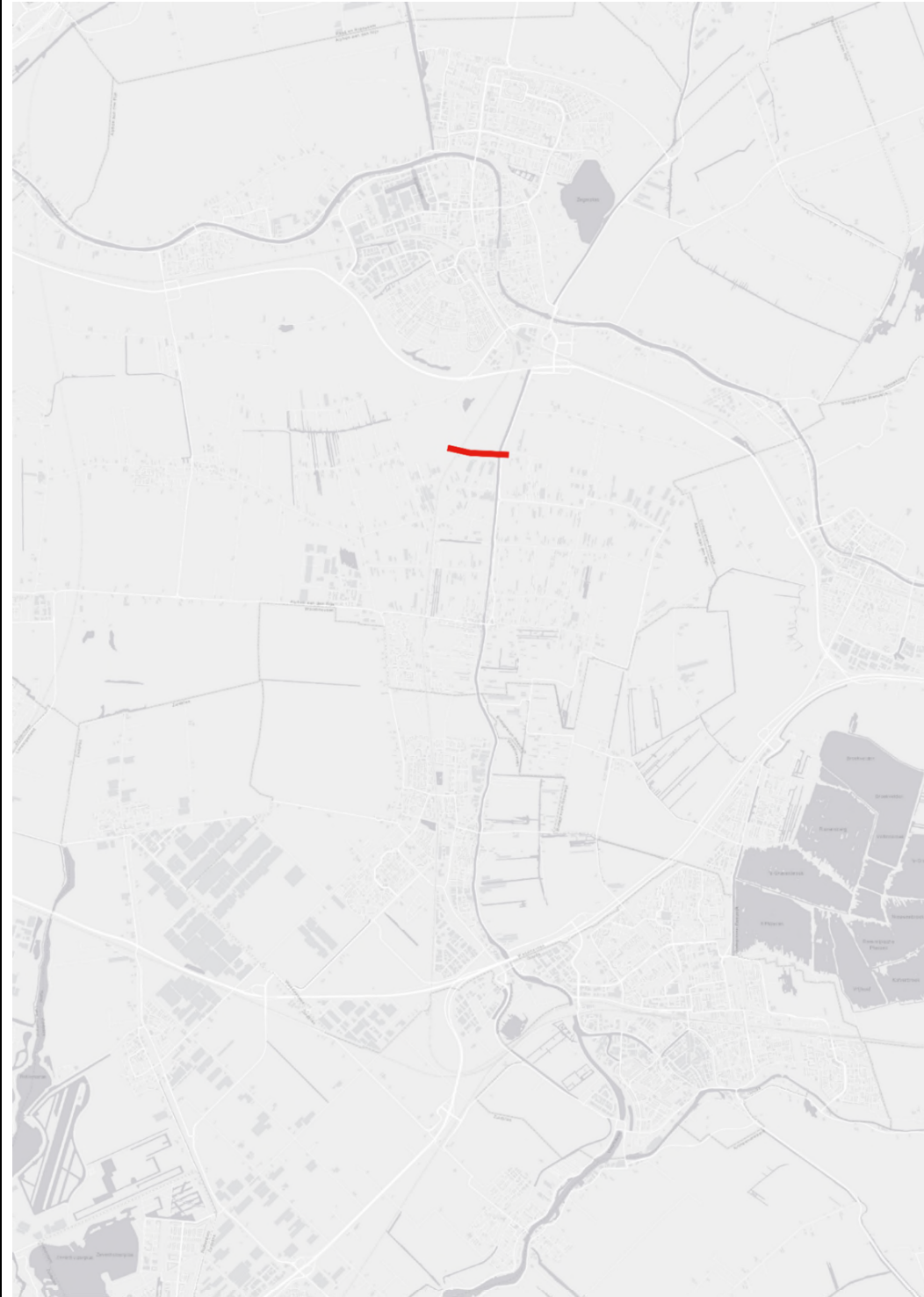


## O3(a): Aanleggen aquaduct inclusief ongelijkvloerse spoor kruising ten noorden van Boskoop

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### Beschrijving van de maatregel:

Aan de noordzijde van Boskoop wordt een nieuw aquaduct aangelegd ten behoeve van het kruisen van autoverkeer met de Gouwe. Door deze nieuwe oeververbinding kunnen andere oeververbindingen ontlast worden. Het aquaduct wordt daarnaast gecombineerd met een ongelijkvloerse kruising met het spoor.

Aanvullend op het aquaduct is er uiteraard een aansluiting nodig op bestaande wegen. Het gaat hierbij om maatregel W12 (noordwestelijke randweg Boskoop) en een aansluiting op de N207. Voor deze laatste zijn er twee opties. Ten eerste kan de N207 ter plaatse worden verdiept waarbij de nieuwe aansluiting ongeveer op de diepte van de onderdoorgang komt te liggen. Een andere optie is om de onderdoorgang onder de N207 door te trekken en met een grote lus daarop aan te laten sluiten.

### (Meekoppel-)kansen:

- Er zijn ideeën voor een duiker/sifon onder de Gouwe voor de zoetwatervoorziening van de Greenport. Deze zou gelijktijdig met het aquaduct gerealiseerd kunnen worden.
- Afwaardering Zijde met de wens om ruimte te bieden voor het fietsverkeer.

### Risico's:

- Risico's bij grondverwerving. Er is commitment nodig van veel partijen zoals het Waterschap, Prorail, gemeenten, provincie en grondeigenaren.
- Technisch complexe maatregel betekent risico op hoge kosten.
- Het effect van de maatregel op het ontlasten van onder meer de hefbrug bij Boskoop is mogelijk groter bij een meer zuidelijkere ligging.
- Mogelijk doorsnijding boomteelt percelen en effect op toekomstbestendigheid van bedrijven.

### Samenhang met andere maatregelen:

Moet samen gerealiseerd worden met de randweg Boskoop (W12), omdat de maatregel anders nergens op aansluit.

De maatregel kan eventueel samen uitgevoerd worden met maatregelen waarbij de N207 wordt afgewaardeerd (W11(a), W11(b), W13, W16 en W11(c)). Omdat hiermee een nieuwe mogelijkheid gecreëerd wordt om de Gouwe te passeren wordt de N207 minder belangrijk.

Daarnaast is een belangrijke samenhang met de afwaardering van de Zijde (W14(a) en W14(b)), omdat een nieuwe oeververbinding ontstaat, worden deze wegen minder belangrijk.

Bij het Alpherium is, door toename van de verkeersstromen een aanpassing bij de op- en afrit N11 nodig.

### Samenvatting reacties omgeving:

Veel belanghebbenden zien deze maatregel (in combinatie met de noordwestelijke randweg W12) als een goede en realistische mogelijkheid. Het aanleggen van een nieuwe oeververbinding is een duidelijke wens van een groot deel van de bevolking, men ergert zich aan de bruggen die veel te vaak en te lang open moeten. Ook de boomkwekerijsector wil een efficiënte alternatieve route voor de hefbrug. Een onderdoorgang biedt de mogelijkheid om de openstaande bruggen te ontwijken. Een aantal stakeholders ziet liever een directe verbinding met de N11 (W18), omdat daarmee een kostbare onderdoorgang vermeden kan worden en dat W18 waarschijnlijk sneller kan worden aangelegd. (Zie verder W18) Een aantal mensen adviseert om nogmaals te kijken naar de locatie bij het Gouwebos, bijvoorbeeld niet er doorheen maar er onderdoor. Het uitvallen van de Hefbrug Boskoop in oktober heeft veel losgemaakt: beide oeververbindingen hebben opnieuw de volle aandacht van veel stakeholders.

Een aquaduct kan rekenen op de steun van de beroepsvaart, een nieuwe brug niet.

### Eerste indruk effecten:

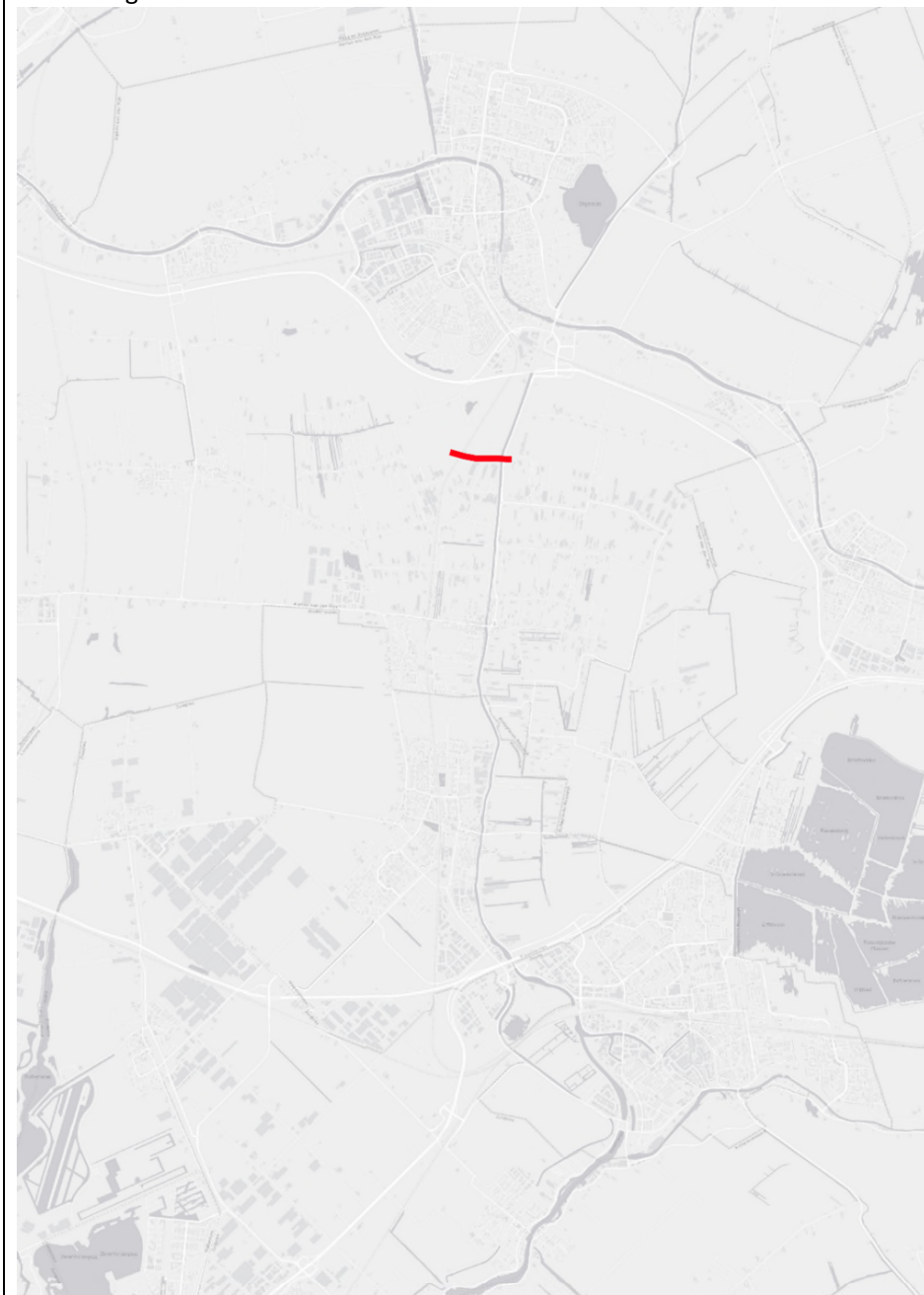
De maatregel resulteert (in combinatie met de noordwestelijke randweg) in 5-20% minder verkeer op de N207 ten zuiden van het aquaduct en op de Zijde. Op de N209, bij Hazerswoude-Dorp, neemt het verkeer met 5-10% af. Op enkele bestaande wegen die leiden naar de nieuwe randweg neemt het verkeer toe zoals het Noordeinde. Nabij de hefbrug Waddinxveen is er geen sprake van een significante afname van het verkeer. De verkeersveiligheid wordt beter omdat de nieuwe wegen volgens de nieuwste veiligheidsrichtlijnen aangelegd kunnen worden. Door de verlaging van de verkeersintensiteiten in de kernen (vooral Boskoop) neemt daar ook de leefbaarheid toe.

De maatregel is complex en tijdrovend. Bovendien heeft deze nieuwe doorsnijding van het landschap een negatieve invloed op de leefbaarheid van de mensen naast de nieuwe weg en op ruimtelijke kwaliteit van het gebied inclusief natuurwaarden en cultuurhistorie. Mogelijkheden voor recreatie en energieopwekking. Veel draagvlak.

## O4 Brug in de noordwestelijke randweg Boskoop

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### **Beschrijving van de maatregel:**

In deze variant wordt een brug aangelegd waar in variant O3 een aquaduct werd aangelegd. In deze variant gaat de weg nog altijd onder het spoor door, maar gaat daarna omhoog naar een brug over de Gouwe. Aan de oostzijde van de brug wordt (ongelijkvloers) aangesloten op de N207.

De brug is beweegbaar, in verband met de staande mastroute is een vaste brug geen alternatief. De doorvaarthoogte van de brug is ongeveer gelijk aan de doorvaarthoogte van de hefbruggen Waddinxveen en Boskoop in verband met de noodzakelijke ongelijkvloerse kruising van het spoor

### **(Meekoppel-)kansen:**

Er zijn ideeën voor een duiker/sifon onder de Gouwe voor de zoetwatervoorziening van de Greenport. Deze zou gelijktijdig met de brug gerealiseerd kunnen worden.

### **Risico's:**

Risico bij verwerving. Inpassing vraagt aandacht, in het gebied zijn diverse kwekerijen gevestigd waaronder een grote lavendelkwekerij. Er is tevens commitment nodig van veel partijen zoals het Waterschap, Prorail, gemeenten, provincie en grondeigenaren.

Er is sprake van een complexe en kostbare aansluiting van de nieuwe weg over de Gouwe op de N207 met risico op kostenoverschrijdingen.

### **Samenhang met andere maatregelen:**

Deze maatregel kan worden gezien als een alternatief voor het aquaduct O3. Deze maatregel is onlosmakelijk verbonden met de Noordwestelijke randweg. Tezamen zijn de O4/ W12 een alternatief voor de alternatieve N209 (W18) en voor de Noordwestelijke randweg Boskoop (W20).

Maatregel kan worden gecombineerd met afwaarderen N207 (W16) en /of het afwaarderen van de Zijde (W14)

### **Samenvatting reacties omgeving :**

Er is geen draagvlak voor een brug. Bewoners, bedrijven en brancheorganisaties (scheepvaart) hebben een voorkeur voor een vaste oeververbinding en niet nòg een brug naast alle bestaande bruggen.

### **Eerste indruk effecten:**

De kosten voor een beweegbare brug liggen lager dan voor een aquaduct.

De verkeerskundige effecten zijn grotendeels gelijk aan de variant O3; noodzakelijke brugopeningen zijn in vergelijking met een aquaduct negatief voor het wegverkeer.

Voor de scheepvaart is een nieuwe brug in de Gouwe een nieuwe en ongewenste belemmering voor de scheepvaart.

Een beweegbare brug vraagt veel meer onderhoud dan een aquaduct.

De maatregel resulteert (in combinatie met de noordwestelijke randweg) in 5-20% minder verkeer op de N207 ten zuiden van de brug en op de Zijde. Op de N209, bij Hazerswoude-Dorp, neemt het verkeer met 5-10% af. Op enkele bestaande wegen die leiden naar de nieuwe randweg neemt het verkeer toe zoals het Noordeinde. Nabij de hefbrug Waddinxveen is er geen sprake van een significante afname van het verkeer. De verkeersveiligheid wordt beter omdat de nieuwe wegen volgens de nieuwste veiligheidsrichtlijnen aangelegd kunnen worden. Door de verlaging van de verkeersintensiteiten in de kernen (vooral Boskoop) neemt daar ook de leefbaarheid toe.

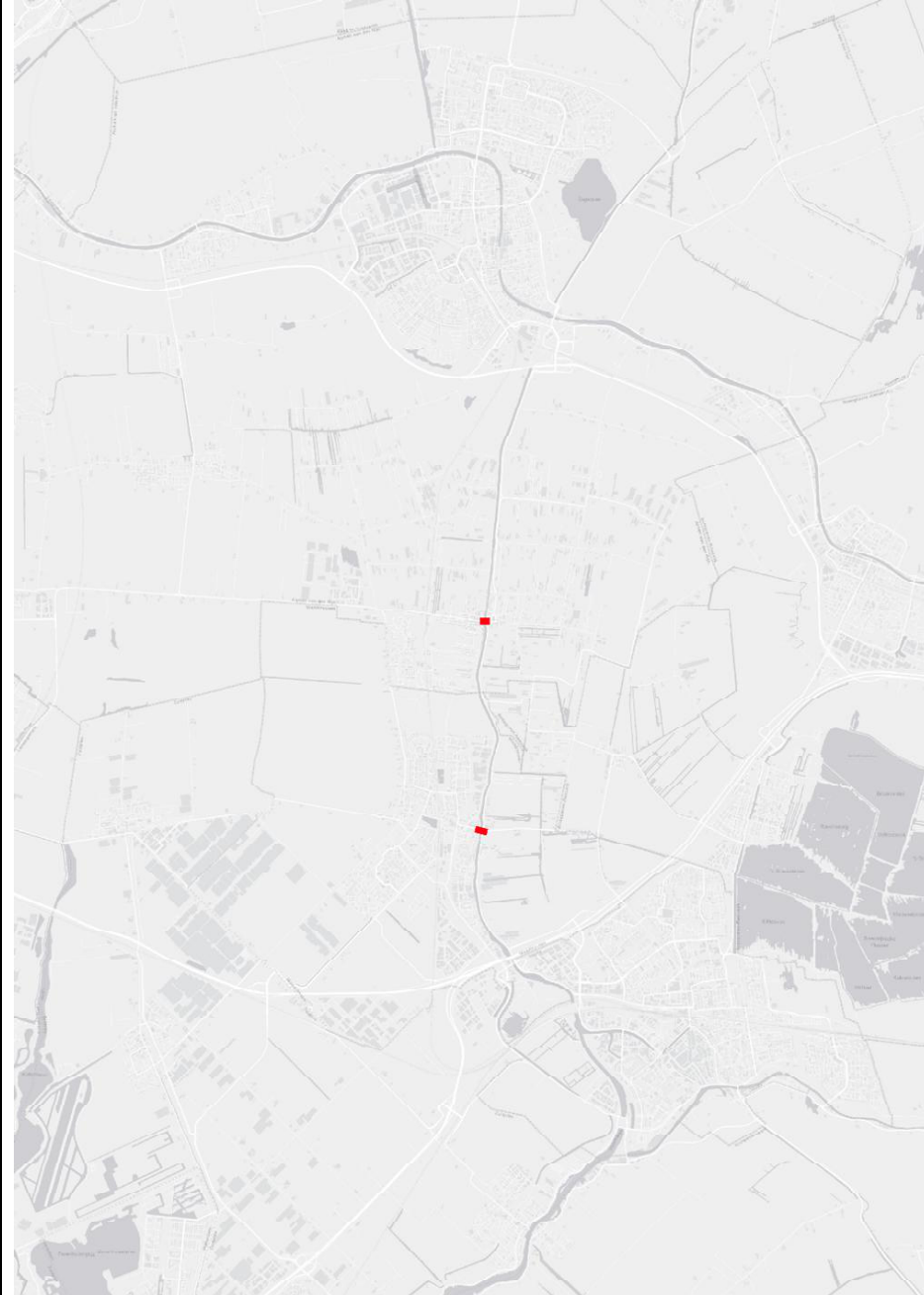
De maatregel is complex en tijdrovend. Bovendien heeft deze nieuwe doorsnijding van het landschap een negatieve invloed op de leefbaarheid van de mensen naast de nieuwe weg en op ruimtelijke kwaliteit van het gebied inclusief natuurwaarden en cultuurhistorie. Mogelijkheden voor recreatie en energieopwekking.



## 05 Vervangen hefbruggen Waddinxveen en Boskoop

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### **Beschrijving van de maatregel:**

De hefbruggen in Waddinxveen en Boskoop zijn relatief oud en zijn destijds niet gedimensioneerd op de hoeveelheid verkeer die er op dit moment overheen gaat. Dit heeft invloed op de doorstroming op de bruggen, maar vooral ook op de verkeersveiligheid van de verschillende verkeersstromen. Met name fietsers komen in het gedrang door het conflict met auto's en vrachtverkeer op de brug. Een nieuwe brug biedt de mogelijkheid meer ruimte te creëren voor deze verkeersstromen en bovendien kan een snellere opening en sluiting van de brug gerealiseerd worden met nieuwe technieken. Tevens is de verwachting dat een nieuwe brug minder storingsgevoelig is en minder onderhoud nodig heeft.

### **(Meekoppel-)kansen:**

Herinrichting Brugweg, Zijde en Kerkweg-Oost

### **Risico's:**

De bruggen zijn rijksmonumenten. Deze kunnen niet zomaar verwijderd danwel verplaatst worden.

Ook de nieuwe bruggen kunnen storingen hebben.

Risico dat aansluitende infrastructuur niet/onvoldoende is aangepast op maatregel.

Risico op ongewenste verkeerseffecten op Zijde en Kerkweg-Oost.

### **Samenhang met andere maatregelen:**

W26- Ongelijkvloerse kruising Henegouwerweg  
W14- Afwaarderen Zijde  
W17-Afwaarderen Kerkweg-Oost

### **Samenvatting reacties omgeving :**

De maatregel kan op positieve reacties rekenen, wat betreft de functionaliteit. Emotioneel hecht een deel van de bewoners wel aan het beeld van de bruggen.

Ook zijn er landelijke organisaties die de hefbruggen als historisch erfgoed willen beschermen.

Bouwen van nieuwe bruggen kost tijd. Bruggen zijn nog niet einde levensduur.

Aandachtspunt is dan de doorgang voor beroeps- en recreatievaart (staande mast) open houden tijdens bouwwerkzaamheden.

Bedrijven wijzen er nadrukkelijk op dat er een alternatief voor handen moet zijn indien een hefbrug langdurig wordt afgesloten (bv door nieuwbouw) of indien De Zijde wordt afgesloten.

Lost volgens de omgeving hoogstens alleen het technisch knelpunt van oude hefbruggen op: sneller openen en sluiten. In Boskoop wordt de Zijde mogelijk drukker omdat men makkelijker over de brug komt. Ook het vrachtverkeer neemt eerder toe dan af.

### **Eerste indruk effecten:**

Verkeersveiligheid verbetert met deze maatregel.

Doorstroming kan verbeteren bij sneller openen/sluiten bruggen.

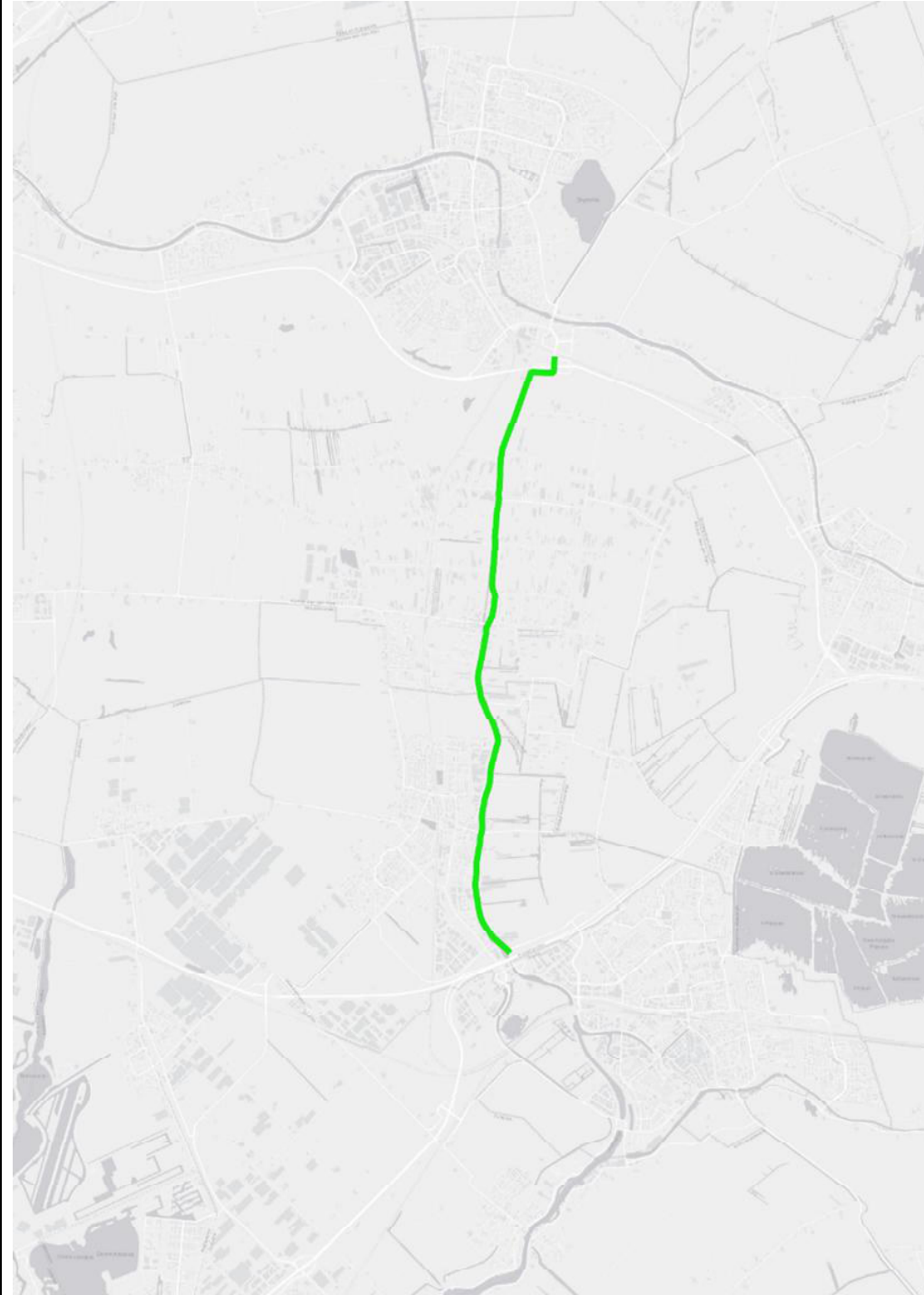
Het vervangen van de hefbruggen heeft beperkt effect op de bereikbaarheid.

Markant aanzicht in de dorpen Boskoop en Waddinxveen verdwijnt.

## OVF 1 (a): Aanleg fietsroute langs de Gouwe/N207

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### **Beschrijving van de maatregel:**

Het doel is om het aandeel fietsers te vergroten door de realisatie van een snelle, veilige fietsverbinding tussen Gouda en Alphen aan den Rijn. Vanuit het oogpunt van veiligheid is er een separaat fietspad voorzien langs de N207. Dit wordt een snelfietspad, separaat gelegen aan de autoweg.

### **Risico's:**

- Risico dat de fietsroute niet resulteert in een toename van het aantal fietsers waardoor het autoverkeer op onder meer de N207 niet afneemt.
- Risico op gevaarlijke situaties. Er is onvoldoende ruimte beschikbaar voor het fietspad er bevinden zich ook veel in en uitritten op dit tracé.
- Risico op gevaarlijke situaties. Maatregelen zijn nadelig voor voetgangers, bijvoorbeeld vanwege smallere stoepen of moeilijker oversteken.

### **Samenvatting reacties omgeving:**

De snelfietsroutes worden goed ontvangen. Het recreatief medegebruik wordt als meerwaarde gezien. De routes moeten onderdeel zijn van een netwerk. Voor het principe van 'fietser altijd voorrang' zijn er voorstanders (o.a. Fietsersbond) en tegenstanders (o.a. Veilig Verkeer Nederland). Er worden zorgen uitgesproken over de beschikbare ruimte en over het eventueel afwaarderen van de N207. Het tracé naast de N207 zal grondig moeten worden aangepakt want is een groot veiligheidsissue.

Om aan de oostkant van de Gouwe te komen, moeten lokale fietsers uit de dorpskernen over de hefbruggen komen, dit wordt gezien als minder aantrekkelijk. Het stimuleren van fietsers om over de hefbruggen Waddinxveen en Boskoop naar de oostzijde van de Gouwe te gaan dient te worden gestimuleerd om het gebruik van dit tracé te optimaliseren.

### **(Meekoppel-)kansen:**

- Deelprogramma recreatie Groene Hart: completering van bestaande routenetwerken, en waar noodzakelijk het herstel van historische routenetwerken voor wandelaars, fietsers en toerwaartrecreanten.
- Doortrekken van de route.
- Aanvullende voorzieningen langs route, zoals rustplaatsen, water- en oplaadpunten etc.
- Verbinden met recreatieve doelen.
- Programma fiets van provincie Zuid-Holland.
- Solar Roads t.b.v. opwekking duurzame energie.

### **Samenhang met andere maatregelen:**

Het effect van deze maatregel wordt groter als:

- Er ook andere fietsroutes worden gerealiseerd zoals de maatregelen OVF1, OVF1(b) en OVF1(c).
- Er minder verkeer rijdt op de N207 omdat dit resulteert in minder verkeer (slawaai) naast de fietsroute. Dit is het geval bij o.a. maatregel W11(a), W11(b), W11(c) en W16.
- Bevorderen fietsveiligheid door snelheidsafname op de Zijde + verbod vrachtverkeer (W14(a), W14(b)).

Bij het verbreden van de Gouwe (maatregel V3) ontstaat er mogelijk minder ruimte voor het fietspad.

### **Eerste indruk effecten:**

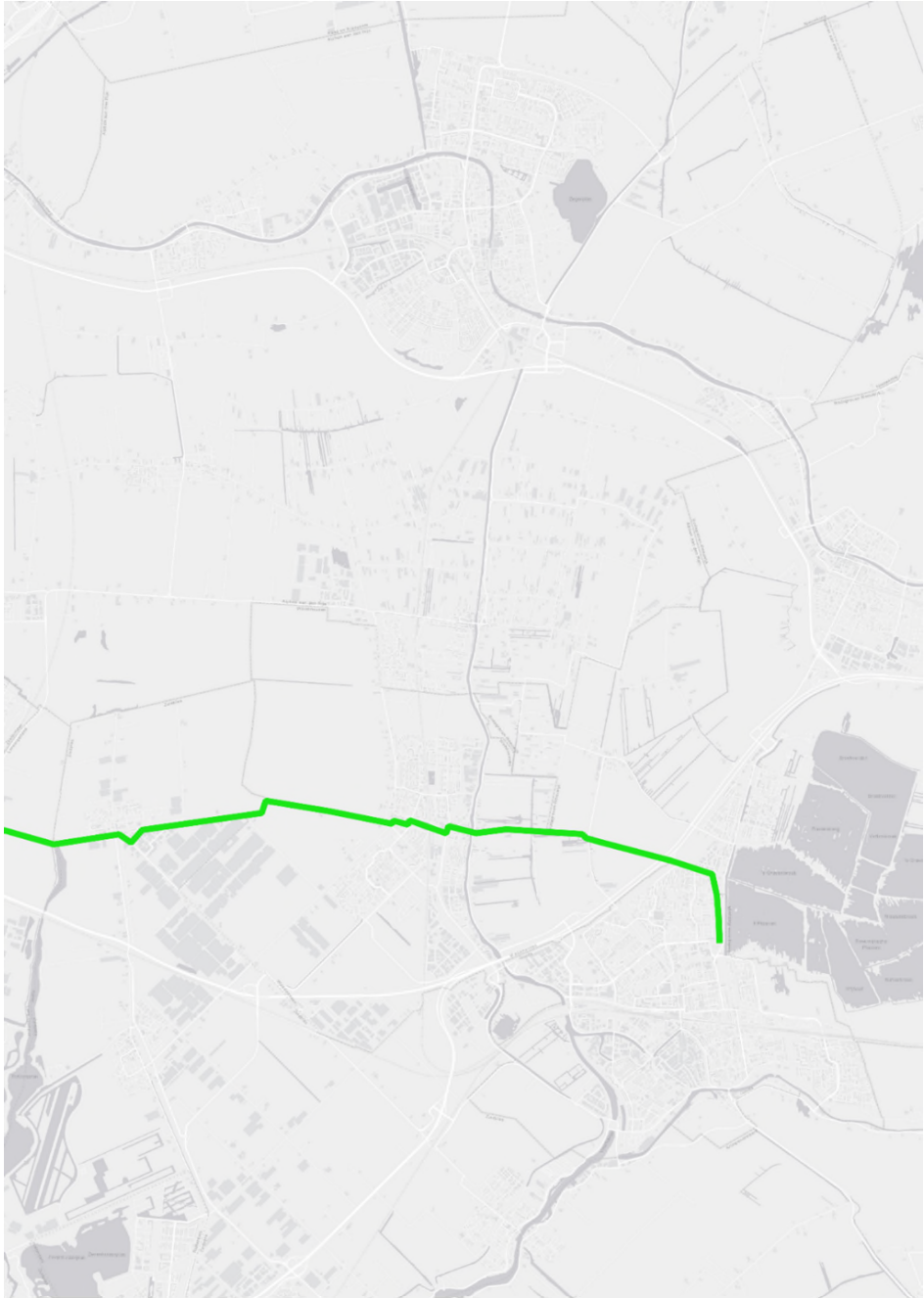
Bij realisatie van een conflictvrij fietspad is de veiligheid van de fietser beter gewaarborgd dan in de huidige situatie. De route maakt geen nieuwe doorkruisingen in het landschap en daarmee is het effect op de belevingswaarde, gebruikswaarde, landschap en natuur neutraal. Er is een positief effect voor recreatieve aantrekkelijkheid en gebruiksmogelijkheden. Voor de realisatie van de fietsroute zijn planologische procedures nodig die relatief veel tijd kosten.

Het verbeteren van de fietsroutes in het gebied geeft aanleiding om meer gebruik te maken van de (elektrische) fiets en bevordert daarmee het gebruik van duurzame mobiliteit.

Wanneer alle maatregelen gericht op fiets (OVF, OVF1(a), OVF1(b), OVF1(c)) worden doorgevoerd, zorgen deze maatregelen tezamen voor ongeveer 2% minder auto's vanwege mensen die overstappen op het OV [gebaseerd op het rapport van RHDHV Bereikbaarheidsscenario].



