

Vragen en antwoorden uit het webinar Beter Bereikbaar Gouwe – 24 november 2022

Hieronder vindt u een bundeling van vragen en antwoorden. Vaak leken vragen zo op elkaar dat we daar één vraag en antwoord van hebben gemaakt.

1. Wij zijn hoogst verbaasd dat wij als direct betrokkenen niet zijn uitgenodigd voor een voorafgaand gesprek. Hoe kan dit?

We hebben met een aantal mensen gesproken die in de directe omgeving wonen/werken van deze nieuwe varianten en geprobeerd zoveel mogelijk belangen in kaart te brengen. Het Rietveldsepad hebben we nu inderdaad niet gesproken. Maar er is ook voor u genoeg tijd en ruimte om te reageren op de schetsontwerpen.

2. De weg naar Alphen, de W20, is door de raad van Alphen afgeketst. Waarom is deze weg nu weer onderdeel van het onderzoek?

De vorige raad van Alphen heeft gezegd deze varianten niet te willen, maar wel voor de vergelijking in de studie mee te willen nemen met de drie oeververbindingen. Ook Provinciale Staten wil het op die manier beschouwen.

We gaan ze niet opnieuw voorleggen aan de omgeving, omdat ze in 2021 al uitgebreid zijn onderzocht. Maar we moeten ze wel voor volledigheid meenemen.

3. Wat zit er wel in de 55 miljoen? Alles wat nu onderzocht wordt zit er niet in.

Er is voor alle maatregelen ruim 50 miljoen gereserveerd, ook voor de fietspaden en de Bodegravenboog. Mochten raden en Staten voor een oeververbinding of onderdoorgang willen kiezen, dan moet daar wel extra geld voor gezocht worden.

4. Gelden de redenen om de W20, in verband met natuurgebieden en de polders, niet door te laten nagaan niet net zo voor deze wegen als aanvoerroute naar een noordelijke oeververbinding?

We gebruiken dezelfde criteria voor alle varianten.

5. Waarom lukt het niet om een goede ontsluiting te creëren ten noorden van Boskoop? Echt, er is geen prioriteit voor deze regio naar mijn mening. Budget is er wel voor de Rijnlandroute en niet voor hier.

Dit is juist de reden van het huidige onderzoek. De gemeenteraad van Alphen aan den Rijn wil graag dat we opnieuw onderzoeken om alles met de huidige inzichten en gegevens onderling goed te kunnen vergelijken en te zoeken naar een goede ontsluiting die de knelpunten oplost.

6. Wat is de W20?

Dat is een weg tussen Boskoop en Alphen. W20-1 en W20-2 zijn varianten die in december 2021 zijn gepresenteerd. U kunt deze nog vinden op de website: www.beterbereikbaarrouwe.nl

7. Hoe zijn de amendementen die zijn aangenomen in de gemeente Alphen aan den Rijn meegenomen in het onderzoek, zoals onder andere de W20 niet verder dan de Halve Raak?

De amendementen zijn uitgangspunten bij het onderzoek.

8. In het onderzoek maken jullie voor alle opties een risico analyse en een impact assessment en wordt deze informatie gedeeld met de belanghebbenden (bewoners en dergelijke)?

Wij bepalen in deze fase van de varianten de effecten op 13 verschillende criteria, zoals veiligheid, bereikbaarheid en gevolgen voor de leefbaarheid. Hiermee worden de belangrijkste risico's en gevolgen in beeld gebracht waardoor een vergelijking tussen de varianten te maken is. Deze informatie zetten we volgend jaar op de website.

9. Is er nu wel of niet besloten dat de zuidelijke variant van de route door de Snijdelwijk niet gerealiseerd gaat worden? Immers als er geen verdere uitwerking zal plaatsvinden neem ik aan dat dit besloten is.

De bestuurders vinden de zuidelijke variant niet kansrijk vanwege de doorsnijding van Snijdelwijk, een grote en drukke woonwijk. Daarom hebben ze aangegeven dat deze variant niet verder wordt onderzocht en niet uitgewerkt wordt in een voorlopig ontwerp. De eerste stap (schetsontwerpfase) wordt wel afgerond door het draagvlak voor alle varianten op te halen tijdens de bijeenkomsten op 8 en 13 december. Maar het wordt voor de vergelijking wel meegenomen in de eindrapportage, voor een totaalbeeld.

10. Waarom niet alle raadsleden hun eigen partij laten lobbyen voor de Bodegravenboog?

De BAG bestuurder namens de Provincie overlegt direct met de Minister. Daarnaast is een lobbytraject gestart richting Tweede Kamerleden dat ook al door de media is opgepakt in hun berichtgeving. Mogelijk zijn raadsleden al actief richting hun eigen partij. We zullen dit nogmaals onder de aandacht brengen van de BAG leden.

11. Is er nog ruimte om geen oeververbinding aan te leggen, maar alle aandacht te vestigen op de Bodegravenboog en de bak in Hazerswoude-Dorp en dat in combinatie met het afsluiten van de Boskoop bruin voor vrachtverkeer?

Het onderzoek gaat nu over deze drie varianten met een oeververbinding en het onderzoek naar de tunnel in Hazerswoude Dorp. Geheel nieuwe routes zijn niet aan de orde. Variaties op de routes zijn wel mogelijk, zoals het gebruik van bestaande wegen in plaats van nieuwe wegen. De bestuurders zullen volgend jaar een keuze maken. Niets doen is ook een optie. Dat zou ook eventueel kunnen betekenen Bodegravenboog en tunnel Hazerswoude-Dorp.

