

Rapport Concept maatregelenpakket Beter Bereikbaar Gouwe Versie 1.0 (def.) 01-10-21



Inhoudsopgave

0	Managementsamenvatting	4
1.	Inleiding	9
1.1	Aanleiding: programma Beter Bereikbaar Gouwe	9
1.2	Doel van dit rapport: voorstel voor maatregelenpakket voor de middellange termijn	9
1.3	Processtappen tot op heden	9
1.3	Leeswijzer: verwijzing naar bijlagen bij dit rapport.....	12
2.1	Knelpunten op (vaar)wegen, bij oeververbindingen en in dorpen	14
2.2	Korte termijn: N207 Zuid en quick wins	16
2.3	Ladder van Verdaas	17
2.4	40 maatregelen als vertrekpunt	18
2.5	Ruimtelijk-economisch perspectief	20
2.6	Raakvlakken met andere studies en projecten	22
3.	Van vijf opties voor de middellange termijn naar één maatregelenpakket	23
3.1	Maatregelenpakket voor middellange termijn	25
3.2	Fietsmaatregelen en OV-bereikbaarheid	26
3.3	Scheepvaart Gouwe.....	28
3.4	Bodegravenboog	29
3.5	Noordelijke ontsluitingsweg Boskoop – Alphen aan den Rijn.....	30
3.6	Toelichting verkeerseffecten van Bodegravenboog en noordelijke ontsluitingsweg Boskoop – Alphen aan den Rijn.....	33
3.7	Kosten concept maatregelenpakket.....	33
3.8	Draagvlak	34

3.9	Blik op langere termijn: aquaduct en tunnel.....	36
3.10	Verkenning ontsluitingsweg Reeuwijk-Dorp	36
4.	Maatregelen die (nu) niet zijn meegenomen	37
5.	Vervolgproces.....	39
Bijlage 1	Verkeerseffecten van de opties voor W20	42
Bijlage 2	Moties en amendementen	51

0 Managementsamenvatting

0.1 Aanleiding: programma Beter Bereikbaar Gouwe

Gemeenten Alphen aan den Rijn, Waddinxveen en Bodegraven-Reeuwijk, de Regio Midden-Holland en de provincie Zuid-Holland werken samen in Beter Bereikbaar Gouwe. Het doel van dit programma is het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid in het gebied rond de Gouwe en het versterken van de economie.

0.2 Doel van dit rapport

In een zorgvuldig gebiedsproces met veel omgevingspartijen werken de bestuurlijke partners samen om te komen tot een maatregelenpakket met oplossingen voor wegen, vaarwegen, fiets en openbaar vervoer.

Dit eindrapport concept maatregelenpakket Beter Bereikbaar Gouwe is onderdeel van het advies van de Bestuurlijke Afstemgroep (BAG - 30 sept. 2021) van de samenwerkende partners voor een eenduidig maatregelenpakket voor de middellange termijn.

Bij het samenstellen van dit pakket is rekening gehouden met de ruimtelijk-economische ontwikkelingen, effecten op verkeer en daarmee het oplossen van de in fase 1 vastgestelde knelpunten. Ook is rekening gehouden met uitbreidingsmogelijkheden op lange termijn, **het beschikbare budget van € 53,84 miljoen** en de relatie

met andere projecten. Ook de uitgebreide draagvlakanalyse op basis van de inbreng van belanghebbenden is meegewogen.

Beter Bereikbaar Gouwe richt zich op maatregelen die op de middellange termijn (over 5 tot 15 jaar) uitgevoerd kunnen worden. Daarbij wordt rekening gehouden met maatregelen die op de korte termijn (binnen nu en 5 jaar) al worden uitgevoerd en met mogelijke maatregelen voor de lange termijn (over meer dan 15 jaar).

0.3 Processtappen tot nu toe en vervolgstappen

In verschillende stappen is toegewerkt naar het nu voorliggende maatregelenpakket:

1. Fase 1 (2018):

In 2018 is samen met belangenorganisaties een gebiedsvisie opgesteld met vijf scenario's. De partners hebben eind 2018 besloten om 26 maatregelen uit een aantal scenario's verder uit te werken.

2. Fase 2 (2019-2021): huidige fase

In de periode 2019 en 2020 hebben uitgebreide werksessies en tientallen bijeenkomsten met de samenwerkingspartners en de omgeving plaatsgevonden. Op basis daarvan is besloten om 40 maatregelen uitgebreid te onderzoeken en te beoordelen. Uit deze 40 maatregelen zijn halverwege 2020 vijf pakketten met maatregelen samengesteld. Eind 2020 hebben de Gemeenteraden, Provinciale Staten en de omgeving zich kunnen uitspreken over de

vijf pakketten. Deze signalen zijn begin 2021 uitgewerkt tot een concept-maatregelenpakket.

Dit concept-maatregelenpakket is in juni en juli 2021 met bewoners, bedrijven en belangenorganisaties uit de omgeving besproken. Vervolgens zijn de individuele maatregelen verwerkt in situatieschetsen en zijn de effecten van deze maatregelen onderzocht. De reacties van belanghebbenden uit de omgeving zijn verwerkt in dit rapport waarmee de BAG een advies kan formuleren. Een volledig overzicht van de reacties uit de omgeving staat in de bijlage Draagvlakanalyse. Het BAG advies wordt eind 2021 voorgelegd aan de colleges van Burgemeester en Wethouders en Gedeputeerde Staten en vervolgens ter politieke besluitvorming aan de raden en Staten. De besluitvorming in fase 2 bestaat dus uit twee stappen.

Na deze besluitvorming start fase 3 van Beter Bereikbaar Gouwe waarin de nadere uitwerking, planologische procedures en, waar mogelijk, de uitvoering start.

0.4 Voorstel voor maatregelenpakket

Uit het onderzoek naar de knelpunten, de langetermijnvisie voor het gebied, de invloed van de maatregelen op het verkeer en het draagvlak voor de maatregelen komen vijf hoofdpunten naar voren. De bereikbaarheid, leefbaarheid en economie in het gebied kan het beste worden verbeterd door:

1. Verkeer dat géén bestemming in het gebied heeft, rijdt om het gebied heen via de hoofdwegen. Hiervoor zijn goede verbindingen tussen de hoofdwegen nodig en dus ook een volledige aansluiting A12-N11 (de Bodegravenboog).

2. Verkeer dat wel in het gebied moet zijn, heeft op de lange termijn een extra noord-zuidverbinding nodig én een extra oost-west(oever)verbinding over de Gouwe. Vooral de noord-zuidroute moet geen alternatief zijn voor doorgaand verkeer dat geen bestemming heeft in het gebied (zie bij punt 1).
3. Lokale maatregelen in/bij de Gouwe zorgen ook voor een betere doorstroming en veiligheid van de (recreatieve) scheepvaart. Een grote verbreding van de Gouwe, zoals in een eerdere maatregel beoogd, is dus niet nodig.
4. Door fietspaden en de bereikbaarheid van openbaar vervoer te verbeteren, nemen mensen sneller de fiets in plaats van de auto. Dat is dus altijd goed voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en economie.
5. Nieuwe sloepenroutes aanleggen is goed voor recreatie, maar zorgt niet voor een betere doorstroming en vaarveiligheid op de Gouwe. Deze maatregelen zitten daarom niet in het pakket voor de middellange termijn.

Op basis van deze vijf punten is het voorstel ontstaan voor de volgende mix van maatregelen over 5 tot 15 jaar:

Twee regionale fietsroutes en OV-bereikbaarheid

Routes verbeteren/realiseren in de volgende volgorde:

- a. één noord-zuidroute, van Alphen aan den Rijn naar Gouda langs het spoor en;
- b. één oost-westroute, van Gouda naar Bodegraven, inclusief ongelijkvloerse kruising bij de N11. Op deze route is een fietstunnel voorzien bij de Botrotonde. Uitwerking, definitief ontwerp en kosten zijn sterk afhankelijk van de uiteindelijke invulling van de Bodegravenboog ter plaatse.

c. optimalisatie van de bereikbaarheid van de R-Net haltes langs de spoorlijn Alphen aan den Rijn – Gouda.

Scheepvaart

Geen verbreding van de totale Gouwe, maar lokale maatregelen om de doorstroming en veiligheid te verbeteren op de Gouwe en op de weg. Het gaat om wachtplaatsen voor recreatieboten en verkeerslichten die beter zijn afgestemd op zowel het verkeer dat de hefbruggen passeert als op de scheepvaart. Ook komt er een ontheffingsbesluit voor schepen tot 10,5 meter.

Wegen

Twee wegverkeersmaatregelen zijn:

- a. directe aansluiting van de N11 op de A12, de Bodegravenboog;
- b. noordelijke ontsluitingsroute voor Boskoop, een nieuwe 60 km/uur route tussen het noordelijke deel van Boskoop en het zuidelijke deel van Alphen aan den Rijn. Dit is de eerste fase om in het gebied eventueel op lange termijn een extra oeververbinding te kunnen realiseren.

Pakket binnen budget maar met beperkt doelbereik

De geraamde kosten van bovenstaand pakket bedragen tussen de € 51,1 en € 53,9 miljoen¹ afhankelijk van de gekozen optie voor W20. De goedkoopste variant voor W20-1 is in deze fase begroot op € 23,6 miljoen. Dit betreft dan de optie met een nieuwe weg tussen het Jagerspad in Boskoop en De Schans in Alphen aan den Rijn. In Alphen aan den Rijn worden in dat geval bestaande wegen gevolgd,

¹ De opgestelde raming voor het pakket komt uit op minimaal € 51,1 miljoen met in deze fase een gebruikelijke bandbreedte van +/- 30%..

waarbij er tevens twee spoor-onderdoorgangen worden gerealiseerd.

Binnen de geldende randvoorwaarden van beschikbaar budget van € 53,84 miljoen politieke kaders (waaronder moties van bijvoorbeeld gemeenten) draagt het voorgestelde pakket zo veel als mogelijk bij aan de gestelde doelen voor bereikbaarheid, leefbaarheid en economie. Het pakket is niet toereikend om alle knelpunten volledig op te lossen.

Een beperkte aanpassing van het huidige voorgesteld pakket betreft de keuze voor W20-2 (met zuidelijke aansluiting op de N11) waarbij de spoor-onderdoorgang meer op het tracé van een toekomstige oost-westverbinding komt te liggen (oorspronkelijke W12/O3 uit fase 1 van BBG) . Deze optie is thans op € 26,4 miljoen begroot.