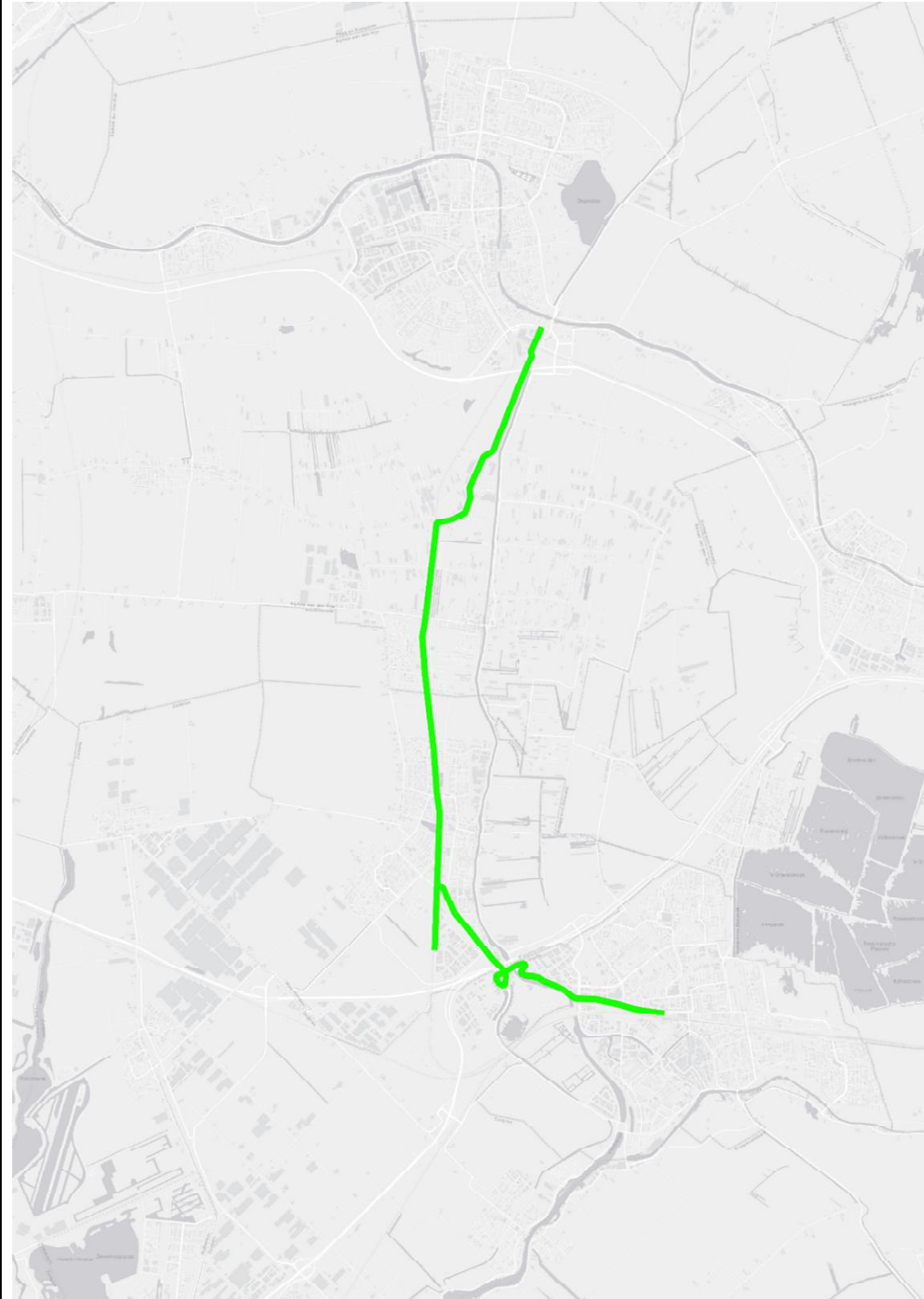
## OVF 1(b): Aanleggen fietsroute tussen Gouda en Zoetermeer

<p>Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.</p>	<p><b>Beschrijving van de maatregel:</b></p> <p>Het doel is om het aandeel fietsers te vergroten door de realisatie van een snelle, veilige fietsverbinding tussen Gouda en Zoetermeer, via Waddinxveen. Deze route loopt over huidige fietspaden en wegen. Op verschillende locaties kan een fietsstraat gerealiseerd worden (denk aan de bebouwde kom). Buiten de bebouwde kom kan ruimte worden gemaakt voor (bredere) vrijliggende snelfietspaden. Op kruispunten kunnen fietsers voorrang krijgen.</p> <p>De route overlapt met het lopende plan voor een fietspad bij de 'Kleikade'.</p>	<p><b>Risico's:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Risico dat route niet of onvoldoende wordt gebruikt.</li> <li>- Risico op vertraging door het grote aantal betrokken organisaties (o.a. diverse gemeenten).</li> <li>- Risico op kostenoverschrijdingen. De A12 moet worden gepasseerd met een nieuwe brug of tunnel, dit is een ingreep die relatief veel tijd en geld kost.</li> <li>- Bestaande routes zijn moeilijk om te bouwen naar fietsroute/fietsstraat door hoeveelheid zwaar verkeer, bijvoorbeeld in Waddinxveen.</li> <li>- Risico op gevaarlijke situaties. Maatregelen zijn nadelig voor voetgangers, bijvoorbeeld vanwege smallere stoepen of moeilijker oversteken.</li> </ul>	<p><b>Samenvatting reacties omgeving:</b></p> <p>Er is veel draagvlak voor dit beoogde (snelfiets) tracé. Het recreatief medegebruik wordt als meerwaarde gezien. De routes moeten onderdeel zijn van een netwerk. Voor het principe van 'fietser altijd voorrang' zijn er voorstanders (o.a. Fietsersbond) en tegenstanders (o.a. Veilig Verkeer Nederland).</p> <p>Door belanghebbenden wordt deze route niet gezien als een groot knelpunt dat opgelost moet worden, maar vooral als een mooie toevoeging aan het huidige fietsnetwerk. Het resulteert bovendien in een mooie nieuwe verbinding onder/boven de A12.</p> <p>Het wordt gezien als een logische schakel in (netwerk)route Gouda - Rotterdam v.v.</p>
<p>Afbeelding</p>  <p>Versie 1.0 d.d. 11 september 2020</p>	<p><b>(Meekoppel-)kansen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Snelfietsroute Rotterdam-Gouda (gemeente Gouda): Er is een plan voor een snelfietsverbinding tussen Rotterdam en Gouda. In het gebied tussen de A12 en het sluiscomplex moet de fietsroute de Gouwe kruisen. Hier zijn meerdere varianten voor bedacht, met een korte en lange realisatietermijn. Een van de varianten betreft een route langs het spoor en de koppeling met de spoorbrug over de Gouwe.</li> <li>- Aanvullende voorzieningen langs route, zoals rustplaatsen, water- en oplaadpunten etc.</li> <li>- Programma fiets van provincie Zuid-Holland</li> <li>- Solar Roads t.b.v. opwekking duurzame energie</li> </ul>	<p><b>Samenhang met andere maatregelen:</b></p> <p>Het effect van deze maatregel wordt groter als er ook andere fietsroutes worden gerealiseerd zoals de maatregelen OVF1, OVF1(a) en OVF1(c).</p> <p>Het effect van deze maatregel neemt af als er wordt gekozen voor uitbreiding van de oostelijke randweg Boskoop (maatregel W19), omdat beide gebruik maken van de Brugweg, daar is nauwelijks ruimte beschikbaar en de oostelijke randweg betekent ook meer verkeer (slawaai) nabij de fietsroute.</p>	<p><b>Eerste indruk effecten:</b></p> <p>De fietsveiligheid verbetert door de gedeeltelijk vrij liggende fietspaden en op de overige locaties wordt prioriteit gegeven aan de fiets. De route maakt geen nieuwe doorkruisingen in het landschap en daarmee is het effect op de belevingswaarde, gebruikswaarde en landschap.</p> <p>Er is een positief effect voor recreatieve aantrekkelijkheid en gebruiksmogelijkheden. Voor de realisatie van de fietsroute zijn planologische procedures nodig die relatief veel tijd kosten.</p> <p>Het verbeteren van de fietsroutes in het gebied geeft aanleiding om meer gebruik te maken van de (elektrische) fiets en bevordert daarmee het gebruik van duurzame mobiliteit.</p> <p>Wanneer alle maatregelen gericht op fiets (OVF, OVF1(a), OVF1(b), OVF1(c)) worden doorgevoerd, zorgen deze maatregelen tezamen voor ongeveer 2% minder auto's vanwege mensen die overstappen op het OV [gebaseerd op het rapport van RHDHV Bereikbaarheidsscenario].</p>

## OVF 1(c): Aanleggen fietsroute Gouda - Alphen langs de spoorlijn

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### **Beschrijving van de maatregel:**

Het doel is om het aandeel fietsers te vergroten door de realisatie van een snelle, veilige fietsverbinding tussen Gouda en Alphen aan den Rijn. De route ligt ten westen van de Gouwe en de N207 omdat zich hier de meeste werkgelegenheid en woonwijken bevinden.

### **Risico's:**

- Risico dat de fietsroute niet resulteert in een toename van het aantal fietsers waardoor het autoverkeer op onder meer de N207 niet afneemt. Door nieuwe autowegen en goed OV nemen mensen de auto of het OV in plaats van de fiets.
- Risico op kostenoverschrijdingen. Relatief complexe maatregel in verband met obstakels, beperkingen nabij het spoor, kruisende wegen etc.
- Risico op gevaarlijke situaties. Maatregelen zijn nadelig voor voetgangers, bijvoorbeeld vanwege smallere stoepen of moeilijker oversteken.

### **Samenvatting reacties omgeving:**

De snelfietsroutes worden goed ontvangen. Het recreatief medegebruik wordt als meerwaarde gezien. De routes moeten onderdeel zijn van een netwerk. Voor het principe van 'fietsers altijd voorrang' zijn er voorstanders (o.a. Fietsersbond) en tegenstanders (o.a. Veilig Verkeer Nederland). Het zuidelijk deel van het tracé wordt gezien als ingewikkeld om te realiseren gezien de beperkte beschikbare ruimte. Aangegeven wordt dat het aansluiten van de fietsverbinding op de zuidwestzijde van Alphen geschikter zou zijn. Hiermee creëer je een betere aansluiting met het centrum van Alphen en het daar gelegen werkgebied. Deze verbinding kan dan aangesloten worden op snelfietsroute Alphen-Leiden.

### **(Meekoppel-)kansen:**

- Doortrekken van de route naar Gouda.
- Aanvullende voorzieningen langs route, zoals rustplaatsen, water- en oplaadpunten etc.
- Verbinden met recreatieve routes in bijvoorbeeld het Bentwoud.
- Bij realisatie van de (Verlengde) Bentwoudlaan kan het Noordeinde een doorfietsroute worden.
- Programma Fiets van provincie Zuid-Holland.
- Solar Roads t.b.v. opwekking duurzame energie.

### **Samenhang met andere maatregelen:**

Het effect van deze maatregel wordt groter als:

- Er ook andere fietsroutes worden gerealiseerd zoals de maatregelen OVF1, OVF1(a) en OVF1(b)
- Bevorderen fietsveiligheid door snelheidsafname op de Zijde + verbod vrachtverkeer (W14(a), W14(b)).

Bij het verbreden van de Gouwe (maatregel V3) ontstaat er mogelijk minder ruimte voor het fietspad.

### **Eerste indruk effecten:**

Bij realisatie van een conflictvrij fietspad is de veiligheid van de fietser beter gewaarborgd dan in de huidige situatie. De route maakt geen nieuwe doorkruisingen in het landschap en daarmee is het effect op de belevingswaarde, gebruikswaarde en landschap neutraal. Wel kunnen er natuurwaarden negatief worden beïnvloed, bijvoorbeeld als bomen worden gekapt. Er is een positief effect voor recreatieve aantrekkelijkheid en gebruiksmogelijkheden. Voor de realisatie van de fietsroute zijn planologische procedures nodig die relatief veel tijd kosten. Het verbeteren van de fietsroutes in het gebied geeft aanleiding om meer gebruik te maken van de (elektrische) fiets en bevordert daarmee het gebruik van duurzame mobiliteit. Wanneer alle maatregelen gericht op fiets (OVF, OVF1(a), OVF1(b), OVF1(c)) worden doorgevoerd, zorgen deze maatregelen tezamen voor ongeveer 2% minder auto's vanwege mensen die overstappen op het OV [gebaseerd op het rapport van RHDHV Bereikbaarheidsscenario].



## OVF1(d) Fietsverbinding Gouda-Bodegraven

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 2.0 d.d. 16 september 2020

**Beschrijving van de maatregel:**

De maatregel is een fietsroute tussen Gouda en Bodegraven. Deze fietsroute loopt grotendeels door het projectgebied. De route kruist de N11 in Bodegraven bij de botrotonde. Bij de botrotonde heeft het fietsverkeer nu geen voorrang: het fietsverkeer kan hierdoor niet doorfietsen. Daarnaast is de situatie niet heel verkeersveilig. De gemeente zou hier graag een fietstunnel zien. Vanaf Gouda loopt de route vanaf de Bloemendaalseweg, langs de Reeuwijkse randweg en langs de N459, naar de kruising N11 (Botrotonde), Broekveldselaan, Oversteek bedrijventerrein Grote Wetering, Boerderijweg, Nieuwerbrug, Woerden.

Vanuit het programma Fiets (een samenwerking tussen gemeentes en provincie om het fietsgebruik te stimuleren) is een variant op deze route ingebracht. In deze route is gekozen voor een tracé door Reeuwijk naar Gouda via de Raadhuisweg en Omlooppad.

**(Meekoppel-)kansen:**

De maatregel vormt een nieuwe schakel in het fietsnetwerk binnen de provincie Zuid-Holland.

**Risico's:**

De route ligt in Gouda in landelijk gebied langs de A12, risico is dat de potentie van de route beperkt is.

De route via Reeuwijk ligt in bebouwd gebied waardoor het risico bestaat dat deze niet overal als snelfietsroute kan worden ingericht.

Risico haalbaarheid ongelijkvloerse kruising bij botrotonde:

- Er is commitment nodig van veel partijen zoals Rijkswaterstaat, gemeentes, provincie en grondeigenaren.
- Technisch complexe maatregel.
- Hoge kosten.
- Directe samenhang met ontwerp Bodegravenboog.
- Een kruising met rotondes blijft een conflictpunt.

**Samenhang met andere maatregelen:**

De maatregel heeft samenhang met de Bodegravenboog (W9) en met de verlenging parallelstructuur A12 (W21).

Tevens sluit de fietsroute aan op andere fietsmaatregelen waaronder OVF 1(e) en OVF 1(g).

De maatregel OVF 1(d) kruist maatregel V2e (sloepenroute).

De haalbaarheid van de ongelijkvloerse kruising bij de Botrotonde N11 wordt onderzocht binnen een ander project binnen de Provincie Zuid-Holland.

**Samenvatting reacties omgeving :**

Vergroot de bereikbaarheid per fiets in een groot gebied tussen Gouda en Bodegraven. Verhoogt de fietsveiligheid in het gebied.

Logische schakel in (netwerk)route Gouda - Utrecht v.v. maar met een lage belevingswaarde omdat het tracé grotendeels parallel aan de A12 loopt.

Een tracé door Reeuwijk naar Gouda via de Raadhuisweg in plaats van naar de Otweg heeft de voorkeur.

Bereikbaarheid en veiligheid nemen sterk toe tegen relatief lage kosten omdat het tracé grotendeels over bestaande fietspaden kan gaan. Kruising botrotonde is aandachtspunt.

**Samenvatting effecten:**

De fietsroute is een logische schakel in een fietsverbinding tussen Utrecht en Gouda.

Het meefietsen langs de rijksweg A12 scoort niet het hoogst op beleving.

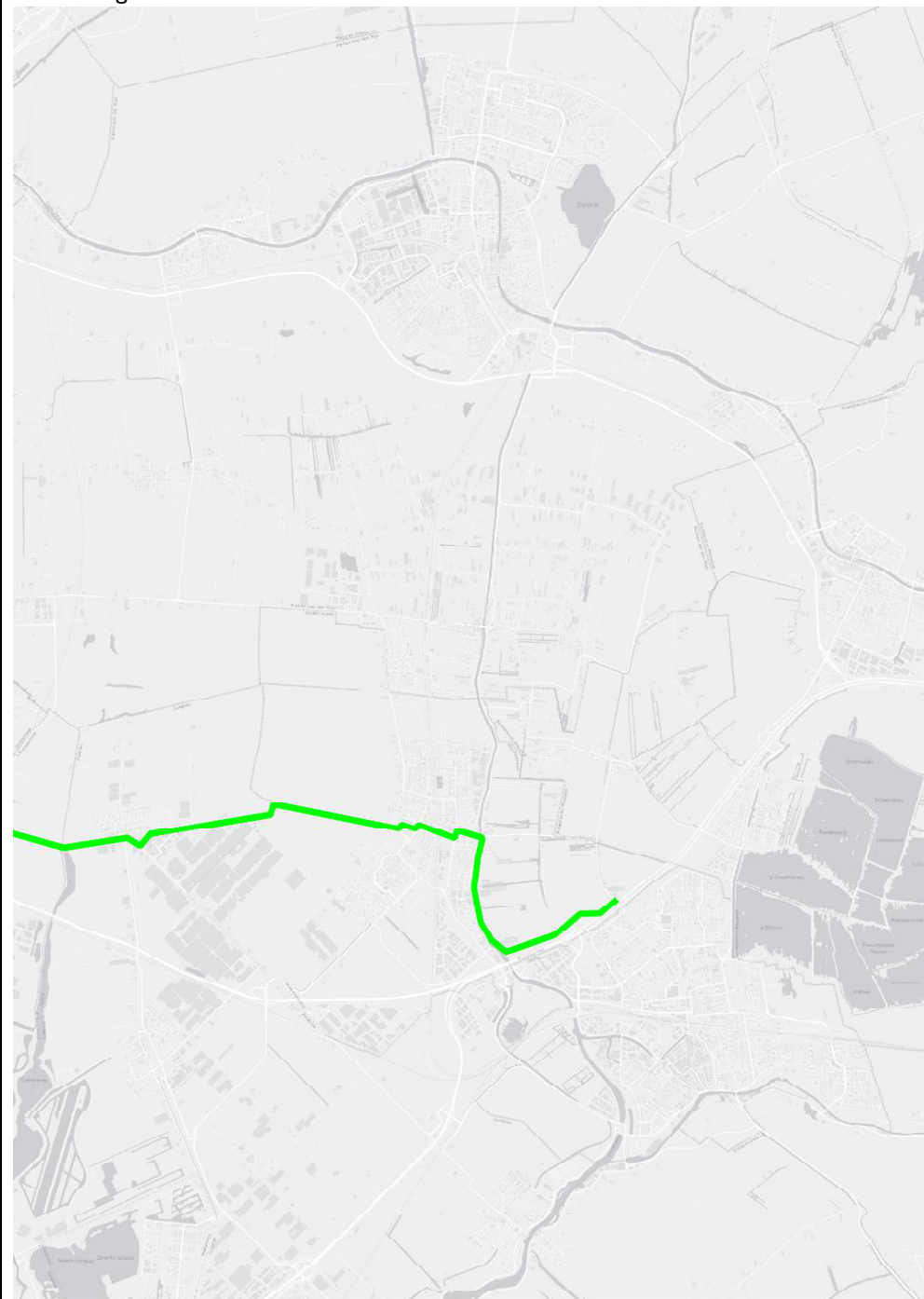
De route gebruikt grotendeels bestaande fietspaden en is relatief in korte tijd aan te leggen.

De variant op de route via de Raadhuisweg wordt als kansrijk gezien. Deze route is korter en heeft meer samenhang met de bebouwing.

## OVF1(e) Fietsroute Gouda-Zoetermeer langs tracé A12

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### **Beschrijving van de maatregel:**

Traject snelfietsroute buiten de bebouwde kom, onderlangs tracé A12 via de Otweg naar de Henegouwerweg N207 naar de hefbrug Waddinxveen. Zorgt er voor dat de Brugweg toegankelijk blijft voor het huidige verkeer. Een fietsroute past goed bij het karakter van het gebied van de polder Bloemendaal.

### **(Meekoppel-)kansen:**

De route kan worden gecombineerd met een afschalen van de N207 Henegouwerweg (door verbreding van het fietspad langs dit tracé).

De route kan mogelijk worden gecombineerd met in het landschap ingepaste maatregelen voor versterking van het gebruik van de Amaliabrug.

### **Risico's:**

Risico dat fietsroute niet of slecht inpasbaar is. Ruimte is schaars om naast de N207 een robuust fietspad in te passen.

Verkeersveiligheid is een risico, de route loopt direct langs de N207. De inrichting van de hefbrug zelf is niet ideaal voor fietsverkeer: er zijn geen vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig. De realisatie hiervan binnen de bestaande brug is niet mogelijk.

### **Samenhang met andere maatregelen:**

De route overlapt deels de fietsverbinding parallel aan de N207 (OVF1 (c) en vanaf de hefbrug Waddinxveen naar Zoetermeer de fietsverbinding OVF1(b).

Tevens sluit de fietsroute aan op andere fietsmaatregelen waaronder OVF 1(d) en OVF 1(g).

De maatregel heeft een samenhang met maatregel W24, nieuwe ontsluiting Reeuwijk-Dorp.

### **Samenvatting reacties omgeving :**

Functionele (snel)fietsroute maar met een lage recreatieve waarde m.u.v. polder Bloemendaal.

Fietstraject over/naast N207 kent veel veiligheidsissues: bewoners maken zich veel zorgen over de bestaande fietsroute.

Kan dienen als alternatief of aanvulling voor OVF1(f) route Gouda-Waddinxveen via Baarsjeskade.

Langere route dan OVF1(f): Er is geen scholier die zo fietst.

N207 traject is te smal en dus niet geschikt voor grote aantallen fietsers (grote delen 2,40 m), gevaarlijk (langs 80km weg).

### **Samenvatting effecten:**

Fietsverbinding tussen Gouda en Waddinxveen voor scholieren & bewoners. De weg ligt wel langs drukke wegen (A12 en N207) wat de weg minder aantrekkelijk maakt.

Betreft grotendeels een bestaande fietsverbinding welke geschikt dient te worden gemaakt als snelfietsroute.

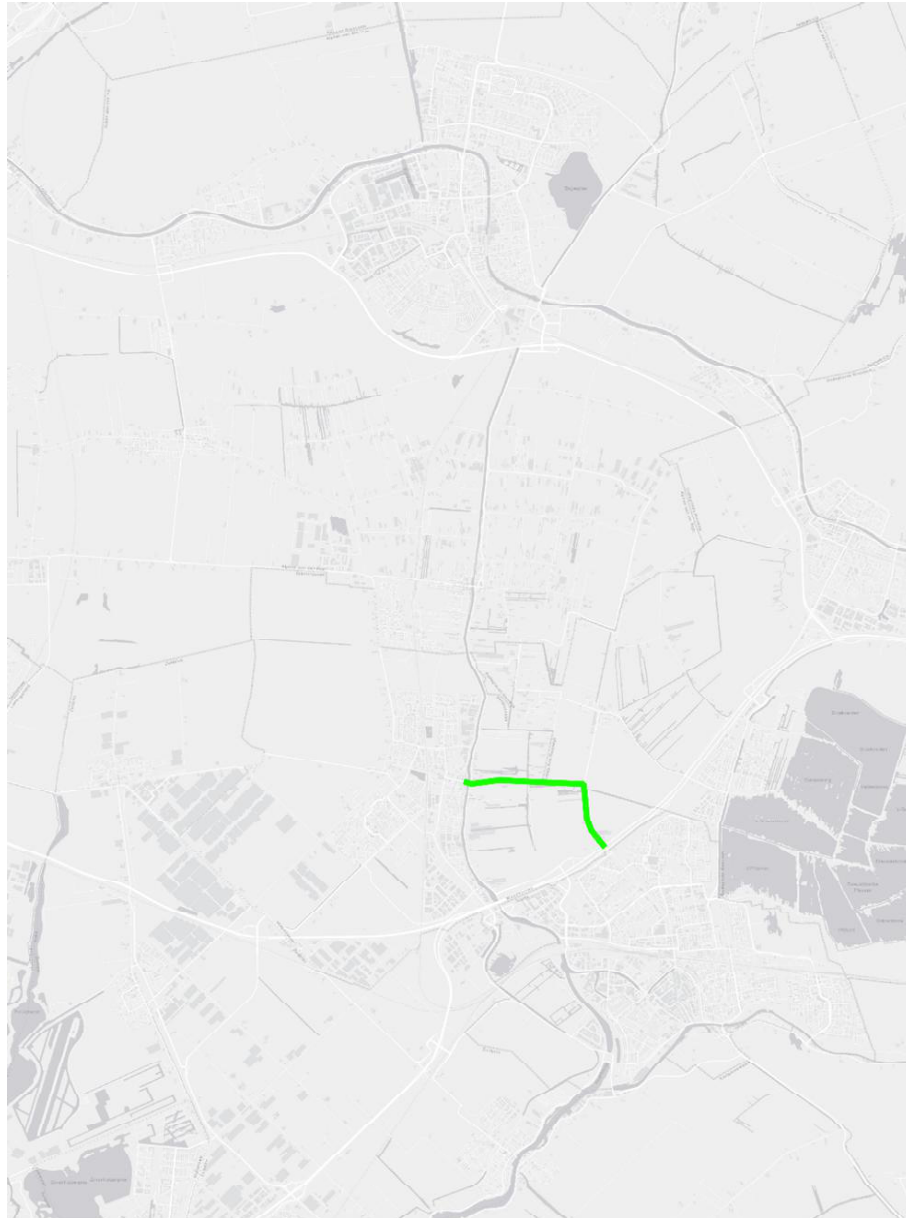
Verkeersveiligheid langs de N207 en op de hefbrug dient te worden verbeterd.



## OVF1(f) Fietsroute Gouda-Waddinxveen via Baarsjeskade

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### **Beschrijving van de maatregel:**

Traject vanaf Gouda via Bloemendaalseweg naar Baarsjeskade. Baarsjeskade verlengen via de polder naar Henegouwerweg en verder naar de Hefbrug Waddinxveen.

De route loopt hierbij achter de huizen van de Brugweg om tussen de kwekerijen en het gebied van Stichting Weids Bloemendaal naar de Henegouwerweg en de hefbrug.

### **(Meekoppel-)kansen:**

Verbeteren van de verkeersveiligheid op danwel herinrichting van de Brugweg.

### **Risico's:**

Verkeersveiligheid op de Bloemendaalseweg is risico. Bloemendaalse weg wordt ook (veel) gebruikt voor autoverkeer.

Risico op onvoldoende draagvlak. Nader onderzocht dient te worden of er voldoende draagvlak is om de route achter de Brugweg aan te leggen tussen de kwekerijen en het gebied van Stichting Weids Bloemendaal. Dit lijkt alleen een haalbare variant als de Brugweg toegankelijk blijft voor het huidige aanbod aan auto- en vrachtverkeer.

Grondverwerving is risico. Aankoop gronden ten behoeve van de aanleg van het fietspad parallel aan de Brugweg.

### **Samenhang met andere maatregelen:**

De route heeft samenhang met de fietsverbinding parallel aan de N207 (OVF1 (c)). Verwachting is dat pendelaars tussen Gouda en Alphen kunnen hier gebruik van maken, want de route ligt in een fraaie omgeving.

Tevens sluit de fietsroute aan op andere fietsmaatregelen waaronder OVF 1(b), OVF 1(e) en OVF 1(g).

De maatregel heeft een samenhang met maatregel W24, nieuwe ontsluiting Reeuwijk-Dorp.

### **Samenvatting reacties omgeving :**

Mooie losliggende fietsverbinding.

Wanneer de route achter de Brugweg wordt gelegd, wordt deze tussen de kwekerijen en het gebied van Stichting Weids Bloemendaal aangelegd. Onduidelijk is nog of hier voldoende draagvlak voor is.

De fietsroute past goed bij het karakter van het gebied van de polder Bloemendaal.

Natuurwaarden gebied worden mogelijk aangetast.

### **Samenvatting effecten:**

Korte en snelle fietsverbinding tussen Gouda en Waddinxveen.

Betreft deels bestaande fietspaden.

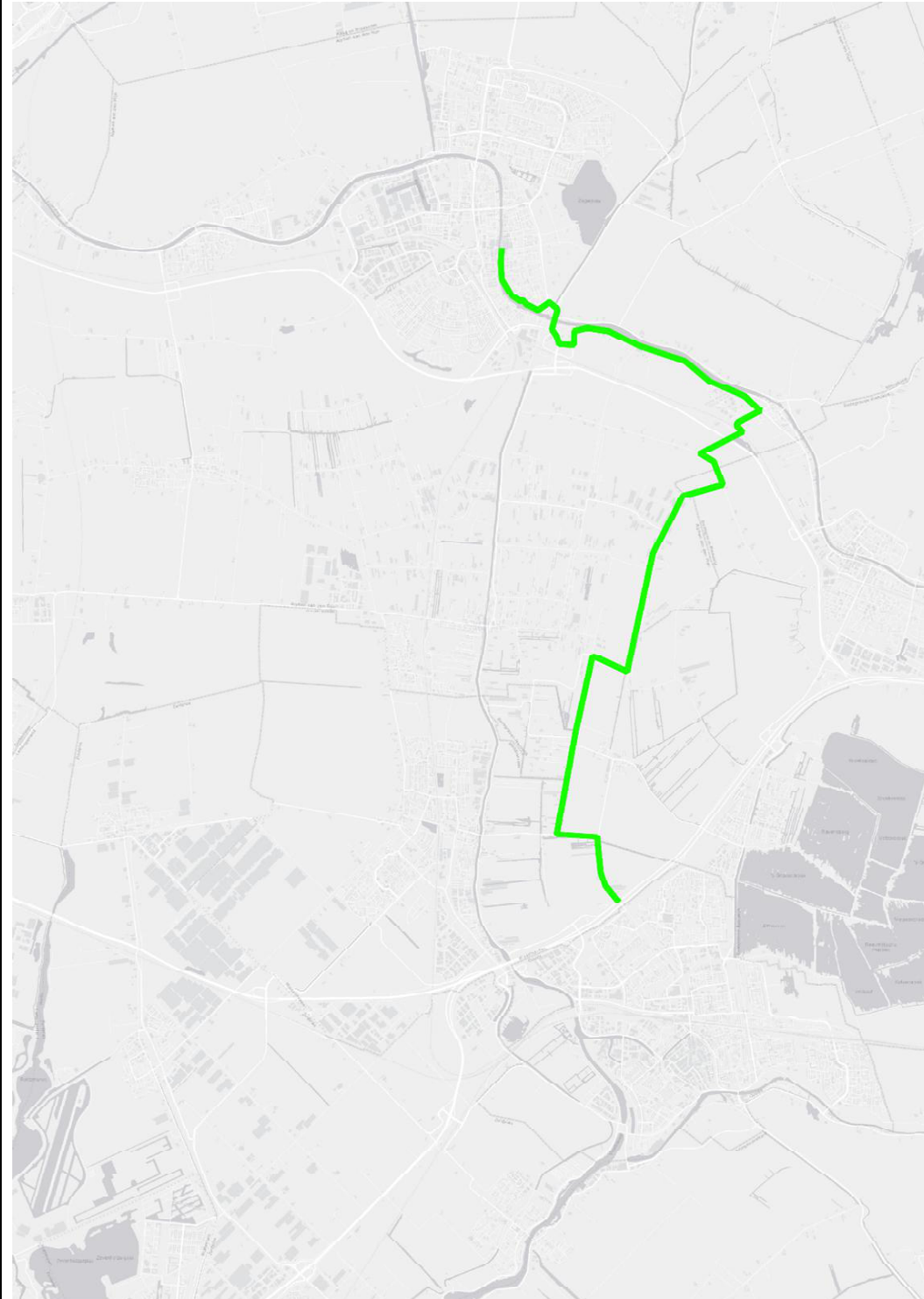
Verkeersveiligheid Bloemendaalseweg is een belangrijk aandachtspunt.

Wordt gezien als een maatregel om de Brugweg toegankelijk te houden voor ander verkeer.

## OVF1(g) Fietsroute Gouda-Alphen aan de Rijn

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### **Beschrijving van de maatregel:**

Fietsroute over autoluwe wegen tussen Gouda en Alphen aan den Rijn via de Middelburgseweg en Zwammerdam.

Route: Gouda centrum, Bloemendaalseweg, Zwarteweg, Middelburgseweg, Wijkdijk, Voshol, J.C. Hoogendoornlaan, Spoorlaan, Viaduct over N11, Zwammerdam, Steekterweg, Hefbrug Alphen aan den Rijn.

Zou de route via Goudse Rijpad niet logischer zijn?

### **(Meekoppel-)kansen:**

De route kan het recreatief economische karakter van het gebied sterk doen toenemen.

De route gaat deels over bestaande wegen in landelijk gebied. Deze wegen zijn relatief druk belast en verkeersonveilig door menging van auto- en fietsverkeer op relatief smalle wegen. Mogelijkheid bestaat om de bestaande wegen in het gebied tussen grofweg de A12 en de N207 op een andere manier in te richten. Door bewonersorganisaties is het verzoek ingebracht om bij aanleg van de maatregel de bestaande wegen in het gebied aan te passen zodat gemotoriseerd verkeer wordt beperkt en fietsverkeer veiliger wordt gemaakt.

### **Risico's:**

Risico op overschrijding van de geraamde kosten door veel aanvullende kosten, de route volgt veelal bestaande wegen welke deels anders ingericht (zouden) moeten worden.

Verkeersveiligheid, aangezien de route veelal bestaande wegen volgt (smalle wegen met auto en vrachtverkeer).

### **Samenhang met andere maatregelen:**

De route vormt een mooi alternatief naast een fietsverbinding parallel aan de N207 (OVF1 (c)).

Tevens sluit de fietsroute aan op andere fietsmaatregelen waaronder OVF 1(e) en OVF 1(g).

De maatregel heeft een samenhang met maatregel W24, nieuwe ontsluiting Reeuwijk-Dorp.

### **Samenvatting reacties omgeving :**

De route heeft een fraai en recreatief karakter. Draagvlak hiervoor is groot. Met name bewoners Middelburgseweg willen hun straat/deze route structureel omvormen tot fietsroute/zeer autoluwe route. Sociale veiligheid is aandachtspunt. Verwachting is dat pendelaars tussen Gouda en Alphen hier gebruik van gaan maken, want de route ligt in een fraaie omgeving. Vergroot de bereikbaarheid per fiets in een groot gebied tussen Gouda en Alphen aan den Rijn. Door het uitvoeren van de maatregel zal de fietsveiligheid in het gebied verbeteren. Aantrekkelijke fietsroute die bijdraagt aan de beleving van het landschap en past bij het landelijke karakter en de natuurwaarden van het gebied. Goede schakel in (netwerk)route Gouda - Alphen v.v. Kan rekenen op zeer veel draagvlak, ook bij aanwonenden. Aandacht voor verkeersveiligheid: smalle 2,20 meter weg met ook bestemmings- en vrachtverkeer. Aandacht voor sociale veiligheid omdat de route op delen "solitair" is.

### **Samenvatting effecten:**

De route is een recreatieve route welke te weinig potentie heeft om als snelfietsroute uit te voeren.

Verkeersveiligheid is aandachtspunt aangezien de route deels over bestaande wegen gaat (smalle wegen met auto en vrachtverkeer). De fietsroute is op het eerste gezicht prima in te passen in het landschap.

De route vormt een mooi alternatief naast een fietsverbinding parallel aan de N207 (ladderstructuur).

Sociale veiligheid is een issue want het is een redelijk solitaire route.