12. De noordelijke oeververbinding ten noorden zou of 2 km of 3 km van de hefbrug af komen te liggen (Toegangseweg en Halve Raak), terwijl de zuidelijke variant op nog geen km van de hefbrug zou komen te liggen. Waarom dan noordelijk een oeververbinding?

We onderzoeken op verzoek van de opdrachtgevers drie varianten. Verkeerseffecten (gebruik van de routes) is een van de dertien criteria. Als alle onderzoeksresultaten in beeld zijn kan een gemotiveerde afweging worden gemaakt door de volksvertegenwoordigers.

13. Waarom niet onder de woonwijken door?

Onder de woonwijken door is een oplossing die technisch zeer complex en ontzettend kostbaar is.

14. Bijzonder dat de argumentatie voor een 100.000 plus gemeente die Alphen nu is, deze gemeente meer invloed zou geven. Volgens een artikel in het AD heeft uitgerekend dit deel van het Groene Hart met Alphen als grootste gemeente achteraan in de rij van vragende gemeenten. Hoe kan dat?

Helaas, dat kunnen wij niet veranderen.

15. W20 wordt als vergelijking gebruikt. De kosten voor deze varianten leken wel erg laag ingeschat. Is daar inmiddels een nieuwe begroting voor gemaakt?

De kosten voor de W20 zijn relatief laag omdat hier in vergelijking met de andere varianten geen oeververbinding in zit. In deze fase zal als onderdeel van de ontwerpwerkzaamheden ook een actualisatie gedaan van de kostenraming.

16. Waarom dan niet door het Gouwebos. Dat is de kortste verbinding. Waddinxveen zit toch ook in dit overleg?

De gemeenteraad van Waddinxveen heeft een motie aangenomen dat er geen weg door of onderdoor het Gouwebos mag komen.

17. Als je nu al aangeeft dat de verbinding over Boskoop Zuid niet door zal gaan, dan is het raar dat je daarna nog draagvlak wil ophalen. Mensen denken: dat gaat toch niet door en komen dan niet naar de twee bijeenkomsten. Dus je krijgt niet het grote verzet tegen deze variant, dat wel leeft onder de bewoners van de Snijdelwijk.

We hebben veel deelnemers aan de bijeenkomsten en dit webinar. Het is inmiddels ook wel duidelijk dat er veel weerstand is.

18. Jullie geven zelf aan dat een zuidelijke oeververbinding de grootste potentie heeft, maar over Boskoops grondgebied (terecht) niet haalbaar is. Waarom dwingt de provincie de gemeente Waddinxveen niet om mee te werken aan een onderzoek voor een tunnel onder het Gouwebos (bij voorkeur een provinciale weg). Zeker nu Waddinxveen een nieuwe wijk aan haar noordkant gaat ontwikkelen. Mooi voorbeeld van hoe dit inpasbaar is, is de Waterwolftunnel bij Aalsmeer (N201).

De bestuurders in BBG hebben hierover gezamenlijk afgesproken dit niet te doen.

19. Als ik u zo hoor, is er al voorgesorteerd op de locatie Boskoop noord. In hoeverre en op welke wijze wordt dan de Zijde en Reyerskoop ontlast?

De zuidelijke variant door Snijdelwijk is niet kansrijk/zeer onwaarschijnlijk. Dat is de stand van zaken. Er is niet voorgesorteerd want het is nog onvoldoende duidelijk wat de uitkomsten van de studie naar de noordelijke varianten zijn. Niets doen kan ook een optie zijn. Het is aan de volksvertegenwoordigers.

20. Waarom het doorgaand verkeer wat door de verlengde Bentwoudlaan niet meer dwars door Waddinxveen hoeft, de woonkernen van Boskoop en/of het kwekersgebied intrekken terwijl dit verkeer al voor Boskoop naar een oeververbinding tussen Wveen en Boskoop geleid kan worden? Daarnaast is er nog een amendement (609) van de prov staten waarin staat dat de door de bentwoudlaan veroorzaakte verkeersproblemen in Boskoop en Hazerswoude eerst opgelost moeten zijn voor de bentwoudlaan aangelegd gaat worden.. er is ook een amendement waarin staat dat wveen daar ook een bijdrage in moet leveren. 25% meer woningen zonder de ontsluiting van te voren te regelen en dan erop vertrouwen dat Boskoop en Hazerswoude de problemen wel oplossen? Kan niet meer inzet en bijdrage van Wveen verwacht worden? zij hebben voordeel van de verlengde bentwoudlaan en Alphen krijgt de nadelen.

De onderzoeksoopdracht beperkt zich op dit moment tot drie varianten in Boskoop. De meest zuidelijke door Snijdelwijk is niet kansrijk/zeer onwaarschijnlijk. Een onderzoeksoopdracht door de BAG zuidelijker (op grondgebied Waddinxveen) wordt geblokkeerd door een motie in de raad van Waddinxveen.

21. Een noordelijke oeververbinding op 2 km van de N11 doorgang lijkt niet doelmatig. Waarom wordt deze toch meegenomen?

Deze route wordt meegenomen na opdracht van de raad Alphen en de provincie. De route is gekozen als een variant waarbij gebruik wordt gemaakt van bestaande wegen en waar een oeververbinding in zit. Aansluiting is nabij de Toegangseweg. Met deze variant wordt ook onderzocht hoe effectief deze is. U heeft gelijk dat hoe dichter deze bij de N11 ligt hoe minder effectief deze is.