Om op de langere termijn een groter doelbereik te realiseren bevat het voorgestelde maatregelenpakket twee onderzoeksmaatregelen. Eén naar een extra oeververbinding en een naar een onderdoorgang van de N209 in Hazerswoude-Dorp. Uitvoering van deze onderzoeksmaatregelen passen niet binnen het beschikbare budget van 53,84 miljoen euro.

Veel draagvlak voor het pakket, behalve voor W20

Uit het participatietraject blijkt dat er veel draagvlak is voor de aanleg van de Bodegravenboog, de twee fietsroutes en de

maatregelen op de Gouwe. Er is echter nauwelijks draagvlak aanwezig voor welke W20-variant dan ook. W20 wordt door belanghebbenden vooral gezien als een noordelijke route naar Alphen terwijl in dit gebied met name Oost-West als knelpunt wordt ervaren. Noord-Zuid problematiek wordt vooral ervaren in Hazerswoude-Dorp, maar daarvoor wordt W20 niet gezien als een oplossing.

Doorkijk naar een extra oeververbinding

Zowel de omgeving als de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn hebben de wens uitgesproken om direct toe te werken naar een nieuwe oeververbinding over de Gouwe. Een dergelijke volledig nieuwe oeververbinding, inclusief toeleidende wegen en **ontworpen als aquaduct** met de mogelijkheid van 80km/uur, is volgens de aangereikte uitgangspunten geraamd op € 84,7 miljoen en past dus niet binnen het budget van € 53,84 miljoen dat beschikbaar is voor de middellange termijn.

Over de beste locatie voor een toekomstige oeververbinding verschillen overigens de meningen. Een aanzienlijk deel van bedrijven en bewoners stelt bijvoorbeeld een tunnel voor onder het Gouwebos. Voor de gemeente Waddinxveen is dit onbespreekbaar. Het voorgestelde tracé voor W20 zou als aanrijroute voor een toekomstige (noordelijke) oeververbinding kunnen gelden, maar dan willen belanghebbenden wel een helder bestuurlijk perspectief op een dergelijke oeververbinding in dit noordelijke gebied. Breed gedeeld is in ieder geval de wens dat een eventuele W20 geen spijtmaatregel mag zijn voor een toekomstige oeververbinding. De omgeving ziet veel nadelige effecten van een W20 voor leefbaarheid, veiligheid, natuur en recreatie.

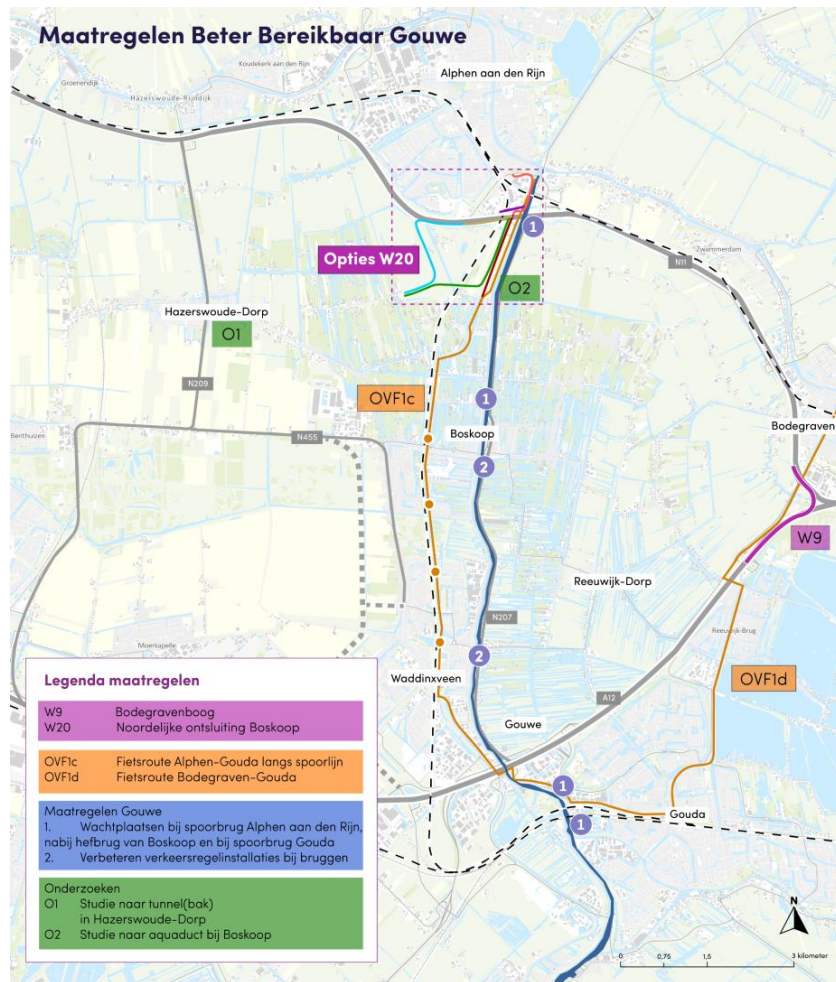
Doorkijk naar ongelijkvloerse kruising van de N209

De omgeving en de gemeenteraad van Alphen hebben, naast de ambitie voor de nieuwe oeververbinding, tevens de wens uitgesproken voor een ongelijkvloerse kruising van de N209 met de Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp. Dit sluit aan op de wens tot een verbeterde Noord-Zuid ontsluiting.

Enkele lokale wegaanpassingen

Een investering in de noordelijke ontsluiting van Boskoop richting Alphen aan den Rijn (W20) biedt de mogelijkheid tot afsluiten van de Zijde voor vrachtverkeer. Bedrijven vinden deze afsluiting voor vrachtverkeer uitsluitend acceptabel na realisatie van een nieuwe oeververbinding.

De gemeenten Waddinxveen en Bodegraven-Reeuwijk hebben, als uitvloeisel van het BBG traject, afgesproken om samen de verkeerssituatie in het gebied nabij de Brugweg en Reeuwijk-Dorp in beschouwing te nemen door een gerichte analyse van het gebied, samen met belanghebbenden, met gebruikmaking van de inzet en gegevens tot nu toe.



EI
 Figuur 1 Voorstel maatregelenpakket voor middellange termijn

0.5 Onderdeel van breder regionaal pakket

Het maatregelenpakket voor de middellange termijn is onderdeel van een langjarige en brede regionale inspanning om de bereikbaarheid en leefbaarheid in het gebied te verbeteren. Eerder is met de introductie van R-net de spoorverbinding van Alphen aan den Rijn naar Gouda flink verbeterd. Onder de naam Parallelstructuur A12 met onder meer de extra Gouwekruising met de Amaliabrug (N451) en de Moordrechtboog (N457) is een uitbreiding van het wegennet rond Gouda gerealiseerd. Aansluitend is op 21 april 2021 de nieuwe Vredenburglaan in gebruik genomen. Dit als eerste realisatie van het project N207 Zuid. De vervolgpunten van het project N207 Zuid, waaronder de lokale maatregelen bij Hazerswoude-Dorp, zijn maatregelen die van 2023 tot 2025 worden gerealiseerd. De mogelijke maatregelen voor de middellange termijn, die onderzocht zijn binnen het programma Beter Bereikbaar Gouwe, zijn aanvullend op al deze regionale maatregelen.

0.6 Transparantie en navolgbaarheid

Elke stap in het BBG proces is gedocumenteerd. Dit rapport en alle bijbehorende documenten zijn vindbaar onder “documenten” op de website www.beterbereikbaargouwe.nl. Dat geldt ook voor ingezonden brieven en mails met ingebrachte expertise, vragen en meningen uit de omgeving.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding: programma Beter Bereikbaar Gouwe

Provincie Zuid-Holland, gemeenten Alphen aan den Rijn, Waddinxveen, Bodegraven-Reeuwijk en de Regio Midden-Holland werken samen aan een programma met als doel de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economie in het gebied rondom de Gouwe te verbeteren.

1.2 Doel van dit rapport: voorstel voor maatregelenpakket voor de middellange termijn

In een integraal gebiedsproces met veel omgevingspartijen werken de bestuurlijke partners samen om te komen tot een goed onderbouwd en breed gedragen kwalitatief hoogwaardig maatregelenpakket met oplossingen voor wegen, vaarwegen, fiets en bereikbaarheid openbaar vervoer.

Beter Bereikbaar Gouwe is gericht op realisatie van maatregelen voor de middellange termijn. Hierbij wordt rekening gehouden met korte termijnmaatregelen, ofwel maatregelen die de komende vijf jaren kunnen worden gerealiseerd, en maatregelen die denkbaar zijn voor de langere termijn.

Dit rapport bevat mogelijke maatregelen voor de middellange termijn. Dit maatregelenpakket treft u aan in hoofdstuk 3. In dit

rapport staan ook de gevolgde processtappen, de kaders en overwegingen en de mate van draagvlak voor de genoemde maatregelen. Het rapport beperkt zich tot de inhoudelijke hoofdlijnen van het maatregelenpakket en biedt inzicht in de grote lijnen van het draagvlak voor de maatregelen. Voor nadere details verwijzen wij u per onderdeel naar de bijbehorende bijlage.

1.3 Processtappen tot op heden

In diverse stappen is toegewerkt naar het voorliggende samenhangend maatregelenpakket voor de middellange termijn (zie ook hoofdstuk 5):

In Fase 1 (2018) zijn knelpunten in het gebied vastgesteld, is een lange termijn gebiedsvisie opgesteld en zijn verschillende scenario's ontwikkeld om de knelpunten in het gebied op te lossen. De scenario's zijn besproken met belangenorganisaties. De gemeenten, Provinciale Staten en het algemeen bestuur van het Hoogheemraadschap Rijnland hebben eind 2018 besloten om de maatregelen uit drie scenario's (Sterke Gouwe, Oeververbinding Noord en Ringwegen) verder uit te werken, inclusief sterke punten uit de andere scenario's. Dit resulteerde in 26 mogelijke maatregelen voor wegverkeer, scheepvaart, recreatievaart, fietsers en bereikbaarheid openbaar vervoer.

Fase 2 (medio 2019-2021): huidige fase

Tussen medio 2019 en het uiteindelijke besluit in 2021 zijn de 26 maatregelen uit fase 1 stapsgewijs verder uitgewerkt en beoordeeld. In een open gebiedsproces met werksessies en gesprekken met kernpartners en de omgeving zijn in totaal 77

nieuwe ideeën aangereikt. Na zorgvuldige afweging zijn hiervan 14 ideeën als nieuw te onderzoeken maatregel toegevoegd aan de 26 maatregelen uit Fase 1. Dit leidde medio 2020 tot een onderzoekspakket van 40 maatregelen.

