keuze voor W20, samen met de ambitie voor een nieuwe brug of aquaduct over/onder de Gouwe. We kunnen de andere maatregelen ook zonder extra budget uitvoeren als we uitgaan van de huidige ontwerpen en inschatting van de kosten.

Wegen

7. Hoe kan de W20-1/W20-2 een opmaat zijn naar een oeververbinding als daar geen perspectief op is?

Het is de bedoeling dat er op lange termijn een nieuwe brug of aquaduct over/onder de Gouwe komt aan de noordkant van Boskoop. Maar daar is nu geen geld voor beschikbaar. Misschien kunnen de overheden en het bedrijfsleven samen betalen, maar daarover is nog niets te zeggen. Er wordt opnieuw gekeken naar de kosten, bijvoorbeeld of een brug dichtbij het budget komt.

8. Wat levert de W20-1/W20-2 op? Is de investering niet groter dan de opbrengst?

Deze nieuwe weg zorgt voor enige afname van verkeer op de Zijde, in Hazerswoude-Dorp en op de N207. De cijfers staan in het document 'Verkeerscijfers noordelijke aansluiting Boskoop 22 juni' op www.beterbereikbaar-gouwe.nl/documenten. Ook kan de weg op lange termijn uitgebreid worden met een nieuwe brug of aquaduct over/onder de Gouwe.

9. Welk probleem lossen we met de W20-1/W20-2 op?

Het is onmogelijk om een oplossing te vinden voor het hele gebied. Maar met de maatregelen die er nu liggen, zetten we wel een stap in die richting. Een betere bereikbaarheid in de regio vraagt om een goede noord-zuidverbinding en een nieuwe oost-west(oever)verbinding. Met de aanleg van de Bodegravenboog is het voor verkeer dat géén bestemming heeft in het gebied aantrekkelijker om via de A12 en de N11 te rijden. We verbeteren de bereikbaarheid van het gebied verder met een nieuwe weg van Boskoop naar de N11. Daarop kan een nieuwe brug of aquaduct over/onder de Gouwe aansluiten als er budget is.

10. Waarom zijn de berekeningen voor W20 zonder de Bodegravenboog gedaan?

De verkeerseffecten van de W20-1 en de Bodegravenboog samen zijn berekend in november/december 2020 en staan in het document 'Presentatie webinar 24 november 2020' op www.beterbereikbaar-gouwe.nl/documenten. Daarna zijn de W20-2 en de W20-3 erbij gekomen als mogelijke varianten voor een noordelijke route. De verkeerseffecten van die routes zijn berekend zonder de Bodegravenboog, omdat je dan het verschil ziet tussen de routes. Dat is nodig voor de besluitvorming. Met de Bodegravenboog zijn de verkeerseffecten van de W20-routes niet veel groter. Ook verschillen de routes dan onderling niet.

11. Zijn de bestaande wegen die naar de W20-1/W20-2 leiden wel geschikt voor fors meer verkeer? Stroomt het verkeer dan wel goed door?

De meeste bestaande wegen die naar de W20-1/W20-2 leiden, zijn erftoegangswegen (60-kilometerweg). De maximale breedte voor zo'n type weg buiten de bebouwde kom is zes meter. Daarover kunnen maximaal ongeveer 5000 motorvoertuigen per 24 uur rijden. Dat hangt wel af van een aantal locatie specifieke zaken, bijvoorbeeld of er erfaansluitingen zijn. Afhankelijk van het aantal motorvoertuigen zijn vrijliggende fietspaden nodig. Dat past niet overal. Als er meer verkeer overheen gaat, moeten we de weg vervangen door een gebiedsontsluitingsweg (80-kilometerweg) met een minimale breedte van 7,25 meter. Maar dit type weg past hier niet goed, omdat deze volgens de richtlijnen geen erfaansluitingen mag hebben. Ook mogen fietsers niet op de rijbaan, waardoor een apart fietspad nodig is.

12. Waarom worden de problemen verplaatst van de Zijde naar Hazerswoude en noordwest Boskoop? Daar neemt de veiligheid en leefbaarheid af.

Uit de verkenning ruimtelijk-economische opgaven blijkt dat er op lange termijn een goede noord-zuidverbinding nodig is én een goede oost-westverbinding. Voor de noord-zuidverbinding zijn de Bodegravenboog én een nieuwe weg van Boskoop naar de N11 opgenomen in het maatregelenpakket. Dan rijdt er over de Zijde minder verkeer en neemt hier de leefbaarheid toe. Ook wordt een tunnel(bak) onder de N209 in Hazerswoude-Dorp onderzocht. Met dit plan kan de leefbaarheid en veiligheid ook daar toenemen. Het klopt dat de veiligheid en leefbaarheid in noordwest Boskoop door de plannen afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Het beperken hiervan moet veel aandacht krijgen als we de plannen verder gaan uitwerken.