22. Wie zitten er in de klankbordgroepen?

De klankbordgroep onderdoorgang Hazerswoude bestaat uit bewoners. Die hebben zich aangemeld na een oproep van het Dorpsoverleg.

23. Waarom een extra oeververbinding noordelijk van Boskoop als er een aftakking vanaf de N11 via Zoeterwoude /Weipoort naar Hazerswoude of Hazerswoude dorp mogelijk zou kunnen zijn?

Het onderzoek gaat nu over deze drie varianten. Geheel nieuwe routes zijn niet aan de orde. Variaties op de routes zijn wel mogelijk, zoals het gebruik van bestaande wegen in plaats van nieuwe wegen. Misschien dat de gesprekken in november/december ertoe leiden dat een volgende versie van de ontwerpen net iets anders lopen.

24. Wordt onderdoorgang Hazerswoude qua besluitvorming gelijktijdig afgewogen met de varianten van de oeververbinding?

Ja, ook eind 2023.

25. Wat zijn de uitgangspunten voor die fietsroutes?

Fietsroutes moeten direct, veilig en comfortabel zijn

26. Gaat de gemeente Gouda de fietsroute op haar grondgebied ook zelf aanleggen? Zit daar ook een brug over de Gouwe in?

Elke gemeente legt het gedeelte van de fietsroutes binnen de gemeentegrens zelf aan, dit zal Gouda zeker ook doen. Hierbij wordt op de fietsroute Gouda-Alphen aan de Rijn gebruik gemaakt van de Coenecoopbrug. Er komt geen nieuwe brug.

27. Worden die fietspaden nu bekostigd door de gemeenten of komt het geld uit de provinciale 55 miljoen?

Het geld komt van beiden.

28. Ik snap niet waarom het zuiden al op voorhand wordt afgeschreven terwijl uit de cijfers blijkt dat dit de beste oplossing zou zijn voor de drukte op de Zijde. En dat we dan wel gaan kijken naar een 2de aquaduct op 1 km van het aquaduct in Alphen. Waarom wordt deze dan ook al niet gelijk afgeschreven?

De bestuurders vinden de zuidelijke variant niet kansrijk vanwege de doorsnijding van Snijdelwijk, een grote en drukke woonwijk. Met heel veel woningen, scholen, kerken, enzovoort aan liggen, veel meer dan bij de andere varianten.

29. De genoemde 55 miljoen is nu al niet toereikend gezien de huidige prijsontwikkelingen. Dit heeft consequenties voor de ambities.

Ja, dat klopt: ambities lager of geldbedrag omhoog. Die keuze is straks aan de volksvertegenwoordigers.

30. Waarom als het zoekgebied tot de Toegangseweg zou zijn, is er nu dan toch een variant dichterbij het aquaduct? Daarnaast zou het niet over het land van de boer gaan tussen de toegangseweg en de hogendoornlaan dus verbaasd het mij ten zeerste dat deze variant op deze manier gemaakt is.

De raad van Alphen heeft een aantal zoekgebieden aangegeven, met een noordelijk variant nabij de Toegangseweg. En aangezien het niet mogelijk is om direct op de Toegangseweg aan te sluiten, en voor bijvoorbeeld een aquaduct een boog nodig is om boven de grond te komen en aan te sluiten op de N207, komen we hierop uit.

31. Is er voor de noordelijke variant ook nog gekeken naar het niet gebruiken van de Burgemeester Smitweg (onveilig)?

De noordelijke variant maakt zo veel als mogelijk gebruik van het bestaande wegennet. Het autoverkeer kan zelf haar route kiezen. Er is niet gekeken naar bijvoorbeeld het afsluiten van de Burg. Smitweg.

32. Draagt Zoetermeer niets bij?

Zoetermeer is geen partner in Beter Bereikbaar Gouwe, daarom dragen ze hier niet aan bij.

33. Het blauwe getekende gedeelte bij het aquaduct is ongelijkvloers. Kan me voorstellen dat dat voor een aquaduct geldt, maar geldt dit ook voor een brug?

Er is hier een hoge brug mogelijk of een lage brug. Een lage brug heeft vanzelfsprekend kortere toeritten. Hier is het eventueel mogelijk dat hier een gelijkvloerse kruising kan komen. Dit ter nadere uitwerking.

34. Wat is de ontwerpsnelheid van de grote boog bij de Toegangseweg?

60km/uur

35. Waarom bovengronds komen tussen Gouwe en spoor? Is het niet logischer om het hele stuk onder maaiveld te blijven?

Het maaiveld ligt hier heel erg laag wat een argument is. Vanwege de kosten is gekozen voor het bovengronds komen.

36. Tweede oeververbinding is wel goed om naar te kijken. Maar je ziet nu vaak een file vanaf de Hoogeveenseweg Boskoop in. Waar komen deze mensen vandaan/vanaf A12 bij Bleiswijk? Waar gaan ze naar toe? Naar Alphen? Dan kun je beter zorgen dat je een goede weg naar de N11 krijgt. Route over Roemer, Dijkgraafweg en Smitweg is ook maar smal en schiet niet op.

Een van de knelpunten is inderdaad de Zijde en de hefbrug, daarom wordt er nu naar een oplossing gezocht. Een aantal bestaande wegen zijn inderdaad niet zo breed, maar dat zou wel moeten passen. Variant Midden zou een nieuwe weg zijn.

37. Worden er maatregelen genomen om de veiligheid van de omwonenden van de Roemer en Burgemeester Smitweg te garanderen?

Dit is ter nadere uitwerking. Te denken valt bijvoorbeeld aan een vrijliggend fietspad.