Daarnaast is de lange termijn gebiedsvisie uit fase 1, mede op advies van de provinciaal adviseur ruimtelijke kwaliteit (PARK-advies) nader uitgewerkt tot een ruimtelijk economische toekomstverkenning.

Niet alle 40 maatregelen zijn nodig. En er is een budgetplafond van € 53,84 miljoen voor het pakket voor de middellange termijn. Daarom moeten er keuzes gemaakt worden. Hiertoe is elke maatregel op basis van vooraf vastgestelde criteria gewogen. Vervolgens zijn de maatregelen beschouwd in samenhang met de ruimtelijk economische verkenning en met mogelijke korte termijnmaatregelen. Vervolgens is ook gekeken naar logisch samenhangende maatregelen en het draagvlak daarvoor.

De ambtelijke voorbereidingsgroep heeft in 2020 vijf opties uitgewerkt met middellange termijn maatregelen om de programmadoelen te bereiken (te realiseren in 5-15 jaar).

Al deze opties bevatten maatregelen voor de fietsinfrastructuur, de bereikbaarheid van het OV en voor de vaarweg Gouwe. Daarnaast zijn de volgende combinaties van wegmaatregelen voorgelegd:

- 1) Boog en Noord: Bodegravenboog (W9) en noordelijke verbinding Boskoop (W20)
- 2) Boog en West: Bodegravenboog (W9) en een westelijke randweg bij Hazerswoude-Dorp (W22)

- 3) Noord-zuidroute en Reeuwijk-Dorp: alternatieve N209 (W18) en extra ontsluiting van Reeuwijk-Dorp (W24)
- 4) Boog, Noord-zuidroute en Reeuwijk-Dorp: Bodegravenboog (W9) en een oostelijke randweg bij Hazerswoude-Dorp (W18b) en een extra ontsluiting Reeuwijk Dorp (W24)
- 5) Boog en Parallelstructuur A12: Bodegravenboog (W9) + parallelstructuur A12 (W21)

In het najaar 2020 hebben bewoners, bedrijven en belangenorganisaties hun belangen en reacties op deze opties aangegeven. Met inzicht in deze reflecties spraken de volksvertegenwoordigers van de betrokken overheden zich vervolgens uit over de vijf opties.

Hieronder zijn de conclusies van deze gespreksrondes van het najaar van 2020 samengevat per optie of onderdeel daarvan (zoals de fietsroutes). Groen staat voor (zeer) veel draagvlak, rood voor (nagenoeg) geen draagvlak, geel laat zien dat meer groepen of voor of tegen zijn. In de draagvlakanalyse (zie bijlage) zijn de kleuren voorzien van de ingebrachte argumentatie van belanghebbenden (aanwonenden en organisaties). De draagvlakanalyse in de bijlage geeft een inkijk in de opbrengst uit het participatieproces.

	Draagvlak (groen/oranje/rood)
Fietsroutes/OV	
Lokale maatregelen Gouwe	
Bodegravenboog	
Pakket 1 Boog en Noord	richting rood
Pakket 2 Boog en West	

Pakket 3 Noord-zuidroute en Reeuwijk-Dorp	
Pakket 4 Boog, Noord-zuidroute en Reeuwijk-Dorp	
Pakket 5 Boog en Parallelstructuur A12	

Uit de consultatie eind 2020 over de vijf optiepakketten is gebleken dat er geen unaniem positief draagvlak is aan te wijzen voor één van de vijf pakketten. Voor de Bodegravenboog, fietsroutes en lokale maatregelen Gouwe is er veel draagvlak. De omgeving ziet graag dat er, in lijn met de langetermijnvisie vanuit ruimtelijke economische oogpunt, voorstellen komen die structurele lange termijn oplossingen bieden met een noord-zuid- en een oost-westverbinding. Daarom stelt men voor Hazerswoude-Dorp en Boskoop respectievelijk een tunnel en een aquaduct voor. Duidelijk is dat er geen draagvlak is voor beide randwegen rond Hazerswoude-Dorp.

Voor Boskoop is eind 2020 gebleken dat er alleen draagvlak is voor de noordelijke ontsluitingsweg Boskoop (W20) als er een directe aansluiting op de N11 wordt gerealiseerd. Ook dan is dit 'second best', want men prefereert direct een aquaduct op middellange termijn. Verder is er veel weerstand bij omwonenden tegen het voorgestelde tracé in noord-west Boskoop en in Alphen (de Schans). Voor de zuidoostelijke hoek van het totale plangebied was er eind 2020 geen eenduidigheid, niet over de probleemstelling en niet over de oplossingen. Dit geldt met name voor de extra ontsluiting Reeuwijk Dorp (W24).

Mede op basis van de consultatie van eind 2020 is er begin 2021 een concept maatregelenpakket opgesteld dat bestaat uit de Bodegravenboog, twee fietsroutes, lokale maatregelen op de Gouwe en een noordelijke ontsluitingsroute voor Boskoop (W20). Voor deze laatste zijn, mede op basis van de consultatie eind 2020, drie mogelijke tracés uitgewerkt (W20-1, W20-2 en W20-3) inclusief verschillende aansluitingsmogelijkheden op de N11 bij Alphen aan den Rijn. Deze drie opties zijn in mei-juni 2021 aan de omgeving gepresenteerd tijdens webinars en met de omgeving besproken tijdens online werksessies. Ook zijn het doelbereik, verkeerseffecten en effecten op onder andere leefbaarheid en natuur onderzocht voor de drie W20 opties.

Waar staan we nu?

Op basis van alle beschikbare informatie is er een realistisch en samenhangend concept maatregelenpakket opgesteld voor de middellange termijn met daarin drie mogelijke tracés voor maatregel W20. Dit pakket past binnen de vooraf vastgestelde randvoorwaarden:

- een budget van op dit moment maximaal € 53,84 miljoen;
- een keuze maken uit de bestaande 40 maatregelen;
- de vastgestelde knelpunten uit fase 1 zoveel mogelijk oplossen;
- benut de ladder van Verdaas;
- passend binnen de ruimtelijk economische visie.

Ook is rekening gehouden met de ingediende raadsnoties (zie bijlage 2 voor een overzicht met alle aangenomen moties en amendementen).

Korte en langere termijnmaatregelen

Het maatregelenpakket voor de middellange termijn is onderdeel van een langjarige en brede regionale inspanning om bereikbaarheid en leefbaarheid in het gebied te verbeteren. Eerder is met de introductie van R-net de spoorverbinding van Alphen aan den Rijn naar Gouda flink verbeterd. Onder de naam Parallelstructuur A12 met onder meer de extra Gouwekruising met de Amaliabrug (N451) en de Moordrechtboog (N457) is een uitbreiding van het wegennet rond Gouda gerealiseerd.

Daarnaast wordt van de realisatie van de volgende maatregelen in de komende jaren voorbereid: Vredenburglaan, de (Verlengde) Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan, inclusief maatregelen in Hazerswoude-Dorp. Dit gebeurt in het project N207 Zuid. Korte termijnmaatregelen zijn apart geduid in paragraaf 2.2. Ook is in hoofdstuk 4 inzicht gegeven in enkele langere termijn maatregelen, waarvoor het nu niet haalbaar wordt geacht deze tot realisatie te brengen, maar die in de toekomst wel denkbaar zijn.

In de afweging voor de opties voor de middellange termijn zal rekening gehouden worden met de mogelijkheid om deze maatregelen zonder al te veel extra belemmeringen en kosten (no regret) op te schalen naar oplossingen voor de langere termijn. In hoofdstuk 4 is tevens aangegeven voor welke maatregelen de BAG het nu niet nuttig acht deze verder in beschouwing te nemen.

De planning is om het samenhangend maatregelenpakket in het najaar van 2021 aan te bieden aan de partners voor politieke besluitvorming. Zie de fasering in hoofdstuk 5 Vervolgproces.

Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft in de bestuurlijke afstemgroep van april 2021 aangegeven een voorkeur te hebben voor agendalidmaatschap en geen kernpartner meer te willen zijn. Het waterschap heeft minder belangen in het voorliggende concept maatregelenpakket. De bestuurlijke en ambtelijke samenwerking wordt voortgezet in de volgende fase van Beter Bereikbaar Gouwe.



Hefbrug Waddinxveen

1.3 Leeswijzer: verwijzing naar bijlagen bij dit rapport

In hoofdstuk 2 beschrijven we kort de relevante context zoals de knelpunten, raakvlakken, het ruimtelijk economisch perspectief en de 40 maatregelen die als vertrekpunt gelden. Het maatregelenpakket voor de middellange termijn is uitgewerkt in hoofdstuk 3. Inzicht in wat te doen met maatregelen die nu niet in dit voorstel zijn opgenomen, bieden we in hoofdstuk 4. Het beoogde vervolgproces staat in hoofdstuk 5.

Dit rapport is nadrukkelijk een samenvatting van alle concept-onderzoeken naar de verkeers- en vele andere effecten, de draagvlakanalyse, de kosten, et cetera. Het is kort gehouden omwille van de leesbaarheid. Diepgaande onderbouwing en detailinformatie zijn te vinden in afzonderlijke onderliggende rapporten/bijlagen, te weten:

Effectenrapport inclusief ontwerpdetail(s) en doorwerking PARK-advies (bijlage)

De 40 maatregelen zijn beoordeeld op 13 criteria met 46 indicatoren voor onder meer doelbereik, effecten en haalbaarheid. Bij de beoordeling zijn kwantitatieve onderzoeksmethoden (verkeersmodel) ingezet en kwalitatieve onderzoeksmethoden, zoals expert judgement door meerdere onafhankelijke deskundigen. De drie opties voor maatregel W20 zijn op dezelfde manier als de 40 maatregelen beoordeeld op 13 criteria met 46 indicatoren voor onder meer doelbereik, verkeerseffecten en technische haalbaarheid.

Draagvlakanalyse (bijlage)

De draagvlakanalyse biedt inzicht in het participatieproces dat is doorlopen met de omgeving en in het draagvlak voor het voorgestelde maatregelenpakket, inclusief inzicht in het draagvlak voor de drie W20 opties.

Verkeersmodellering (zie bij documenten op www.beterbereikbaarrouwe.nl)

Het doel van deze bijlage is om de wegmaatregelen binnen het programma Beter Bereikbaar Gouwe te beoordelen op bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Het betreft een technisch

achtergrondrapport. Hiertoe zijn met de partners afgestemde verkeersmodellen gebruikt.