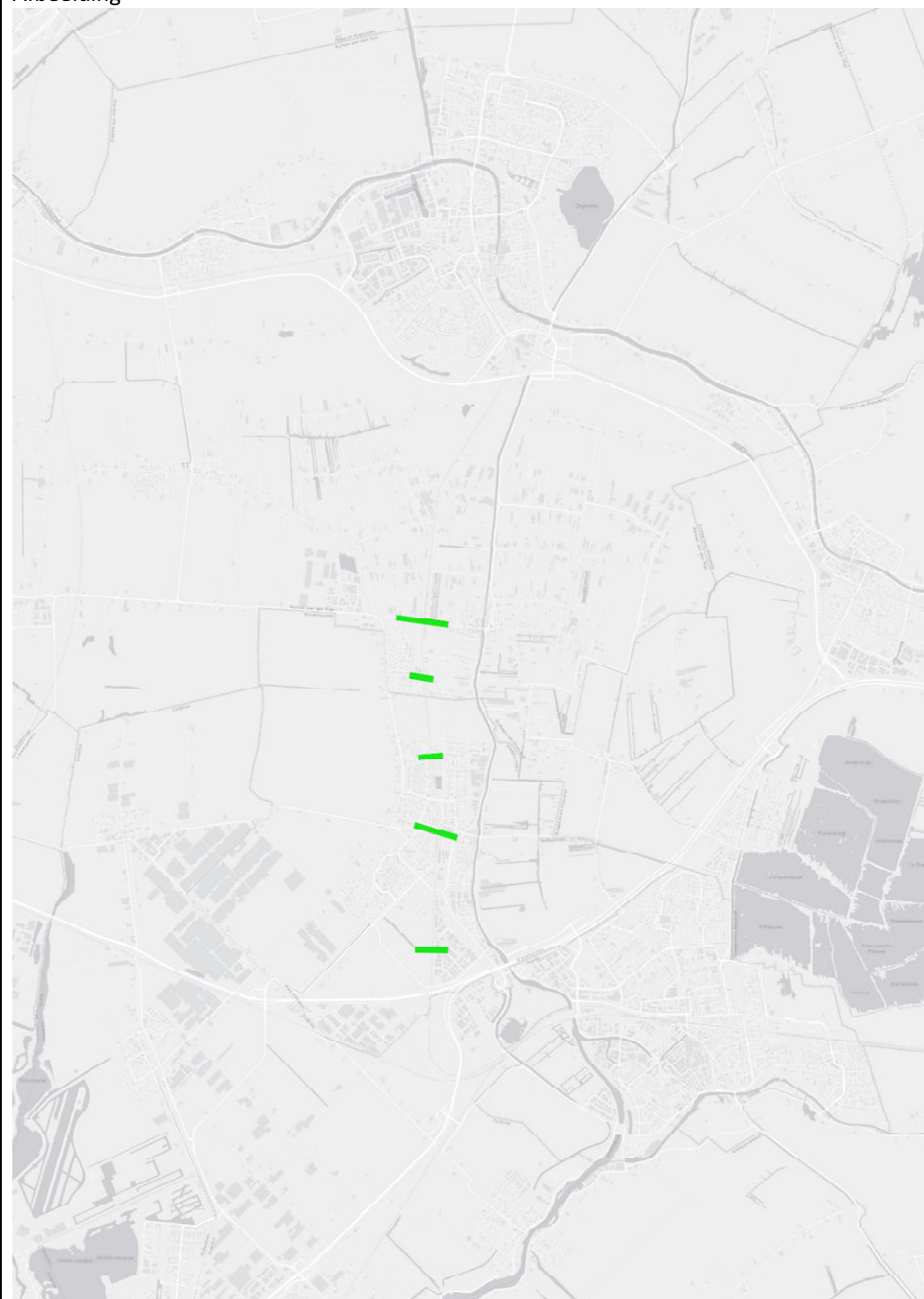
Route via een reeds bestaande logische kruising over de N11. Dit is gunstig voor bouwtijd en bouwkosten.



## OVF 1: Verbeteren fietsroutes naar R-net-haltes

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### Beschrijving van de maatregel:

In het gebied zijn nieuwe R-Net haltes gerealiseerd. Het doel van deze maatregel is het vergroten van het OV gebruik door de toegankelijkheid van deze R-Net haltes te vergroten. Het betreft de R-net haltes:

- Waddinxveen Triangel
- Waddinxveen
- Waddinxveen Noord
- Boskoop Snijdelwijk
- Boskoop

Deze haltes kunnen voor fietsers sneller en veiliger bereikbaar worden door bijvoorbeeld het realiseren van een fietsstraat (auto's te gast), drempels voor auto's, geen mogelijkheid tot parkeren van auto's langs het fietspad, geen obstakels voor fietsers (stoepranden, paaltjes), ruimte om (door) te fietsen met brede fietspaden.

### (Meekoppel-)kansen:

Station Gouweknoop: Voor de bereikbaarheid van bedrijventerrein Gouwepark en de woonwijk Westergouwe wordt de mogelijkheid opgehouden om een extra treinstation te realiseren in de driehoek A20, N207, N457, mogelijk met een transferium

Programma Fiets van provincie Zuid-Holland

Deelprogramma recreatie Groene Hart: De koppeling van de recreatienetwerken met regionale OV-netwerken en knooppunten o.a. door realisatie van Toeristische Overstap Punten (TOP's) en transferia.

Realiseren nieuwe R-nethalte/spoorboog Gouda knoop West en Nesselande;

Aansluiten fietsroute voor woon-werkverkeer Alphen-Gouda

### Risico's:

De maatregel resulteert niet of in een beperkte toename van het aantal mensen dat de R-Net haltes gebruikt;

Risico op onvoldoende (extra) fietsenstallingen bij de R-net haltes

Risico op onvoldoende fietsparkeerplekken bij de haltes

### Samenhang met andere maatregelen:

Het gebruik van de fietsroutes naar de R-net haltes neemt verder toe als er nieuwe fietspaden worden aangelegd zoals bij maatregel OVF1(a), OVF1(b) en OVF1(c).

Met name aandacht (in combinatie met W14) voor inrichting De Zijde, nu onveilig door intensief gebruik auto- en vrachtverkeer.

### Samenvatting reacties omgeving:

De maatregel wordt positief ontvangen en gezien het een 'no-regret' maatregel. Voor het principe van 'fietser altijd voorrang' zijn er voorstanders (o.a. Fietsersbond) en tegenstanders (o.a. Veilig Verkeer Nederland).

De R-netstations voorzien in behoefte van de omgeving, dus het verbeteren van de verkeersveiligheid en route vindt men een goed plan. De maatregel wordt vooral aan de westzijde van het spoor als kansrijk gezien, vanwege de daar gelegen bedrijvigheid.

### Eerste indruk effecten:

De maatregel zal resulteren in enige toename van het OV en dus tot minder gebruik van de auto. Wanneer alle maatregelen gericht op fiets (OVF, OVF1(a), OVF1(b), OVF1(c)) worden doorgevoerd, zorgen deze maatregelen tezamen voor orde grote 2% minder auto's vanwege mensen die overstappen op het OV [gebaseerd op het rapport van RHDHV Bereikbaarheidsscenario].

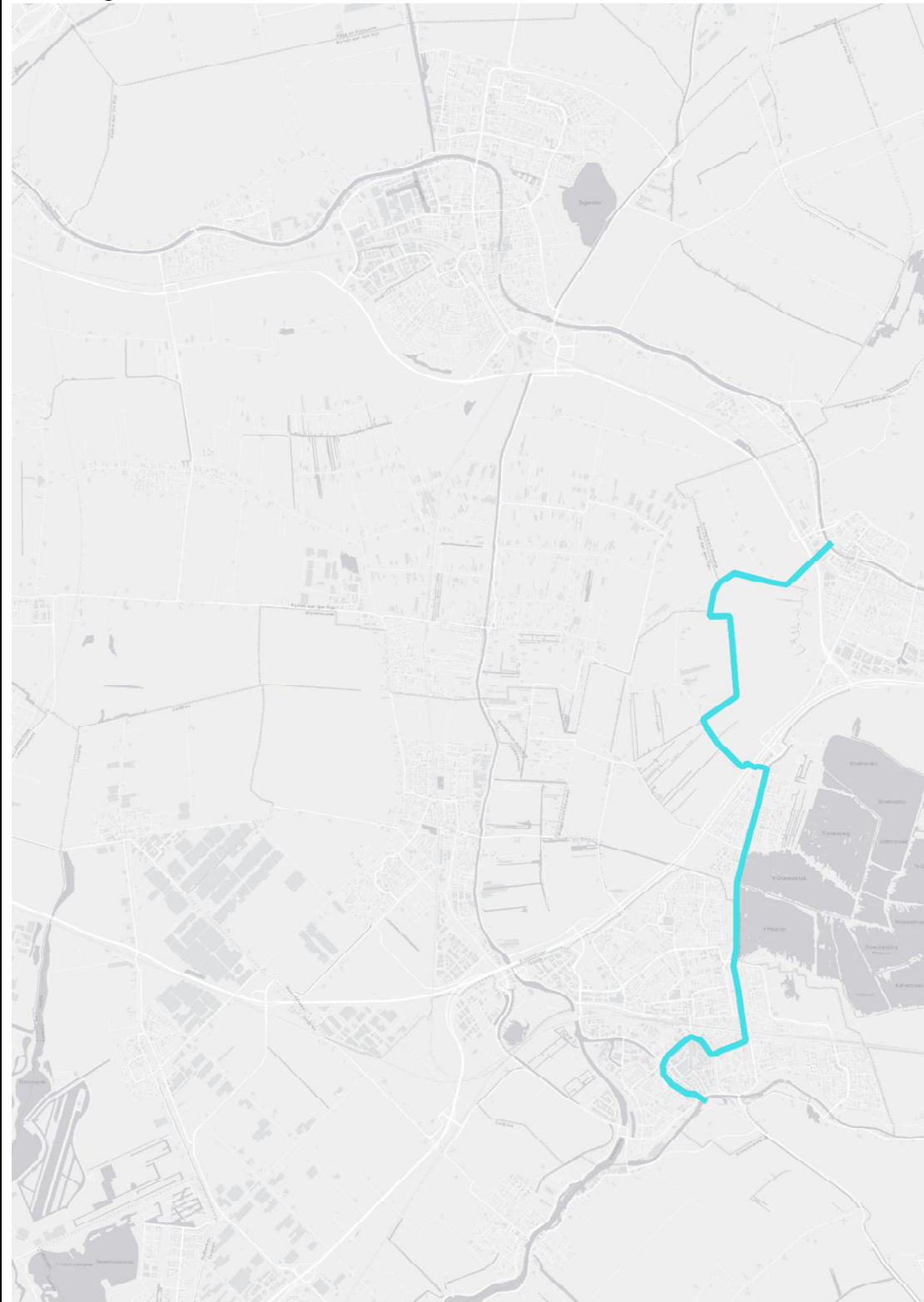
De maatregelen vinden plaats op bestaande routes en zijn relatief beperkt van omvang. Er is daarom een beperkt (positief) effect op de belevingswaarde en gebruikswaarde in het gebied.

Het verbeteren van de fietsroutes in het gebied bevordert de duurzame mobiliteit (oa fiets en OV). Maatregelen zijn nadelig voor voetgangers, bijvoorbeeld vanwege smallere stoepen of moeilijker oversteken. Vanuit de omgeving is er draagvlak voor deze maatregel.

## V2 (b): Aanleggen sloepenroute tussen Gouda- Reeuwijkse Plassen en Bodegraven

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### Beschrijving van de maatregel:

Bij deze maatregel wordt een alternatieve route voor sloepen gerealiseerd parallel aan de Gouwe. De route begint ter hoogte van Bodegraven aan de Oude Rijn en gaat daarna door Reeuwijk naar Gouda. Na de A12 sluit de route aan op de bestaande recreatieve vaarroute van de Reeuwijkse plassen naar Gouda. Na Gouda sluit de route aan op de Hollandse IJssel.

De vaarroute kan verdeeld worden in 5 trajecten:

1. Oude Rijn – Gemaal Buleaus Brack;
2. Gemaal Buleaus Brack – Oud-Reeuwijk;
3. Oud-Reeuwijk;
4. Reeuwijkse plassen;
5. Gouda.

Door deze vaarroute te realiseren kan de overlast door sloepen op de Gouwe gereduceerd worden en verbetert de veiligheid op de Gouwe. De maatregel zorgt voor een betere verdeling tussen sloepen en overig vaarverkeer op de Gouwe.

### (Meekoppel-)kansen:

- Visie op water van de gemeente Alpen aan den Rijn

Hoogheemraadschap van Rijnland:

- Route biedt mogelijkheden voor het ontwikkelen van recreatie in de omgeving.
- Door aanleg van een nieuwe route wordt de bestaande route langs de Reeuwijkse plassen meer gebruikt.

### Risico's:

- De alternatieve route is niet aantrekkelijk genoeg en wordt niet of beperkt gebruikt.
- Realisatiekosten zeer hoog met risico op aanvullende kosten. Bijvoorbeeld door de aanpassing van het gemaal en de krappe onderdoorgang A12 afrit 12. Waarschijnlijk is aanpassing van de onderdoorgang nodig om deze route in te passen.
- Het deel van de vaarroute tussen het Gemaal Buleaus Brack – Oud-Reeuwijk - Ringvaart Tempelpolder heeft een natuurlijke oever en aanpassingen kunnen ongewenste gevolgen hebben op het bestaande landschap.
- In Oud-Reeuwijk gaat de route vlak langs bestaande woningen met erfdoorgangsbruggetjes. Aanpassing kan duurder uitvallen en kan lang duren.
- Gewenste breedte is op veel plaatsen moeilijk te behalen
- Vanwege verbetering waterkwaliteit Reeuwijkse plassen zijn de plassen waterhuishoudkundig afgekoppeld van de omliggende polders. Deze maatregel kan dit weer teniet doen.

### Samenhang met andere maatregelen:

Versterking van het effect met maatregel 'V4(a) Ontmoedigen sloepen op de Gouwe'

Mogelijk kan bij maatregel 'W9: Verbetering verbinding N11-A12 ('Bodegravenboog') ook gelijk de onderdoorgang bij afrit 12 en de N459 aangepakt worden.

### Samenvatting reacties omgeving:

Deze variant kan van de verschillende nieuwe sloepenroutes op de meeste steun rekenen van de aanwezigen tijdens de verrijkingssessies. De sloepenroute lijkt, volgens de aanwezigen, uitvoerbaar, en realiseert een door recreatievaart gewenste verbinding tussen Reeuwijkse plassen en Nieuwkoopse plassen. Mogelijk met een positief effect op de aanwezige aan waterrecreatie gerelateerde ondernemingen.

De benodigde breedte en doorvaarthoogte voor de sloepen is een serieus aandachtspunt. De route gaat direct langs de Oud-Reeuwijkse weg, hier zijn veel zeer lage bruggen waar aanpassing van de doorvaarthoogte niet goed realiseerbaar is. Beter is het om gebruik te maken van (deels) andere watergangen of nieuwe watergangen te graven inclusief voorzieningen om de percelen bereikbaar te maken. De maatregel kan het gebied recreatief versterken.

### Eerste indruk effecten:

De nieuwe sloepenroute draagt slechts in beperkte mate bij aan een vlotte doorvaart en veiligheid op de Gouwe omdat:

- 1) alleen kleine sloepen (BRTN, categorie F) gebruik kunnen maken van de nieuwe route. Voor grotere sloepen is de nieuwe route geen optie. Kleine sloepen zijn een beperkt aandeel van de recreatievaart op de Gouwe
- 2) de kleine sloepen maken vooral in het weekend gebruik van de Gouwe, er is op dat moment relatief weinig beroepsvaart.

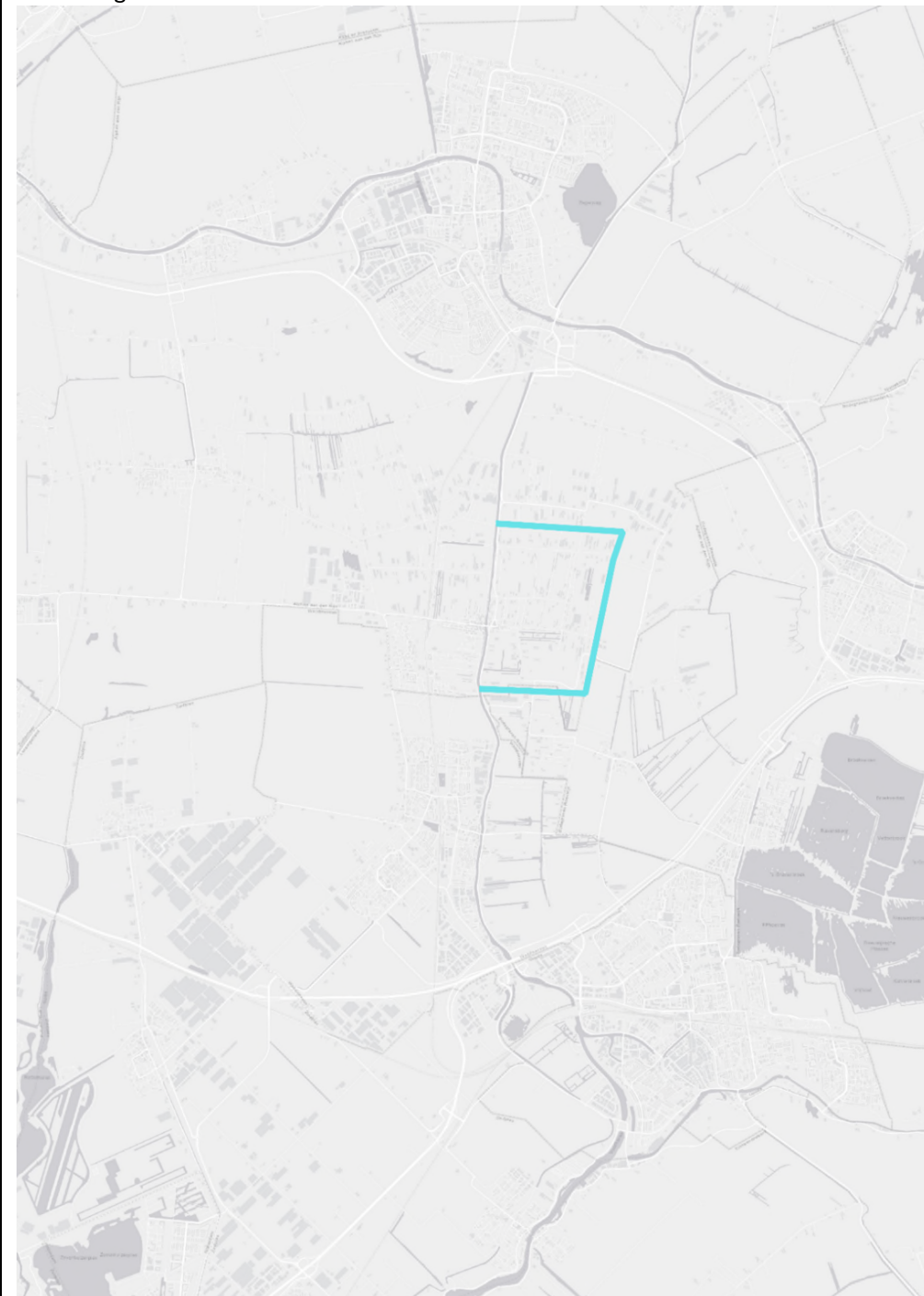
De maatregel heeft een positief effect op de recreatieve aantrekkelijkheid en gebruiksmogelijkheden in het gebied. Het gebruik is mogelijk beperkt. De maatregel heeft een negatief effect op de waterkwaliteit, echter een positief effect op de waterkwantiteit door een toename van het wateroppervlakte. De maatregel vergt een forse investering in verband met grondaankoop en de aanpassing/realisatie van kades, bruggen, sluisjes etc.



## V2 (c): Aanleggen sloepenroute om Nauw van Boskoop + lokaal sloepenverbod

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### Beschrijving van de maatregel:

Om het smalste stuk van de Gouwe veiliger te maken leidt deze maatregel sloepen om het Nauw van Boskoop heen. Door een kort alternatief te maken en een sloepenverbod in te stellen ter plaatse van Het Nauw van Boskoop, worden de (kleine) sloepen omgeleid, waardoor er meer ruimte voor de andere vaarweggebruikers overblijft.

De alternatieve vaarroute is grotendeels gesitueerd over bestaande watergangen, langs boomkwekerij percelen.

Op twee punten moet een doorsteek gemaakt worden naar de Gouwe,. Hierbij moet een niveauverschil overbrugd worden (nieuwe sluisjes). Tevens moet de N207 worden gepasseerd met een nieuwe onderdoorgang en mogelijk lokaal worden verhoogd. Dit zijn relatief dure en ingrijpende maatregelen.

### (Meekoppel-)kansen:

n.v.t.

### Risico's:

Bestaande watergangen zijn niet ingericht voor pleziervaart. Verbreding kan veel impact hebben op naastgelegen percelen van bijvoorbeeld de boomkwekerijen. Hierdoor is er kans op lang en kostbaar proces.

Op de aansluitingen met de Gouwe ontstaan mogelijk risicovolle locaties doordat sloepen met lage snelheid de Gouwe moeten opdraaien

Handhaving vergt extra inzet en biedt geen 100% garantie dat er geen (kleine) sloepen meer op de Gouwe varen.

### Samenhang met andere maatregelen:

Om de route te realiseren zijn twee doorsteken nodig aan de west kade van de Gouwe. Hierdoor is samenhang met maatregelen die betrekking hebben op de west kade van de Gouwe en/of de N207.

De maatregelen om de oostelijke randweg Boskoop te verbeteren (W15) of uit te breiden (W12) spelen deels in hetzelfde gebied als deze alternatieve sloepenroute. Als ze samen worden uitgevoerd is dat mogelijk efficiënt maar is wel sprake van relatief veel ruimtebeslag in het gebied.

### Samenvatting reacties omgeving:

Deze variant kan op geen tot beperkte steun rekenen tijdens deze verrijksstap. De sloepenroute gaat door een natuurgevoelig gebied met beschermde planten- en diersoorten zoals Krabbescheer. Bewoners in het gebied vinden de route niet wenselijk, de bodem is zeer slap, een vaarroute is een aanslag op het kwetsbare gebied. Aanwezigen gaven ook aan dat door het creëren van een vaar rondje je mogelijk sloepenbewegingen gaat stimuleren.

De aanleg van de sloepenroute als beheersmaatregel om het aantal sloepen op de Gouwe te verminderen wordt niet zo goed begrepen. Waarom zou je dit doen voor het beperkt aantal sloepen? De kleine sloepen kunnen onder de bruggen door varen en hebben daarom geen negatieve invloed op het aantal brugopeningen.

Aanwezigen op de werksessie verwachten dat de maatregel de veiligheid op de Gouwe bevordert omdat beroepsvaart en sloepen op een risicovol smal deel van de Gouwe van elkaar gescheiden worden. Als sloepen de Gouwe willen verlaten of weer willen opvaren bestaat er wel een groter risico op ongelukken met de beroepsvaart.

### Eerste indruk effecten:

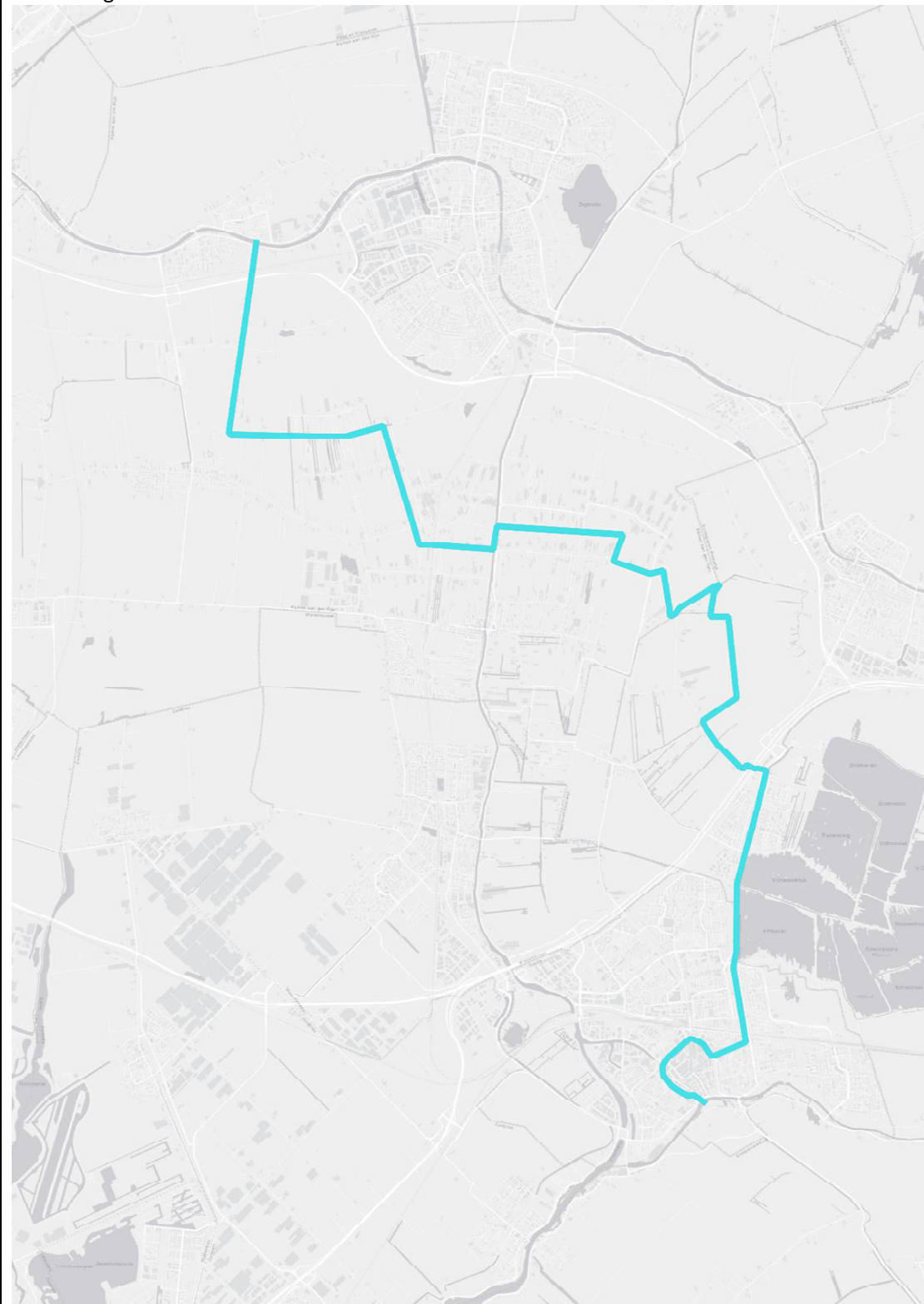
De nieuwe sloepenroute draagt slechts in beperkte mate bij aan een vlotte doorvaart en veiligheid op de Gouwe omdat:

- 1) alleen kleine sloepen (BRTN, categorie F) gebruik kunnen maken van de nieuwe route. Voor grotere sloepen is de nieuwe route geen optie. Kleine sloepen zijn een beperkt aandeel van de recreatievaart op de Gouwe
- 2) de kleine sloepen maken vooral in het weekend gebruik van de Gouwe, er is op dat moment relatief weinig beroepsvaart.
- 3) Er wat minder sloepen varen in het Nauw van Boskoop maar deze sloepen de Gouwe wel moeten kruisen bij het opgaan/verlaten van de route. De maatregel heeft een positief effect op de recreatieve aantrekkelijkheid en gebruiksmogelijkheden in het gebied. De maatregel heeft een negatief effect op de waterkwaliteit, echter een positief effect op de waterkwantiteit. De maatregel vergt een forse investering in verband met grondaankoop en de aanpassing/realisatie van kades, bruggen, sluisjes

## V2(d): Aanleggen sloepenroute tussen Gouda en Alphen aan den Rijn

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### Beschrijving van de maatregel:

Bij deze maatregel wordt er een alternatieve route voor sloepen gerealiseerd van Koudekerk aan de IJssel naar Gouda (door de Greenport).

Vanaf de Oude Rijn tot de Ambachtspolder-sluitsluit maakt de route gebruik van de bestaande vaarroute: Papenvaart. De vaart ligt een stuk hoger dan de omliggende polder waardoor de sloepen een mooi uitzicht hebben op de landelijke omgeving. De route vervolgt de watergang door Rietveld langs bestaande percelen, waaronder veel boomkwekerijen. Sloepen moeten in deze variant de Gouwe oversteken om de route te vervolgen.

Na de Gouwe gaat de route langs boomkwekerijen richting de Ringvaart Tempelpolder. Waarna de route door Oud-Reeuwijk gaat. In Oud-Reeuwijk gaat de route langs bestaande woningen met veel erftoegangsbruggen om de percelen te ontsluiten. Waarna de route onder de A12 via de Reeuwijkse plassen en Gouda aansluit op de Hollandse IJssel.

### (Meekoppel-)kansen:

Bij aanpassen van de bestaande watergangen kan mogelijk waterberging voor de Greenport ontwikkeld worden (Hoogheemraadschap van Rijnland).

- Route biedt mogelijkheden voor het ontwikkelen van recreatie in de omgeving.
- Door aanleg nieuwe route wordt de bestaande route langs de Reeuwijkse plassen meer gebruikt.

### Risico's:

Risico op langdurig grondverwervingsproces. De route gaat dicht langs bestaande percelen, waaronder veel boomkwekerijen. De watergang verbreden/aanpassen kan een lang juridisch proces zijn.

Doordat de route voor een groot deel nog geen bestaande vaarroute is, is er in het gebied op een aantal plekken hoogte verschil in het waterpeil. Dit vergt mogelijk diverse sluizen en kan een effect hebben op bijvoorbeeld het landschap.

Risico op gevaarlijke situaties. De oversteek van de Gouwe is gevaarlijk omdat de kleine sloepen hier kruisen met (veel) grotere vaartuigen.

De route door Oud-Reeuwijk gaat langs bestaande woningen met veel erftoegangsbruggen. Aanpassing van de route kan veel tijd en geld vergen. De beschikbare ruimte onder de A12 bij afrit 12 Reeuwijk is zeer beperkt. Mogelijk is hier geen route in te passen.

Vanwege verbetering waterkwaliteit Reeuwijkse plassen zijn de plassen waterhuishoudkundig afgekoppeld van de omliggende polders. Deze maatregel kan dit weer teniet doen.

### Samenhang met andere maatregelen:

Mogelijk kan bij maatregel 'W9: Verbetering verbinding N11-A12 ('Bodengravenboog') ook gelijk de onderdoorgang bij afrit 12 en de N459 aangepakt worden.

Het effect van de nieuwe route kan worden vergroot door sloepen te ontmoeten gebruik te maken van de Gouwe (maatregel V(4)).

### Samenvatting reacties omgeving:

Deze maatregel krijgt zowel positieve als negatieve reacties. De sloepenroute lijkt realistisch om te realiseren. Echter deze loopt volgens de aanwezigen door kwetsbaar gebied. De oevers en waterbodembodem zijn instabiel en er zijn diverse planten- en diersoorten aanwezig in het gebied. Bewoners zijn bang dat recreatie vervuiling van het gebied betekent (achterlaten afval, watervervuiling, geluidsoverlast). Elektrisch varen zou verplichting moeten zijn. Bewoners van het Rietveld willen geen versterking van de recreatieve waarden in het gebied door de aanleg van een sloepenroute. Rietveld is ongeschikt als vaargebied voor recreatievaart dat zich nu op de Gouwe waagt.

Aanwezigen geven aan dat door het creëren van een "rondje" je juist stimuleert dat er sloepen op de Gouwe gaan varen.

Op een aantal locaties gaat de voorziene route door watergangen met zeer lage bruggen waar aanpassing van de doorvaarthoogte volgens de aanwezigen niet goed realiseerbaar is. Beter is het om gebruik te maken van (deels) andere watergangen of nieuwe watergangen te graven. Het haaks oversteken van de Gouwe door sloepen wordt als risicovol gezien.

### Eerste indruk effecten:

De nieuwe sloepenroute draagt slechts in beperkte mate bij aan een vlotte doorvaart en veiligheid op de Gouwe omdat:

- 1) alleen kleine sloepen (BRTN, categorie F) gebruik kunnen maken van de nieuwe route. Voor grotere sloepen is de nieuwe route geen optie. Kleine sloepen zijn een beperkt aandeel van de recreatievaart op de Gouwe
- 2) de kleine sloepen maken vooral in het weekend gebruik van de Gouwe, er is op dat moment relatief weinig beroepsvaart.

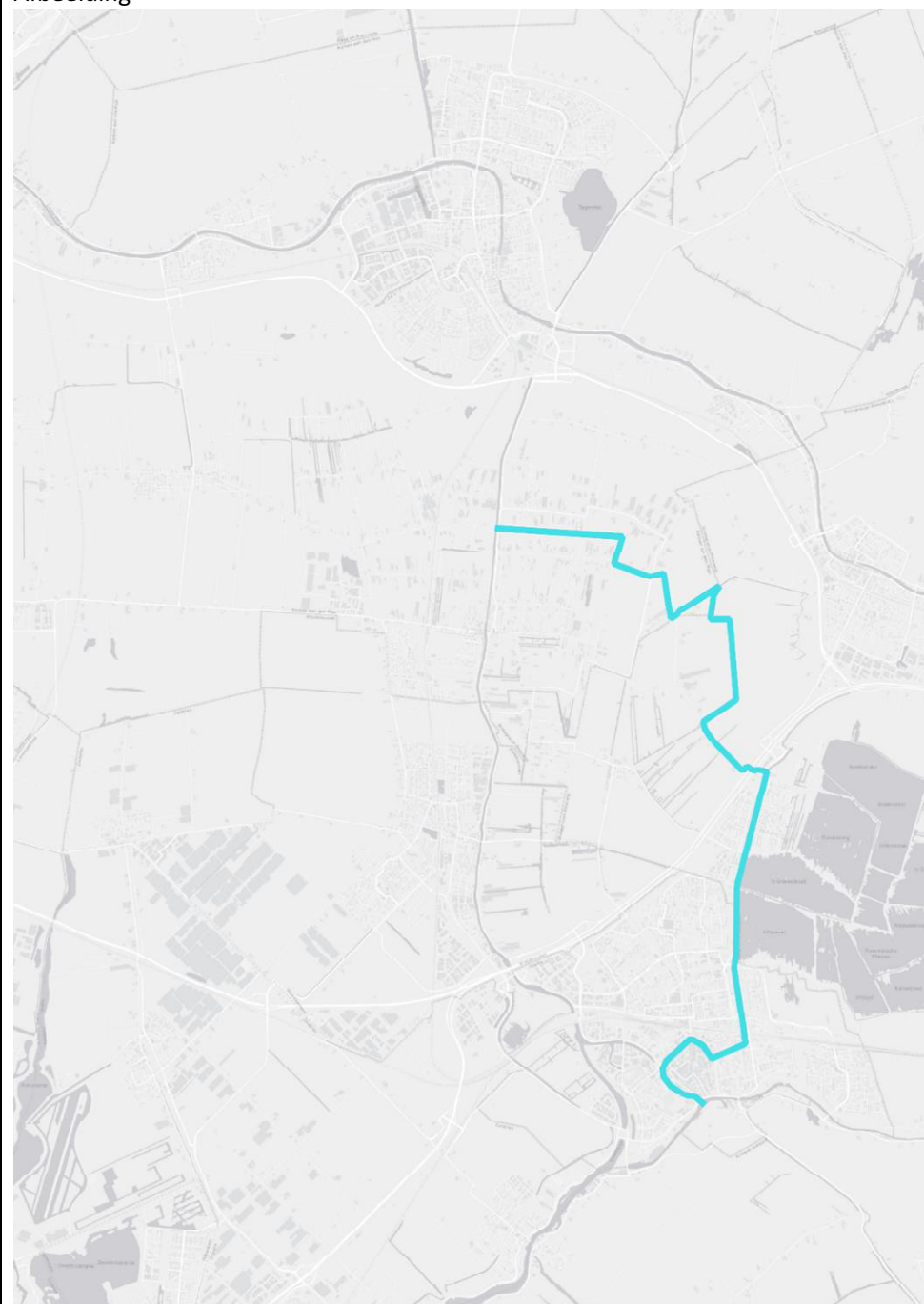
De maatregel heeft een positief effect op de recreatieve aantrekkelijkheid en gebruiksmogelijkheden in het gebied. De maatregel heeft een negatief effect op de waterkwaliteit, echter een positief effect op de waterkwantiteit.