38. Is bij het gebruik van de wegen uitgegaan van aanvullende maatregelen op de Zijde?

Nee, er is niet uitgegaan van aanvullende maatregelen. Er zouden nog aanvullende maatregelen genomen kunnen worden.

39. Dus van de 16.000 over de hefbrug heen, gaan maar 4.200 een andere route?

Als we uw opmerking goed interpreteren dan is het anders. U heeft het, zo begrijpen wij, over de resultaten van het verkeersmodel. Voor de variant Noord is met het verkeersmodel doorgerekend dat er 4200 motorvoertuigen per etmaal in 2030 gebruik maken van de nieuw aan te leggen route met oeververbinding. Dit zorgt ervoor dat in 2030 er geen 17000 motorvoertuigen per etmaal over de Zijde gaan, maar 14.900 motorvoertuigen per etmaal.

40. Deze variant is berekend met de N207 zuid. En als deze weg er niet komt?

Uitgangspunt in de BBG studie is dat de Verlengde Bentwoudlaan wordt aangelegd.

41. Is in de cijfers ook meegenomen dat de gemeente Waddinxveen een nieuwe wijk gaat realiseren aan de noordzijde van haar gemeente?

In het verkeersmodel (2018) zitten alle wijken waarvan de plannen vaststaan. Als dit plan na 2018 is vastgesteld, dan zit het er nog niet in.

42. Welke intensiteit is er berekend voor de Halve Raak, mede gezien in ontlasting van druk op Zijde en Reijerskoop?

Bij variant Midden is dit afhankelijk van de precieze aansluiting van de nieuwe route op de Halve Raak. Als de nieuwe route direct aansluit op de rotonde Halve Raak volgt uit het verkeersmodel dat op de Halve Raak een intensiteit wordt verwacht van circa 1200 motorvoertuigen per etmaal in 2030. Ligt de aansluiting van de nieuwe weg iets verder van de rotonde op de Halve Raak, dan zal het gedeelte van de Halve Raak tussen de rotonde Halve Raak en de aansluiting met de aansluiting nieuwe route zwaarder worden belast door het verkeer van en naar de nieuwe route.

43. Zou toch wel heel juist zijn om niet alleen te vergelijken met de referentiesituatie, maar ook met nu?

*Deze gegevens zijn ook opgenomen in de overzichtsplaatjes met verkeersintensiteiten op de website. Dit zijn de blauwe getallen.
<https://www.beterbereikbaargouwe.nl/maatregelen/onderzoek-oeververbinding-gouwe/>*

44. Hoeveel procent plus of min op de Zijde in Boskoop?

Dit is afhankelijk van de variant. De verkeerscijfers staan op de website (zie vorige vraag). Hier vindt u ook overzichtskaartjes met procentuele toe- en afnames.

45. Noord 1: hoeveel verkeersafname op de Zijde?

Dit is afhankelijk van de variant. De verkeerscijfers staan op de website (zie vraag 44). Hier vindt u ook overzichtskaartjes met procentuele toe- en afnames.

46. Verlengde Bentwoudlaan is niet heel reëel denk met 2%. Deze wordt direct op de A12 en A20 aangesloten....Wordt veel meer verkeer op deze weg richting Hazerswoude Dorp.

In de cijfers wordt al uitgegaan van de Verlengde Bentwoudlaan. Het gaat om de procentuele toename/afname ten gevolge van de aanleg van de nieuwe variant.

47. ik snap dat het geen optie is om weg door een woonwijk te maken maar het zou toch wel een optie zijn om een lange tunnel te maken onder het gouwebos door of onder de woonwijk door

De gemeente Waddinxveen wil dit pertinent niet, ook geen lange tunnel onder het Gouwebos. Onder de woonwijk door is erg ingewikkeld, lastig haalbaar en zeer kostbaar.

48. Waarom de leefbaarheid op de Smitweg en de Roemer opofferen voor betere leefbaarheid op de Zijde? Is dat niet het probleem verleggen?

Het klopt dat daar dan extra verkeer komt en de leefbaarheid afneemt. En op de Zijde het verbetert. Verkeer wordt wel iets meer gespreid over meerdere wegen. Het is uiteindelijk aan de gemeenraden en Provinciale Staten om te beoordelen of het dat waard is.

49. Waarom gaat de midden variant niet over de Roemer?

Er is in deze variant nu voor gekozen voor het principe van over nieuwe wegen gaan. En niet over bestaande, In tegenstelling tot de noordvariant.

50. Ik zie een lichtblauwe lijn vanaf het ITC terrein naar de Hogeveense weg. Deze weg zit er helemaal niet daar, hoe zien jullie dat voor je?

Daar heeft u gelijk in. Hier zal een aansluiting op de Hoogeveense weg gemaakt moeten worden.

51. Is in cijfers midden variant rekening gehouden dat hefbrug afgesloten kan worden voor vrachtverkeer?

Nee, hier is (nog) geen rekening mee gehouden. Dit gaat mogelijk wel worden onderzocht.

52. Is van het aantal voertuigen per 24 uur de verdeling personen/busjes/vrachtwagens bekend? En is dat wel/niet gelijk voor de varianten.

Nee, deze is ons niet bekend. Dit is niet uit het verkeersmodel te halen.

53. De Middenvariant is slecht aangesloten, want er ligt al een Verlengde Roemer die veel interessanter is dan deze.

Dit zou een andere ontsluiting zijn van de middenvariant. De middenvariant wordt verder uitgewerkt, hierbij zal ook worden gekeken naar varianten op deze maatregel.