Situatieschetsen (bijlage)

Van de fietsroutes en de drie mogelijk tracés voor W20 zijn situatieschetsen gemaakt. Daarmee ontstaat inzicht in de ligging van deze routes en kunnen de kosten nauwkeuriger worden bepaald.

Kostenraming (bijlage, niet openbaar)

Inzicht in alle kosten van de 40 maatregelen.

Factsheets voor alle 40 maatregelen ((zie bij documenten op www.beterbereikbaarrouwe.nl)

Van alle maatregelen is een factsheet opgesteld voor communicatie met de omgeving, met kernachtig inzicht in ligging, inhoud, risico's en draagvlak.

Rapportage BBG Verkenning Ruimte en Economie (bijlage)

Dit rapport biedt het ruimtelijk kader. Het is gebaseerd op de lange termijn gebiedsvisie die is opgesteld in fase 1 van het programma, en op het advies van de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (PARK) in fase 2. Dat advies, getiteld Advies projectmatige aanpak beter bereikbaar Gouwe, is opgesteld op verzoek van het provinciebestuur in samenspraak met de Bestuurlijke Afstemgroep (BAG).

2. Kaders en vertrekpunten

In dit hoofdstuk staan de bestuurlijk vastgestelde knelpunten beschreven, de korte termijnmaatregelen, de basis van veertig maatregelen voor de middellange termijn en het ruimtelijk economisch kader.

2.1 Knelpunten op (vaar)wegen, bij oeververbindingen en in dorpen

Het kerngebied voor het programma Beter Bereikbaar Gouwe is het gebied tussen Alphen aan den Rijn, Gouda en Bodegraven en Hazerswoude-Dorp. De effecten van de ontwikkelingen en de relaties ertussen strekken zich echter uit tot een groter gebied, te weten langs de N11, tussen de Greenports, de Gouwe tot en met Rotterdam, de Rotte-Rijn-IJssel (recreatieve vaart) en richting Zoetermeer en Woerden (A12 en spoor).



Figuur 2. Kerngebied programma Beter Bereikbaar Gouwe

In de eerste fase van Beter Bereikbaar Gouwe (2018) zijn tien knelpunten in het gebied benoemd: bereikbaarheid op de weg en leefbaarheid in de dorpen (in figuur 3a en 3b aangeduid met KW: Knelpunt Wegen), bij oeververbindingen (KO: Knelpunt Oeververbinding) en op de vaarweg (KV: Knelpunt Vaarwegen). Hieraan is in 2019 het elfde knelpunt van de bereikbaarheid van Reeuwijk-Dorp (KW5) toegevoegd.

Figuur 3a. Geïventariseerde knelpunten

Knelpunten fase 1:

KW1: Drukke N207

KW2: Gebrekkige aansluiting N11-A12

KW3: Drukke in Hazerswoude-Dorp

KW4: Verstoorde leefbaarheid door verkeer in W'veen, HWD, Boskoop

KW5: Gebrekkige bereikbaarheid Reeuwijk-Dorp

KO1a: Beperkingen hefbruggen: vaarweg

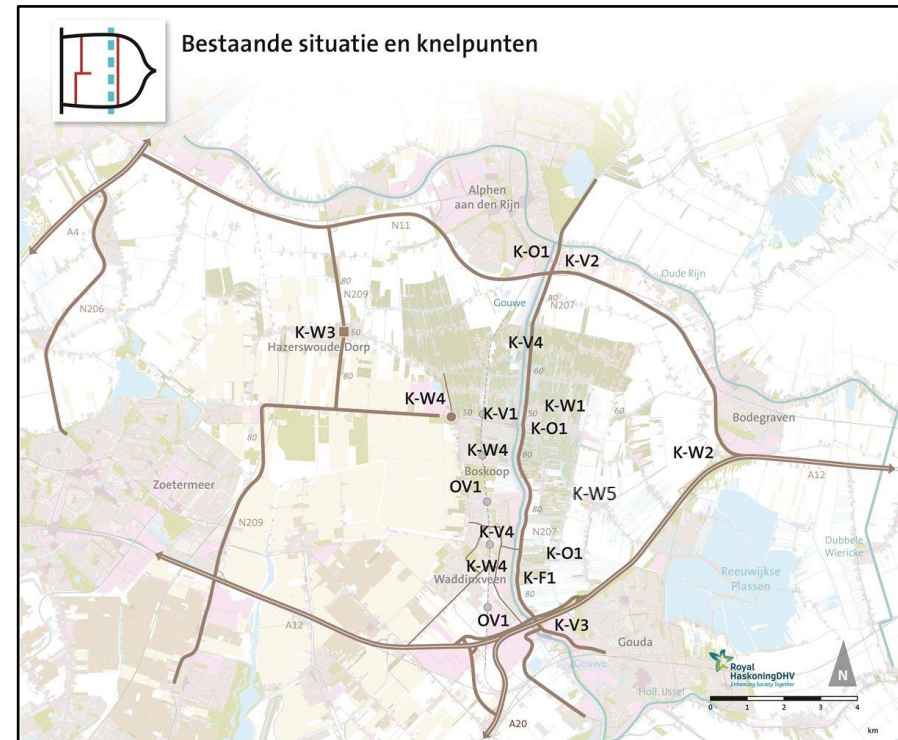
KO1b: Beperkingen hefbruggen: wegverkeer

KV1: Te Nauw van Boskoop

KV2: Corridor Alphen-kruising

KV3: Corridor Coepecoopbrug-Amaliabrug-A12-acqueduct-SBGouda

KV4: Gouwe voldoet niet aan CEMT IV-Klasse



Figuur 3: bestaande situatie en knelpunten

Voorafgaand aan het programma zijn ook al veel knelpunten in het gebied benoemd. In de periode tussen 2006 en 2017 liepen diverse regionale studies waarbij in samenspraak met de belanghebbenden oplossingen zijn verkend om de doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid in de regio te verbeteren. Het gaat onder meer om een Corridorstudie (2006-2008), een MER Zuidplas Regionale Infrastructuur (2009), een Verkenning (2010), een Quick-scan (2013) en een planstudie N207 Zuid inclusief MER en twee fases (2015-2017).

Voor een onderbouwing van de genoemde knelpunten verwijzen wij u naar de website www.beterbereikbaargouwe.nl. Zie onder Documenten/Fase 1 bestuurlijke documenten/Deel F – Bijlagen (31 oktober 2018).

2.2 Korte termijn: N207 Zuid en quick wins

Op basis van de regionale studies die genoemd zijn in paragraaf 2.1, en enkele meer lokale onderzoeken, hebben de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Alphen aan den Rijn en Waddinxveen besloten om de Vredenburglaan aan te leggen, en zijn ook de (Verlengde) Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan inclusief maatregelen in Hazerswoude-Dorp in voorbereiding. Dit gebeurt in het project N207 Zuid.

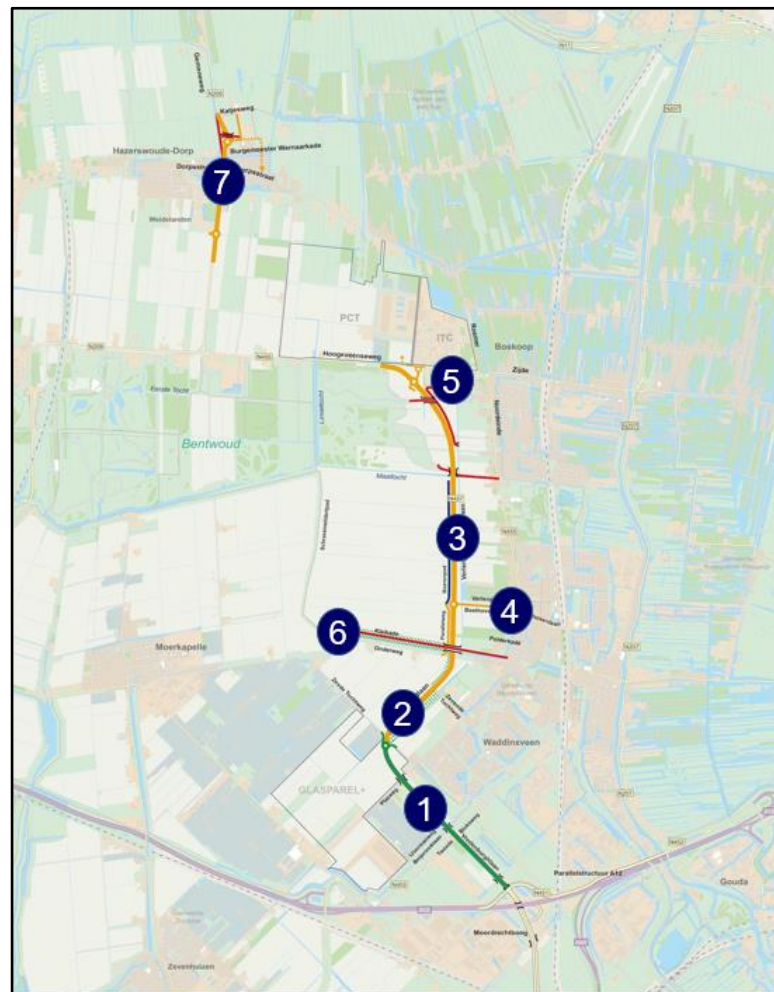
Legenda bij figuur 4.

Nr 1: Vredenburglaan

Nr 2,3 en 4: (Verlengde) Bentwoudlaan, verlengde Beethovenlaan

Nr 5 en 6: Natuur, recreatie

Nr 7: Aanpassingen in Hazerswoude-Dorp (HWD)



Figuur 4: Het project N207 Zuid

Het project N207 Zuid is een actuele stap in een brede regionale inzet om de bereikbaarheid, leefbaarheid en economie in en om het gebied te versterken. Onderdeel van het project N207 Zuid is ook het afwaarderen van enkele bestaande wegen om hiermee in te spelen op de nieuwe verkeerssituatie. Bij het vaststellen van het uitvoeringsbesluit N207 Zuid is besloten om aanvullend onderzoek te doen naar de ontsluiting van het gebied. Voor deze opgave is het programma Beter Bereikbaar Gouwe (BBG) opgestart.