## V2(e): Aanleggen sloepenroute tussen Gouda en Gouwe (ten noorden van Otwegwetering)

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### Beschrijving van de maatregel:

Bij deze maatregel blijven sloepen op het noordelijke deel van de Gouwe wel toegestaan. Voor het Nauw van Boskoop worden de sloepen oostwaarts geleid. De route loopt na de Gouwe langs de boomkwekerijen richting de Ringvaart Tempelpolder waarna de route door Oud-Reeuwijk gaat. In Oud-Reeuwijk gaat de route langs bestaande woningen met veel erftoegangsbruggen om de percelen te ontsluiten. Waarna de route onder de A12 via de Reeuwijkse plassen en Gouda aansluit op de Hollandse IJssel.

Er moet een aansluiting worden gemaakt op de Gouwe. Dat vergt aanpassingen aan onder meer kades.

### (Meekoppel-)kansen:

Visie op water van de gemeente Alpen aan den Rijn

Hoogheemraadschap van Rijnland:  
Route biedt mogelijkheden voor het ontwikkelen van recreatie in de omgeving.

Door aanleg nieuwe route wordt de bestaande route langs de Reeuwijkse plassen meer gebruikt.

### Risico's:

De route gaat dicht langs bestaande percelen, waaronder veel boomkwekerijen. De watergang verbreden/aanpassen kan een lang juridisch proces zijn.

De oversteek van de Gouwe is gevaarlijk omdat de kleine sloepen hier kruisen met (veel) grotere vaartuigen.

De route door Oud-Reeuwijk gaat langs bestaande woningen met veel erftoegangsbruggen. Aanpassing van de route kan veel tijd en geld vergen. De beschikbare ruimte onder de A12 bij afrit 12 Reeuwijk is zeer beperkt. Mogelijk is hier geen route in te passen.

Vanwege verbetering waterkwaliteit Reeuwijkse plassen zijn de plassen waterhuishoudkundig afgekoppeld van de omliggende polders. Deze maatregel kan dit weer teniet doen.

### Samenhang met andere maatregelen:

Versterking van het effect met maatregel 'V4(a) Ontmoedigen sloepen op de Gouwe'

Om de route te realiseren is een doorsteek nodig aan de west kade van de Gouwe. Hierdoor is er samenhang met maatregelen die betrekking hebben op de west kade van de Gouwe en de daarnaast gelegen N207.

### Samenvatting reacties omgeving:

Deze maatregel krijgt zowel positieve als negatieve reacties. De sloepenroute lijkt realistisch om te realiseren. Echter deze loopt door kwetsbaar gebied. De oevers en waterbodembodem zijn instabiel en er zijn diverse planten- en diersoorten aanwezig in het gebied. Bewoners zijn bang dat recreatie vervuiling van het gebied betekent (achterlaten afval, watervervuiling, geluidsoverlast). Elektrisch varen zou verplicht moeten zijn.

Aanwezigen geven aan dat door het creëren van een "rondje" je juist stimuleert dat er sloepen op de Gouwe gaan varen.

Op een aantal locaties gaat de voorziene route door watergangen met zeer lage bruggen waar aanpassing van de doorvaarthoogte volgens de aanwezigen niet goed realiseerbaar is. Beter is het om gebruik te maken van (deels) andere watergangen of nieuwe watergangen te graven.

Het haaks oversteken van de Gouwe door sloepen wordt als risicovol gezien.

### Eerste indruk effecten:

De nieuwe sloepenroute draagt slechts in beperkte mate bij aan een vlotte doorvaart en veiligheid op de Gouwe omdat:

- 1) alleen kleine sloepen (BRTN, categorie F) gebruik kunnen maken van de nieuwe route. Voor grotere sloepen is de nieuwe route geen optie. Kleine sloepen zijn een beperkt aandeel van de recreatievaart op de Gouwe
- 2) de kleine sloepen maken vooral in het weekend gebruik van de Gouwe, er is op dat moment relatief weinig beroepsvaart.

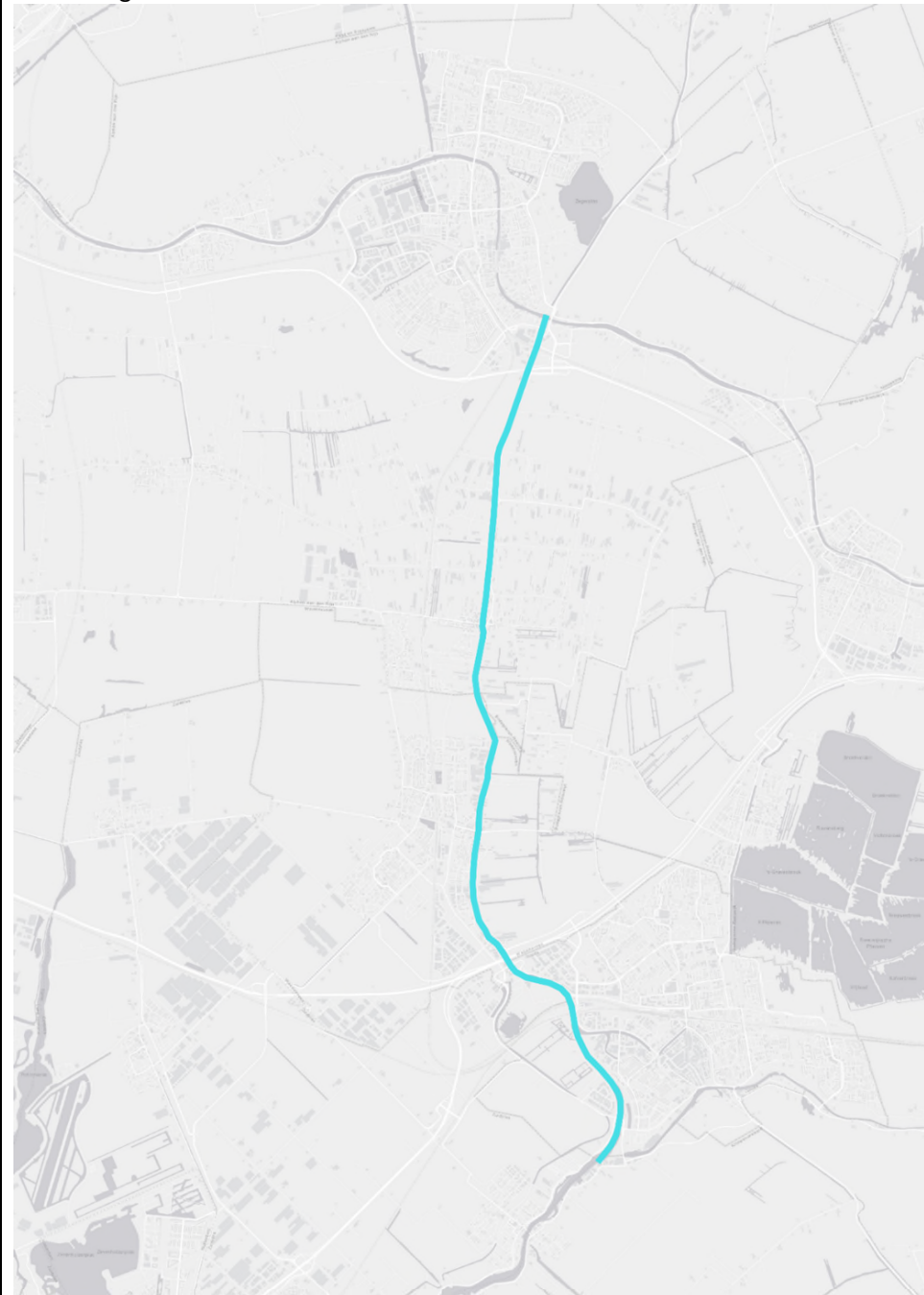
De maatregel heeft een positief effect op de recreatieve aantrekkelijkheid en gebruiksmogelijkheden in het gebied.

De maatregel heeft een negatief effect op de waterkwaliteit, echter een positief effect op de waterkwaliteit.

### V3: Verbreden Gouwe en CEMT bevaarbaar maken

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

#### Beschrijving van de maatregel:

Deze maatregel betreft het versterken en verbreden van de Gouwe. Het tracé wordt niet alleen verdiept, maar ook op drie trajecten verbreed tot een krap profiel conform CEMT-Va. Dit met uitzondering van het Nauw van Boskoop, hier worden geen aanpassingen doorgevoerd. De Coenecoopbrug wordt wel verbreed en de zichtlijnen op het tracé worden verbeterd. De hefbruggen hebben een monumentale status en worden niet aangepast, de vaarwegbreedte ter plaatse van deze bruggen blijft dus ongewijzigd.

De N207 moet over grote lengte iets worden opgeschoven vanwege de verbreding

#### (Meekoppel-)kansen:

Verbreding is voor het waterschap een meerwaarde door de toename afvoerwater naar het boezemgemaal Gouwe en inlaat van water vanuit de Hollandse IJssel.

Onderhoud oevers Gouwe aan oostzijde moet in 2025 plaatsvinden.

Als de nieuwe (Coenecoop)brug aangelegd wordt, kan ook de breedte voor autoverkeer vergroot worden.

#### Risico's:

Er liggen veel woningen naast het traject. Verandering in de omgeving kan zorgen voor weerstand

Een aantal kunstwerken moet verhoogd of verbreed worden om de doorstroming of zichtlijnen te verbeteren, deze kosten kunnen mogelijk hoog uitvallen. Mogelijk is er ook geen ruimte om de kunstwerken te verbreden/verhogen.

Risico op weerstand omgeving mede in relatie tot mogelijke toename vaarverkeer en brugopeningen.

#### Samenhang met andere maatregelen:

Om de doorstroming verder te verbeteren zijn de volgende maatregelen mogelijk: Ontmoedigen sloepen Gouwe (V4). Alternatieve vaarroute (V2(b), V2 (c), V2 (d) en V2 (e)).

Bij het afwaarderen van de N207 (W11(a)) kan de N207 makkelijker worden verplaatst en de Gouwe makkelijker worden verbreed.

#### Samenvatting reacties omgeving:

Het verbreden van de Gouwe conform CEMT Va profiel kan niet op draagvlak rekenen. Gesproken is zowel met bewoners(verenigingen) als lokale ondernemers, vervoerders en pleziervaartorganisaties. De vervoerders en ondernemers geven aan dat de huidige situatie waarbij ontheffing wordt verleend aan bepaalde schepen een goed werkbaar situatie is. Mensen geven aan dat de groei in te vervoeren tonnage is op te vangen door optimalisatie van de huidige goederenstromen. Verbreding naar CEMT-Va is positief voor de veiligheid op de vaarweg. Ook het verkrijgen van ontheffing voor het varen met schepen tot en met 10,5 meter breed is essentieel voor de effectiviteit van de goederenstromen. Voor bewoners(verenigingen) is elke maatregel (incl onderhoud nieuwe damwand) welke tot een toename van het vaarwegverkeer zal (kunnen) leiden ongewenst. Emissie-, geluids-, trillinghinder en meer brugopeningen vinden resp. aanwonenden en bewoners ongewenst. Er wordt een oproep gedaan om oplossingen te zoeken voor de recreatievaart met hoge/staande masten. Bewoners oost van de Gouwe zijn tegen verbreding om dat een relatie met W15 en W19 wordt gelegd.

#### Eerste indruk effecten:

Deze maatregel heeft een beperkt positief effect op de veiligheid op de vaarweg en een positief effect op de capaciteit van de vaarweg. Daarmee zal verbreding van de vaarweg een positief effect hebben op de economische ontwikkeling vanuit Alpherium maar niet voor de kwekers. Die staan immers stil voor een open brug. De verbreding van de Gouwe heeft ook een positief effect op waterkwaliteit en kwantiteit (duurzaamheid). Evt. positieve effecten op werkgelegenheid dienen nader te worden onderzocht.

Evt uitvoering van de vaarwegverbreding is technisch complex, vergt een grote investering en vergt langdurige planologische procedures. De maatregel lost knelpunten op maar creëert ook nieuwe. Het nauw van Boskoop en de hefbruggen Waddinxveen en Boskoop worden bij deze maatregel niet aangepast, deze beperken de effectiviteit van deze maatregel.

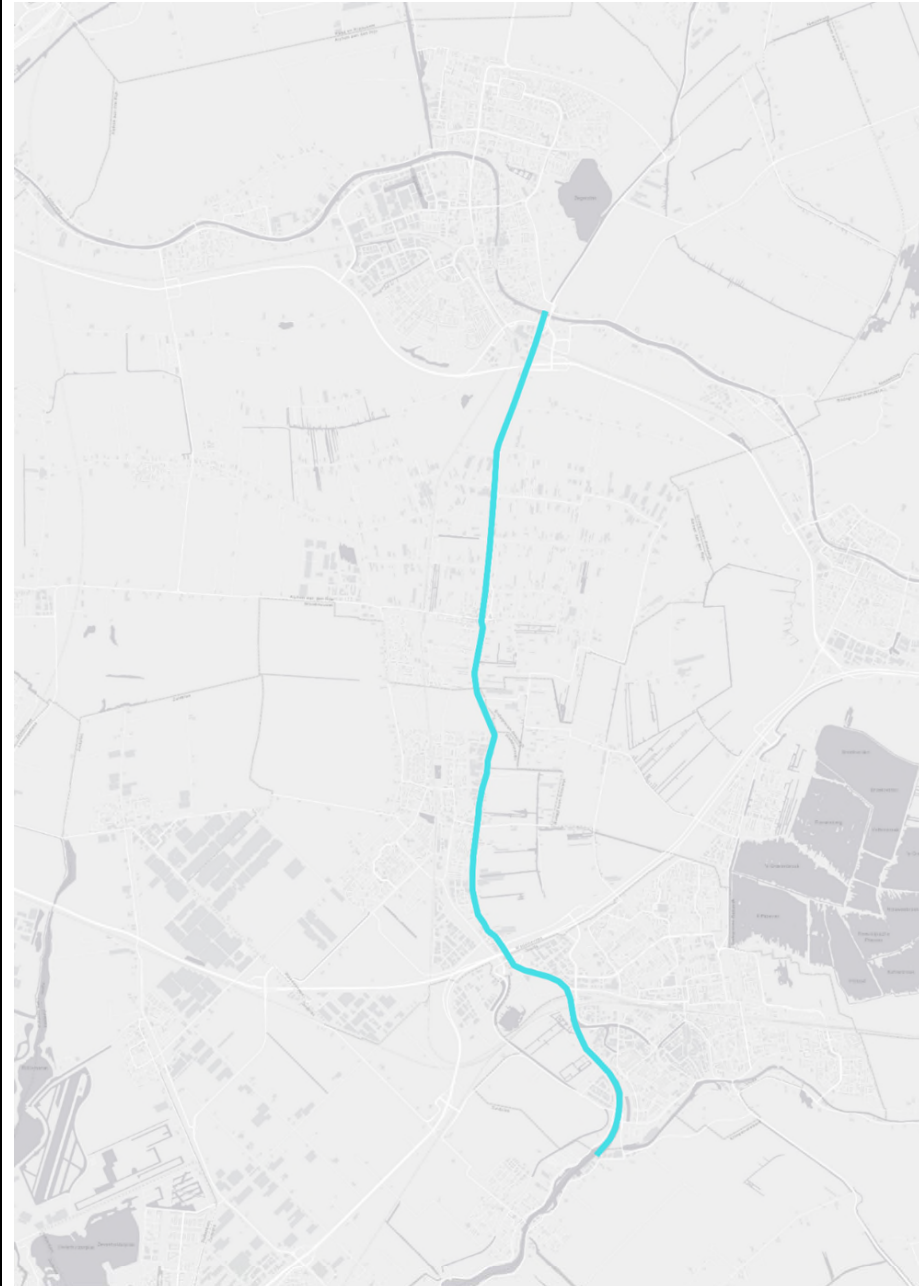
Er lijkt geen urgentie bij ondernemers Alpherium voor verbreding. Er is geen draagvlak bij omwonenden en bewoners (met name oostzijde).



## V4(a) Ontmoedigen sloepen op de hele Gouwe

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### **Beschrijving van de maatregel:**

De Gouwe is een druk bevaren traject voor de beroepsvaart. De sloepen kunnen de doorvaart van de beroepsvaart belemmeren en de veiligheid op het water nadelig beïnvloeden. Voor het varen van een sloep is namelijk geen vaarbewijs nodig. Hierdoor is de kans groot dat de bestuurders minder bekend zijn met de vaarregels.

Om de veiligheid en de doorstroming te verhogen is deze maatregelen voorgesteld om het varen met sloepen op de Gouwe te ontmoedigen.

### **(Meekoppel-)kansen:**

n.v.t.

### **Risico's:**

Doordat het geen verbod is blijven sloepen gebruik maken van de Gouwe.

Doordat er meer ruimte ontstaat op de Gouwe neemt het aandeel van overige recreatieve vaartuigen mogelijk toe.

Het aandeel sloepen blijkt klein te zijn, waardoor er geen positief effect optreedt op de doorstroming en veiligheid.

### **Samenhang met andere maatregelen:**

Om het ontmoedigen van de sloepen te versterken is een aantrekkelijk alternatief noodzakelijk, bijvoorbeeld alternatieve sloeproute V2(b), V2 (c), V2 (d) of V2 (e).

### **Samenvatting reacties omgeving:**

Aanwezigen op de werksessie vragen zich af hoe het ontmoedigen gerealiseerd moet worden. Dit kan alleen door het aanbieden van goede alternatieve routes. De aanwezigen vragen zich af om hoeveel sloepen het op de Gouwe daadwerkelijk gaat. Het aandeel van recreatievaart op de Gouwe is beperkt blijkt uit een telling uit medio 2019.

De aanleg van een alternatieve sloepenroute als beheersmaatregel om het aantal sloepen op de Gouwe te verminderen wordt als niet zo efficiënt gezien door de aanwezigen omdat het per sloep om een relatief dure maatregel zal gaan.

Aanwezigen geven aan dat er door de aanwezigheid van grote schepen op de vaarweg in combinatie met de recreatievaart gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Veelal hebben de bestuurders van sloepen geen vaarbewijs. Het mogelijk niet op de hoogte zijn van de regels is een groot risico op een krappe vaarweg welke intensief door grote beroepsvaartschepen benut wordt.

Sloepen kunnen normaal gesproken onder de bruggen door varen en hebben daarom geen negatieve invloed op het aantal brugopeningen.

### **Eerste indruk effecten:**

Deze maatregel moet worden genomen in combinatie met een alternatieve nieuwe sloepenroute aangezien de maatregel anders niet effectief zal zijn.

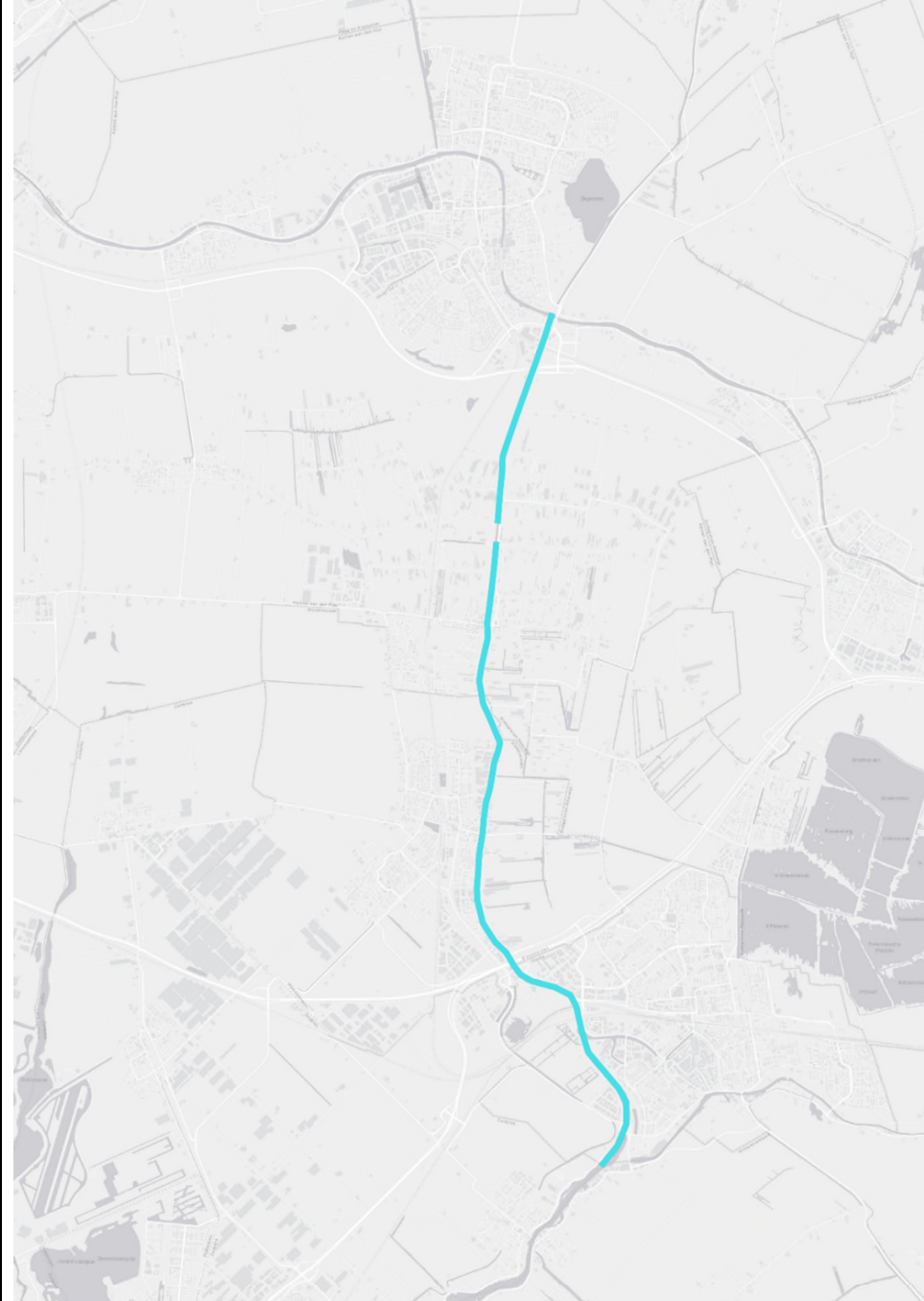
Het ontmoedigen van sloepen (eventueel in combinatie met een alternatieve sloepenroute) draagt slechts in beperkte mate bij aan een vlotte doorvaart en veiligheid op de Gouwe omdat:

- 1) Sloepen nog steeds op de Gouwe kunnen varen.
- 2) Alleen kleine sloepen (BRTN, categorie F) gebruik kunnen maken van een alternatieve route. Voor grotere sloepen is de nieuwe route geen optie.
- 3) de kleine sloepen maken vooral in het weekend gebruik van de Gouwe, er is op dat moment relatief weinig beroepsvaart.

## V4(b): Ontmoedigen sloepen op de Gouwe, behalve bij Otwegwetering

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### Beschrijving van de maatregel:

De Gouwe is een druk bevaren traject voor de beroepsvaart. De sloepen kunnen de doorvaart van de beroepsvaart belemmeren en de veiligheid op het water nadelig beïnvloeden. Voor het varen van een sloep is namelijk geen vaarbewijs nodig. Hierdoor is de kans groot dat de bestuurders minder bekend zijn met de vaarregels.

Om de veiligheid en de doorstroming te verhogen is deze maatregelen voorgesteld om het varen met sloepen op de Gouwe te ontmoedigen behalve bij de oversteek bij de Otwegwetering.

### (Meekoppel-)kansen:

n.v.t.

### Risico's:

Doordat het geen verbod is blijven sloepen gebruik maken van de Gouwe.

Doordat er meer ruimte ontstaat op de Gouwe neemt het aandeel van overige recreatieve vaartuigen mogelijk toe.

Het aandeel sloepen blijkt klein te zijn, waardoor er geen positief effect optreedt op de doorstroming en veiligheid.

### Samenhang met andere maatregelen:

Om het ontmoedigen van de sloepen te versterken is een aantrekkelijk alternatief noodzakelijk. Het meest voor de hand ligt hierbij maatregel V2(d) omdat deze route de reden is dat sloepen niet worden ontmoedigt bij de Otwegwetering.

### Samenvatting reacties omgeving:

Aanwezigen vragen zich af hoe het ontmoedigen gerealiseerd moet worden. Dit kan alleen door het aanbieden van goede alternatieve routes. De aanwezigen vragen zich af om hoeveel sloepen het op de Gouwe daadwerkelijk gaat. Het aandeel van recreatievaart op de Gouwe is beperkt blijkt uit een telling uit medio 2019.

De aanleg van een alternatieve sloepenroute als beheersmaatregel om het aantal sloepen op de Gouwe te verminderen wordt als niet zo efficiënt gezien door de aanwezigen omdat het per sloep om een relatief dure maatregel zal gaan.

Aanwezigen geven aan dat er door de aanwezigheid van grote schepen op de vaarweg in combinatie met de recreatievaart gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Veelal hebben de bestuurders van sloepen geen vaarbewijs. Het mogelijk niet op de hoogte zijn van de regels is een groot risico op een krappe vaarweg welke intensief door grote beroepsvaartschepen benut wordt.

Sloepen kunnen normaal gesproken onder de bruggen door varen en hebben daarom geen negatieve invloed op het aantal brugopeningen.

### Eerste indruk effecten:

Deze maatregel moet worden genomen in combinatie met een alternatieve nieuwe sloepenroute aangezien de maatregel anders niet effectief zal zijn.

Het ontmoedigen van sloepen (eventueel in combinatie met een alternatieve sloepenroute) draagt slechts in beperkte mate bij aan een vlotte doorvaart en veiligheid op de Gouwe omdat:

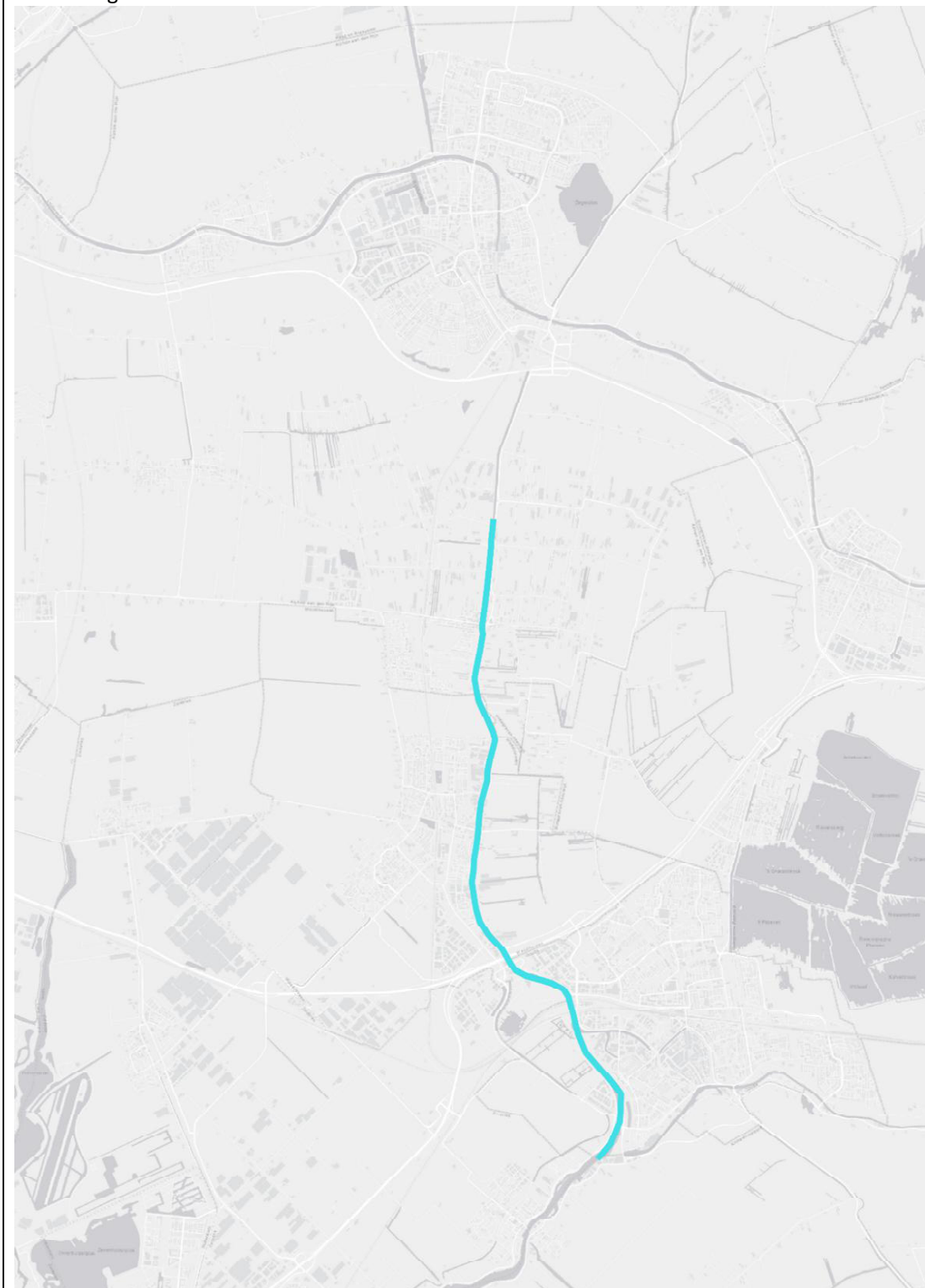
- 1) Sloepen nog steeds op de Gouwe kunnen varen.
- 2) Alleen kleine sloepen (BRTN, categorie F) gebruik kunnen maken van een alternatieve route. Voor grotere sloepen is de nieuwe route geen optie.
- 3) de kleine sloepen maken vooral in het weekend gebruik van de Gouwe, er is op dat moment relatief weinig beroepsvaart.



## V4(c): Ontmoedigen sloepen op de Gouwe ten zuiden van Otwegwetering

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### Beschrijving van de maatregel:

De Gouwe is een druk bevaren traject voor de beroepsvaart. De sloepen kunnen de doorvaart van de beroepsvaart belemmeren en de veiligheid op het water nadelig beïnvloeden. Voor het varen van een sloep is namelijk geen vaarbewijs nodig. Hierdoor is de kans groot dat de bestuurders minder bekend zijn met de vaarregels.

Om de veiligheid en de doorstroming te verhogen is deze maatregelen voorgesteld om het varen met sloepen op de Gouwe te ontmoedigen ten zuiden van de Otwegwetering.

### (Meekoppel-)kansen:

n.v.t.

### Risico's:

Doordat het geen verbod is blijven sloepen gebruik maken van de Gouwe.

Doordat er meer ruimte ontstaat op de Gouwe neemt het aandeel van overige recreatieve vaartuigen mogelijk toe.

Het aandeel sloepen blijkt klein te zijn, waardoor er geen positief effect optreedt op de doorstroming en veiligheid.

### Samenhang met andere maatregelen:

Om het ontmoedigen van de sloepen te versterken is een aantrekkelijk alternatief noodzakelijk zoals alternatieve sloeproute V2(e) omdat deze alternatieve route aansluit op de Gouwe nabij de Otwegwetering.

### Samenvatting reacties omgeving:

Aanwezigen vragen zich af hoe het ontmoedigen gerealiseerd moet worden. Dit kan alleen door het aanbieden van goede alternatieve routes. De aanwezigen vragen zich af om hoeveel sloepen het op de Gouwe daadwerkelijk gaat. Het aandeel van recreatievaart op de Gouwe is beperkt blijkt uit een telling uit medio 2019. De aanleg van een alternatieve sloepenroute als beheersmaatregel om het aantal sloepen op de Gouwe te verminderen wordt als niet zo efficiënt gezien door de aanwezigen omdat het per sloep om een relatief dure maatregel zal gaan. Aanwezigen geven aan dat er door de aanwezigheid van grote schepen op de vaarweg in combinatie met de recreatievaart gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Veelal hebben de bestuurders van sloepen geen vaarbewijs. Het mogelijk niet op de hoogte zijn van de regels is een groot risico op een krappe vaarweg welke intensief door grote beroepsvaartschepen benut wordt. Sloepen kunnen normaal gesproken onder de bruggen door varen en hebben daarom geen negatieve invloed op het aantal brugopeningen.

### Eerste indruk effecten:

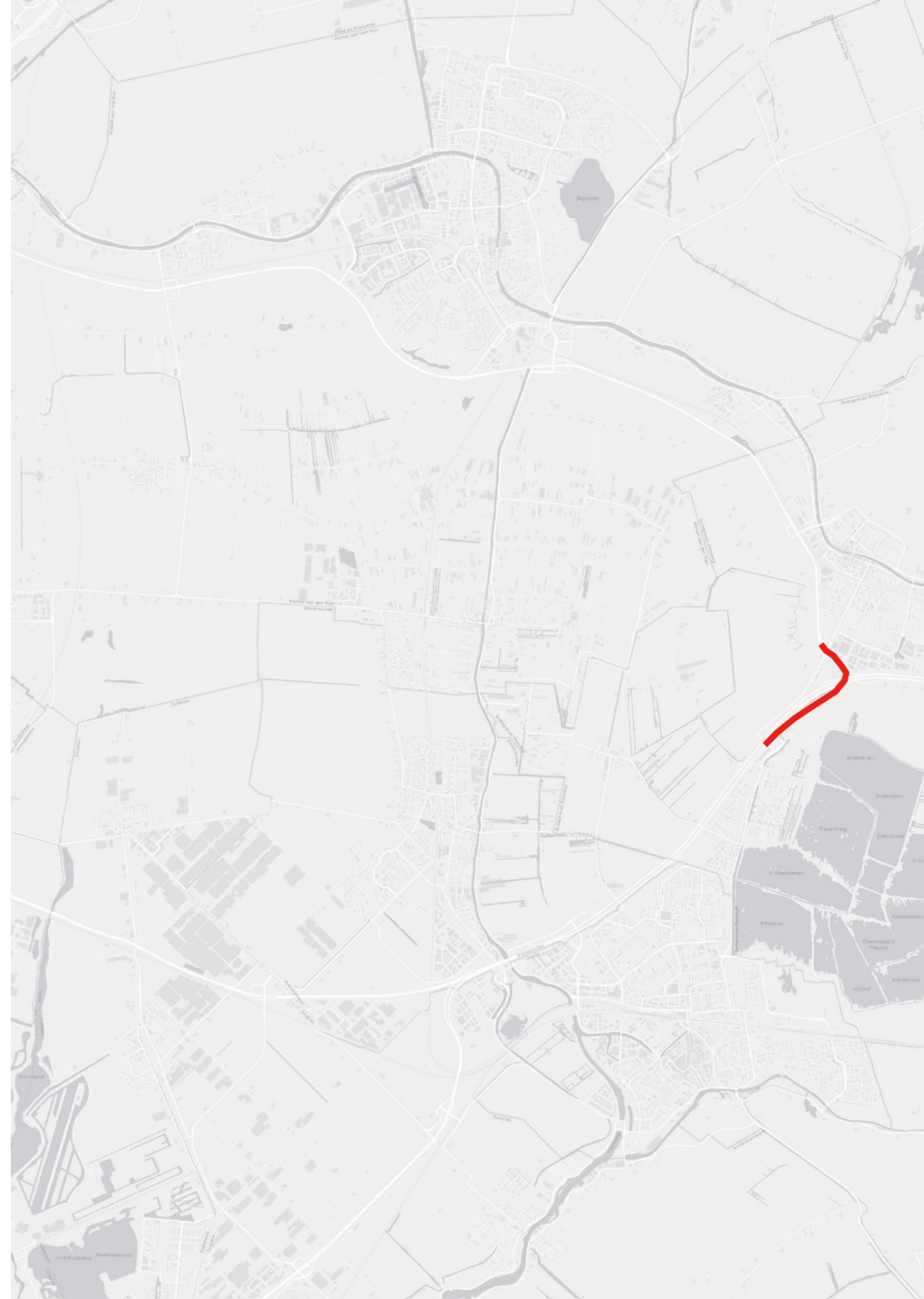
Het ontmoedigen van sloepen (eventueel in combinatie met een alternatieve sloepenroute) draagt slechts in beperkte mate bij aan een vlotte doorvaart en veiligheid op de Gouwe omdat:

- 1) Sloepen nog steeds op de Gouwe kunnen varen.
- 2) Alleen kleine sloepen (BRTN, categorie F) gebruik kunnen maken van een alternatieve route. Voor grotere sloepen is de nieuwe route geen optie.
- 3) de kleine sloepen maken vooral in het weekend gebruik van de Gouwe, er is op dat moment relatief weinig beroepsvaart.