54. Er worden veel nieuwe wegen gemaakt, dus gaat er veel groen/natuur verloren. Wat wordt hier aan gedaan om de natuur te behouden? De samenleving wil ook graag een groene/natuurlijke omgeving.

We nemen natuur ook mee als criterium in de beoordeling.

55. Hoe verhouden deze varianten zich tot het oorspronkelijke doel om het verkeer zoveel mogelijk om het gebied te leiden in plaats van door het gebied?

Het doel is het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid in het gebied. Daar passen ook oplossingen bij in het gebied zelf. Ook omdat het niet zeker is of bijvoorbeeld de Bodegravenboog door kan gaan. Daarin zijn we afhankelijk van het Rijk.

56. De Smitweg is een erftoegangsweg. Is deze weg geschikt voor doorgaand verkeer, ook rekening houdend met de zwakke gronden in het kwekersgebied?

De nieuwe route wordt ook zoveel als mogelijk ingericht als een erftoegangsweg. De Burgemeester Smitweg zal hiervoor opnieuw ingericht moeten worden waaronder het mogelijk opnieuw asfalteren i.v.m. hobbels en verzakkingen. Door de aanleg van de nieuwe verbinding zullen de intensiteiten in 2030 toenemen tot circa 2800 motorvoertuigen per etmaal volgens het verkeersmodel. Dit zijn aantallen die goed zijn te verwerken op een erftoegangsweg. Het draaiende vrachtverkeer en de vele uitritten zijn een veiligheidsrisico. Hier zullen mogelijk maatregelen voor genomen moeten worden. Mogelijk wordt ook gedacht aan het aanleggen van een vrijliggend fietspad.

57. Smitweg is ook in slechte conditie en moet deze dan in dit traject niet ook gezien worden als het maken van een nieuwe weg?

Het is een bestaand trace, niet een nieuwe weg in die zin dat er nu nog geen structuur ligt. Als de conditie te slecht is wordt dit op niveau gebracht (zie vorige vraag).

58. Bijzonder interessant, aantal voertuigen meer of minder. Waar komen die cijfers vandaan? Welk onderzoek ligt hieraan ten grondslag?

Dit zijn de resultaten van een verkeersmodel. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een verkeersmodel waar alle vastgestelde ontwikkelingen (bijv. woningbouw) zijn verwerkt. Met dit model kan worden doorgerekend wat het effect is van een nieuwe route.

59. Variant midden betekent dus dat deze route over bestaande kwekerijen en particuliere tuinen gaat, hoe wil men dit gaan bespreken?

Dit kan tijdens de inloopavonden. Mocht deze variant door gaan, dan wordt het met iedereen apart besproken.

60. Misschien nadenken over een goede weg aan van Bentwoudlaan naar N11 ten oosten van Hazerswoude?

Dit is de W18 variant die in een eerder stadium is afgefallen, omdat deze o.a. het Spookverlaat doorkruist.

61. Hoe wordt de Voorweg gekruist met de midden variant?

Ongelijkvloers, om te voorkomen dat er veel sluipverkeer over de Voorweg komt. Nu is er uitgegaan van een viaduct, kan eventueel ook een onderdoorgang zijn.

62. Waar zit de aansluiting van de zuidelijke route op de overkant bij de Gouwe?

Deze weg sluit aan op de Gouwedreef waardoor er een goede verbinding met de Omloop wordt gemaakt.

63. Waarom geen zuidelijke variant op de grens met Waddinxveen? Kleine strook van het Gouwebos en alle problemen zijn opgelost en dan kan Waddinxveen ook haar verantwoordelijkheid nemen en in de kosten bijdragen? Zij willen immers het verkeer uit hun woonwijken. Moet het verkeer dan in Boskoop door de woonwijken? De lusten van de Verlengde Bentwoudlaan voor Waddinxveen en de lasten voor Alphen? BBG budget Alphen 20 miljoen en Waddinxveen 2 miljoen? Wie heeft er voordeel van de Verlengde Bentwoudlaan?

Waddinxveen wil dit pertinent niet. Hier hebben we nu mee te werken. Op de grens zelf is een brede sloot, dus dat kan ook niet.

64. Waarom niet tracé zuid door Gouwebos en dit verdiept aanleggen of inkaderen door een tweezijdige grondgeluidswal?

Ook dit is geen optie voor de gemeente Waddinxveen. Zij geven aan deze ruimte voor natuur en recreatie niet te willen opofferen.

65. Bij de meest noordelijke variant gaat het verkeer over de Roemer. Aan het begin van de Roemer is de begraafplaats van Boskoop. Wordt er dan ook rekening gehouden met de ingang van de begraafplaats? Dat lijkt me wel wenselijk.

Dat nemen we mee.

66. Plan noord geeft groene lijn met een positief cijfer op de N207. Is er dan vermindering verkeer daar?

Ja, dat betekent dat er in 2030 een afname van het verkeer wordt verwacht door de aanleg van de maatregel.

67. Is het zuidelijke stuk van de Roemer niet veel te smal voor een doorgaande weg?

Nee, deze weg is nu ook een veel gebruikte doorgaande weg.

68. Hoe worden de bestaande wegen opgewaardeerd?

Dit is niet eenduidig te zeggen en afhankelijk van de toename van het verkeer ten gevolge van de maatregel.

69. Iets meer dan 4000 op de noordelijke route kan de Smitweg niet aan. Erftoegangsweg met langzaam agrarisch verkeer gaat zoveel hindernissen opleveren dat men toch de hefbrug gaat nemen. Waar ligt dan het voordeel?