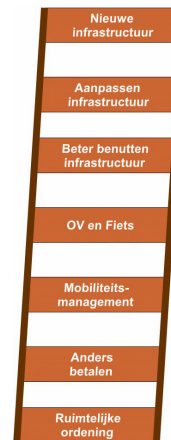
Voor een toelichting op het project N207 Zuid verwijzen wij u naar de website www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/wegverkeer/alle-n-wegen/wegen/n207/N207 Zuid/

Een aantal quick wins zijn al gerealiseerd, te weten het aanpassen van bewegwijzering voor met name buitenlandse vrachtwagens is verbeterd in het gebied Alphen / Bodegraven - Reeuwijk waardoor deze beter naar hun bestemmingen kunnen rijden en daarbij minder gebruik maken van kortste routes die veelal via de smallere wegen in het gebied leiden. Een andere maatregel is het plaatsen van attentie verhogende bebording voor het fietsverkeer op de hefbrug bij Boskoop. Ook is geclusterd varen op de Gouwe ingevoerd.

2.3 Ladder van Verdaas

Het principe van de Ladder van Verdaas is tijdens de verkenning van Beter Bereikbaar Gouwe benut om te bezien welke andere maatregelen mogelijk zijn dan het toevoegen van nieuwe infrastructuur. Het gaat om overwegingen in de volgende volgorde per trede:

1. Ruimtelijke ordening: als onderdeel van BBG zijn er ruimtelijk economische visies opgesteld waarbij ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur in samenhang zijn beschouwd. Er vindt doorwerking plaats van deze binnen BBG opgestelde visies naar gemeentelijke (omgevings)visies.
2. Anders betalen is geen optie, omdat een vorm van rekeningrijden niet praktisch toepasbaar is op de regionale schaal van BBG. Wel kunnen toekomstige prijzingsmaatregelen vanuit de landelijke overheid lokaal doorwerken. De impact daarvan is nu nog niet te duiden.



3. Mobiliteitsmanagement: als onderdeel van BBG zijn er onder meer borden geplaatst met gewenste routes en zal waar mogelijk worden ingezet op nieuwe vormen van dynamisch verkeersmanagement voor vaar- en wegverkeer.
4. OV en fiets: maatregelen om OV en fietsgebruik te versterken maken expliciet onderdeel uit van BBG.

5. Beter benutten: een voorbeeld is het plaatsen van borden en Dynamisch Route-informatiepanelen (DRIP) om vaarverkeer beter te begeleiden. Dit leidt ook tot verkorten van wachttijden dan wel vergroten van voorspelbaarheid van wachttijden bij bruggen voor wegverkeer. Een deel is hiervan als quick win al doorgevoerd.
6. Aanpassen infrastructuur: de binnen BBG voorgestelde maatregelen maken zoveel als mogelijk gebruik van bestaande infrastructuur waaronder de huidige aansluiting A12-N11 en de huidige wegen in Boskoop en Alphen aan den Rijn.
7. Nieuwe infrastructuur: zeer beperkt. Het betreft vooral een korte verbinding (W20) tussen het noorden van Boskoop en het zuiden van Alphen aan den Rijn. Daarbij wordt zoveel als mogelijk gebruik gemaakt van bestaande wegen waardoor de korte verbinding door sommigen ook als trede 6 (aanpassen infrastructuur) wordt beschouwd.

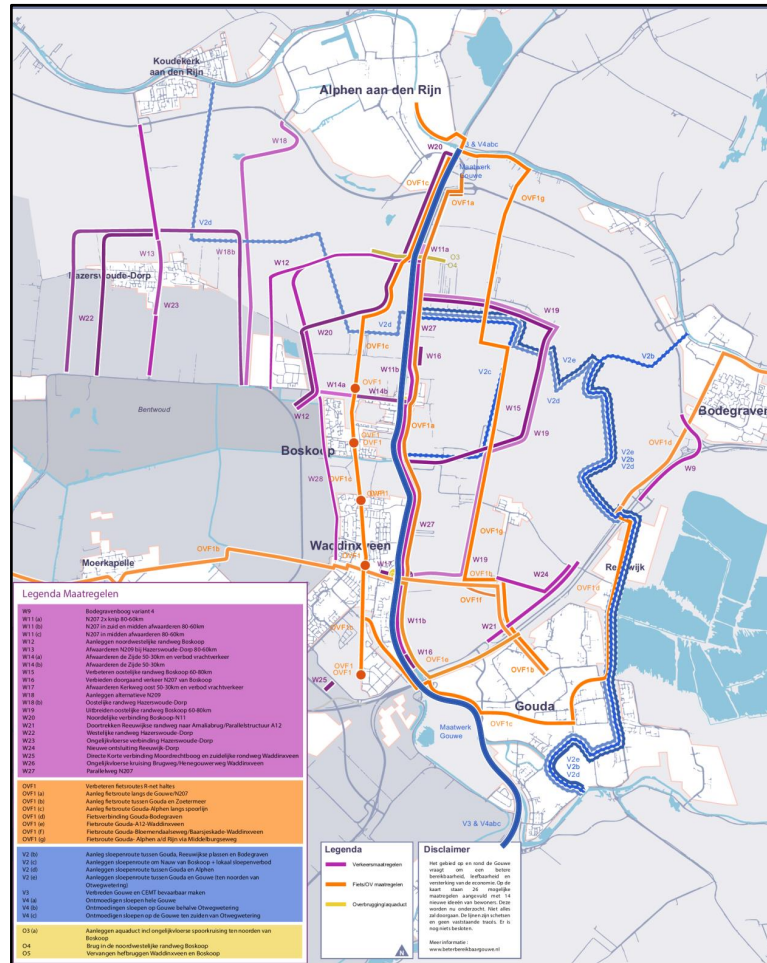
2.4 40 maatregelen als vertrekpunt

Om de knelpunten voor de middellange en langere termijn op te lossen hebben de partners in de eerste fase van BBG 26 maatregelen vastgesteld. Dat zijn infrastructurele maatregelen voor fiets, openbaar vervoer, wegen en de vaarwegen.

In het eerste jaar (2019) van fase 2 zijn deze maatregelen inhoudelijk nader uitgewerkt. Daarnaast zijn na een intensief participatieproces met partners, belangenvertegenwoordigers en bewoners 14 nieuwe potentiële maatregelen aan het pakket

toegevoegd. In figuur 5 staan alle 40 maatregelen weergegeven. *(Zie ook de bijlage Effectenrapport inclusief ontwerpdetail(s) en doorwerking PARK-advies)*

(Zoom in om de figuur en de legenda te lezen - tevens aan het einde van dit document op A4-formaat toegevoegd.)



Figuur 5. De 40 maatregelen die inhoudelijk zijn uitgewerkt (zie einde van dit document voor een grotere weergave)

2.5 Ruimtelijk-economisch perspectief

Om te komen tot een samenhangend maatregelenpakket voor zowel de korte als de middellange termijn met perspectief op de lange termijn is het gebied geanalyseerd vanuit ruimtelijk-economisch perspectief. Zie ook het rapport Ruimtelijk-economische verkenning (*bijlage*).

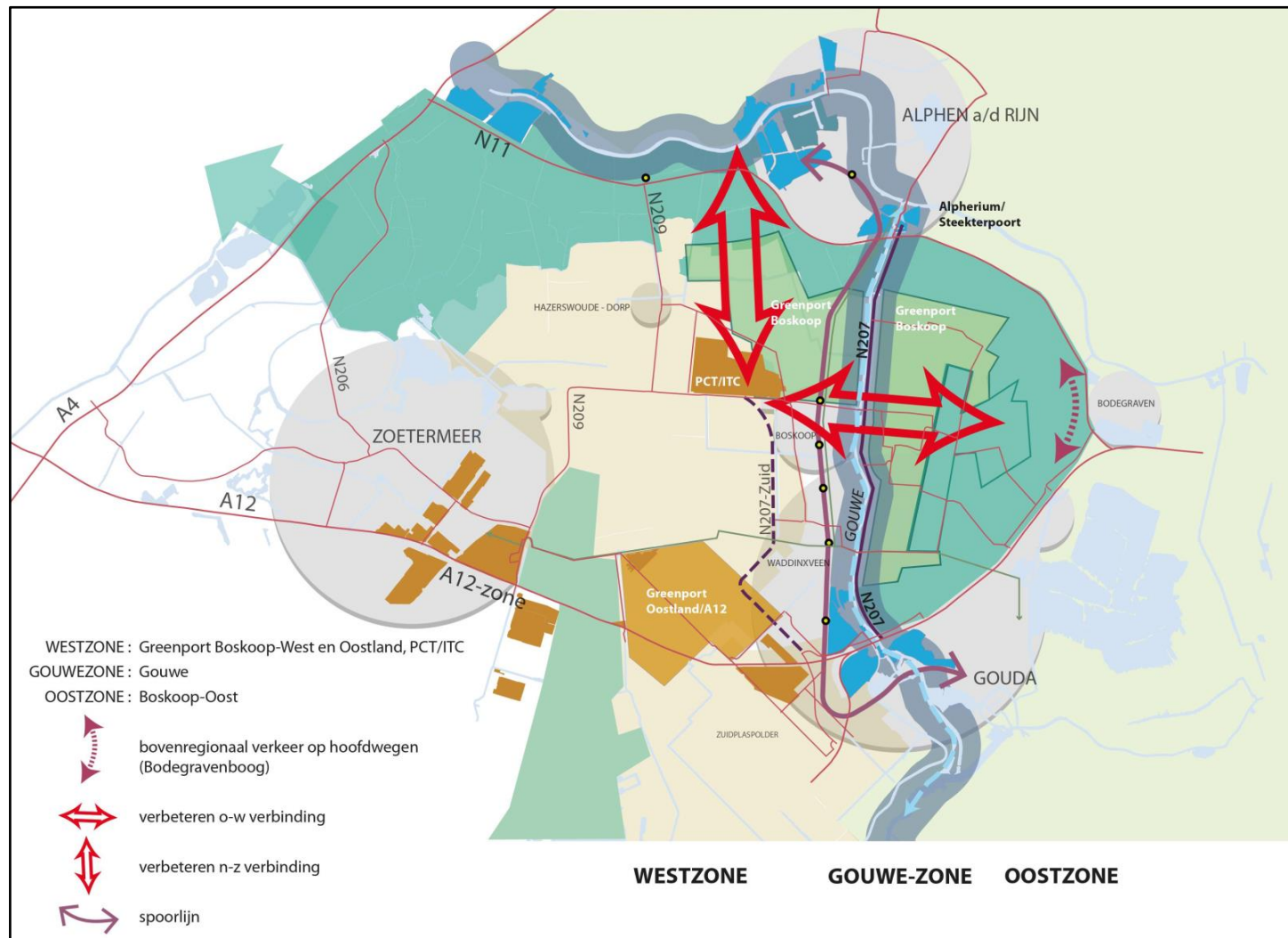
Deze Langetermijnvisie vanuit ruimtelijk economisch perspectief is ontstaan uit de gebiedsvisie Beter Bereikbaar Gouwe en het advies van de Provinciaal Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit (PARK).