## W9: Verbeteren aansluiting A12 – N11(Bodegravenboog)

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### Beschrijving van de maatregel:

De verbinding tussen de A12 en de N11 is op dit moment een onvolledige aansluiting: voor het verkeer tussen de richtingen Alphen aan den Rijn en Utrecht is een ongelijkvloers kruispunt aanwezig. Verkeer van en naar Gouda moet gebruik maken van het onderliggende wegennet om deze beweging te kunnen maken. De Bodegravenboog is de aanleg van deze ontbrekende verbinding. Op deze manier krijgt doorgaand verkeer een makkelijkere en snellere route tussen Gouda en Alphen aan den Rijn. Op dit moment zijn nog verschillende varianten van de Bodegravenboog mogelijk, bijvoorbeeld een variant waarbij met een directe boog over de A12 heen gegaan wordt, maar ook de "elleboog-oplossing" waarbij het kruispunt als het ware voorbij gereden wordt en daarna met een bocht rechtsom op de N11 komt. Dit heeft als voordeel dat minder ruimte gebruikt wordt.

### (Meekoppel-)kansen:

MIRT verkenning die momenteel wordt uitgevoerd voor de A12.

### Risico's:

Hoewel de maatregel een grote positieve invloed op het gehele gebied hebben is nog niet zeker dat de Bodegravenboog echt gerealiseerd zal worden. Het Rijk is in deze fase de verantwoordelijke partij. Daarnaast zijn er veel stakeholders in het gebied met eigen belangen en wensen met betrekking tot deze maatregel.

De belangrijkste bijbehorende risico's zijn:

- Partijen kunnen niet tot overeenstemming komen
- Kosten zijn te hoog/ geen overeenstemming over kosten
- Effecten worden niet bereikt doordat aangrenzende projecten zoals verbreding A12 niet uitgevoerd worden.
- Meer drukte op N11 en A12
- Komt niet op de MIRT-agenda/instemming van Ministerie komt niet of pas laat

### Samenhang met andere maatregelen:

Deze maatregel kan prima zelfstandig worden uitgevoerd. De maatregel heeft een sterke samenhang met alle maatregelen die voorzien in noord-zuid bewegingen, maar vooral de maatregelen waarbij de N207 deels of geheel wordt afgewaardeerd of geknipt. Dit zijn maatregelen W11(a), W11(b), W13, W16, en W11(c). Door één van deze maatregelen te combineren met de Bodegravenboog wordt verkeer aan de ene kant gestimuleerd om de alternatieve route over de A12-N11 te nemen en anderzijds ontmoedigd om de N207 te gebruiken als noord-zuid verbinding tussen Gouda en Alphen aan den Rijn.

### Samenvatting reacties omgeving:

De Bodegravenboog kan rekenen op draagvlak van alle betrokken partijen, zowel bewoners, bedrijven, de betrokken overheidspartijen BBG, en natuurorganisaties. Een maatregel die volgens belanghebbenden vele andere maatregelen onnodig maakt (zoals verbeteren/uitbreiden van de oostelijke randweg Boskoop). Voor veel stakeholders is deze maatregel de basis van waaruit gewerkt moet worden. Eerst deze maatregel realiseren en dan kijken wat er gebeurt. Men is tevens van mening dat deze maatregel geen/minder verkeersaantrekkende werking heeft dan andere noord-zuid maatregelen in het gebied.

Nadeel van deze maatregel vindt men dat de realisatie waarschijnlijk lang op zich laat wachten

### Eerste indruk effecten:

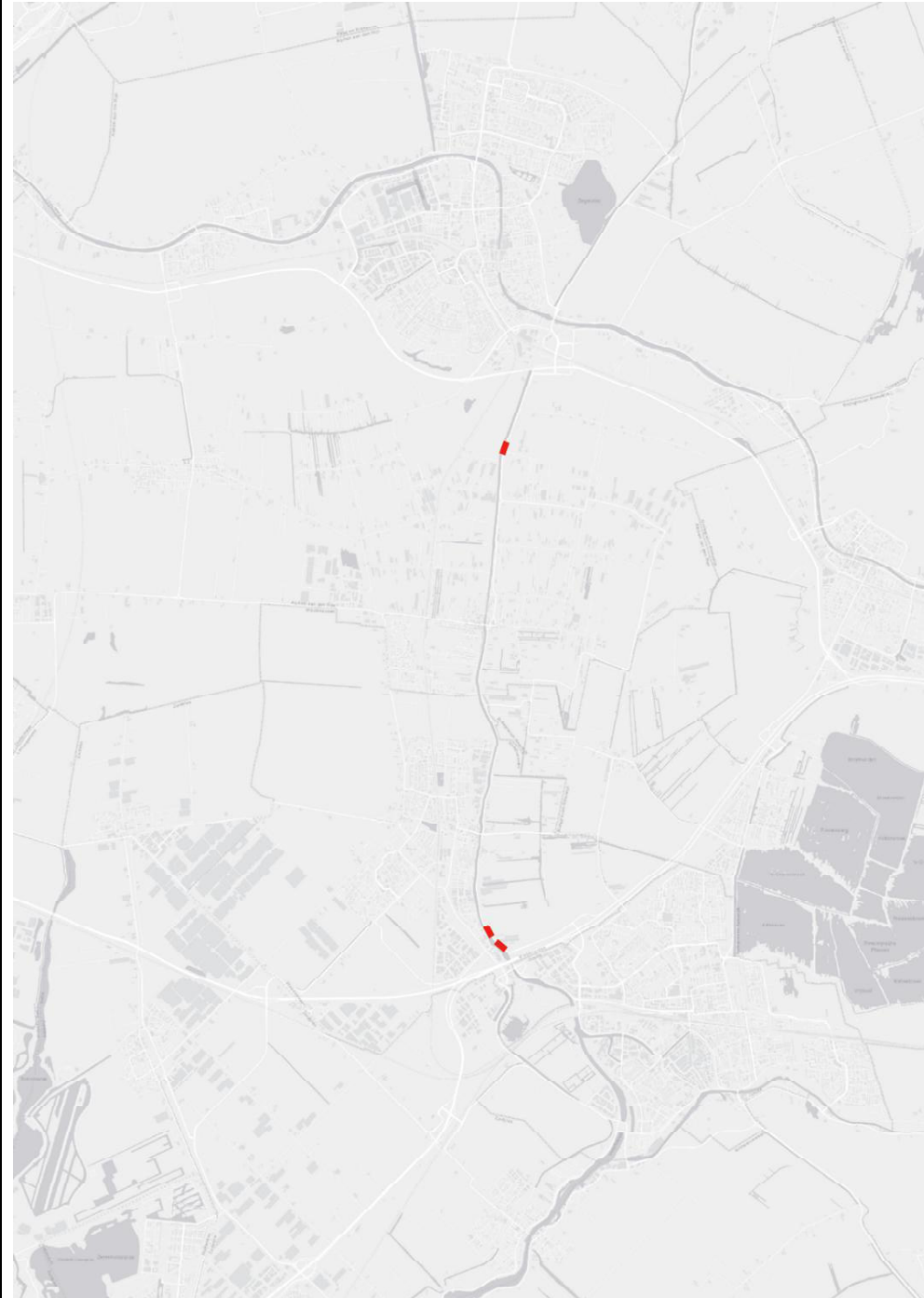
De maatregel resulteert in een afname van het verkeer op de N207 met circa 10-30% (afhankelijk van locatie en rijrichting). De maatregel heeft in de kernen van Waddinxveen en Boskoop vrijwel geen effect op het verkeer. Het verkeer op de N209 in Hazerswoude-Dorp neemt wel circa 5-15% af. Verder bevordert de maatregel de verkeersveiligheid omdat het verkeer over een weg van een hogere categorie rijdt en daarmee op een veiligere locatie rijdt. Ook op de leefbaarheid van Hazerswoude-Dorp heeft deze maatregel een positief effect. De maatregel is door de betere bereikbaarheid ook goed voor de economische waarde van het gebied en wordt door de betrokken stakeholders als zeer positief gezien. Voor deze maatregel zijn echter aanzienlijke procedures noodzakelijk en technisch complexe situaties op te lossen. De maatregel bevordert vooral het autoverkeer, waardoor er een negatieve invloed is op de gebruikswaarde van de openbare ruimte en de invloed op duurzame mobiliteit zoals fiets en OV.



## W11(a): N207 tweemaal knippen voor doorgaand verkeer én van 80 km/uur → 60 km/uur

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### Beschrijving van de maatregel:

Bij deze maatregel wordt de N207 afgesloten voor doorgaand verkeer. Doelstelling is om er voor te zorgen dat doorgaand verkeer andere routes te laten nemen dan de N207. Dit gebeurt door middel van een dubbele knip op strategische locaties. De afsluitingen zijn dynamisch (door middel van bijvoorbeeld beweegbare afsluiters zoals slagbomen, waar lokaal verkeer met pasje of kentekenherkenning wel doorheen kan rijden). Lokaal verkeer kan dus nog wel gebruik maken van de N207. Ook fietsers kunnen nog altijd langs de afsluitingen rijden. De afsluitingen liggen ten noorden van Boskoop, tussen de Halve Raak en de J.C Hoogendoornlaan en ten zuiden van Waddinxveen, tussen de aansluiting met de N451 (parallelweg A12 Gouda) en de Henegouwersesse. Door het afwaarderen van de N207 gaat de hoeveelheid verkeer op deze weg aanzienlijk omlaag.

### (Meekoppel-)kansen:

- Verbeteren van de verkeersveiligheid op de N207

### Risico's:

Sterke toename van verkeer op andere wegen in de omgeving en als gevolg daarvan opstoppingen en verminderde leefbaarheid.

Risico op moeizaam proces van verstrekken van vergunningen (wie mag wel en wie mag niet?).

### Samenhang met andere maatregelen:

Zonder maatregelen om het doorgaande verkeer vanaf de N207 op te vangen is sprake van opstoppingen en minder leefbaarheid op de overige wegen. Het ligt daarom sterk voor de hand om deze maatregel samen met andere wegmaatregelen uit te voeren zoals in combinatie met de realisatie van de aansluiting A12-N11 (Bodegravenboog, maatregel W9), het verbeteren/uitbreiden van de oostelijke randweg bij Boskoop (W15/W19) en/of de noordwestelijke randweg Boskoop (W12).

Daarnaast heeft deze maatregel samenhang met het noord-zuid fietspad langs de N207 (maatregel OVF1(a)) en de verbreding van de Gouwe (maatregel V3). Door het afwaarderen van de weg wordt het eenvoudiger om het fietspad in te passen en/of de Gouwe te verbreden.

### Samenvatting reacties omgeving:

De meeste aanwezigen tijdens de verrijkingssessies geven aan het afwaarderen van de N207 op welke manier dan ook te zien als negatieve ontwikkeling. De verbinding tussen Gouda en Alphen gaat via deze verbinding en dat hoort volgens de aanwezigen ook zo te blijven. Het knippen van de N207 is daardoor een slechte ontwikkeling waarmee de bereikbaarheid van zowel het gebied als van Alphen en Gouda zal afnemen. Voor bewoners en organisaties een ongewenste ontwikkeling.

Aangegeven werd dat het probleem op de N207 niet noord-zuid maar vooral oost-west is. Suggestie werd gedaan om dit te verbeteren door de opstelstroken bij de hefbruggen aan te passen (verlengen, ongelijkvloers). En dus niet door een knip te leggen in de N207. Handhaving is ingewikkeld.

### Eerste indruk effecten:

De maatregel zorgt ervoor dat verkeer zich verplaatst naar andere wegen. Daardoor wordt het drukker in de kernen van Waddinxveen, Boskoop en Hazerswoude-Dorp (de N209) en Tempel e.o. Hierdoor neemt de bereikbaarheid en leefbaarheid af, waardoor de economische waarde afneemt. De verkeersveiligheid gaat er mogelijk op achteruit omdat er gemiddeld op 60km/u wegen relatief meer ongelukken gebeuren dan op 80km/u wegen. De bewoners denken daar anders over. Snelheidsverlaging betekent toename belevingswaarde en leefbaarheid (enige afname decibel en fijnstof). Er is groot draagvlak voor snelheidsverlaging. Er bestaan bij bewoners grote zorgen over het als gevaarlijk ervaren fietspad.

Op de wegen waar het drukker wordt neemt de belevingswaarde af. De maatregel maakt het mogelijk om andere modaliteiten te stimuleren op noord-zuid route zoals fiets en OV.

## W11(b): N207 in zuid en midden afwaarderen van 80 km/uur → 60 km/uur

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### Beschrijving van de maatregel:

Met het stimuleren van de doorstroming op alternatieve routes in de noord-zuidrichting kan de intensiteit op de N207 verminderen, waardoor deze afgewaardeerd kan worden tot een erftoegangsweg waardoor de snelheid omlaag kan naar 60km/u. De verlaging tot 60km/u zal bovendien de aantrekkelijkheid van de route verminderen (de tijd om van noord naar zuid te rijden wordt verhoogd), waardoor de intensiteit verder af kan nemen.

### (Meekoppel-)kansen:

### Risico's:

Hoeveelheid verkeer op de N207 is te hoog, waardoor mogelijk onveilige situaties of files ontstaan.

Alternatieve routes worden niet aangelegd, waardoor doorstroming voor verkeer in de noord-zuid richting beperkt is.

Verkeer blijft 80km/u rijden, omdat geen aanpassingen aan de weg plaatsvinden.

Risico op ongewenste toename van verkeer op andere wegen

### Samenhang met andere maatregelen:

Zonder maatregelen om het doorgaande verkeer vanaf de N207 op te vangen is sprake van meer verkeer en minder leefbaarheid op de overige wegen. Het ligt daarom sterk voor de hand om deze maatregel samen met andere wegmaatregelen uit te voeren zoals in combinatie met de realisatie van de aansluiting A12-N11 (Bodegravenboog, maatregel W9), het verbeteren/uitbruiden van de oostelijke randweg bij Boskoop (W15/W19) en/of de noordwestelijke randweg Boskoop (W12).

Daarnaast heeft deze maatregel samenhang met het noord-zuid fietspad langs de N207 (maatregel OVF1(a)) en de verbreding van de Gouwe (maatregel V3). Door het afwaarderen van de weg wordt het eenvoudiger om het fietspad in te passen en/of de Gouwe te verbreden.

### Samenvatting reacties omgeving:

De meeste inbrengers zien het afwaarderen van de N207, op welke manier dan ook, als een negatieve ontwikkeling. De verbinding tussen Gouda en Alphen gaat via deze verbinding en dat hoort zo te blijven. Het afwaarderen van de N207 is daarom een slechte ontwikkeling waarmee de bereikbaarheid van zowel het gebied als van Alphen en Gouda zal afnemen. Voor bewoners en organisaties een ongewenste ontwikkeling.

### Eerste indruk effecten:

De maatregel zorgt ervoor dat verkeer zich verplaatst naar andere wegen. Daardoor wordt het drukker in de kernen van Waddinxveen, Boskoop en Hazerswoude-Dorp (de N209). Hierdoor neemt de bereikbaarheid en leefbaarheid af, waardoor de economische waarde afneemt. De verkeersveiligheid gaat er mogelijk op achteruit omdat er gemiddeld op 60km/u wegen relatief meer ongelukken gebeuren dan op 80km/u wegen. De bewoners denken daar anders over. Snelheidsverlaging betekent toename belevingswaarde en leefbaarheid (enige afname decibel en fijnstof). Er is groot draagvlak voor snelheidsverlaging. Er bestaan bij bewoners grote zorgen over het als gevaarlijk ervaren fietspad.

Op de wegen waar het drukker wordt neemt de belevingswaarde af. De maatregel maakt het mogelijk om andere modaliteiten te stimuleren op noord-zuid route zoals fiets en OV.



## W11(c): N207 in midden afwaarderen van 80 km/uur → 60 km/uur

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### Beschrijving van de maatregel:

Gecombineerd met het stimuleren van de doorstroming op alternatieve routes in de noord-zuidrichting wordt de N207 afgewaardeerd tot een erftoegangsweg met een snelheid van 60km/u. De verlaging tot 60km/u zal bovendien de aantrekkelijkheid van de route verminderen (de tijd om van noord naar zuid te rijden wordt verhoogd), waardoor de intensiteit verder af kan nemen.

### (Meekoppel-)kansen:

### Risico's:

Hoeveelheid verkeer op de N207 is te hoog, waardoor onveilige situaties of files ontstaan.

Alternatieve routes worden niet aangelegd, waardoor doorstroming voor verkeer in de noord-zuid richting beperkt is.

Verkeer blijft 80km/u rijden, omdat geen aanpassingen aan de weg plaatsvinden.

Ongewenste toename van verkeer op andere wegen

### Samenhang met andere maatregelen:

Zonder maatregelen om het doorgaande verkeer vanaf de N207 op te vangen is sprake van meer verkeer en minder leefbaarheid op de overige wegen. Het ligt daarom sterk voor de hand om deze maatregel samen met andere wegmaatregelen uit te voeren zoals in combinatie met de realisatie van de aansluiting A12-N11 (Bodegravenboog, maatregel W9), het verbeteren/uitbruiden van de oostelijke randweg bij Boskoop (W15/W19) en/of de noordwestelijke randweg Boskoop (W12).

Daarnaast heeft deze maatregel samenhang met het noord-zuid fietspad langs de N207 (maatregel OVF1(a)) en de verbreding van de Gouwe (maatregel V3). Door het afwaarderen van de weg wordt het eenvoudiger om het fietspad in te passen en/of de Gouwe te verbreden.

### Samenvatting reacties omgeving:

De meeste inbrengers zien het afwaarderen van de N207, op welke manier dan ook, als een negatieve ontwikkeling. De verbinding tussen Gouda en Alphen gaat via deze verbinding en dat hoort volgens de aanwezigen ook zo te blijven. Het afwaarderen van de N207 is daardoor een slechte ontwikkeling waarmee de bereikbaarheid van zowel het gebied als van Alphen en Gouda zal afnemen. Voor bewoners en organisaties een ongewenste ontwikkeling.

### Eerste indruk effecten:

De maatregel zorgt ervoor dat verkeer zich verplaatst naar andere wegen. Daardoor wordt het drukker in de kernen van Waddinxveen, Boskoop en Hazerswoude-Dorp (de N209).

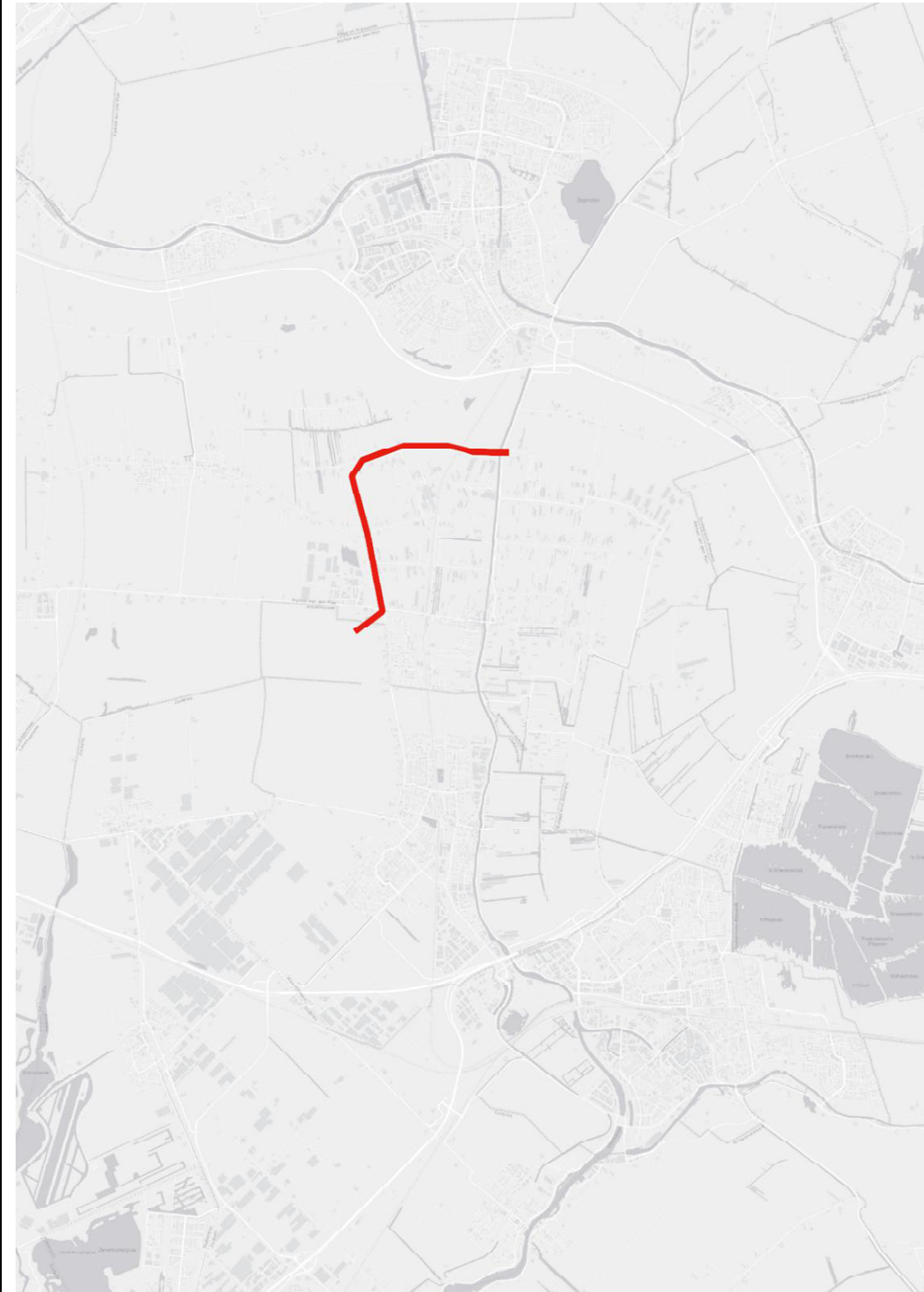
Hierdoor neemt de bereikbaarheid en leefbaarheid af, waardoor de economische waarde afneemt. De verkeersveiligheid gaat er mogelijk op achteruit omdat er gemiddeld op 60km/u wegen relatief meer ongelukken gebeuren dan op 80km/u wegen. De bewoners denken daar anders over. Snelheidsverlaging betekent toename belevingswaarde en leefbaarheid (enige afname decibel en fijnstof). Er is groot draagvlak voor snelheidsverlaging. Er bestaan bij bewoners grote zorgen over het als gevaarlijk ervaren fietspad.

Op de wegen waar het drukker wordt neemt de belevingswaarde af. De maatregel maakt het mogelijk om andere modaliteiten te stimuleren op noord-zuid route zoals fiets en OV.

## W12: Aanleggen noordwestelijke randweg Boskoop

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### Beschrijving van de maatregel:

Een noordwestelijke randweg bij Boskoop zorgt voor een alternatieve route voor verkeer op de N207 en een deel van het verkeer door Hazerswoude-Dorp (N209). De route loopt vanaf de nieuw aan te leggen Bentwoudlaan naar de N207 ten noorden van Boskoop en kent twee belangrijke kruisingen met andere lijninfrastructuur: de spoorlijn Gouda-Alphen en de Gouwe. Om deze te kruisen worden er onderdoorgangen aangelegd (zie maatregel O3(a)).

### (Meekoppel-)kansen:

### Risico's:

Zonder aanvullende maatregelen blijft de N207 mogelijk druk;

Er is commitment nodig van veel partijen zoals het Waterschap, Prorail, gemeenten, provincie en grondeigenaren.

Risico op lokale weerstand. De ligging zoals weergegeven op de kaart hiernaast betekent een relatief groot ruimtebeslag bij bestaande lokale wegen zoals de Roemer inclusief de percelen naast deze lokale wegen. Tevens kan de huidige ligging resulteren in sluipverkeer op het Noordeinde omdat de nieuwe route min of meer in het verlengde ligt van het Noordeinde. Een ligging meer westelijk, nabij het ITC terrein, is ook mogelijk en leidt niet tot toename van verkeer op het Noordeinde maar wel tot doorsnijding/passage van lokale wegen en percelen.

### Samenhang met andere maatregelen:

Maatregel moet samen aangelegd worden met aquaduct ten noorden van Boskoop (O3(a))

De maatregel kan bovendien samen uitgevoerd worden met maatregelen waarbij de N207 en/of de N209 worden afgewaardeerd (W11(a), W11(b), W11(c), W13 en W16).

Daarnaast is er een samenhang met de maatregelen waarbij de Zijde worden afgewaardeerd (W14(a), W14(b)). Omdat er met de noordwestelijke randweg een nieuwe oeververbinding ontstaat, worden deze wegen minder belangrijk.

### Samenvatting reacties omgeving:

Veel belanghebbenden zien deze maatregel (in combinatie met de nieuwe oeververbinding) als een goede en realistische mogelijkheid. Het aanleggen van deze nieuwe randweg is een duidelijke wens van een groot deel van de bevolking (zowel burgers als kwekers), men ergert zich aan de bruggen die altijd maar open moeten. Een nieuwe weg met onderdoorgang biedt de mogelijkheid om dat te ontwijken. Een aantal aanwezigen ziet liever een directe verbinding met de N11, omdat daarmee een kostbare onderdoorgang vermeden kan worden. Het uitvallen van de Hefbrug Boskoop in okt heeft veel losgemaakt: beide oeververbindingen hebben opnieuw de volle aandacht bij veel stakeholders.

De randweg is niet/minder geschikt voor fietsers en mensen die van de ene naar de andere kant van Boskoop willen.

De nieuwe weg ligt nabij het Zaanse Rietveld, een gebied met natuur- en landschapswaarden.

### Eerste indruk effecten:

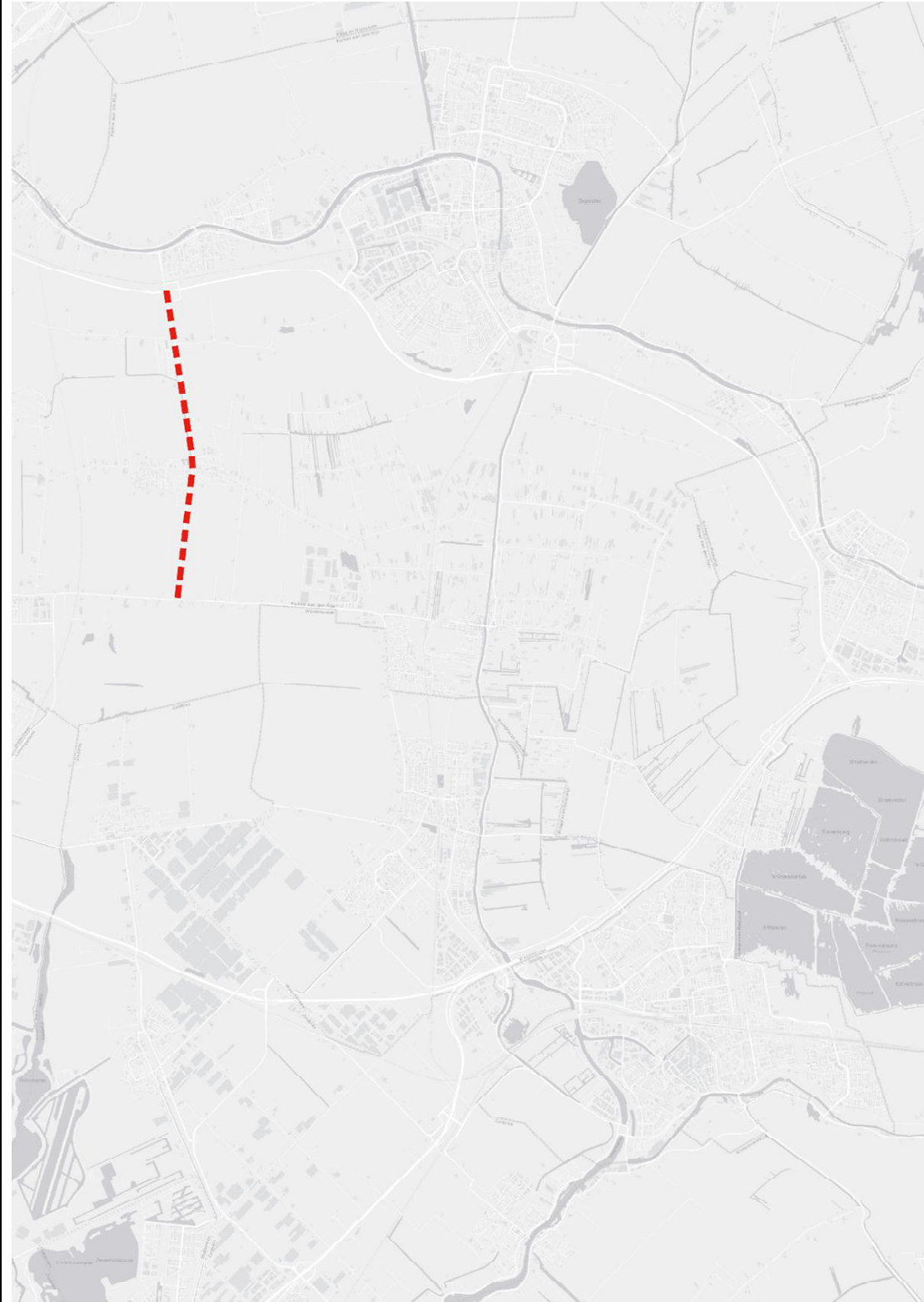
De maatregel resulteert (in combinatie met de nieuwe oeververbinding) 5-20% minder verkeer op de N207 ten zuiden van het aquaduct en op de Zijde. Op de N209, bij Hazerswoude-Dorp, neemt het verkeer met 5-10% af. Op enkele bestaande wegen neemt het verkeer toe zoals het Noordeinde. Nabij de hefbrug Waddinxveen is er geen sprake van een significante afname van het verkeer. De verkeersveiligheid wordt beter omdat de nieuwe wegen volgens de nieuwste veiligheids-richtlijnen aangelegd kunnen worden. Door de verlaging van de verkeersintensiteiten in de kernen (vooral Boskoop) neemt daar ook de leefbaarheid toe. De maatregel is complex en tijdrovend. Bovendien heeft deze nieuwe doorsnijding van het landschap een negatieve invloed op de leefbaarheid van de mensen naast de nieuwe weg en op ruimtelijke kwaliteit van het gebied inclusief natuurwaarden en cultuurhistorie. Bij het Alpherium is een aanpassing bij de op- en afrit N11 nodig.



## W13: Afwaarderen N209 bij Hazerswoude-Dorp van 80 km/uur → 60 km/uur

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### Beschrijving van de maatregel:

Bij deze maatregel wordt de N209 afgewaardeerd van een 80 km/uur weg naar een 60 km/uur weg. Bovendien kan het verlagen van de snelheid leiden tot een afname in de hoeveelheid verkeer op de N209 omdat de route minder aantrekkelijk wordt (de reistijd noord-zuid wordt langer).

Het ligt voor de hand om deze maatregel uit te voeren in combinatie met het realiseren van een alternatieve noord-zuid route zoals de alternatieve N209 (maatregel W18), de noordwestelijke randweg Boskoop (maatregel W12) of de aansluiting A12-N11 (Bodegravenboog, W9).

### Risico's:

Toename van verkeer op andere wegen in de omgeving en als gevolg daarvan opstoppingen en verminderde leefbaarheid.

Hoeveelheid verkeer op de N209 blijft te hoog, waardoor onveilige situaties en files ontstaan.

Alternatieve routes worden niet aangelegd, waardoor doorstroming voor verkeer in de noord-zuid richting beperkt is.

Verkeer blijft 80km/u rijden, omdat geen aanpassingen aan de weg plaatsvinden.

### Samenvatting reacties omgeving:

Veel belanghebbenden zouden graag zien dat de N209 wordt afgewaardeerd, maar geven aan dat dat alleen kan als er een goed alternatief geboden wordt. Alleen het afwaarderen van de weg levert uiteindelijk niets op.

### (Meekoppel-)kansen:

Aanpassing van de N209 in Hazerswoude-Dorp is voorzien in het project N207-zuid.

### Samenhang met andere maatregelen:

Het ligt voor de hand om deze maatregel uit te voeren in combinatie met het realiseren van een alternatieve noord-zuid route zoals de alternatieve N209 (maatregel W18), de noordwestelijke randweg Boskoop (maatregel W12) of de aansluiting A12-N11 (Bodegravenboog, W9).

Daarnaast hebben de diverse afwaarderingen van de N207 W11(a), W11(b), W13, W16 en W11(c)) naar verwachting ook een effect op deze maatregel, vooral als deze niet samen met maatregel W12 of W18 wordt aangelegd.