Het verkeer wordt daarmee iets gespreid over het gebied. We brengen nu alles in kaart, alle voors en tegens. Het is uiteindelijk aan de politiek om hierover te oordelen.

70. Is het niet het belangrijkste voor verkeersveiligheid in bebouwde kom Boskoop om sluijverkeer te weren?

Verkeersveiligheid is zeker belangrijk. In nauwe samenwerking met de gemeente zal bij verdere uitwerking (verder) onderzocht moeten worden wat de effecten van de toename van het verkeer is op het lokale wegennet en moeten worden bepaald of er aanvullende maatregelen nodig zijn.

71. Bij aanleg van één van de noordelijke routes kan de Zijde dan worden afgesloten voor doorgaand vrachtverkeer?

Dat zou dan kunnen, er is dan een alternatief.

72. Sluit een noordelijke variant niet heel goed aan bij het verminderen en terugdringen van autoverkeer in de verschillende woonkernen?

De noordelijke variant heeft op sommige delen van Boskoop een afname van het verkeer tot gevolg (bijv. Zijde). Op andere wegen nabij de nieuwe route (Burg. Smitsweg) zal een toename van het verkeer worden verwacht.

73. Ik zie bij elk van de 3 varianten verschuivingen van verkeer op de wegen. Kunt u vertellen welk knelpunt we nu met de brug/aquaduct moeten oplossen? Het gaat toch o.a. om verkeer op de Zijde te verminderen?

Het gaat om meerdere knelpunten welke zijn bepaald in fase 1 van Beter Bereikbaar Gouwe. Het gaat om o.a. de knelpunten leefbaarheid en bereikbaarheid Zijde, de doorstroming N207 en Hazerswoude-Dorp.

74. Is het niet verstandiger om de effecten van de Bentwoudlaan af te wachten? Dus wachten met de nieuwe oeververbinding.

In de verkeersberekeningen is de aanwezigheid van de Verlengde Bentwoudlaan al meegenomen. We houden dus al rekening met de effecten in deze studie. Daarbij duurt het realiseren van de plannen heel veel jaren (ook de aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan). Hiermee is wachten geen goed idee.

75. Het knelpunt in Boskoop is de hefbrug die vaak open staat tijdens de spitsuren.. Bewoners en kwekers die naar de winkel willen, naar hun kwekerij willen etc. Het komt mij voor dat het economisch belang, lees Heineken ..belangrijker is en dat alle plannen die er nu liggen niets doen met het probleem voor de bewoners van Boskoop...

Het onderzoek gaat juist ook over de bereikbaarheid op de weg en de leefbaarheid, veiligheid.

76. Ik begrijp dat de zuidelijke variant officieel beoordeeld moet worden, maar dat het verkeerstechnisch eigenlijk geen optie is. Hoe groot is dan toch de kans (procenten) dat deze variant daadwerkelijk doorgaat? Op welke wijze kunnen de burgers zich informeren over de haalbaarheid dat deze optie er toch wel/niet gaat komen?

Bestuurders (wethouders en Gedeputeerde) hebben aangegeven dat deze variant niet kansrijk is. Wel is door de bestuurders aangegeven dat deze zuidelijke variant niet verder hoeft uitgewerkt te worden tot een voorlopig ontwerp. Daarmee zal deze variant niet verder in het onderzoek (voor het voorlopig ontwerp) worden meegenomen. Wel wordt het opgenomen in de eindrapportage voor het totaalbeeld. Hoeveel procent dat is is niet te zeggen. Het is namelijk uiteindelijk aan de gemeenteraden en Provinciale Staten om te besluiten.

77. Is de middenvariant niet een mindere variant voor de Boskopers omdat ze dan nog verder om moeten rijden? Het lijkt meer op een betere variant voor het vrachtverkeer van het ITC terrein zo toch?

Bij de middenvariant wordt uitgegaan van een aantal gelijkvloerse kruisingen zoals de Dijkgraafweg waardoor de Boskopers kunnen aansluiten op de nieuwe route.

78. Krijgen kwekers aan de Voorweg en Loeteweg binnenkort nog bericht over hoe hun kwekerijen worden doorkruist?

We hebben al gesproken met een bewoners van de Voorweg en de Loeteweg uitgenodigd voor een gesprek, maar daarop geen reactie gekregen. In een latere fase, als er een keuze wordt gemaakt, dan gaan we gericht in gesprek. Iedereen kan reageren via de bijeenkomsten of per e-mail. Ook voor specifieke vragen kunt u ons via e-mail benaderen voor alsnog een gesprek.

79. Er was een variant W24 bij Kerkweg Waddinxveen, Bodegraven en Waddinxveen zouden dit samen oplossen, hoe staat het ermee?

De twee gemeenten zijn daarover met bewoners in gesprek, zij hebben dit opgepakt. In opdracht van hun onderzoekt een bureau nieuwe mogelijkheden. En met de gemeenten is daar contact over met bewoners en bedrijven. Het is geen optie meer binnen Beter Bereikbaar Gouwe. We kunnen daar nu niet meer over vertellen.

80. Afsluiten van de brug voor vrachtverkeer kan altijd, het alternatief is dan de N11 doorgang. Is dit een alternatief?

Dat is heel erg om en daarmee niet echt een alternatief.

81. Wordt een nul variant (niets doen) meegenomen in de afweging? Mede gezien stikstof problematiek en kosten.

Dat is aan gemeenteraden en Provinciale Staten. Maar het zou kunnen.