De Langetermijnvisie benoemt de grote rol van bedrijvigheid in het gebied en de grote druk op de wegen, vaarweg en het spoor. Aan de westkant van de Gouwe is en blijft landbouw, tuinbouw, handel en logistiek van belang en er zijn veel woningen. Ook is er plek voor recreatie en natuur. Aan de oostkant is meer ruimte voor rust en openheid: er zijn minder bedrijven dan aan de westkant, met name

teeltbedrijven, en het is een waterrijk recreatiegebied. De samenhang in de verbinding tussen de west- en oostkant, de handel en de teelt is groot. Langs en op de Gouwe is veel bedrijvigheid die afhankelijk is van water, weg en spoor.

De opgaven vragen om een noord-zuid- én een oost-westverbinding

De hoofdlijn van deze ruimtelijk economische opgave, vertaald naar verkeersbehoefte, is dat vanuit ruimtelijk-economisch perspectief zowel een noord-zuidverbinding als een oost-westverbinding nodig zijn. Ook als de N207 Zuid er eenmaal is, ontbreekt voor het (boven)regionaal functioneren een goede noord-zuidverbinding tussen N11 en N455. En voor het ontlasten van bestaande oost-westroutes én voor een goede bereikbaarheid voor onder meer bedrijven ontbreekt een nieuwe, alternatieve oost-westroute over de Gouwe. (*zie kaart, figuur 6, op volgende pagina*)

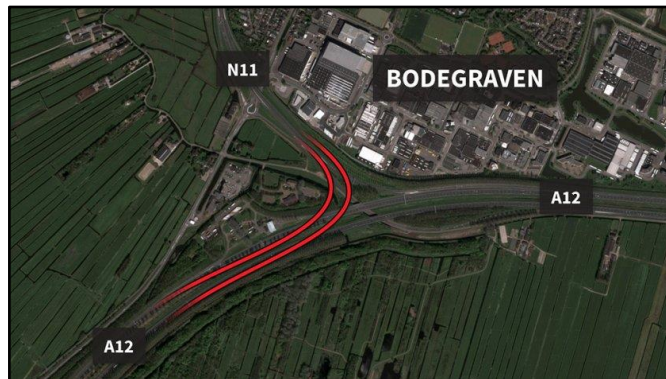


Figuur 6

2.6 Raakvlakken met andere studies en projecten

De maatregelen uit het programma Beter Bereikbaar Gouwe raken inhoudelijk sterk aan andere studies, projecten en besluiten. Die zijn dan ook in samenhang bekeken. Naast het eerder beschreven project N207 Zuid, gaat het om:

- De studie N206/N209: hierin is verkend welke maatregelen het doorgaand verkeer kunnen verminderen over de N206 en N209 ter hoogte van de kernen. Deze studie zal als onderlegger benut worden als in de toekomst de tunnel in Hazerswoude-Dorp nader wordt onderzocht (zie paragraaf 3.8)
- De Bodegravenboog: hiernaar wordt onderzoek gedaan vanuit het BO MIRT (het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport).



Figuur 7: Schematische weergave van de Bodegravenboog (bron: Studio Alphen).

3. Van vijf opties voor de middellange termijn naar één maatregelenpakket

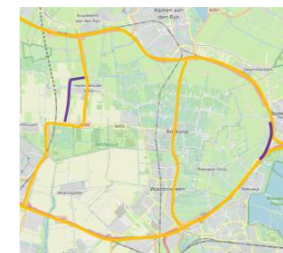
In dit hoofdstuk treft u het voorgestelde concept-maatregelenpakket aan. Vooraf wordt kort de stap in beeld gebracht die vanaf het najaar van 2020 tot medio 2021 is gezet: van vijf opties naar één maatregelenpakket.

Eind 2020 zijn vijf opties voor de gecombineerde wegmaatregelen voor middellange termijn voorgelegd met als doel een zo goed mogelijk beeld te krijgen van de voor- en nadelen van elke optie:

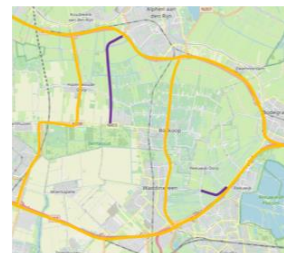
- 1) Boog en Noord: Bodegravenboog (W9) en noordelijke verbinding Boskoop (W20)
- 2) Boog en West: Bodegravenboog (W9) en een westelijke randweg bij Hazerswoude-Dorp (W22)
- 3) Noord-zuidroute en Reeuwijk-Dorp: alternatieve N209 (W18) en extra ontsluiting van Reeuwijk-Dorp (W24)
- 4) Boog en Noord-zuidroute en Reeuwijk-Dorp: Bodegravenboog (W9) en een oostelijke randweg bij Hazerswoude-Dorp (W18b) en een extra ontsluiting Reeuwijk Dorp (W24)
- 5) Boog en Parallelstructuur A12: Bodegravenboog (W9) + parallelstructuur A12 (W21)



1. Boog en Noord



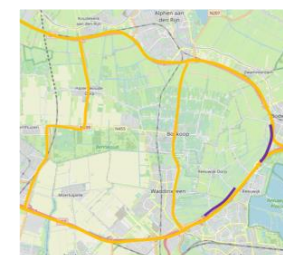
2. Boog en West



3. NZ Route en RWD-route



4. Boog en NZ en RWD-route



5. Boog en Parallel

Figuur 8: Vijf opties

Elk van deze opties kent ook fiets-, OV- en vaarwegmaatregelen.

Uit het onderzoek naar de knelpunten, de langetermijnvisie voor het gebied, de invloed van de maatregelen op het verkeer en het draagvlak voor de maatregelen komen vijf hoofdpunten naar voren. De bereikbaarheid, leefbaarheid en economie in het gebied kan het beste worden verbeterd door:

1. Verkeer dat géén bestemming in het gebied heeft, rijdt om het gebied heen via de hoofdwegen. Hiervoor zijn goede verbindingen tussen de hoofdwegen nodig en dus ook een volledige aansluiting A12-N11 (de Bodegravenboog).
2. Verkeer dat wel in het gebied moet zijn, heeft op de lange termijn een extra noord-zuidverbinding nodig én een extra oost-west(oever)verbinding. Vooral de noord-zuidroute moet geen alternatief zijn voor doorgaand verkeer dat geen bestemming heeft in het gebied (zie bij punt 1).
3. Lokale maatregelen in/bij de Gouwe zorgen ook voor een betere doorstroming en veiligheid van de (recreatieve) scheepvaart. Hiervoor is geen grote verbreding van de Gouwe nodig.
4. Door fietspaden en de bereikbaarheid van openbaar vervoer te verbeteren, verwachten we dat mensen sneller de fiets pakken in plaats van de auto. Dat is dus altijd goed voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en economie.
5. Nieuwe sloepenroutes aanleggen is goed voor recreatie, maar zorgt niet voor een betere doorstroming en

vaarveiligheid op de Gouwe. Deze maatregelen zitten daarom niet in het pakket voor de middellange termijn.

Tijdens de consultatie in Gemeenteraden en Provinciale Staten bleek tevens dat er weinig politiek-bestuurlijk draagvlak is voor;

- De alternatieve N209, waartegen een motie uit 2019 is herbevestigd (optie 3).
- De parallelstructuur A12 (via een motie van Waddinxveen (optie 5)).
- De westelijke randweg rondom Hazerswoude-Dorp (van optie 2).

Vanuit bedrijven en bewoners in Alphen aan den Rijn bleek veel interesse in een extra oeververbinding en de raad van Alphen aan den Rijn heeft door middel van een motie aangedrongen op een onderzoek naar een tunnel(bak) door Hazerswoude-Dorp en een extra oeververbinding.

De BAG heeft in haar vergadering van april 2021 de stap gezet om voor de middellange termijn voorstellen uit te werken zoals verwoord in het volgende hoofdstuk. Een combinatie van fiets- en vaarwegmaatregelen, gecombineerd met de wegmaatregelen de Bodegravenboog en het nader onderzoeken van mogelijke tracés en het draagvlak daarvan voor een W20 verbinding tussen het noordelijke deel van Boskoop en het zuidelijke deel van Alphen aan den Rijn. Een W20 kan, aldus de BAG, dienen als eerste stap naar een mogelijke oeververbinding in de toekomst.

3.1 Maatregelenpakket voor middellange termijn

Het onderstaande maatregelenpakket is in april 2021 door de BAG voorgesteld en vervolgens toegelicht en besproken tijdens drie online webinars in mei-juni 2021 en tijdens werkbijeenkomsten met omwonenden en andere belanghebbenden.

Fietsverbindingen en OV-bereikbaarheid: prioritair inzetten op:

- a. één noord-zuidroute, van Alphen aan den Rijn naar Gouda langs het spoor;
- b. één oost-westverbinding, van Gouda naar Bodegraven inclusief ongelijkvloerse kruising bij de N11;
- c. optimalisatie van bereikbaarheid van R-Net haltes langs de spoorlijn Alphen aan den Rijn – Gouda.

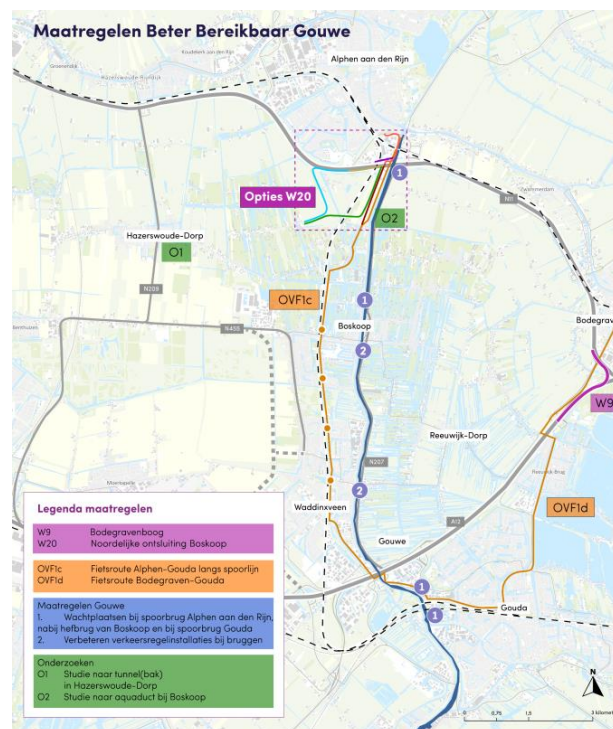
Maatregelen Gouwe: inzetten op lokale maatregelen in en bij de Gouwe gericht op een betere doorstroming en vooral veiligheid van de (recreatieve) scheepvaart. Hiervoor is geen verbreding over de gehele lengte van de Gouwe nodig. Door verkeersregelinstallaties te verbeteren kan de overlast van brugopeningen voor het wegverkeer beperkt worden.