13. Bijna iedereen is tegen de W20, in elke variant. Dat was al zo in de vorige ronde en is nu nog steeds zo. Waarom zit W20 nu toch in het pakket?

Andere mogelijkheden zijn in de consultatieronde in december 2020 afgevallen, door aangenomen moties van gemeenteraden. De draagvlakanalyse waarin de argumenten tegen W20 staan, zijn onderdeel van besluitvorming door de gemeenteraden en Provinciale Staten. Zij bepalen uiteindelijk hoe ze de voor- en nadelen van W20 wegen. De draagvlakanalyse staat op www.beterbereikbaargouwe.nl/documenten.

14. De W20-1/W20-2 met een zuidelijke aansluiting op de N11 tast de natuur en recreatie aan. Waarom is die aansluiting nog mogelijk?

De gemeenteraad van Alphen aan den Rijn heeft aangegeven een zo direct mogelijke aansluiting te willen op de N11. Dat zou een zuidelijke aansluiting kunnen zijn. Uit de situatieschets (eerste tekening) voor deze aansluiting is gebleken dat een gedeelte van het natuurgebied wordt doorkruist. In de volgende fase gaan we de W20-1, de W20-2 én mogelijke aansluitingen op de N11 verder onderzoeken. Een belangrijke opdracht is dan het voorkomen en/of goedmaken van de aantasting van het beschermde natuurgebied Zaanse Rietveld.

15. Het kost veel geld om de W20 aan te leggen. Is dat niet zonde? Als de oeververbinding er straks komt, heb je niks meer aan deze weg.

Het blijft een weg die ook een korte route is naar het centrum van Alphen aan den Rijn. Daar zijn ook voorstanders van.

16. W20 doorsnijdt bestaande bedrijven. Dat versterkt de economie juist niet. Kan dat geld niet beter besteed worden aan een aquaduct of tunnel?

Nieuwe infrastructuur heeft bijna altijd ook negatieve gevolgen, bijvoorbeeld voor bedrijven die worden doorsneden. Op een grotere schaal draagt nieuwe infrastructuur bij aan een betere bereikbaarheid en nieuwe activiteiten van bedrijven.

17. Gaan vrachtwagens de W20-1/W20-2 als noord-zuidroute wel gebruiken? Een oost-westverbinding is wat Boskoop nodig heeft.

Dat is de vraag. Uit verkeersberekeningen blijkt dat er wel verkeer over die weg gaat rijden.

18. Zijn alle aansluitingen op de N11 nog in beeld?

Er is nog geen keuze gemaakt. We nemen dat mee in de uitwerking van de W20-1 en de W20-2.

19. Vooral de noordelijke aansluiting op de N11 (rood, door de Schans) is niet te doen. Dat blijkt ook uit de draagvlakanalyse.

Er zijn drie mogelijke aansluitingen op de N11. Alle drie kennen tegenstanders. Maar er zijn ook argumenten voor te noemen. De keuze voor een aansluiting is nog niet gemaakt.

20. De W20-3 is afgefallen, omdat deze open gebied doorsnijdt. Maar ook de W20-2 gaat door het Zaanse Rietveld (Natuurnetwerk Nederland) bij de Spijkerboorsekade. Hoe zit dat?

De route ligt nog niet vast. Dat moet nog bepaald worden. Het zou kunnen dat er een stukje natuurgebied nodig is. De bedoeling is dan om dat te compenseren.

Oeververbinding Gouwe (brug of aquaduct)

21. Een oeververbinding is de beste oplossing. Dat vergroot de leefbaarheid op de Zijde, verkleint de afhankelijkheid van de hefbruggen en maakt Boskoop beter bereikbaar. Het versterkt ook de economie van Greenport.

Een nieuwe brug of aquaduct over/onder de Gouwe lost inderdaad veel van de knelpunten op, maar kost meer geld dan er nu beschikbaar is. Er moeten keuzes gemaakt worden. Afwachten lost helemaal niks op voor het gebied. Dat moeten we niet willen, omdat het verkeer wel toeneemt onder andere doordat er meer mensen in het gebied komen wonen.

22. Is een oeververbinding aan de noordkant van Boskoop de beste plek? Dat is dichtbij een ander aquaduct en er zijn eerder betere locaties aangewezen, zoals ter hoogte van de Halve Raak of bij het Gouwebos.

We gaan onderzoeken of een nieuwe brug of aquaduct over/onder de Gouwe mogelijk is op lange termijn en misschien al op middellange termijn. Het beschikbare geld blijft een voorwaarde. Een andere voorwaarde is dat het alleen een oeververbinding aan de noordkant van Boskoop wordt onderzocht. Het onderzoeken van een aquaduct bij het Gouwebos is niet aan de orde.

23. De Bodegravenboog lost al veel op voor het gebied. Is dat niet voldoende? Kunnen we alleen die aanleggen en verder doorsparen voor een aquaduct/brug en tunnel?