82. Jullie vragen steeds voor inbreng van ideeën, maar als die er zijn, verwijzen jullie naar de beperking van de opdracht (de drie varianten). waarom dan toch steeds vragen voor input? Blijkbaar is er met de ideeën van de eerste ronde ook niet veel gebeurd..

Het gaat in dit proces om het voorleggen van de 3 nieuwe maatregelen waarbij u als belanghebbende uw inbreng kan geven. Mogelijk volgen hier optimalisaties/subvarianten van de route uit. De ideeën uit eerder fasen zijn voorgelegd aan de bestuurders. Dit heeft geleid tot het voorkeurspakket boog en noord waar de W20- varianten onderdeel van zijn. Bestuurders hebben in deze fase gevraagd om 3 varianten met een oeververbinding te onderzoeken.

83. Waarom geen weg doortrekken langs de westzijde van de Gouwe tussen Alphen en Boskoop en een goede ringweg rondom Boskoop, zodat je het centrum van Boskoop autoluw kunt maken? Vanaf Gouda Waddinxveen kun je aansluiten via de nieuwe brug over de Gouwe naast het Gouwe aquaduct. Is dit onderzocht?

Bedankt voor uw suggestie. Het onderzoek gaat nu over deze drie varianten. Geheel nieuwe routes zijn niet aan de orde. Variaties op de routes zijn wel mogelijk, zoals het gebruik van bestaande wegen in plaats van nieuwe wegen. Misschien dat de gesprekken in november/december ertoe leiden dat een volgende versie van de ontwerpen net iets anders lopen.

84. Is er nog een oeververbinding nodig als de tunnel in Hazerswoude gerealiseerd wordt?

De ruimtelijk-economische visie (opgesteld in 2020, zie website) laat zien dat op lange termijn behoefte is aan een verbeterde of nieuwe Noord-Zuid en Oost-West verbinding. Alleen het knelpunt Hazerswoude-Dorp oplossen biedt enig soelaas voor Boskoop, maar is naar verwachting op termijn onvoldoende voor een goede ontsluiting.

85. De Zijde met 13 procent reduceren is een druppel op een gloeiende plaat. Zowel de Zijde als Reijerskoop afsluiten voor zwaar vrachtverkeer biedt soelaas voor. In hoeverre is dit realiseerbaar?

Dat kan alleen als er een goed alternatief is.

86. Welke consequenties worden er gezien en berekend voor het gebruik van de rondweg-oost? Maakt het gebied Boskoop-Oost zeker aantrekkelijker voor "bedrijfsverkeer".

De aansluiting van de nieuwe verbinding op de Omloop wordt zeker gezien als aantrekkelijk voor bedrijfsverkeer.

87. Waarom worden door de gemeente nog steeds vergunningen voor bedrijfsruimten e.d. afgegeven voor de Reijerskoop en Zijde terwijl dit zorgt voor intensief vrachtverkeer?

De Zijde en het Reijerskoop maken deel uit van het sierteeltconcentratiegebied en hebben voor een groot gedeelte een agrarische (sierteelt)bestemming, met daarbij behorende bouwmogelijkheden. Beide gebieden zijn overigens tevens aangewezen als transformatiegebied. Hierdoor zijn in deze gebieden ook andere sierteeltgerelateerde of hier aan verbonden functies via een bestemmingswijziging mogelijk. Bij het planologisch mogelijk maken van deze functies zien we vaak een behoorlijke afname plaats van de bebouwing en bouwmogelijkheden (kasrechten e.d.), zie bijvoorbeeld het project de Tuinen van Boskoop aan het Reijerskoop. Als een vergunning wordt aangevraagd die planologisch past, kan de gemeente deze niet geweigeren.

88. Hoe zeker zijn de cijfers van de toename van de verkeerstoename? Verkeer zoekt altijd de kortste weg, gaat de toename niet veel groter worden?

Deze cijfers komen uit een verkeersmodel. Hiermee kan worden doorgerekend wat de verwachte effecten zijn van een nieuwe weg.

89. In jullie rapportage maken jullie melding dat er gesproken is met evofenedex. Ik zit in de regioraad Zuid-West. Mijn contactpersonen binnen evofenedex kunnen helaas niets hierover vinden. Met wie hebben jullie dan binnen de evofenedex gesproken?

Evofenedex staat op de lijst van organisaties die zijn geïnformeerd via onze nieuwsbrief en die ook zijn uitgenodigd voor bijeenkomsten. Er is inderdaad niet mee gesproken.

90. Waarom is de oplossing niet gewoon te vinden in het omzeilen van de bestaande wegen en een route te maken waarbij er het minst weerstand is waarbij de leefbaarheid niet aangetast wordt?

We staan open voor uw voorstel.

91. Waar blijft de klankbordgroep voor de tweede oeververbinding?

We hebben al met diverse groepen gesproken over alle varianten

92. Kunnen alle 3 ontwerpen ook afgekeurd worden? En wat dan?

Ja dat kan. Wat er dan gebeurt weten we niet. Dat is aan de volksvertegenwoordigers (gemeenteraden en Provinciale Staten).

93. Hoeveel oeververbindingen hebben we reeds in 10 km Gouwe? Is er nagedacht over de kosten van in stand houden voor de komende 50 jaar van de bestaande en de nieuwe oeververbindingen en is dit meegenomen in de begroting van 55 miljoen?

Op dit moment zijn er 3 hefbruggen, een aquaduct onder de N11 en de Coenecoopbrug en Amalia. En dan vergeet ik nog de spoorbruggen. Onderhoudskosten worden meegenomen in de afwegingen.