### Eerste indruk effecten:

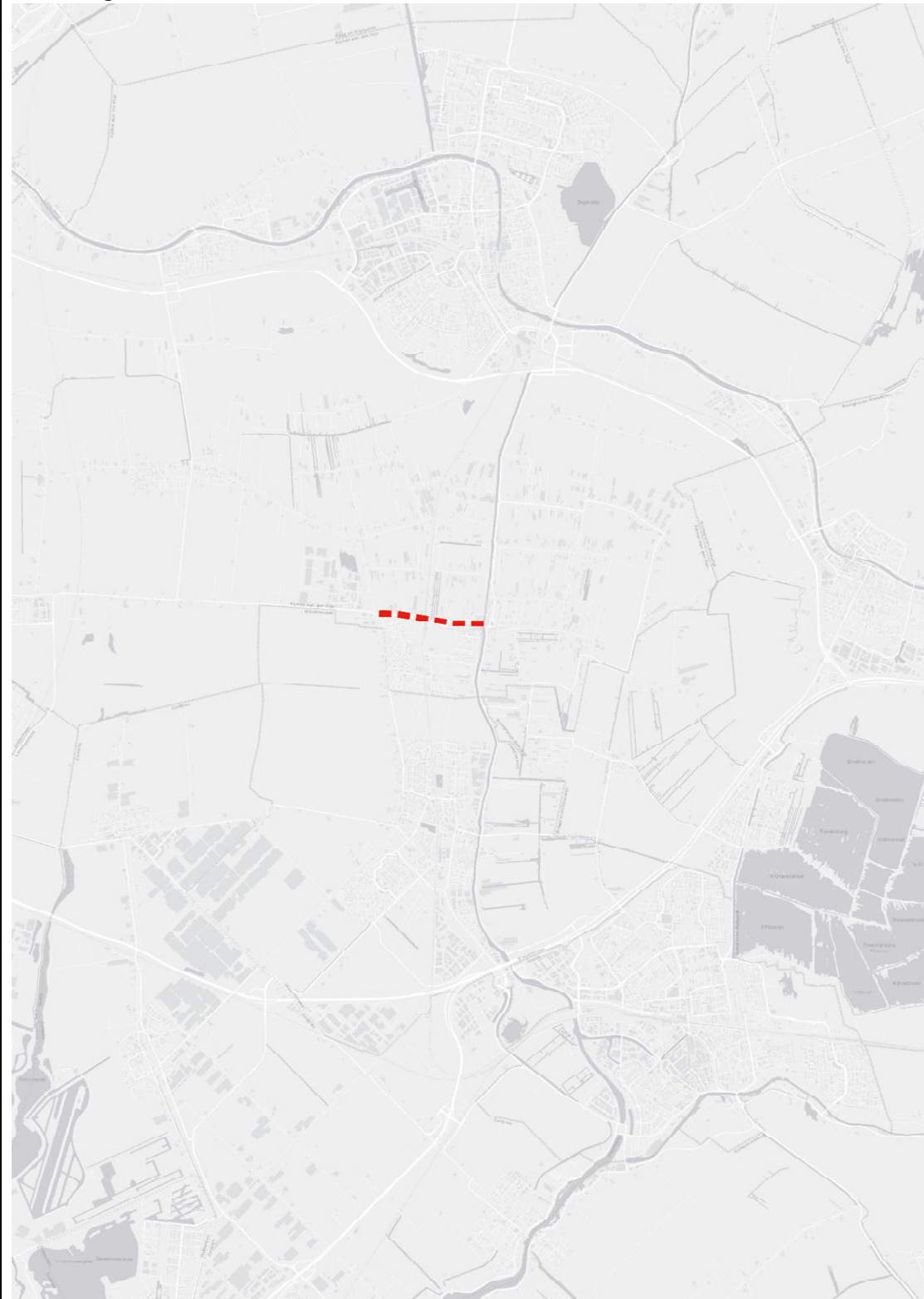
De maatregel resulteert (in combinatie met een alternatieve N209) in een afname van verkeer in de kernen van vooral Hazerswoude-Dorp en Boskoop. De verkeersveiligheid op de bestaande N209 gaat er wat op achteruit omdat er op 60km/u wegen relatief meer ongelukken gebeuren dan op 80km/u wegen. Bij de gelijktijdige aanleg van de alternatieve N209 verbetert de verkeersveiligheid omdat de nieuwe weg wordt ontworpen conform de nieuwste veiligheidsnormen.

Voor de leefbaarheid in de kernen is de maatregel positief, door de lagere verkeersintensiteit gaat de geluidsoverlast omlaag en wordt de oversteekbaarheid beter.

## W14(a): Afwaarderen De Zijde van 50 km/uur → 30 km/uur en verbod voor vrachtverkeer

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### Beschrijving van de maatregel:

Bij deze maatregel wordt de Zijde afgewaardeerd van 50 naar 30km/u. Op deze manier ontstaat meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Daarnaast wordt een verbod op vrachtverkeer ingevoerd, waardoor het zware verkeer uit het dorp geweerd wordt. Door het afwaarderen van de Zijde wordt bovendien de overgang over de Gouwe een minder logische route.

Het ligt sterk voor de hand om deze maatregel te nemen in combinatie met de aanleg van nieuwe infrastructuur.

### (Meekoppel-)kansen:

Door vermindering van het verkeer op de Zijde zorgen brugopeningen voor minder overlast.

### Risico's:

De verkeersintensiteit neemt onvoldoende af, waardoor er files en verkeersonveilige situaties blijven bestaan.

Verkeer houdt zich niet aan de snelheid door inrichting van de weg

### Samenhang met andere maatregelen:

Het ligt sterk voor de hand om deze maatregel te nemen in combinatie met de aanleg van nieuwe infrastructuur, bijvoorbeeld een noordwestelijke randweg bij Boskoop in combinatie met een nieuwe oeververbinding (W12 en O3(a)).

Daarnaast is er samenhang met de maatregelen die de doorstroming op de N207 beperken (W11(a), W11(b), W11(c), W13, W16 en W11(c)), doordat daar minder verkeer rijdt, kan op de Zijde mogelijk ook minder verkeer gaan rijden.

### Samenvatting reacties omgeving:

De reacties op deze maatregel zijn gemengd: een deel van de mensen geeft aan deze route hoe dan ook nodig te hebben en daarom niets te zien in het afwaarderen van de route. Anderen benadrukken juist de verblijfskwaliteit die zal verbeteren als de weg wordt afgewaardeerd.

Deze maatregel kan alleen worden genomen als er een alternatieve route is.

### Eerste indruk effecten:

Deze maatregel heeft een kleine positieve invloed op de intensiteiten op de Zijde. Daarnaast verbetert de verkeersveiligheid op de Zijde enigszins door lagere verkeersintensiteiten en lagere snelheden op de Zijde. Dit zelfde geldt voor de leefbaarheid van de Zijde. Economisch gezien is de maatregel nadelig omdat dit grote omrijroutes voor vrachtverkeer betekent. Op/langs deze omrijroutes neemt de verblijfskwaliteit en doorstroming af.

Een vrachtwagenverbod kan rekenen op draagvlak van omwonenden en bewoners maar niet van ondernemers, met name die een O-W verbinding nodig hebben. In ieder geval zolang er geen alternatieve oeververbinding is.



## W14(b): Afwaarderen De Zijde van 50 km/uur → 30 km/uur

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### Beschrijving van de maatregel:

Bij deze maatregel wordt de Zijde afgewaardeerd van 50 naar 30km/u. Op deze manier ontstaat meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Door het afwaarderen van de Zijde wordt bovendien de overgang over de Gouwe een minder logische route. Het ligt voor de hand om deze maatregel te combineren met de aanleg van nieuwe/alternatieve routes voor het wegverkeer.

### Risico's:

Intensiteiten nemen niet af, waardoor file en verkeersonveilige situaties blijven bestaan.

Verkeer houdt zich niet aan de snelheid door inrichting van de weg

### Samenvatting reacties omgeving:

De reacties op deze maatregel zijn gemengd: een deel van de mensen geeft aan deze route hoe dan ook nodig te hebben en daarom niets te zien in het afwaarderen van de route. Anderen benadrukken juist de verblijfskwaliteit die zal verbeteren als de weg is afgewaardeerd. Deze maatregel wordt door de aanwezige agrariërs beter gewaardeerd dan W14(a) en door anderen juist minder.

Deze maatregel kan alleen worden genomen als er een alternatieve route is.

### (Meekoppel-)kansen:

Door vermindering van het verkeer op de Zijde zorgen brugopeningen voor minder overlast.

### Samenhang met andere maatregelen:

Deze maatregel hangt sterk samen met het creëren van alternatieve routes, met name over de Gouwe (W12) en de Verlengde Bentwoudlaan. Wanneer het verkeer makkelijker aan de westzijde van de Gouwe kan komen, kan de intensiteit afnemen waardoor de weginrichting aangepast kan worden.

Daarnaast is er samenhang met de maatregelen die de doorstroming op de N207 beperken ((W11(a), W11(b),W11(c), W13 en W16 en doordat daar minder verkeer rijdt, kan hier ook minder verkeer gaan rijden.

Voor het fietssnelroute naar de R-nethalte toe (OVF1) neemt de drukte van het autoverkeer af en daarmee de een veilig gevoel op de fiets toe.

### Eerste indruk effecten:

Deze maatregel heeft een kleine positieve invloed op de intensiteiten op de Zijde. Daarnaast verbetert de verkeersveiligheid door lagere intensiteiten en lagere snelheden op de Zijde. Dit zelfde geldt voor de leefbaarheid van de Zijde. Bij de alternatieve routes wordt het drukker en neemt de leefbaarheid iets af.

Langere reistijden voor verkeer dat nu gebruik maakt van de Zijde

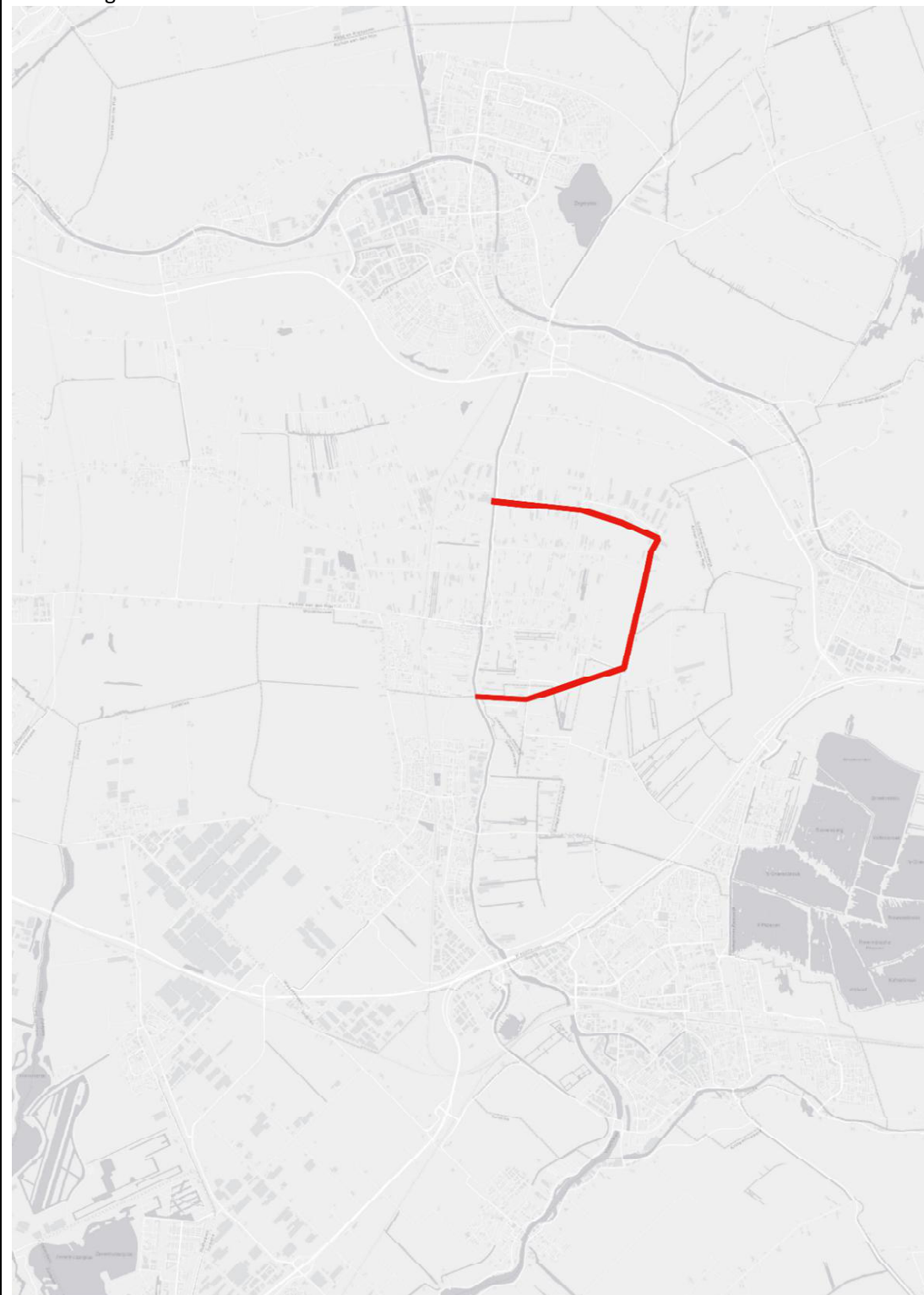
De inrichting van de weg blijft mogelijk gelijk (gebiedsontsluitingsweg), omdat een inrichting als erftoegangsweg is niet toereikend is.

- Alternatieve route zijn nodig.
- Tegenstand vanuit het gebied omdat de bereikbaarheid vermindert.

## W15: Verbeteren oostelijke randweg Boskoop en van 60 km/uur → 80 km/uur.

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### Beschrijving van de maatregel:

Bij deze maatregel wordt de oostelijke randweg van Boskoop opgewaardeerd van 60 naar 80 km/u. Daarnaast wordt het tracé geoptimaliseerd, waardoor de maximumsnelheid van 80km/u gehaald kan worden. Op sommige plaatsen is hierbij een parallelweg noodzakelijk voor de ontsluiting van de woningen (op een 80km/u weg mogen percelen niet rechtstreeks ontsluiten). Door het verbeteren van deze route kan het verkeer om de kern heen geleid worden en de hoeveelheid op bijvoorbeeld de N207 verminderd worden.

### (Meekoppel-)kansen:

### Risico's:

Risico dat de nieuwe randweg heel goed functioneert, er ontstaat een verkeersaantrekkende werking.

Er worden geen aanvullende maatregelen genomen om het verkeer op de N207 te beperken waardoor de randweg Boskoop onvoldoende wordt gebruikt.

Risico op hoge realisatie- en onderhoudskosten. De weg loopt door een gebied met een zettingsgevoelige bodem.

Risico op langdurig grondaankoopproces. Er is langs grote delen van het tracé een parallelweg noodzakelijk, hiervoor is relatief veel grondaankoop nodig.

### Samenhang met andere maatregelen:

Het ligt sterk voor de hand om deze maatregel te combineren met een knip in de N207 (W16), anders blijft het doorgaande verkeer gewoon over de N207 rijden.

Deze maatregel kan ook gecombineerd worden met de noordwestelijke randweg Boskoop (W12) waardoor een bijna volledige randweg ontstaat.

### Samenvatting reacties omgeving:

Veel commotie, geen draagvlak, onaanvaardbaar volgens alle betrokken bewoners en ondernemers. Je moet bewust de doorstroming op de N207 verminderen om mensen te dwingen over deze route te gaan rijden, terwijl de N207 prima voldoet. Wat los je op? Bovendien is de technische haalbaarheid volgens belanghebbenden laag door de slappe ondergrond en het ruimtebeslag, inclusief onteigening en kosten daarvan. Bij 80 km/uur is bovendien een parallelweg nodig voor de vele particuliere op- en afritten die veel ongewenste grondaankoop vergt. Ook het verflauwen van de bochten vergt veel extra ruimte. Daarnaast tast de weg de leefbaarheid, landschap, cultuurhistorie en natuur in het gebied aan. Men vindt dat er in dit gebied simpelweg geen (80 km/uur) nieuwe weg past. In combinatie met afwaarderen N207 wordt dit ervaren als "doodsteek" voor aanwezige ondernemers in dit gebied.

### Eerste indruk effecten:

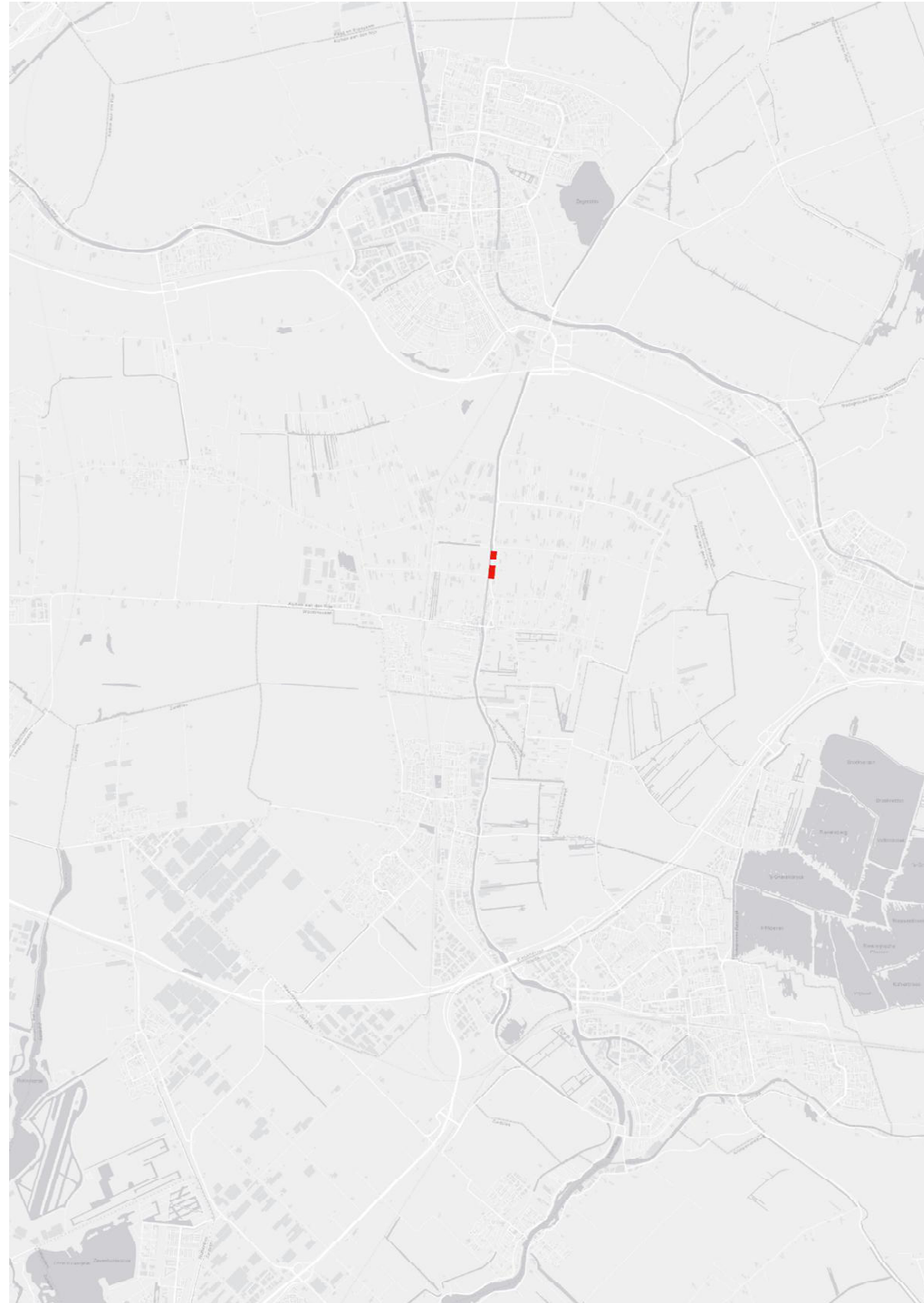
De maatregel vermindert (in combinatie met een knip op de N207) de intensiteiten op de N207 en bij de hefbruggen met 5-50%. Op de N209 in Hazerswoude-dorp neemt het verkeer wel toe met circa 10-20% en ook op diverse omliggende wegen neemt het (sluip) verkeer toe. De verkeersveiligheid kan erop vooruit gaan omdat een nieuwe weg aangelegd wordt die voldoet aan de nieuwe veiligheidsnormen. Langs de nieuwe weg neemt de leefbaarheid af. In het onderliggend wegennet van Boskoop en Waddinxveen is een kleine afname in de leefbaarheid te zien doordat verkeer andere routes gaat kiezen en op onderliggende wegen intensiteiten omhoog gaan. Ook in Hazerswoude-Dorp neemt de leefbaarheid af. Het effect op de economie in de omgeving is negatief omdat er langere rijroutes ontstaan. Daarnaast is de maatregel relatief tijdrovend, technisch lastig haalbaar en nemen de ruimtelijke kwaliteit en recreatieve waarde van het gebied af.



## W16: Verbieden doorgaand verkeer N207 ten noorden van Boskoop

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### Beschrijving van de maatregel:

Bij deze maatregel wordt de N207 net ten noorden van Boskoop geknipt. Op deze manier wordt voorkomen dat doorgaand verkeer over de N207 van noord naar zuid kan rijden.

### Risico's:

Toename van verkeer op andere wegen in de omgeving en als gevolg daarvan opstoppingen en verminderde leefbaarheid.

Tegenstand vanuit het gebied omdat de bereikbaarheid vermindert

Grote drukte op andere wegen zoals de N209 wanneer er geen aanvullende maatregelen worden genomen.

### Samenvatting reacties omgeving:

De meeste aanwezigen tijdens de verrijkingssessies geven aan het afwaarderen van de N207 op welke manier dan ook te zien als negatieve ontwikkeling. De verbinding tussen Gouda en Alphen gaat via deze verbinding en dat hoort volgens de aanwezigen ook zo te blijven. Het knippen van de N207 is daardoor een slechte ontwikkeling waarmee de bereikbaarheid van zowel het gebied als van Alphen en Gouda zal afnemen. Voor bewoners en organisaties een ongewenste ontwikkeling.

### (Meekoppel-)kansen:

### Samenhang met andere maatregelen:

Het ligt sterk voor de hand om deze maatregel samen met andere wegmaatregelen uit te voeren zoals in combinatie met de realisatie van de aansluiting A12-N11 (Bodegravenboog, maatregel W9), het verbeteren/uitbreiden van de oostelijke randweg bij Boskoop (W15/W19) en/of de noordwestelijke randweg Boskoop (W12).

Daarnaast kunnen verschillende maatregelen op de N207 genomen worden waarmee de snelheid verminderd wordt, omdat de route niet meer als doorgaande, maar als ontsluitende weg gebruikt zal worden. In combinatie met de rondweg Boskoop kan een deel van de weg afgewaardeerd worden (W11(c)), terwijl bij een alternatief aan de westzijde van de Gouwe de hele weg afgewaardeerd kan worden (W11(b)). Het afwaarderen van de oost-west verbindingen (W14(a) en W17) lijkt in het geval van een alternatief aan de westzijde juist onverstandig, omdat veel verkeer vanaf de oostkant dan naar de westkant moet rijden.

Met deze maatregel neemt de drukte op de N207 af, dit is gunstig bij de realisatie van een fietspad langs de N207 (OVF1(a)).

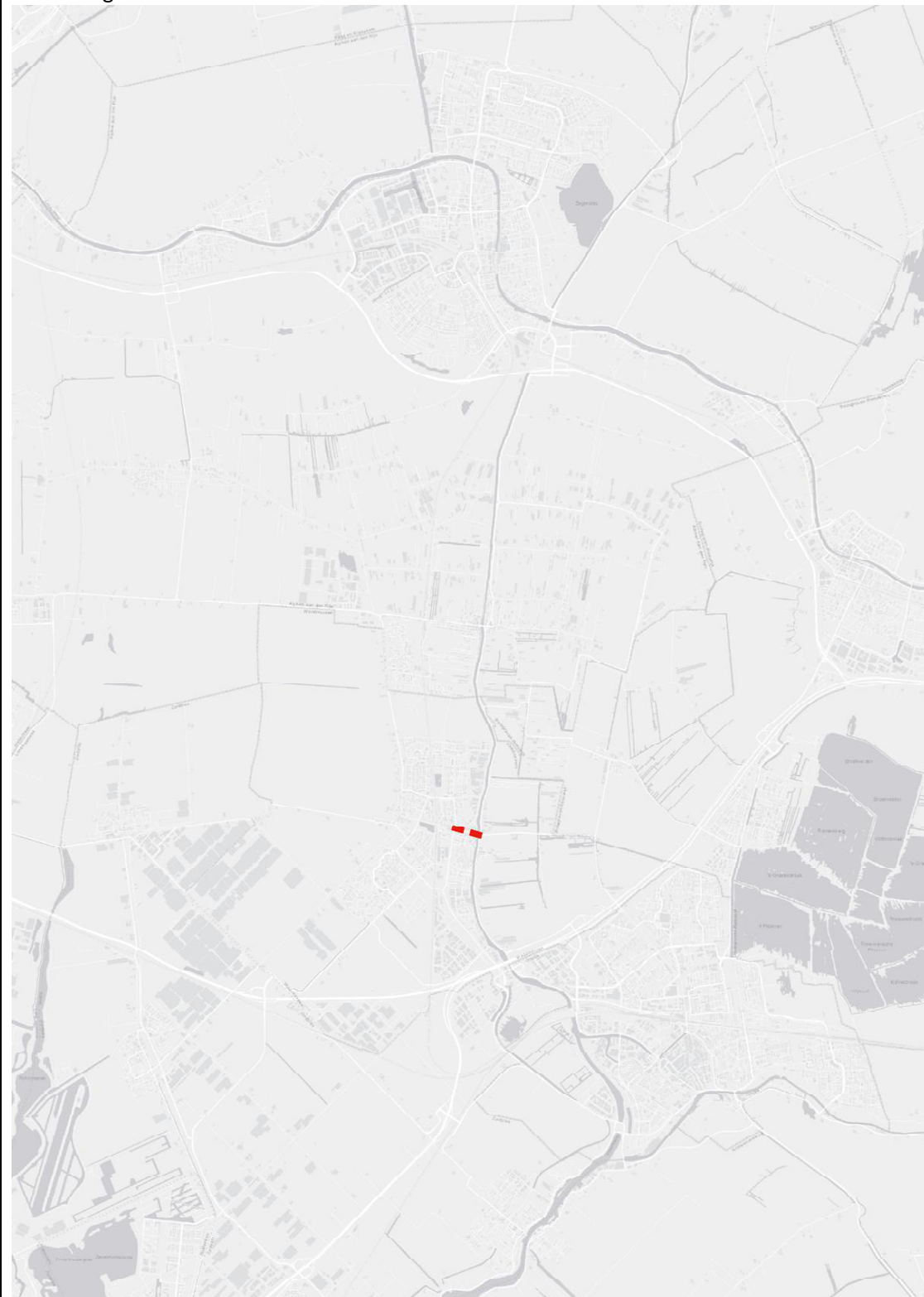
### Eerste indruk effecten:

De maatregel zorgt ervoor dat verkeer zich verplaatst naar andere wegen. Daardoor wordt het drukker in de kernen van Waddinxveen, Boskoop en Hazerswoude-Dorp (de N209). Hierdoor neemt de bereikbaarheid en leefbaarheid af, waardoor de economische waarde afneemt. De belevingswaarde van N207 neemt toe door de maatregel (prettiger om er te rijden door minder verkeer). Op de wegen waar het drukker wordt neemt de belevingswaarde af. De maatregel maakt het mogelijk om andere modaliteiten te stimuleren op de noord-zuid route zoals fiets en OV.

## W17: Afwaarderen Kerkweg-oost van 50 km/uur → 30 km/uur en verbod voor vrachtverkeer

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### Beschrijving van de maatregel:

Bij deze maatregel wordt de Kerkweg-Oost afgewaardeerd naar 30 km/uur en wordt voor vrachtauto's verboden om deze weg te gebruiken. Om dit succesvol te realiseren is het belangrijk dat de hoeveelheid verkeer op de Kerkweg-Oost sterk afneemt en er goede alternatieve routes zijn. Dat kan worden bereikt door de realisatie van nieuwe infrastructuur. Ook door het verlagen van de snelheid op de Kerkweg-Oost zal het verkeer afnemen.

### (Meekoppel-)kansen:

- Door vermindering van het verkeer op de Kerkweg zorgen brugopeningen voor minder overlast.

### Risico's:

Toename van vrachtverkeer door/langs andere kernen als er geen aanvullende maatregelen worden genomen.

Langere reistijden voor verkeer dat nu gebruik maakt van de Kerkweg-Oost

De inrichting van de weg blijft mogelijk gelijk (gebiedsontsluitingsweg), omdat een inrichting als erftoegangsweg niet toereikend is.

Tegenstand vanuit het gebied omdat de bereikbaarheid vermindert.

Onvoldoende afname van verkeer op de Kerkweg omdat er weinig/geen alternatieve routes zijn.

### Samenhang met andere maatregelen:

Wanneer de N207 minder aantrekkelijk wordt ((W11(a), W11(b), W13, W16 en W11(c)), wordt deze verbinding ook minder belangrijk. Voor deze route is het vooral belangrijk dat verkeer vanuit Waddinxveen nog altijd makkelijk naar de N11 kan. Dit kan door de Bodegravenboog (W9) of de alternatieve N209 (W18)

### Samenvatting reacties omgeving:

Over deze maatregel zijn relatief weinig reacties ontvangen. De ontvangen reacties geven aan dat men de Kerkweg-Oost en de Hefbrug erg druk vindt en dat men zich kan vinden in het afwaarderen van de Kerkweg-oost.

### Eerste indruk effecten:

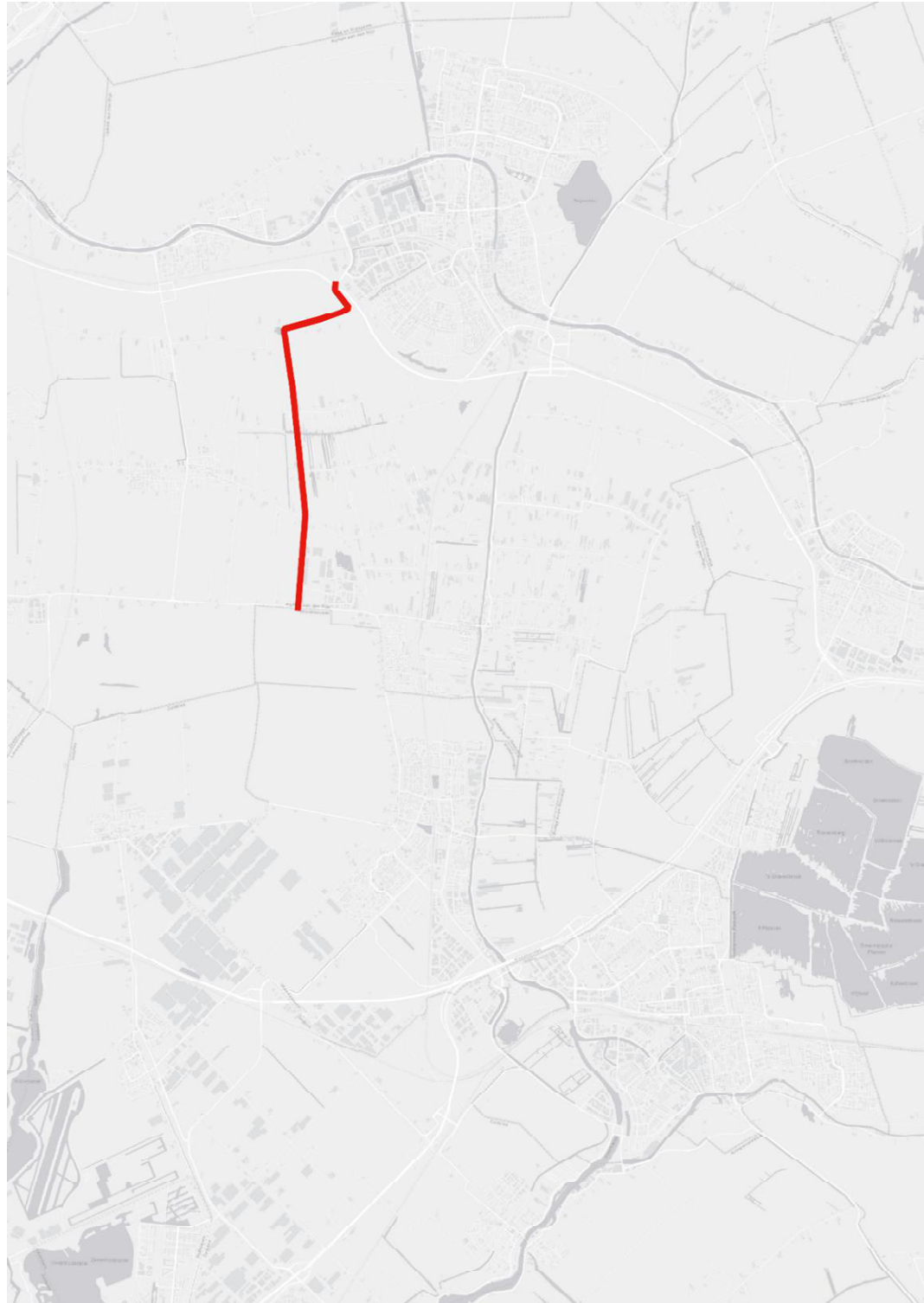
Het effect van de maatregel is door de korte afstand minimaal. Alleen het verbod voor vrachtauto's heeft een licht positief effect voor de leefbaarheid op de Kerkweg-Oost en een negatief effect voor vrachtverkeer in de regio en daarmee de economische waarde van het gebied.



## W18: Aanleggen alternatieve N209

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### Beschrijving van de maatregel:

De alternatieve N209 is een maatregel die vooral bedoeld is om het noord-zuid verkeer in de regio beter door te laten stromen en deze hoeveelheid verkeer bovendien niet door de kern Hazerswoude-dorp heen te laten gaan. De alternatieve N209 kan zorgen voor een vermindering van het verkeer op zowel de N207 als de huidige N209. De nieuwe weg sluit aan op de N11 bij de bestaande aansluiting 'Alphen aan den Rijn-West (afrit 8)'.

### (Meekoppel-)kansen:

### Risico's:

De route kan extra doorgaand verkeer aantrekken.

Route is lastig te realiseren wegens veel belanghebbenden waaronder grondeigenaren.

De nieuwe route passeert een gebied met status NatuurNetwerkNederland (NNN, het Spookverlaat). Er gelden restricties voor aanpassingen aan de NNN.

Aansluiting 8 van de N11 moet worden aangepast, mogelijk zijn aanvullende maatregelen op de N11

### Samenhang met andere maatregelen:

Het ligt voor de hand om deze maatregel uit te voeren in combinatie met het afwaarderen van de bestaande N209 (maatregel W13).

Tevens is er samenhang met andere maatregelen die voorzien in nieuwe noord-zuid infrastructuur zoals de noordwestelijke randweg Boskoop (maatregel W12) of de aansluiting A12-N11 (Bodegravenboog, W9). Mogelijk kan worden volstaan met een van deze maatregelen of is het juist beter om enkele maatregelen te combineren voor een robuuste/volwaardige noord-zuid structuur.

Er is een combinatie mogelijk met het verminderen van de doorstroming op de N207 ((W11(a), W11(b), W11(c) en W16).

### Samenvatting reacties omgeving:

Een groot aantal stakeholders ziet deze maatregel als dé oplossing voor veel van knelpunten in de regio. Door hier een nieuwe verbinding te realiseren kan zowel de intensiteit op de N209 als op de N207 omlaag gaan. Volgens deze aanwezigen ligt de alternatieve N209 op een logische plek omdat hier weinig mensen wonen en de route daarmee weinig mensen in de weg zit.