Het is nog niet zeker of de Bodegravenboog er komt. Dat hangt van de rijksoverheid af. Met deze onzekerheid moeten de gemeenteraden en Provinciale Staten nu een besluit nemen.

24. We gaan nu weer onderzoek doen naar een oeververbinding en een tunnel, terwijl daar eerder al onderzoeken naar gedaan zijn. Dat is toch weggooien van geld?

Die onderzoeken gebruiken we als basis. We bekijken alles met de huidige inzichten en wensen opnieuw.

25. Is het ook mogelijk om de W20-1 met een brug aan te leggen? Dan hoef je alleen maar het Jagerspad te verlengen en een brug te maken. Dat hoeft niet zo duur te zijn.

Dat zou kunnen. Dan moet het verkeer via bestaande wegen naar de W20-1 rijden, bijvoorbeeld via Laag Boskoop en Paddegat. Omdat er meer verkeer gaat rijden, eist ProRail dat er een tunnel onder of brug over het spoor komt. De W20-2 biedt meer ruimte voor een aanrijroute en tunnel onder of brug over het spoor.

Proces

26. De gemeente Alphen aan den Rijn heeft besloten dat geen vrachtverkeer over de Loeteweg mag rijden. Waarom wordt dit nu opzij geschoven?

In het besluit wordt de relatie gelegd met Beter Bereikbaar Gouwe. We begrijpen dat die woorden u geen vertrouwen geven. Maar besluiten zijn niet in beton gegoten. Als de omstandigheden veranderen, kunnen besluiten aangepast of ingetrokken worden.

27. Waar kan ik als inwoner nog invloed op uitoefenen?

U kunt inspreken bij de vergaderingen van de gemeenteraden en Provinciale Staten. Als zij een besluit hebben genomen, nodigen we u weer uit om mee te denken en mee te praten over onder andere de onderzoeken en de schetsen.

28. Welk besluit wordt nu genomen?

Een voorbereidingsbesluit. Gemeenteraden en Provinciale Staten besluiten dan of ze met dit pakket verder willen. En of de schetsen van de routes verder worden uitgewerkt. Met dit besluit sluiten we fase 2 af en start fase 3. Deze fase bestaat uit fase 3a (ontwerpfase) en fase 3b (realisatiefase). Pas in fase 3b volgt een uitvoeringsbesluit.

29. Wat is een voorbereidingsbesluit en een uitvoeringsbesluit? Waarom bestaat het besluit uit twee stappen?

Met een voorbereidingsbesluit zetten we een eerste stap en kunnen overheden beter geld reserveren. Maar het is ingewikkeld probleem. Zowel volksvertegenwoordigers als inwoners hebben nog veel vragen en er is weerstand. Daarom verzamelen we nog meer informatie en werken we dat uit. Met een uitvoeringsbesluit maakt een overheid een definitieve keuze.

30. Wat wordt de planning dan nu?

Het onderzoek en de uitwerking starten vanaf 2022. Medio 2024 verwachten we een uitvoeringsbesluit. Daarna kunnen de planologische procedures starten, zoals het aanpassen van bestemmingsplannen. Daarna volgt de aankoop van grond en het aanbesteden van de aanleg. Wegen aanleggen kan naar verwachting vanaf 2030.

31. Waarom moet dit zo lang duren?

De onderzoeken vragen tijd. Om dit te begeleiden, moeten ingenieursdiensten worden aanbesteed. We gaan namelijk na het voorbereidingsbesluit een nieuwe fase in.

32. Waarom is de bijeenkomst weer online en niet fysiek?

Het doel van het webinar op 23 november is informeren, niet raadplegen. We praten dan alle aanwezigen op hetzelfde moment bij over de plannen. Omdat de coronabesmettingen op dit moment fors oploopt, vinden we het beter om niet met grote aantallen mensen bij elkaar te komen. Daarom stellen we een grote live bijeenkomst nog even uit. We hebben er dus voor gekozen het zekere voor het onzekere te kiezen en dus voorzichtig te blijven. Een webinar kan je ook makkelijk terugkijken. Dat is belangrijk, want we zitten in een belangrijke fase.

33. Kan er besloten worden over het ontwerp PIP (N207 Zuid) als er een voorbereidingsbesluit is genomen in BBG?

Ja. In Beter Bereikbaar Gouwe is stap voor stap met mensen in de omgeving toegewerkt naar één maatregelenpakket. Met dit pakket verbeteren we de bereikbaarheid en leefbaarheid in het gebied. Ook versterken we de economie. Als de gemeenteraden en Provinciale Staten een besluit nemen tussen december en februari, is de 'studie Beter Bereikbaar Gouwe' afgerond. Deze maatregelen zijn aanvullend op die van het project N207 Zuid. De onderzoeken die in het maatregelenpakket van Beter Bereikbaar Gouwe zijn opgenomen, horen bij het verder realiseren van de plannen.

Vragen over N207 Zuid

Vragen en antwoorden over het project N207 Zuid zijn te vinden op www.zuid-holland.nl/n207zuid.