Wegverbindingen: inzetten op:

- a. het volledig maken van de aansluiting van de N11 op de A12, de Bodegravenboog;
- b. een noordelijke ontsluitingsweg van Boskoop richting Alphen aan den Rijn, als 60 km-weg. Voor deze route in Boskoop wordt zoveel mogelijk ingezet op no-regret ingrepen gericht op een oeververbinding voor de lange termijn (zie paragraaf 3.5).

Enkele lokale aanpassingen:

De gemeenten Waddinxveen en Bodegraven-Reeuwijk zijn gestart om samen lokale maatregelen uit te werken die onder meer de verkeersintensiteit op de Brugweg verminderen en in de omgeving van Reeuwijk-Dorp het sluipverkeer verminderen. Ook wordt gezien op welke wijze eventuele toename van verkeer op Noordeinde en Kerkweg-Oost voorkomen kan worden.



Figuur 9

In de volgende paragrafen zijn de maatregelen per modaliteit nader uitgewerkt.

3.2 Fietsmaatregelen en OV-bereikbaarheid

In lijn met de Ladder van Verdaas wordt ingezet op meerdere fiets- en OV-bereikbaarheidsmaatregelen. Het doel van deze maatregelen is om het aandeel fietsers en OV-gebruikers te vergroten door de realisatie van snelle en veilige fietsverbindingen van en naar populaire bestemmingen. Dit is niet alleen gericht op het verminderen van huidige autoverkeer (de zogenaamde modal shift), maar ook om (toekomstige) bewoners een goed alternatief te bieden voor autoverkeer, waardoor het woon- en leefklimaat aantrekkelijk wordt voor meer mensen die graag een vervoerskeuze maken.

Mede op basis van het grote draagvlak voor fietsmaatregelen zouden, zo mogelijk, alle fietsverbindingen op de langere termijn aangelegd kunnen worden.

Op basis van effect, doelmatigheid, trajecten die al lopen in het kader van bestaande fietsprogramma's en eventuele samenhang met toekomstige wegwerkzaamheden is een eerste prioriteringsvoorstel gedaan. Het streven is in ieder geval twee fietsmaatregelen voor de middellange termijn te realiseren.

Geadviseerd wordt om prioritair in te zetten op de noord-zuidroute van Alphen aan den Rijn naar Gouda langs het spoor (Fietsroute OVF 1c) en op de oost-westverbinding Gouda-Bodegraven (Fietsroute OVF 1 d).

De noord-zuidroute (OVF-1c) heeft een goede verbinding met de stations, loopt door Waddinxveen en Boskoop, is gevarieerd, loopt veelal via vrij liggende fietspaden en deels via een groenzone en ligt deels los van het autoverkeer. Onderdeel van deze fietsroute zijn een aantal maatregelen opgenomen die de bereikbaarheid van de stations verbeteren. Binnen het programma Fiets van de provincie Zuid-Holland wordt maatregel OVF1c als voorkeursmaatregel op dit moment al verder uitgewerkt.

De oost-west fietsverbinding Gouda-Bodegraven inclusief ongelijkvloerse kruising bij Bodegraven bij de kruising met de N11 (Fietsroute OVF 1d) loopt langs de A12 tussen Bodegraven en de kruising Bloemendaalseweg en Otweg. In afstemming tussen de gemeente Bodegraven-Reeuwijk en het programma Fiets van de Provincie wordt de exacte ligging van het fietspad nader onderzocht. De route is gevarieerd en betreft vrij liggende fietspaden. Het belangrijkste knelpunt van deze maatregel is het deel ter hoogte van de Bodegravenboog en de huidige botrotone. Bij de botrotone heeft het fietsverkeer nu geen voorrang: het fietsverkeer kan hierdoor niet doorfietsen. Daarnaast ervaren de fietsers de oversteek als onveilig. De gemeente zou hier dan ook bij voorkeur een fietstunnel zien. Totaalkosten voor een fietstunnel zijn inmiddels geraamd op € 15 miljoen. Vanuit BBG is een bijdrage van ca € 5 miljoen berekend voor de tunnel. Definitieve uitwerking, ontwerp en kosten van deze fietstunnel hangen sterk samen met het definitieve ontwerp voor de Bodegravenboog.

De overige fietsroutes die beschouwd zijn in het kader van BBG worden, uitgaande van het beschikbare budget, naar alle waarschijnlijkheid pas op de langere termijn gerealiseerd. Indien er financiering beschikbaar is, kunnen deze routes relatief eenvoudig eerder worden gerealiseerd.

De prioritaire twee fietsmaatregelen zijn geraamd op:

Maatregelen	Investeringskosten (miljoen euro)
Fietspad OVF-1c	6,8
Fietspad OVF-1d (inclusief <u>gedeeltelijke</u> financiering van fietstunnel botrotonde)	8,3

Over het algemeen is de bereikbaarheid van de vijf R-net stations in Waddinxveen en Boskoop goed geregeld. Recentelijk zijn veel voorzieningen gerealiseerd. Het comfort en in een aantal gevallen de veiligheid van de gebruiker kan met enkele extra inspanningen evenwel verbeterd worden, zodat de aansluiting van de nieuwe fietsroute nog gebruiksvriendelijker wordt.

De aanpassingen van de fietsroutes en OV-bereikbaarheid zouden ook gefaseerd kunnen worden uitgevoerd, mede afhankelijk van beschikbaarheid van het budget. De kosten (met name een deel van de onderdoorgang van de botronde) zijn momenteel niet volledig gedekt. De gemeente Gouda heeft toegezegd een nader te bepalen bijdrage te willen leveren.

In de bijlage treft u een voorlopige situatieschets aan van beide voorgestelde fietsroutes.

3.3 Scheepvaart Gouwe

Ook de veiligheid en doorstroming van de Gouwe voor de scheepvaart krijgt aandacht in dit concept-maatregelenpakket.

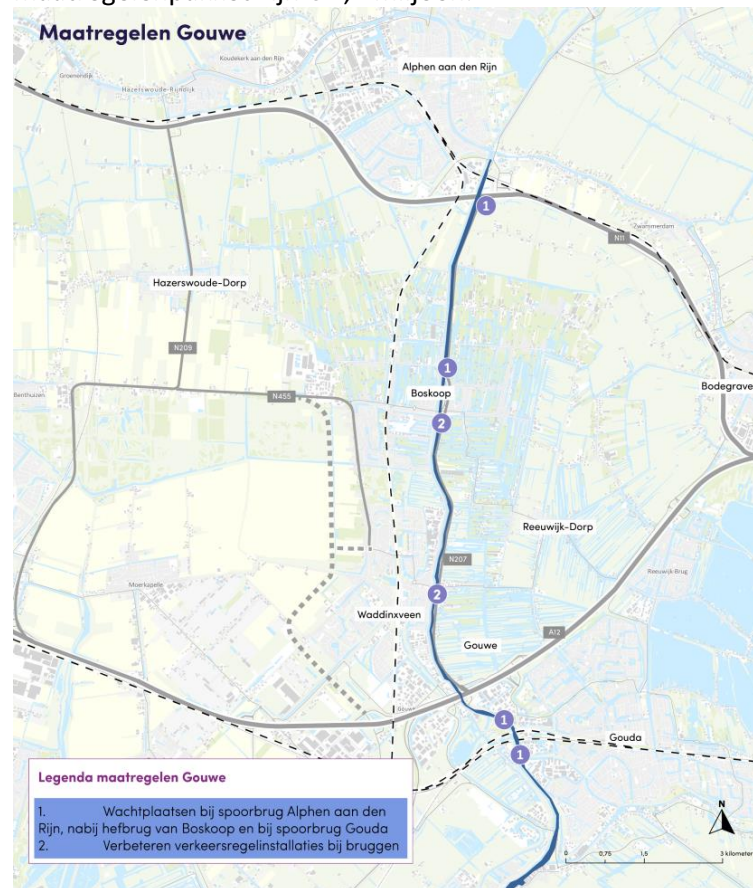
Voor de middellange termijn wordt niet ingezet op een algehele verbreding van de Gouwe. Een verbreding over de gehele lengte van de Gouwe met meerdere meters, brengt namelijk een forse investering met zich mee. Naast kosten voor verwerving en werkzaamheden van de verbreding zelf, treft dit deels ook de naastgelegen N207, die in dat geval mogelijk moet worden verplaatst om plaats te maken voor de verbreding.

Naast deze consequenties blijkt uit de huidige onderzoeksresultaten dat de meerwaarde van een grootschalige verbreding voor een vlotte en veilige doorstroming relatief beperkt is, juist vanwege het feit dat enkele knelpunten rond de bruggen en het nauw van Boskoop niet kunnen worden opgelost. Ook is gebleken dat het niet strikt noodzakelijk is om vergunning/ontheffingsvrij te varen met de schepen die er nu varen met een maximale breedte van 10,5 meter.

Dit vergunning/ontheffingsvrij varen voor de huidige schepen van maximaal 10,5 meter kan kosten-effectiever worden bereikt door aanpassing van het afmetingenbesluit voor bepaalde schepen, waardoor vergunningverlening voor de bestaande zes tot zeven schepen die nu met een ontheffing varen niet meer nodig is. Daarnaast wordt ingezet op relatief kleine lokale, deels fysieke, maatregelen om doorstroming en veiligheid op de Gouwe te bevorderen, zoals wachtplaatsen voor recreatie vaarverkeer en bij de hefbruggen worden de wegverkeerslichten beter afgestemd op

de scheepvaart. (V4). Deze laatste kunnen tevens ingezet worden als korte termijnmaatregelen.

De geraamde kosten van de vaarwegmaatregelen in het concept maatregelenpakket zijn € 2,1 miljoen.



Figuur 10 Maatregelen Gouwe

3.4 Bodegravenboog

De Bodegravenboog (W9) is een zeer geschikte maatregel met een groot verkeerseffect en oplossend vermogen en waarvoor zeer groot draagvlak bestaat.