Belangenorganisaties natuur en omwonenden zijn van mening dat de weg komt te liggen in een gebied met een open karakter en met waardevolle natuur, landschapskwaliteit, cultuurhistorie en recreatiemogelijkheden. De verbindende functie wordt aangetast. Onder meer de mensen uit de directe omgeving geven mede om die reden aan dit niet als een goede maatregel te zien. Zij zien liever een nieuwe verbinding aan de westzijde van Hazerswoude-Dorp (nabij de nieuwe hoogspanningsverbinding) of een nieuwe tunnel onder Hazerswoude-Dorp. Dus geen doorsnijdende functie. Dat druist in tegen Groene Hart uitgangspunt, aldus hen.

### Eerste indruk effecten:

De maatregel resulteert (in combinatie met het afwaarderen van de bestaande N209 door Hazerswoude-Dorp) in een sterke afname van verkeer op de N209 en ook in enige afname op de N207. Vooral in Hazerswoude-Dorp verbetert hierdoor de leefbaarheid. Ook de verkeersveiligheid verbetert omdat meer verkeer op de nieuwe, veilige weg rijdt en minder meer door de kernen. Ook de invloed op de economie is positief.

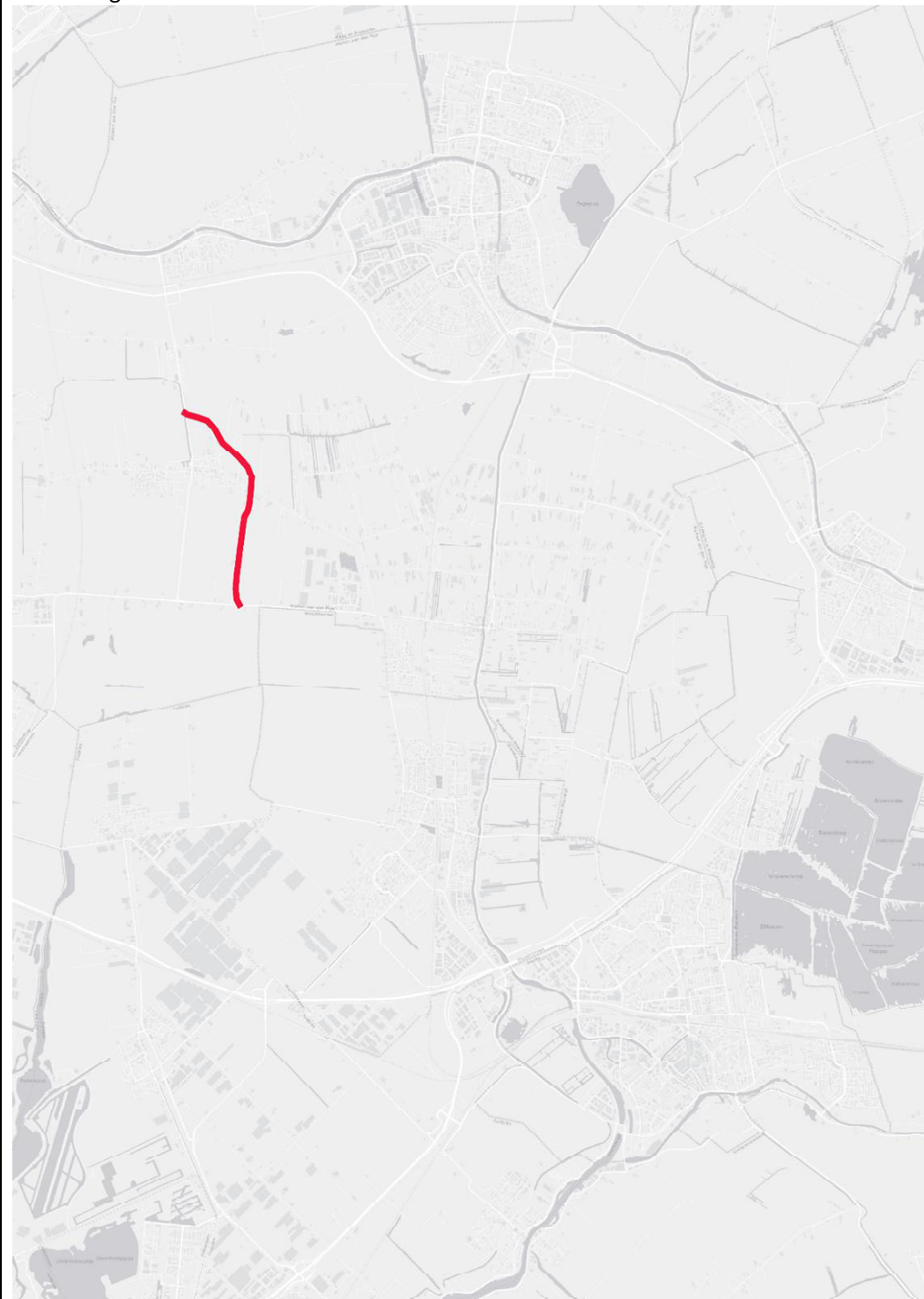
De nieuwe weg vraagt echter wel tijdrovende procedures en is technisch complex, mede gelet op de slappe ondergrond in het gebied. De ruimtelijke kwaliteit en recreatieve mogelijkheden van de omgeving gaan er op achteruit.

Maatregel leidt tot een vermindering van het verkeer op de Hoogeveense weg met positieve effecten voor de verkeersveiligheid tot gevolg

## W18b: Oostelijke randweg Hazerswoude-Dorp

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie: 0.1 d.d. 24-08 2020

### Beschrijving van de maatregel:

De oostelijke randweg Hazerswoude-Dorp is een verrijking van W18, de alternatieve N209. De W18b is evenals de W18 een maatregel die vooral bedoeld is om het noord-zuid verkeer in de regio beter door te laten stromen en deze hoeveelheid verkeer bovendien niet door de kern Hazerswoude-dorp heen te laten gaan. De W18b sluit aan op de Verlengde Bentwoudlaan en zorgt voor een behoorlijke vermindering van het verkeer op zowel de N207 als de huidige N209. De nieuwe weg sluit ten noorden van Hazerswoude-Dorp aan op de N209. Het verkeer kan bij de bestaande aansluiting 'Hazerswoude (afrit 7)' de N11 bereiken.

### (Meekoppel-)kansen:

De nieuwe weg biedt mogelijk een kans voor het verbeteren van de lokale ontsluiting van delen van Hazerswoude-Dorp door hier, al dan niet met een verbindingsweg, wijken op aan te sluiten.

### Risico's:

Aansluiting 7 van de N11 moet mogelijk worden aangepast en wordt drukker.

Complexe inpassing van de route ten noordoosten van Hazerswoude-Dorp.

Ontsluiting Hazerswoude Dorp verdient een nadere studie mede om sluipverkeer op onderliggend wegennet te voorkomen.

### Samenhang met andere maatregelen:

Het ligt voor de hand om deze maatregel uit te voeren in combinatie met het afwaarderen van de bestaande N209 (maatregel W13).

Tevens is er samenhang met andere maatregelen die voorzien in nieuwe noord-zuid infrastructuur zoals de noordwestelijke randweg Boskoop (maatregel W12) of de aansluiting A12-N11 (Bodegravenboog, W9).

Er is een combinatie mogelijk met het verminderen van de doorstroming op de N207 ((W11(a), W11(b), W11(c) en W16).

### Samenvatting reacties omgeving

Er zijn nog geen reacties vanuit de omgeving ontvangen.

### Samenvatting effecten:

De maatregel resulteert in een sterke afname van verkeer op de N209 en ook in een afname van het verkeer op de N207. Vooral in Hazerswoude-Dorp verbetert hierdoor de leefbaarheid. Op de leefbaarheid van Boskoop en Waddinxveen heeft de maatregel nauwelijks effect. Door de maatregel verbetert de verkeersveiligheid omdat meer verkeer op de nieuwe, veilige weg rijdt en minder door de kernen. Ook de invloed op de economie is positief.

De nieuwe weg vraagt tijdrovende procedures en is technisch complex, mede gelet op de slappe ondergrond in het gebied. Het alignement van de weg wisselt sterk door de kruisende wegen en watergangen. De ruimtelijke kwaliteit en recreatieve mogelijkheden van de omgeving gaan er op achteruit. In vergelijking met de alternatieve N209 (W18) snijdt deze maatregel echter niet het gebied Spookverlaat en hoeft de aansluiting op de Rijksweg N11 niet ongelijkvloers gemaakt te worden.

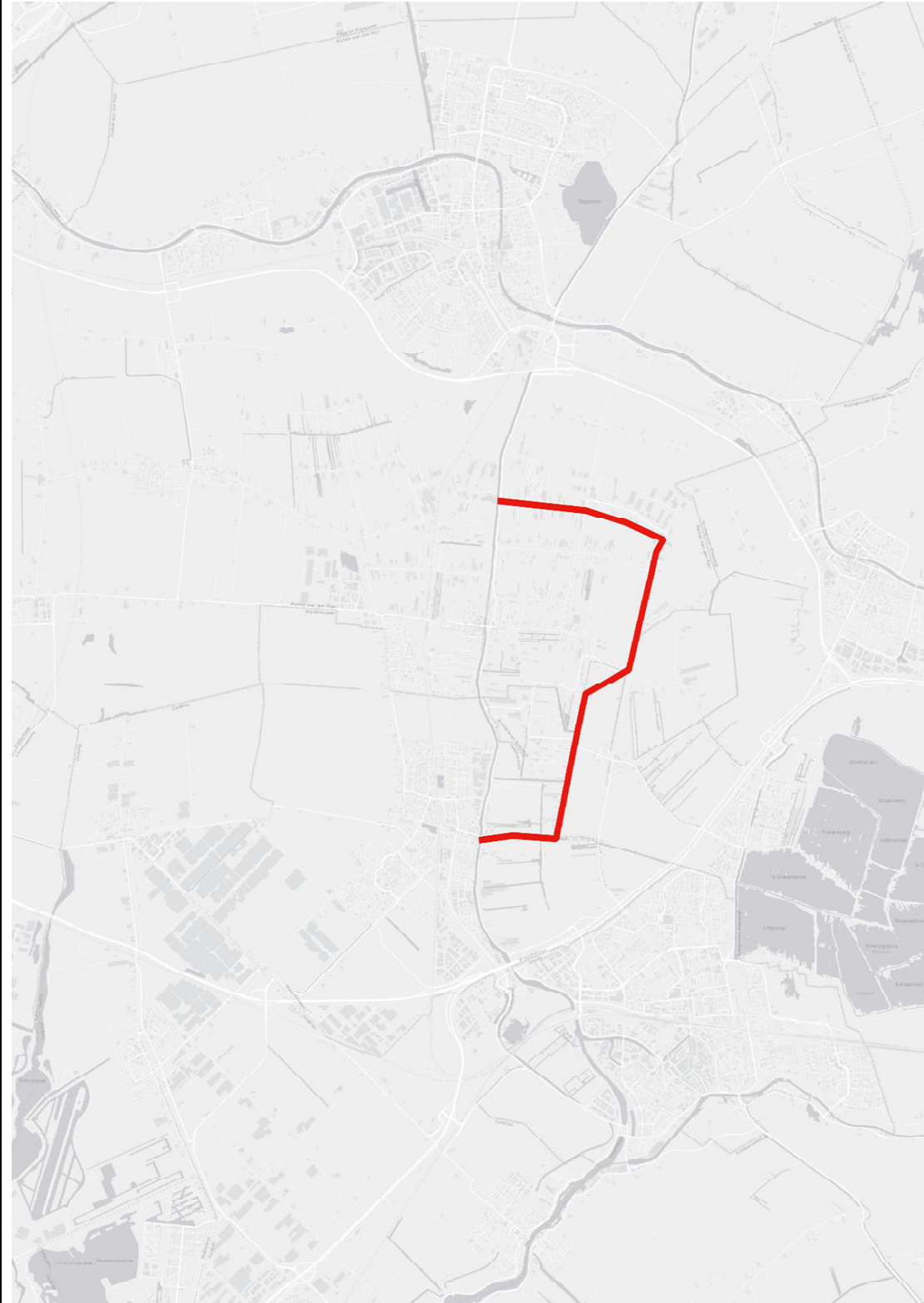
De W18b heeft, bij een aansluiting op de Voorweg, als ongewenst effect een forse toename van het verkeer op de Voorweg. Dit effect kan worden voorkomen door bijvoorbeeld de W18b ongelijkvloers met de Voorweg uit te voeren.



## W19: Uitbreiden oostelijke randweg Boskoop en 60km/uur → 80 km/uur

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie 1.0 d.d. 11 september 2020

### Beschrijving van de maatregel:

Deze maatregel voorziet in een uitbreiding van de randweg Boskoop naar het zuiden waarbij deze hoogte van de hefbrug bij Waddinxveen aansluit op de N207. Op deze manier wordt een minder grote en abrupte omweg voor het autoverkeer gecreëerd en wordt het verkeer bovendien van een groter deel van de N207 geweerd. De gehele weg wordt 80 km/uur (de randweg Boskoop is nu 60 km/uur). Deze verhoging maakt het nodig om een parallelweg aan te leggen voor de ontsluiting van de percelen langs de weg.

### (Meekoppel-)kansen:

### Risico's:

De nieuwe randweg functioneert heel goed, er ontstaat een verkeersaantrekkende werking.

Er worden geen aanvullende maatregelen genomen om het verkeer op de N207 te beperken waardoor de randweg Boskoop onvoldoende wordt gebruikt.

Risico op hoge beheer- en aanlegkosten. De weg loopt door een gebied met een zettingsgevoelige bodem.

Er is langs grote delen van het tracé een parallelweg noodzakelijk, hiervoor is relatief veel grondaankoop nodig.

### Samenhang met andere maatregelen:

Het ligt sterk voor de hand om deze maatregel te combineren met een knip in de N207 (W16), anders blijft het doorgaande verkeer gewoon over de N207 rijden.

Deze maatregel moet samen met een knip in de N207 (W16) genomen worden, anders blijft het doorgaande verkeer gewoon over de N207 rijden.

Deze maatregel kan ook gecombineerd worden met de noordwestelijke randweg Boskoop (W12) waardoor een bijna volledige randweg ontstaat.

### Samenvatting reacties omgeving:

Veel commotie, geen draagvlak, onaanvaardbaar volgens alle betrokken bewoners en ondernemers. De weg is smal en er is geen ruimte voor een 80 km/uur weg. De betrokkenen vragen zich af welk probleem wordt opgelost. De maatregel kost veel ruimte (vanwege onder meer de benodigde parallelweg), kent grote technische moeilijkheden (zoals de zachte veengrond, en kans op opbarsting), er komen beschermde dieren en planten voor, de landschappelijke en cultuurhistorische waarden worden aangetast en de leefbaarheid langs de weg verslechtert. Bovendien staan de woningen dicht bij de weg. Onteigening, complexe procedures en zeer hoge kosten. Ook loopt het tracé over/langs de Brugweg terwijl er juist plannen zijn om deze af te waarderen. Men vindt dat de N207 de doorgaande route is en dat er eerder gezocht moet worden naar verbetering van de doorstroming op de N207 zoals de situatie bij de hefbruggen. Wel ziet men kansen in verder afwaarderen Middelburgseweg (30 km zone) en versterken fietsmogelijkheden.

### Eerste indruk effecten:

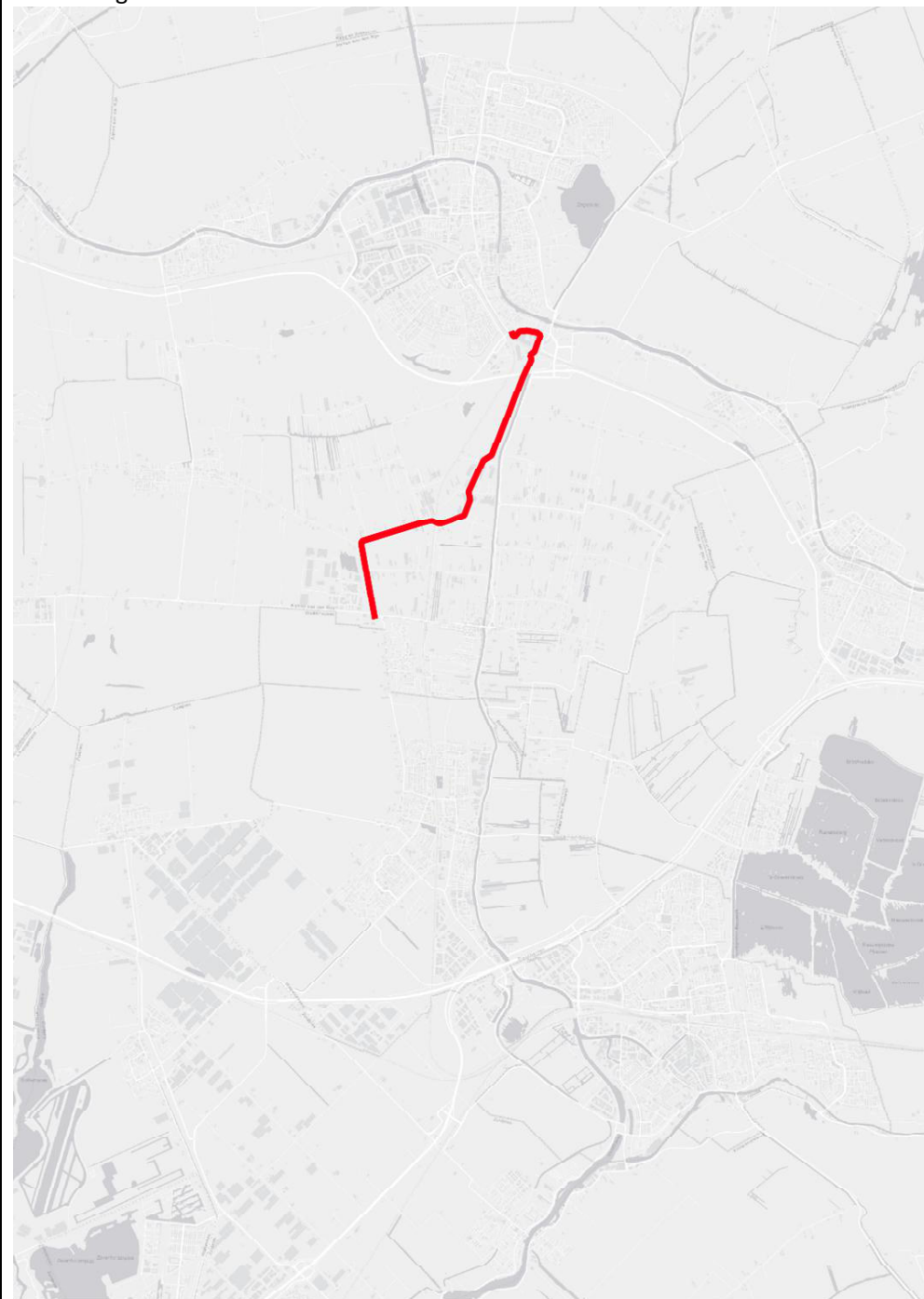
De maatregel vermindert (in combinatie met een knip op de N207) de intensiteiten op de N207 en bij de hefbruggen met 5-50%. Op de N209 in Hazerswoude-dorp neemt het verkeer wel toe met circa 10-20% en ook op diverse omliggende wegen neemt het (sluip) verkeer toe. Een nieuwe weg voldoet aan nieuwe veiligheidsnormen. Langs de nieuwe weg neemt de leefbaarheid sterk af.

In het onderliggend wegennet van Boskoop en Waddinxveen is een kleine afname in de leefbaarheid te zien doordat verkeer andere routes gaat kiezen en op onderliggende wegen intensiteiten omhoog gaan. Ook in Hazerswoude-Dorp neemt de leefbaarheid af. Het effect op de economie in de omgeving is negatief omdat er langere rijroutes ontstaan. Daarnaast is de maatregel relatief tijdrovend, technisch lastig haalbaar en nemen de ruimtelijke kwaliteit en recreatieve waarde van het gebied af.

## W20 Variant 3C – noordwestelijke randweg Boskoop

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie: 1.0 d.d. 19-05-2020

### **Beschrijving van de maatregel:**

In deze maatregel wordt het Jagerspad ten noorden van Boskoop verbonden met De Schans aan de zuidoostzijde van Alphen. Het betreft een 60 km/h weg omdat waar mogelijk gebruik wordt gemaakt van de bestaande wegen. Door deze verbinding ontstaat een nieuwe verbinding aan de westzijde van de Gouwe tussen Alphen en Boskoop. Voor de route in Boskoop zijn er verschillende opties mogelijk, bijvoorbeeld via het Paddegat en Laag Boskoop. In het vervolgproces zal de meest gewenste route nader worden uitgewerkt. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan de twee spoorkruisingen die ongelijkvloers gemaakt moeten worden vanwege een toename van het wegverkeer over beide spoorkruisingen (Prorail richtlijn). Het gaat om een spoorkruising bij Paddegat te Boskoop en een bij De Schans in Alphen aan den Rijn. De Loeteweg is voor een deel aangewezen als transformatiegebied: bedrijfslocaties worden gewijzigd in woonlocaties. Aanvullend heeft de gemeente maatregelen ingevoerd om het vrachtverkeer op de Loeteweg te weren. De Loeteweg lijkt daarmee geen geschikte route.

### **(Meekoppel-)kansen:**

Een deel van de lokale wegen is druk befietst en bij een 60 km/u weg heb je dan ook echt vrij liggende fietspaden nodig.

### **Risico's:**

Onderdoorgangen spoorweg zijn lastig in te passen.

Ontsluiting op lokale wegen nabij Goudse Schouw in Alphen a/d/ Rijn. Geeft risico op ongewenste verkeerseffecten. Het is te moeilijk om op de N11 te komen.

Negatieve verkeerskundige effecten op het Noordeinde in Waddinxveen. Hier zijn beheersmaatregelen nodig zoals bijvoorbeeld het afwaarderen van deze weg.

Ongewenste toename op lokale wegen in Boskoop, zoals de Voorweg, Loeteweg en Roemer.

### **Samenhang met andere maatregelen:**

Deze maatregel kan worden gezien als een alternatief voor de alternatieve N209 (W18) en voor de nieuwe verbinding over de Gouwe (O3 of O4) met noordwestelijke randweg Boskoop (W12).

De maatregel kan op de lange termijn wellicht worden aangevuld met een nieuwe verbinding over of onder de Gouwe waardoor er een verbinding met de N207 ontstaat. Inpassing daarvan zal ook consequenties hebben voor gevolgen op de bestaande infrastructuur.

### **Samenvatting reacties omgeving :**

Er zijn behoorlijk veel voorstanders voor een extra ontsluiting.

Een goede oost west verbinding vinden kwekers cruciaal. Dit tracé kan dit deels realiseren, hoewel meer voorstanders te vinden zijn voor een aquaduct.

Daarnaast zijn voorstanders van W20 vooral geïnteresseerd in een directe aansluiting op de N11 en niet via een "lus terug naar de N11" door Alphen aan den Rijn.

Natuurorganisaties en bewoners maken zich zorgen over doorsnijding van het Zaans Rietveld en de Kruiskade en aantasting van dit gebied. Geen bezwaar zolang deze weg tussen het spoor Alphen-Boskoop en de Gouwe loopt en de polder Zaans Rietveld hierbij niet betrokken is. Met de maatregel is geen kostbare nieuwe oeververbinding nodig.

Is voor sommigen een goede optie. Mede omdat dit een relatief snel uit te voeren maatregel is en snelheid is een belangrijk argument in het oplossen van de knelpunten.

### **Samenvatting effecten:**

Effecten vooral lokaal. De weg wordt ingericht als erftoegangsweg (60 km/h). Hiermee is de weg geen volwaardige ontsluitingsroute.

Het effect van deze maatregel is met name in Boskoop te zien. Het haalt verkeer van de N207 af en van de hefbrug Boskoop. De maatregel resulteert wel in een toename van het verkeer op onder meer de Roemer en de Hoogeveense weg. De maatregel leidt tot een afname van verkeer in Hazerswoude-dorp. Kosten lijken met twee ongelijkvloerse spoorkruisingen niet in verhouding met de verkeerskundige effecten.

Aandacht voor effecten op natuurgebied nodig.

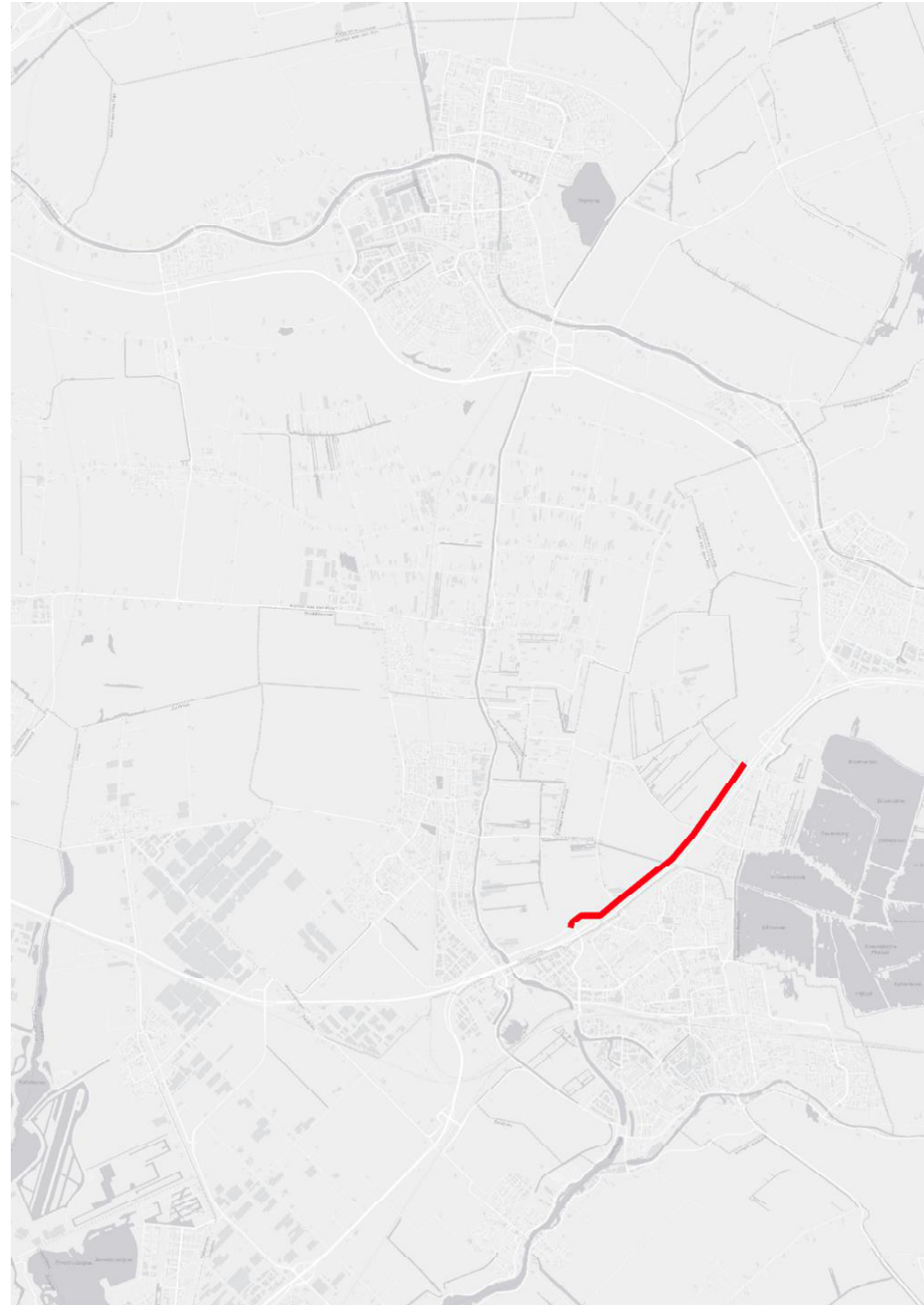
Deze oplossing biedt geen alternatieve oeververbinding.



## W21 Parallelstructuur A12

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie: 1.0 d.d. 19-05-2020

### **Beschrijving van de maatregel:**

Op de A12 tussen aansluiting 11 en 12 is in de huidige situatie geen parallelstructuur aanwezig. Door het aanleggen van een complete parallelstructuur van de Reeuwijkse randweg naar de Amaliabrug wordt extra robuustheid gecreëerd langs de A12. Een gedeelte van het verkeer kiest bij deze maatregel om via de nieuwe parallelstructuur te rijden, waardoor de wegen in het gebied én de A12 wordt ontlast. het.

De Bloemendaalseweg is een drukke fietsroute (scholieren), een ongelijkvloerse kruising is onderdeel van deze maatregel.

### **(Meekoppel-)kansen:**

Inpassing fietspaden langs de parallelstructuur

Aanleg van geluidschermen/ zichtschermen (bomen)

### **Risico's:**

Maatregel is deels niet goed inpasbaar.

Ruimtebeslag wordt veel groter.

Natuurwaarden worden verstoord.

Minder effectief als de Bodegravenboog niet wordt gerealiseerd.

### **Samenhang met andere maatregelen:**

De maatregel heeft nauwe raakvlakken met de aanleg van de Bodegravenboog (W9). Tevens heeft de maatregel raakvlakken met een aantal fietspaden (OVF1(d) en OVF 1(g)).

De maatregel kruist maatregel V2e (sloepenroute).

De maatregel vormt een schakel in een serie van (toekomstige) parallelwegen langs de A12.

### **Samenvatting reacties omgeving :**

Natuurorganisaties zijn tegenstander van deze maatregel. In het gebied zijn zeldzame planten (o.a. de Kievitsbloem) en dieren aanwezig. Aanleg van deze weg zorgt voor ernstige verstoring van deze natuurwaarden.

Bedrijven en enkele overheden zien kansen voor een betere ontsluiting, zeker in combinatie met de aansluiting A12/N11 (Bodegravenboog).

De Bloemendaalseweg is een drukke fietsroute (scholieren), daarom bestaat de wens in de omgeving om een ongelijkvloerse kruising onderdeel te laten zijn van deze maatregel.

Aandachtspunt bij deze maatregel is het voorkomen van sluipverkeer via de dorpen naast deze randweg.

### **Eerste indruk effecten:**

De maatregel leidt als aparte maatregel niet tot grote effecten in het plangebied. Lokaal zijn wel effecten zichtbaar, maar binnen het plangebied zijn deze beperkt. Er vindt een beperkte verschuiving van verkeer plaats vanaf de A12 naar de parallelstructuur. Op het onderliggende wegennet van Reeuwijk wordt het over het algemeen wel rustiger. De N11 wordt het iets drukker.

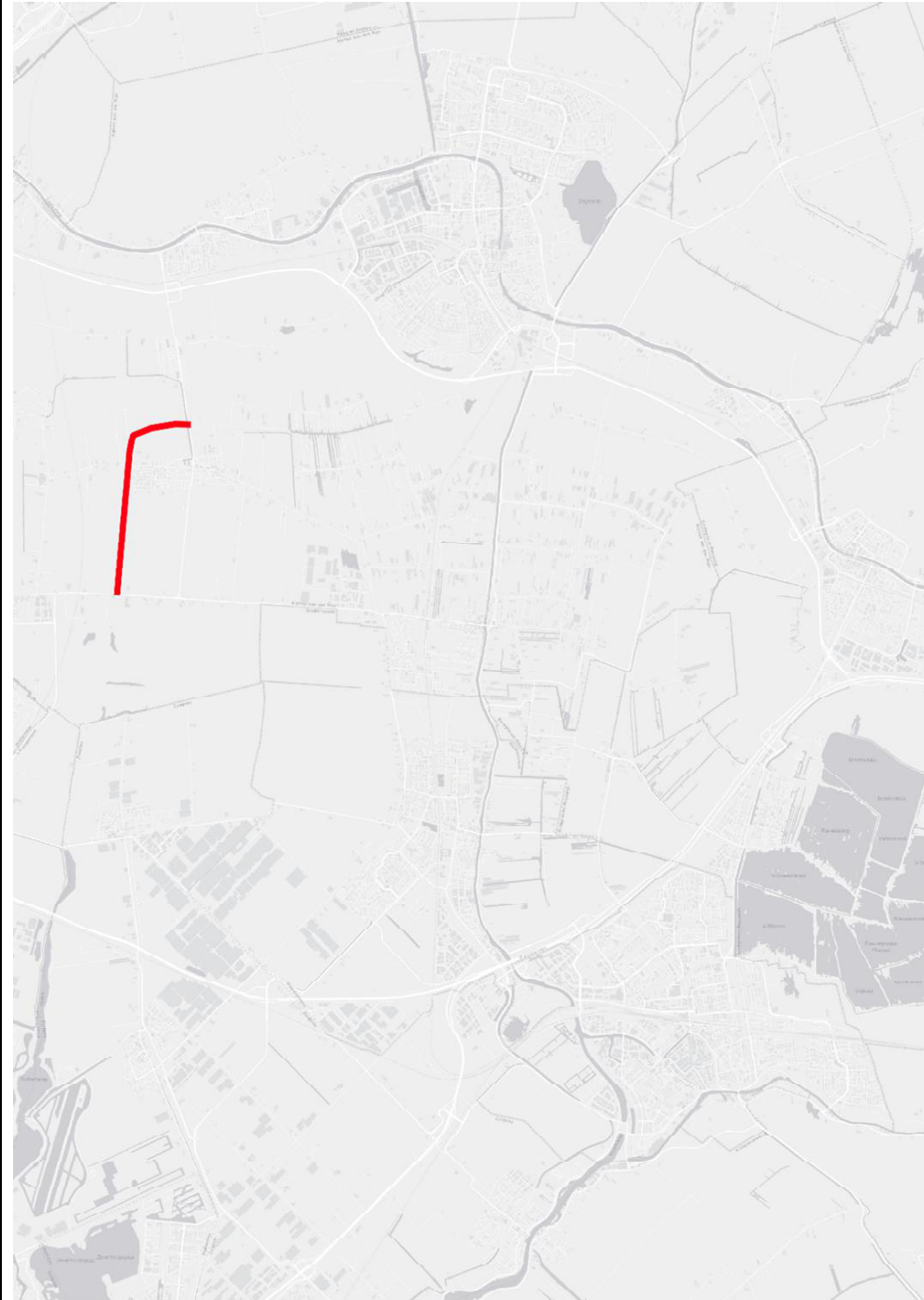
Het aanleggen van een randweg lijkt een makkelijke manier om het gebied te ontlasten. Een randweg trekt echter veel verkeer, waardoor de diverse kruispunten makkelijk overbelast raken. Vooral de Fortuijnrotonde en botrotonde onder de N11 zijn op het moment al redelijk tot zwaar belast en die belasting wordt in deze variant waarschijnlijk nog groter. Zonder aanpassingen op de N459 heeft deze variant waarschijnlijk vooral negatieve verkeerseffecten.

De maatregel zal bij file op de A12 leiden tot sluipverkeer in de nabijgelegen dorpen. Hiervoor dienen aanvullende maatregelen te worden genomen.

## W22 Westelijke randweg Hazerswoude Dorp

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie: 1.0 d.d. 19-05-2020

### **Beschrijving van de maatregel:**

In deze maatregel wordt een nieuwe randweg om Hazerswoude-Dorp heen gelegd, waarbij aangesloten wordt op de N209 ter hoogte van de kruising met de hoogspanningsmasten en de N209 ten noorden van Hazerswoude-Dorp. Daar tussen volgt de weg grofweg het tracé van de hoogspanningsmasten, maar blijft deze daar op de minimale afstand van weg. Er is ook een meer westelijke ligging mogelijk, bijvoorbeeld nabij de HSL-tunnel.