94. Jullie vragen steeds voor inbreng van ideeën, maar als die er zijn, verwijzen jullie naar de beperking van de opdracht (de drie varianten). Waarom dan toch steeds vragen voor input? Blijkbaar is er met de ideeën van de eerste ronde ook niet veel gebeurd.

Het gaat in dit proces om het voorleggen van de 3 nieuwe maatregelen waarbij u als belanghebbende uw inbreng kan geven. Mogelijk volgen hier optimalisaties/subvarianten van de route uit. De ideeën uit eerder fasen zijn voorgelegd aan de bestuurders. Dit heeft geleid tot het voorkeurspakket boog en noord waar de W20-varianten onderdeel van zijn. Bestuurders hebben in deze fase gevraagd om 3 varianten met een oeververbinding te onderzoeken.

95. Waarom wachten we niet eerst het effect van de Bodegravenboog en een oplossing op Hazerswoude dorp af voor er een besluit genomen wordt over een tweede oeververbinding? Als er veel oplossingen in ons gebied komen dan trekken we toch juist verkeer het gebied in terwijl het verkeer om het gebied heen zou moeten van de snelwegen naar de N11 toe?

Het is erg ongewis of er een Bodegravenboog komt.

96. Welk deel/bedrag van de 55 miljoen is gealloceerd voor de realisatie van het fietspad en de realisatie van de ligplaatsen Gouwe?

10 miljoen voor de fietspaden. Voor de maatregelen op de Gouwe ca. 2 miljoen.

97. Welke W20 zit er in het pakket en hoeveel kost die?

Dit zijn de W20-1 en W20-2. De kosten van deze varianten zijn afhankelijk van de aansluiting op de N11 circa 25 à 35 miljoen euro.

98. Welke infrastructurele maatregelen zijn nodig om de bestaande wegen, Burgemeester Smitweg, Dijkgraafweg en Roemer geschikt te maken voor de toename aan verkeersstromen van de meest noordelijke route?

Het gaat om aanpassingen van de kruisingen, reconstructie Burgemeester Smitweg (asfalt) en mogelijk aanleggen van een vrijliggend fietspad.

99. Ik vind het hele proces zo tergend lang duren. Waarom duurt het allemaal zo lang?

Het gaat in de BBG studie om het onderzoeken van grote en ingrijpende infrastructurele maatregelen in een complex ruimtelijk gebied waar veel tegengestelde belangen spelen. Dat vraagt om zorgvuldige afwegingen en dat kost nou eenmaal veel tijd. Niet in de laatste plaats omdat de opdrachtgevers ook hebben gekozen voor een breed participatieproces met belanghebbenden.

100. Waar blijft Zoetermeer in verband met de verkeersproblematiek op Hazerswoude-Dorp? Die hebben ook Oosterheem aangelegd en niet over de ontsluiting nagedacht. Probleem bij Hazerswoude neergelegd. Waddinxveen doet hetzelfde: heel veel woningbouw maar geen fatsoenlijke ontsluiting op eigen gebied. Problemen bij Alphen gelegd. Is er niet ook een motie/amendement vanuit de provincie waarin ook Zoetermeer en Waddinxveen aangesproken worden op hun verantwoordelijkheid om mee te werken aan oplossingen voor ons gebied?

Er zijn geen moties/amendementen vanuit de provincie hierover.

101. Hoe passen de stikstof maatregelen bij de aan te leggen wegen, bruggen en viaducten?

We nemen stikstof mee in de berekeningen.

102. In uw ontwerp voor de meest noordelijke route mis ik de verbinding van de Verlengde Bentwoudlaan naar de Roemer. Hoeveel verkeer is op dit gedeelte te verwachten?

Het verkeer tussen de Verlengde Bentwoudlaan zal op weg naar de Roemer de Hoogeveense weg moeten gebruiken. Hier wordt in 2030 circa 4000 motorvoertuigen per etmaal verwacht.

103. Zou deze potentiële oeververbinding dezelfde vorm krijgen als de drie bestaande hefbruggen?

Hoewel de vorm nog niet is bepaald, ligt het voor de hand dat dit moderne bruggen zijn.

104. Wat zijn de beweegredenen van Waddinxveen om totaal niet mee te werken aan een onderzoek aan een tunnelverbinding onder het Gouwebos? De natuur vindt daar dan geen hinder van.

Waddinxveen vindt het echt geen optie. U kunt dat eventueel kenbaar maken aan de gemeenteraad.

105. Is het ook optie dat de conclusie wordt van dit onderzoek dat geen van de opties een optie is?

Dat zou ook kunnen, het is aan de gemeenteraden en staten

106. Hoe is het besluit naar de keuze van de drie ontwerpen tot stand gekomen? Waarom is voor de drie varianten gekozen?

De gemeente Alphen heeft in december 2021 in de raadsvergadering aangegeven geen W20 te willen, maar een vervolgonderzoek naar een oeververbinding, op drie locaties. Nabij de Toegangseweg, een bij de Halve Raak en een zo zuidelijk mogelijk op Alphens grondgebied. Provinciale staten is hier in februari in meegegaan. Dit is als opdracht aangegeven.

107. Zijn de afgeschoten ideeën uit de eerdere "ideeën" fase ergens te vinden met redenering waarom deze zijn afgeschoten?

Op de website beterbereikbaargouwe.nl, pagina Documenten, fase 2.

108. Wordt er nog nagedacht over de natuurgebieden die doorkruist worden voor de noordelijke variant?

Als natuurgebieden geraakt worden, dan moet altijd gezocht worden naar compensatie daarvoor. Dat moet in dit geval ook gebeuren.