### **(Meekoppel-)kansen:**

Wanneer maatregel gecombineerd wordt met afwaardenen huidige N209 door Hazerswoude-Dorp kan het centrum van Hazerswoude worden heringericht op de nieuwe situatie.

Als alternatief kan de N209 zo worden ingericht dat autoverkeer niet rechtdoor kan rijden op N209 bij de Dorpsstraat, maar alleen afslaan rechts- of linksaf (dit is effectief gezien een "knip" in de huidige N209).

De nieuwe weg biedt mogelijk een kans voor het verbeteren van de lokale ontsluiting van delen van Hazerswoude-Dorp door hier, al dan niet met een verbindingsweg, wijken op aan te sluiten.

### **Risico's:**

In dit gebied is juist de HSL ondergronds gelegd om geen bovengrondse infrastructuur te hebben door het groene hart.

Aanwezigheid van HSL, hoogspanningsmasten en ondergrondse leidingentracés (w.o. gas en hoogspanning). Dit is ook een risico voor de ongelijkvloerse kruising met het Westeinde.

Bodemgesteldheid, relatief laag gelegen polder.

### **Samenhang met andere maatregelen:**

Maatregel kan wellicht gecombineerd worden met het afwaardenen van de huidige N209 door Hazerswoude-dorp.

De maatregel is een alternatief op maatregel W23, de ongelijkvloerse verbinding Hazerswoude-Dorp en op W18b, een oostelijke randweg bij Hazerswoude-Dorp.

### **Samenvatting reacties omgeving :**

Direct aanwonenden zijn tegenstander

Meningen in het dorp zijn verdeeld, er lijkt ook een groep voorstanders die daarmee ingrepen in het dorp verplaatsen naar de Westzijde.

Diverse bewoners vragen zich af welke rol Zoetermeer speelt bij deze maatregel. Is het geen oplossing voor Zoetermeer die uiteindelijk zorgt voor nog meer druk op Hazerswoude-Dorp?

### **Eerste indruk effecten:**

Ongeveer 40% minder verkeer door Hazerswoude-dorp

Doorgaand verkeer over de N209 wordt meer, ten noorden van Hazerswoude-dorp rijdt zo'n 10 procent meer verkeer. Bij Zoetermeer rijdt 15 tot 20 procent meer verkeer op de N209.

Effect in de rest van het gebied is beperkt. Deze oplossing lost het knelpunt Hazerswoude-Dorp op, maar lost andere problemen in de omgeving niet op. Met name het verkeer vanuit de richting Zoetermeer naar de N11 zal deze nieuwe route nemen. Verkeer uit Waddinxveen/Boskoop zal de huidige blijven volgen, met toch nog een redelijk grote verkeersdruk in Hazerswoude tot gevolg.

Leefbaarheid en de recreatieve aantrekkelijkheid in het gebied nemen af door de aanleg van een nieuwe weg.

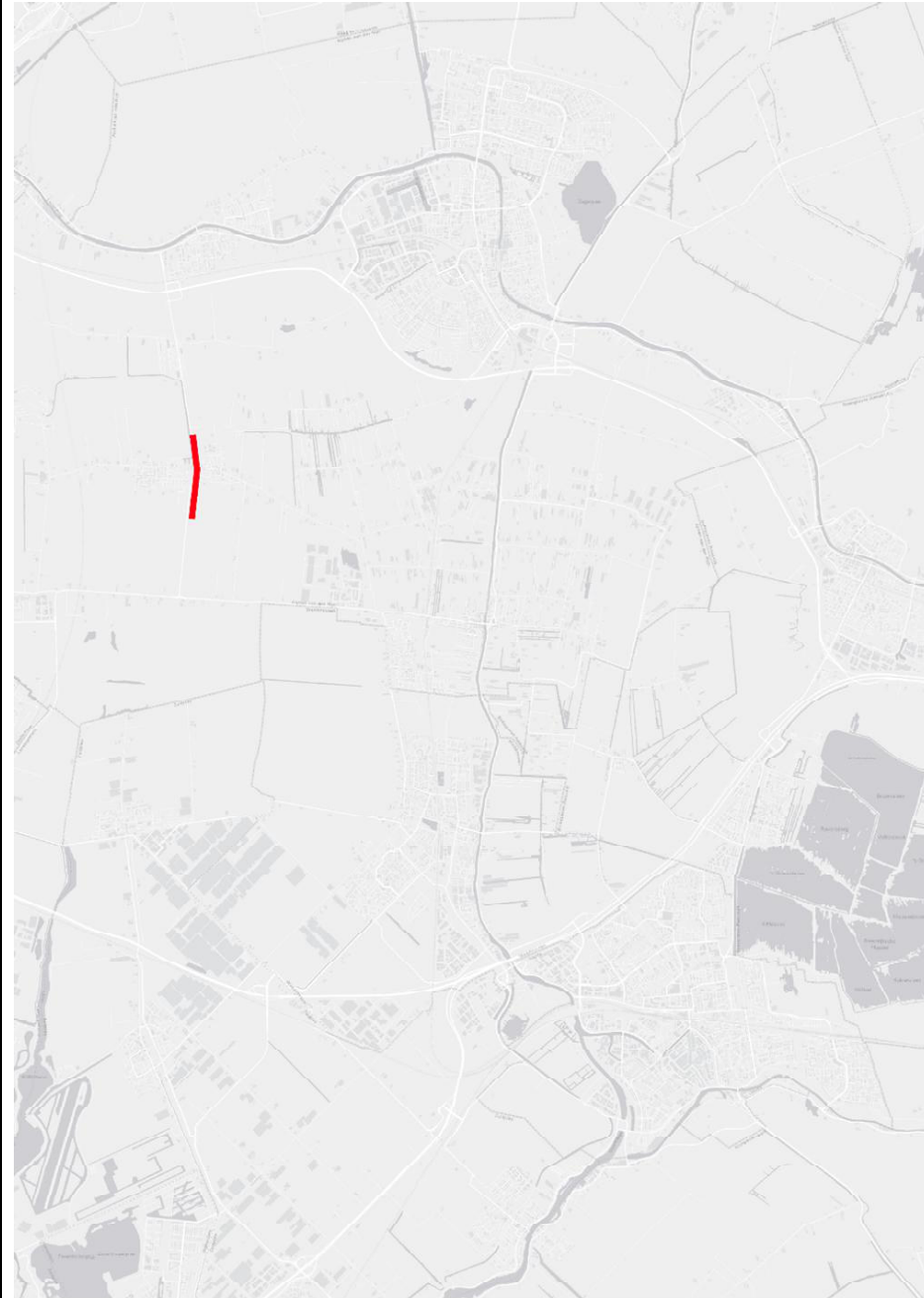
In het algemeen verplaatst het verkeer zich van een weg door de bebouwde kom naar een weg buiten de bebouwde kom. Daardoor kruist het meeste verkeer minder zijwegen, waardoor de verkeersveiligheid met deze maatregel toeneemt.



## W23 Ongelijkvloerse verbinding Hazerswoude Dorp

*Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.*

Afbeelding



Versie: 1.0 d.d. 19-05-2020

**Beschrijving van de maatregel:**

In deze maatregel wordt de N209 in Hazerswoude van het begin van de bebouwde kom tot het einde van de bebouwde kom ondergronds gebracht. In de nadere uitwerking moet blijken hoe dit exact vorm gegeven kan worden. Voor nu is uitgegaan van een scheiding tussen lokaal en doorgaand verkeer, waarbij het lokale verkeer zo snel mogelijk bovenop de tunnelbuis komt te rijden op de huidige locatie van de weg. Dit vraagt een scheiding van de verkeersstromen buiten het dorp, middels een rotonde of VRI. In de huidige verkeerskundige doorrekening is uitgegaan van (turbo) rotondes aan de noord- en zuidzijde van het dorp.

**(Meekoppel-)kansen:**

Herinrichting Hazerswoude-Dorp

**Risico's:**

Kostbare en technisch complexe maatregel  
  
Afhankelijk van de lengte van het gesloten gedeelte van de tunnel moet rekening gehouden worden met tunnelwetgeving, waardoor aanleg kostbaarder en complexer wordt.

**Samenhang met andere maatregelen:**

De maatregel is een alternatief op maatregel W22, de westelijke randweg Hazerswoude-Dorp en W18b, de oostelijke randweg  
  
Ook kan de maatregel worden gezien als een alternatief op de alternatieve N209 (W18).

**Samenvatting reacties omgeving :**

Hazerswoude-Dorp is erg verdeeld.  
  
Deze maatregel is in een eerder stadium in het project N207 Zuid afgevalen. Zeer verdeelde reacties uit de omgeving. Aanwonenden en lokale (winkel)bedrijven maken zich zorgen over zichtlijn, huizenwaarde en bereikbaarheid winkels/omzet bij een tunnel. Veel doorgaand verkeer zal dan doorrijden in plaats van nu even stoppen voor winkelbezoek.  
  
Mensen uit west en oost zijn juist weer voorstander van een oplossing (dwars) door het dorp.  
  
Voor de Greenport is deze route te ver westwaarts gelegen om een alternatieve oost-west route te realiseren.

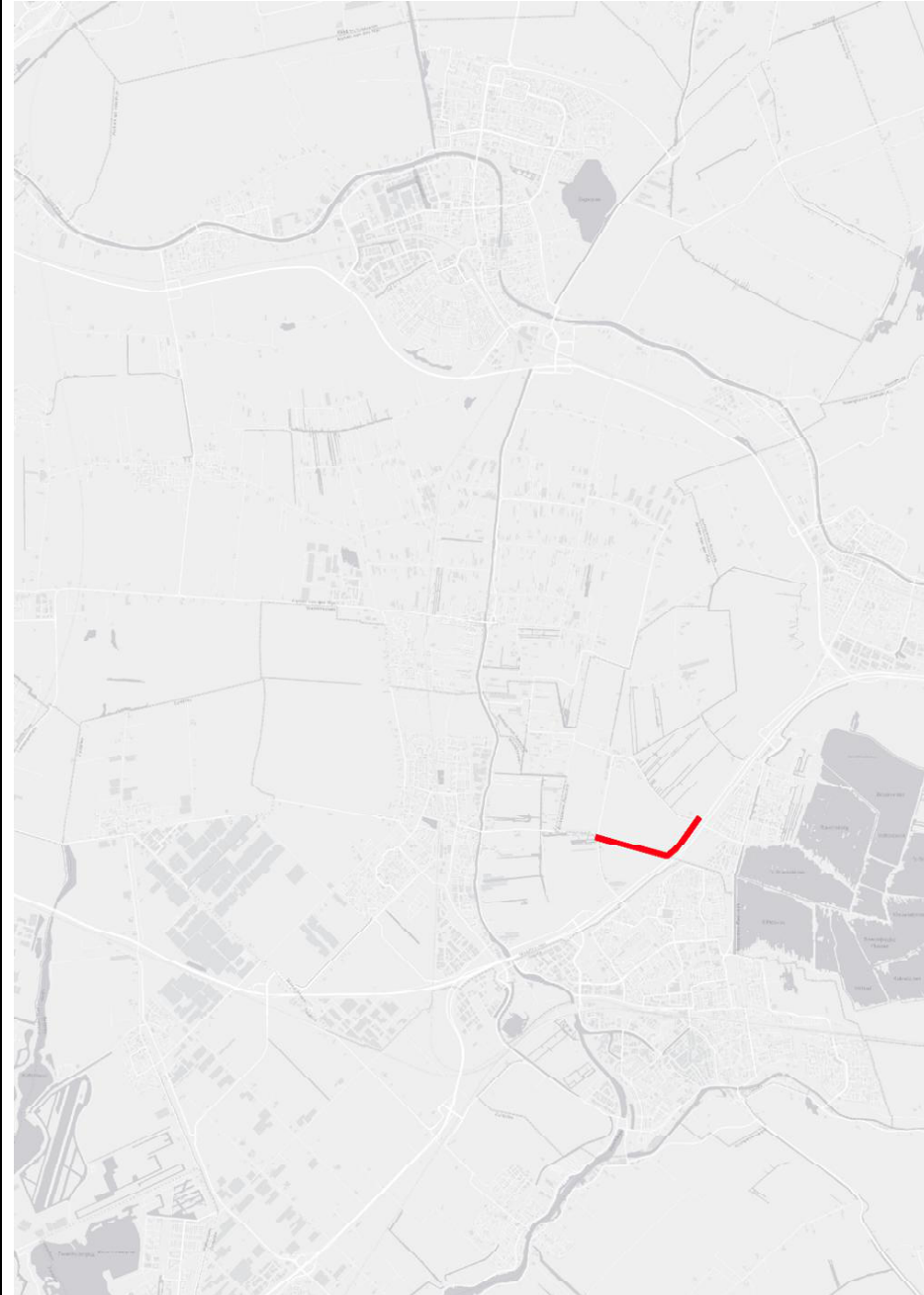
**Eerste indruk effecten:**

Maatregel zorgt voor het verbeteren van de doorstroming en leefbaarheid in Hazerswoude-Dorp.  
  
Minder kruisend verkeer in Hazerswoude-Dorp  
  
Meer doorgaand verkeer door verbetering doorstroming. Ten noorden van Hazerswoude-Dorp is dit ongeveer 10%, een groot deel van dit verkeer komt over de (Verlengde) Bentwoudlaan.  
  
De doorstroming in Hazerswoude verbetert aanzienlijk door deze maatregel, net als de verkeersveiligheid. De effecten in de andere dorpen in de omgeving zijn zeer beperkt.  
  
De maatregel is zeer kostbaar en technisch complex.

## W24 Ontsluiting Reeuwijk-Dorp

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie: 1.0 d.d. 19-05-2020

### **Beschrijving van de maatregel:**

De ontsluiting van Reeuwijk-Dorp gaat op dit moment vooral via de N207. Een nieuwe, snellere aansluiting op de A12 kan de druk op de N207 mogelijk verminderen.

Om sluipverkeer tegen te gaan zijn maatregelen nodig, te denken valt aan afsluiting/eenrichting van de Brugweg.

### **Risico's:**

Sluipverkeer, hiervoor zijn maatregelen nodig zoals het knippen van de Brugweg.

Verstoring van natuurwaarden.

Ongewenste verkeerseffecten op diverse locaties in het gebied.

### **Samenvatting reacties omgeving :**

In het gebied zijn zeldzame planten en dieren aanwezig. Aanleg van deze weg zorgt voor ernstige verstoring van deze natuurwaarden.

Het aanpassen van de wegenstructuur in het gebied tussen grofweg A12 en N207 is gewenst.

Meningen zijn verdeeld. Aanwonenden zijn tegen en hebben een voorstel voor een andere route vanaf de Henegouwerweg naar het oosten richting "oude vuilnisplaats". Hier zijn andere groepen weer op tegen.

### **(Meekoppel-)kansen:**

Het aanpassen van de wegenstructuur in het gebied tussen grofweg A12 en N207.

### **Samenhang met andere maatregelen:**

De route heeft een nauwe samenhang met de fietsmaatregelen waaronder OVF 1(e) en OVF 1(g) en met de Parallelstructuur A12 (W21).

### **Eerste indruk effecten:**

De maatregel zorgt voor een snellere aansluiting op de A12. De effecten van deze maatregel zijn lokaal van aard. Vooral het knippen van de Brugweg lijkt een effect te hebben, waardoor weggebruikers een andere route door het gebied gaan zoeken. Op het doorgaande verkeer heeft de maatregel geen effect.

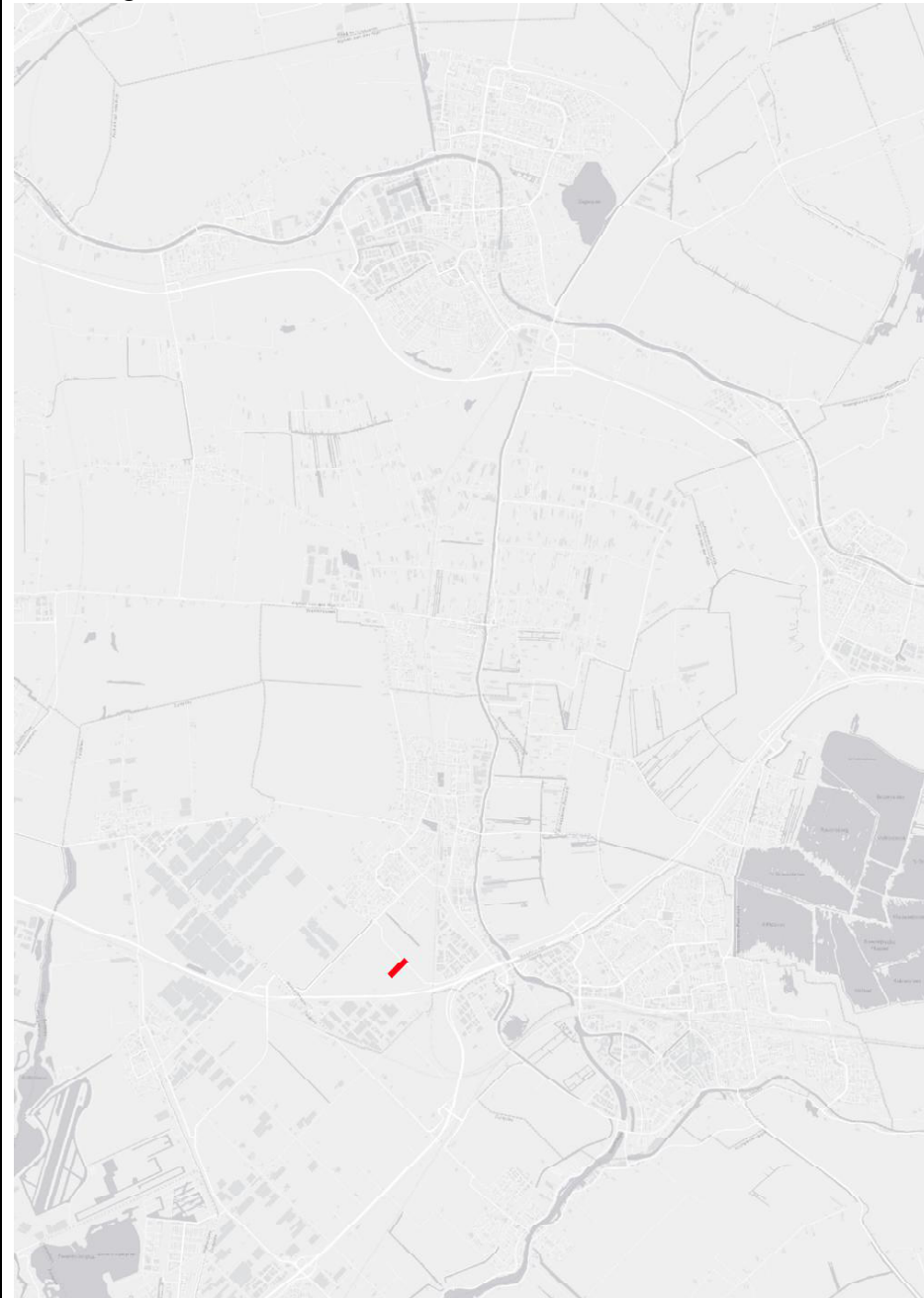
De maatregel zorgt voor een beperkte vermindering van de verkeersveiligheid in het gebied.



## W25 Directe verbinding Moordrechtboog en Zuidelijke rondweg Waddinxveen

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie: 1.0 d.d. 19-05-2020

### **Beschrijving van de maatregel:**

Door een korte verbinding tussen de Moordrechtboog en de Zuidelijke rondweg Waddinxveen te maken, kan het verkeer dat aan de zuidzijde van Waddinxveen wil zijn eerder afslaan het dorp in.

### **(Meekoppel-)kansen:**

-

### **Risico's:**

Koppeling met VRI Moordrechtboog noodzakelijk. Mogelijk negatief effect op doorstroming Moordrechtboog.

Deze maatregel zal eerst de procedures moeten doorlopen, dus kan niet tegelijk mee genomen worden bij de realisatie van de Vredenburglaan.

Gaat door geplande groenzone heen.

### **Samenhang met andere maatregelen:**

De maatregel heeft geen samenhang met andere maatregelen.

### **Samenvatting reacties omgeving :**

Veel bewoners Triangel en enkele belangengroepen zijn voorstander omdat hiermee een snelle en eenvoudige ontsluiting wordt gerealiseerd.

### **Eerste indruk effecten:**

Er ontstaat een snellere route vanaf de Zuidelijke Randweg / het bedrijventerrein Coenecoop naar de A12, naar het Gouwepark en naar het Distripark.

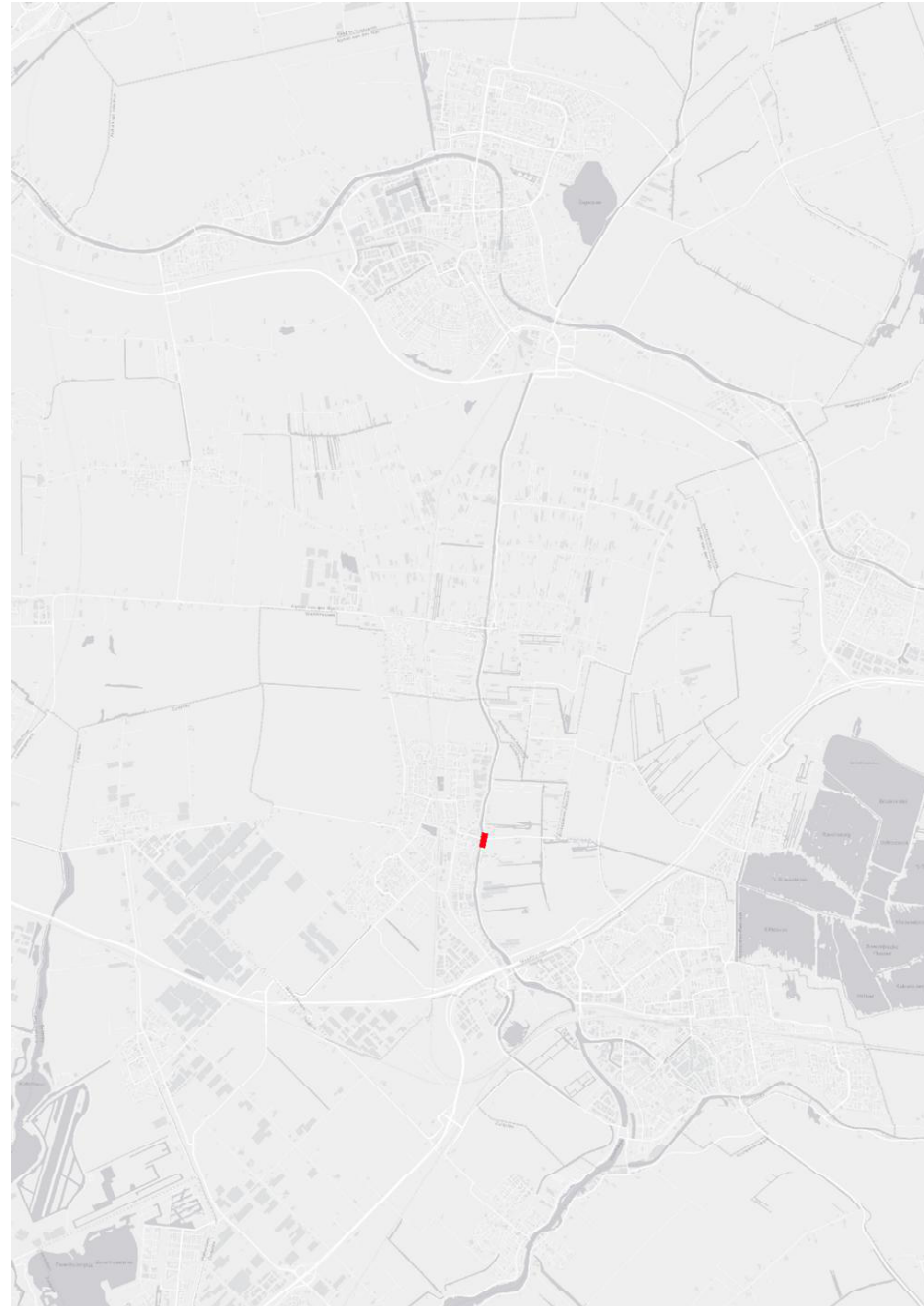
Lokale effecten aan zuidzijde Waddinxveen  
Effecten op hoofdstructuur minimaal.

Door de nieuwe verbinding rijdt ongeveer 20 procent minder verkeer over de Beijerincklaan. Ook op de Zuidelijke rondweg rijdt tussen de Beijerincklaan en nieuwe verbinding rijdt minder verkeer. Over de Parklaan rijdt juist **ongeveer 60** procent meer verkeer. Het verkeer over de Zuidelijke Dwarsweg verdwijnt vrijwel helemaal. Ook de Zuidelijke rondweg ten zuiden van de nieuwe aansluiting krijgt meer verkeer te verwerken (+35 procent richting de nieuwe verbinding en +15 procent vanaf de nieuwe verbinding). Vanaf de kruising Zuidelijke Rondweg-Coenecoop splitst het verkeer zich. Ongeveer 20 procent extra verkeer rijdt vanaf daar op de Zuidelijke rondweg. Parallel op de Coenecoop rijdt ongeveer 40 procent extra verkeer. Op de Kanaaldijk rijdt ten noorden van de kruising met de Coenecoop ongeveer 7 procent minder verkeer. De Noord-Ringweg, ten zuiden van de A12 heeft ter hoogte van de kruising met de Gouwe ongeveer 10 procent minder verkeer. Op de Kanaaldijk over de snelweg komt ongeveer 2 procent minder verkeer.  
In de rest van Waddinxveen zijn de effecten beperkt.

## W26 Ongelijkvloerse kruising Brugweg/Henegouwerweg Waddinxveen

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie: 1.0 d.d. 19-05-2020

### **Beschrijving van de maatregel:**

In Boskoop is bij de hefbrug reeds een ongelijkvloerse kruising aanwezig. In Waddinxveen is de kruising van de hefbrug met de N207 vormgegeven als VRI-kruising. Hierdoor slaan de wachtrijen van de VRI tijdens opening van de hefbrug vaak terug op de N207, waardoor doorgaand verkeer last heeft van de opening van de brug. Door doorgaand verkeer en lokaal verkeer te scheiden kan hinder voor het doorgaand verkeer voorkomen worden. De kruising is in deze planvormingsfase in eerste instantie vormgegeven zoals de kruising in Boskoop. In een volgende planfase dient dit verder uitgewerkt te worden.

### **Risico's:**

Opkoop en waarschijnlijk sloop woningen noodzakelijk.

Door nabijheid Gouwe is waterhuishouding in de tunnel lastig en mogelijk kostbaar.

### **Samenvatting reacties omgeving :**

De maatregel kan op positieve reacties rekenen.

### **(Meekoppel-)kansen:**

Herinrichting Brugweg

### **Samenhang met andere maatregelen:**

De maatregel heeft samenhang met de volgende maatregelen  
 O5 – vervangen hefbruggen.  
 OVF1f- fietspad  
 OVF1b – fietspad  
 OVF1e- fietspad  
 W27 -parallelweg N207  
 W11 -maatregelen N207  
 V3- verbreden Gouwe

### **Eerste indruk effecten:**

De doorstroming nabij de hefbrug Waddinxveen neemt aanzienlijk toe door deze maatregel. Door deze verbeterde doorstroming komt er meer doorgaand verkeer op de N207. De maatregel heeft een beperkt effect op de rest van het gebied.

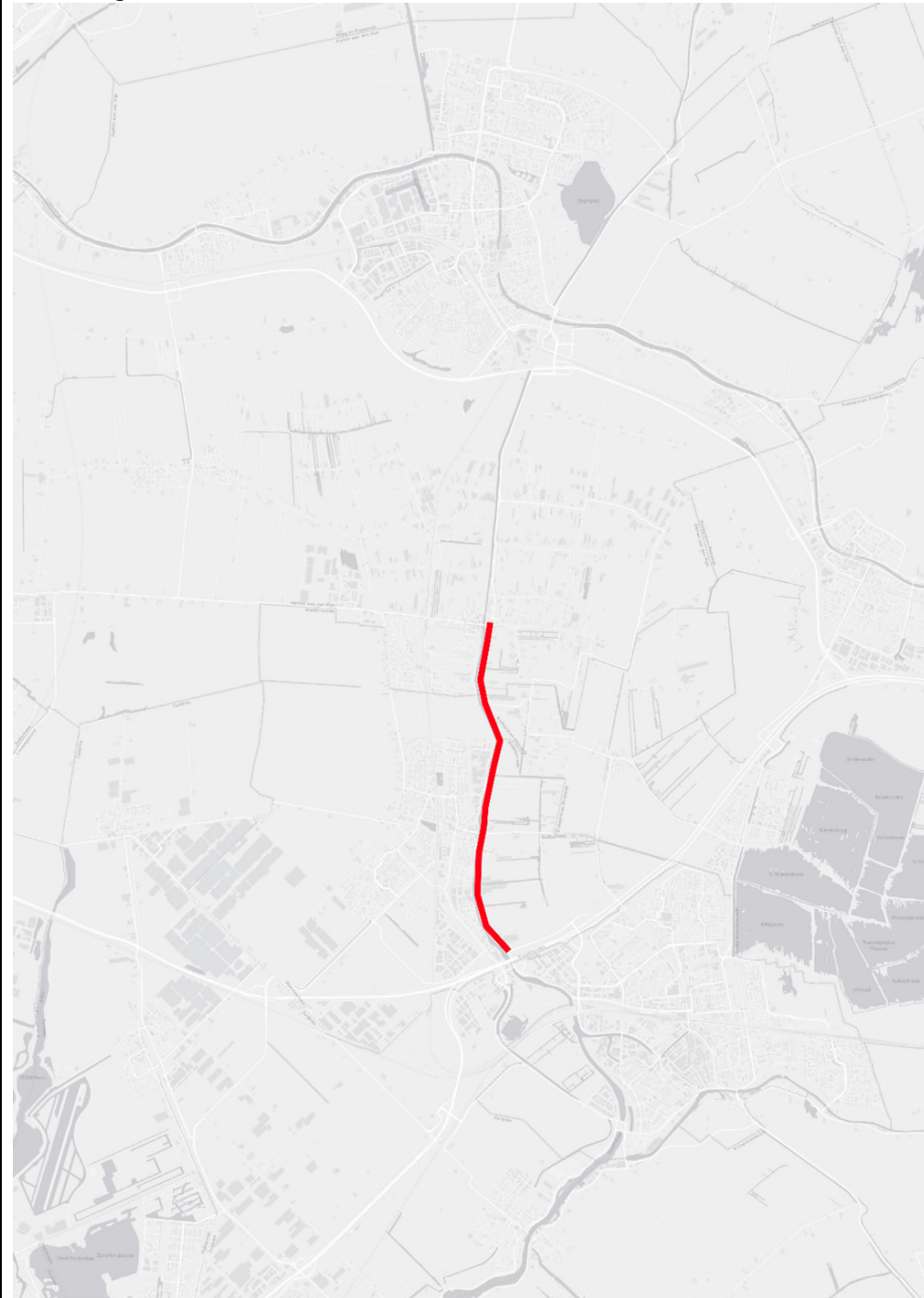
Door betere doorstroming verhogen de intensiteiten op de gehele N207 met 5 tot 15%. Hefbrug Waddinxveen (verkeer Waddinxveen in) krijgt te maken met 5 procent minder verkeer, Waddinxveen uit gaat juist 5 procent meer verkeer.



## W27 Parallelweg N207

Deze factsheet bevat tussentijdse inzichten die later nog kunnen en zullen wijzigen. Er vindt de komende periode namelijk nog een nadere uitwerking plaats voor alle maatregelen. Er kunnen geen rechten worden ontleend aan de informatie op deze bladzijde.

Afbeelding



Versie: 1.0 d.d. 19-05-2020

### **Beschrijving van de maatregel:**

De N207 heeft ten zuiden van de hefbrug Boskoop geen parallelweg, waardoor erfaansluitingen direct op de hoofdrijbaan zijn aangesloten. Dit zorgt op diverse locaties voor onveilige situaties. Daarom wordt in deze maatregel een parallelweg aangelegd langs de N207 ten zuiden van Boskoop.

Het idee van een parallelweg is normaal gesproken het scheiden van langzaam verkeer (fietsers en landbouwers) van het doorgaand (snel)verkeer op de hoofdrijbaan. Het belangrijkste argument voor het realiseren van een parallelweg langs de N207 is het verminderen van het forse aantal uitritten op de hoofdrijbaan. I.v.m. zicht (bochten en lager gelegen percelen) moet verkeer uit de uitrit namelijk wel doorrijden tot aan de rand van de hoofdrijbaan om verkeer te kunnen zien naderen. I.v.m. de intensiteit van het verkeer duurt het dan vaak even voordat men door kan rijden en het fietspad weer vrij is. De parallelweg is daarmee eigenlijk een toegangsweg.

### **(Meekoppel-)kansen:**

Oeververvangings Gouwe Oostzijde

### **Risico's:**

Maatregel is slecht inpasbaar vanwege ruimtegebrek.

Ruimtebeslag van de N207 met parallelweg en fietspad wordt veel groter.

Het lokaal versmallen van de Gouwe is naar verwachting nodig.

De bedoeling van de toegangsweg is dat deze wordt gebruikt door fietsers en bestemmingsverkeer (bewoners, (bezoekers van) bedrijven, vuilniswagens, postbezorging, etc.). Dit is een risico voor de verkeersveiligheid.

Om een toegangsweg te kunnen realiseren is het noodzakelijk om eerst de oevers aan de oostkant van de Gouwe te vervangen én gelijk rekening te houden met de hogere (verkeers)belasting die hierop komt i.v.m. opschuiven hoofdrijbaan.

### **Samenhang met andere maatregelen:**

De maatregel heeft samenhang met de volgende maatregelen  
 O5 – vervangen hefbruggen.  
 OVF1f- fietspad  
 OVF1b – fietspad  
 OVF1e- fietspad  
 W11 -maatregelen N207  
 V3- verbreden Gouwe  
 W26- Ongelijkvloerse kruising Henegouwerweg

### **Samenvatting reacties omgeving :**

Het belang van de omgeving is vooral veiligheid. Zeker op een traject van ongeveer 900 meter bij Waddinxveen. Afwaarderen van de N207, aandacht voor een veilig fietspad, trajectcontrole worden als snellere en goedkopere opties gezien.

### **Eerste indruk effecten:**

Maatregel lijkt niet goed inpasbaar zonder huizen te slopen of ruimte van de Gouwe in te nemen, zonder grote concessies te doen aan de ontwerprichtlijnen.

Voor de verkeersveiligheid biedt deze maatregel een verbetering, op de doorstroming heeft deze maatregel geen effect.

Bij een eventuele nadere uitwerking nagaan of over de volledige lengte tussen rotonde N452 en N207 en tunneltje Boskoop een toegangsweg nodig is. In het gedeelte tussen de hefbrug Waddinxveen en de rotonde Gouwedreef zijn veel minder uitritten aanwezig.

Ook kan dit worden nagegaan voor het gedeelte binnen de komgrenzen aangezien de snelheid hier maximaal 50 km/h is.