Voor de Bodegravenboog zijn er veel verschillende mogelijkheden, vooral voor het type aansluitingen. In het BO-MIRT-traject wordt hier onder regie van het Rijk momenteel nader onderzoek naar gedaan. De betere aansluiting van de A12 op de N11 (de Bodegravenboog) lost de problemen in het gebied voor een groot deel op.

Met de Bodegravenboog gaat het regionale doorgaande verkeer meer gebruik maken van de hoofdwegen. Door deze nieuwe verbinding neemt het verkeer af op onder meer de N207 nabij Waddinxveen en Boskoop, en op de N209 bij Hazerswoude-Dorp. Het sluiptverkeer op andere wegen wordt ook minder. Bovendien wordt de directe omgeving beter bereikbaar, zoals nabijgelegen woningen en bedrijventerreinen in Bodegraven.

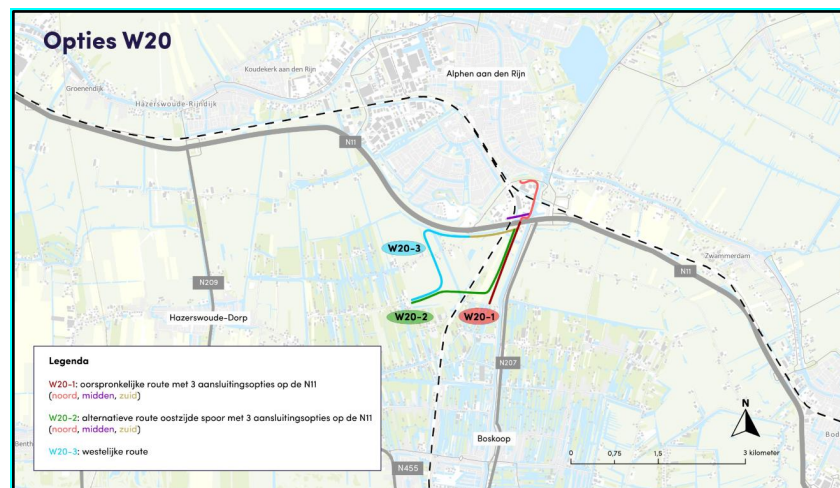
De Bodegravenboog maakt deel uit van het MIRT project A12 (Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport). BBG is de aanpalende regionale opgave waarbinnen de Bodegravenboog een wezenlijke maatregel is. Vanuit BBG perspectief is het verbeteren van de doorstroming op de N11 en A12 een rijksopgave en geeft de aanleg van deze boog daar invulling aan. Door het verbeteren van de doorstroming op het rijkswegennet neemt het

sluipverkeer van de regionale ontsluitingswegen af. Momenteel wordt binnen het MIRT A12 project onderzocht welk pakket aan maatregelen mogelijk is voor het traject A12 Gouda-De Meern. Mede afhankelijk hiervan wordt mogelijk in 2022 door het Rijk een besluit genomen om de zogenaamde MIRT Verkenningfase te starten.

Voor een zo groot mogelijke effectiviteit van BBG is de realisatie van de volledige aansluiting A12-N11 dus van groot belang. Derhalve zit in het voorgestelde pakket BBG een substantiële regionale bijdrage (€ 10 miljoen) aan de realisatie door RWS en I&W van de Bodegravenboog.

3.5 Noordelijke ontsluitingsweg Boskoop – Alphen aan den Rijn

Voor de noordelijke ontsluiting van Boskoop richting Alphen aan den Rijn (W20) zijn op basis van de consultatiefase drie opties uitgewerkt voor een 60km/uur weg. In dit rapport treft u de opties op hoofdlijnen aan. Ook is er een rapport beschikbaar waarin het doelbereik en de effecten van de drie opties zijn beschreven (Effectenrapport W20).



Figuur 11: Opties voor een noordelijke ontsluitingsweg Boskoop-Alphen aan den Rijn (W20)

De drie opties zijn met kleurtjes weergegeven in figuur 11 en toegelicht tijdens bijeenkomsten met omwonenden en Raads- en Statenleden in juni en juli 2021. In augustus 2021 is mede op basis van input vanuit de omgeving een eerste situatieschets opgesteld voor de drie W20 opties om een eerste indruk te krijgen van de ruimtelijke impact. Deze treft u als bijlage aan. Nadrukkelijk moet hierbij worden vermeld dat dit eerste schetsen zijn om het ruimtebeslag van maatregelen in beeld te brengen. Deze kunnen in een volgende fase als discussiestuk worden gebruikt bij nader onderzoek en het participatieproces.

Bij optie W20-1 (donkerrood met lichtrode, paarse of gele aansluiting op de N11) komt er een nieuwe weg tussen het Jagerspad in Boskoop en De Schans in Alphen aan den Rijn (donkerrood). In Alphen aan den Rijn worden bestaande wegen gevolgd (lichtrood) waarbij er twee spoor-onderdoorgangen worden gerealiseerd. Dit is het tracé dat ook als een van de initiële 40 maatregelen is onderzocht en onderdeel uitmaakte van keuzepakket 1. Andere mogelijkheden bij deze optie zijn een directere aansluiting op de N11 (paars of geel tracé, zie figuur 11).

Bij optie W20-2 (groen met lichtrode, paarse of gele aansluiting op de N11) wordt er een nieuwe weg aangelegd vanaf de Burgemeester Smitweg en/of Compierenade naar het oosten, onder het spoor door en dan met afbuiging naar het noorden (groen). Nabij de N11 loopt de route vervolgens langs de N11 (geel inclusief spoor-onderdoorgang) of gaat via een bestaande brug over de N11 en sluit vervolgens via een nieuwe weg aan op de Gouwelandenlaan

(paars inclusief spooronderdoorgang). Ook is de lichtrode aansluitingsoptie via de bestaande wegen nog een mogelijkheid. De achterliggende gedachte bij het tracé W20-2 is dat hiermee zoveel als mogelijk wordt voorgesorteerd op een toekomstige extra oeververbinding. Het oost-west gedeelte van W20-2 volgt namelijk zoveel mogelijk de beoogde route van een extra oeververbinding W12/O3. De tunnel onder het spoor wordt bij deze optie dan ook ontworpen voor een snelheid van 80 km/uur omdat de extra oeververbinding in deze fase is voorzien als 80 km/uur route.

Optie W20-3 (blauw) is door de omgeving ingebracht en start eveneens vanaf de Burgemeester Smitweg en/of Compierkade, maar buigt ver voor het spoor en het Zaans Rietveld af richting de N11. De achterliggende gedachte bij deze route is een directe aansluiting op de N11 (aansluiting 9 Alphen aan den Rijn centrum). Voor deze westelijke route is bestuurlijk geen draagvlak in Alphen vanwege een passage door kwetsbaar gebied. De variant sorteert minimaal voor op een toekomstige oeververbinding W12/O3 zoals onderzocht in fase 1 van BBG. Voor alle drie de W20 opties geldt dat er verschillende mogelijkheden zijn voor de aanrijroutes vanuit Boskoop. Daar kan het verkeer, afhankelijk van de gekozen route voor de nieuwe weg, bijvoorbeeld rijden via de Loeteweg, Burgemeester Smitweg, Paddegat en de Roemer. Ook Laag Boskoop en Spoorhaven zijn in beeld.

Ruimtebeslag

In de bijlage zijn situatieschetsen opgenomen met mogelijke routes voor de drie W20 opties. Hieruit blijkt dat alle drie de opties technisch mogelijk zijn maar ontwerptechnisch niet ideaal zijn. Het

deels bochtige verloop kan, ondanks de ontwerpqualificaties voor een 60km/uur weg, soms remmend werken op de doorstroming. Ook zijn enkele ingrepen nodig die kostenverhogend werken zoals de passage van een ecologische verbindingzone. Hiermee is in het budget voor W20 opties rekening gehouden.

Inzicht in het draagvlak voor W20

Vooropgesteld moet worden dat het draagvlak voor elke variant van de zogenaamde W20 zeer gering is. De voorkeur van nagenoeg alle omgevingspartijen gaat namelijk uit naar een definitieve oplossing voor een oost-westverbinding die de knelpunten rond met name Boskoop oplost. W20 wordt vooral gezien als een noord-zuid route en kent om die reden geen voorstanders. Bij de bezwaren van de omgeving spelen ook de afnemende verkeersveiligheid een rol vanwege de toename en menging van snel- en langzaam verkeer. Ook natuur- en recreatiebelangen in en om het Zaans Rietveld en de ecologische verbindingzones zorgen voor veel weerstand tegen W20. Tot slot vinden veel aanwonenden dat de leefbaarheidsproblemen langs de Zijde niet worden opgelost door W20 maar worden verplaatst en vergroot op de voorgestelde (aanrij)routes naar W20. W20 is wel denkbaar voor sommige partijen (zoals Stichting Belangenbehartiging Greenport Boskoop en Dorpsoverleg Boskoop) indien bestuurlijk een helder perspectief wordt afgegeven op een oeververbinding op lange termijn in dit gebied.

In het rapport Draagvlakanalyse is de argumentatie nader uitgewerkt waarom W20 niet kan rekenen op draagvlak.

3.6 Toelichting verkeerseffecten van Bodegravenboog en noordelijke ontsluitingsweg Boskoop – Alphen aan den Rijn

Figuur 12 bevat de cumulatieve effecten van de Bodegravenboog en de W20-1 maatregel. Uit het intensiteitsverschil met maatregel W20-1 (zie bijlage) is te herleiden dat de Bodegravenboog effect heeft op met name de hoofdwegen binnen het plangebied waaronder de N207 en N209.

De Bodegravenboog (W9) resulteert in een afname van (doorgaand) verkeer op de regionale en lokale wegen in het studiegebied omdat dit verkeer meer gebruik maakt van de A12 en N11. Het resultaat is een afname van het verkeer op onder meer de N207 en de N209.

De effecten van de noordelijke ontsluitingsweg Boskoop - Alphen (W20) zijn met name zichtbaar in Boskoop en directe omgeving (zie ook figuur B2 op pagina 43). De nieuwe weg wordt ingericht als een 60km/uur weg; een erftoegangsweg en niet als een gebiedsontsluitingsweg (met 80 km/uur). Bij de oorspronkelijke ligging van de ontsluitingsweg rijdt het verkeer in Alphen aan de Rijn via bestaande wegen (optie W20-1 via de donker- en lichtrode route). Deze relatief grote omweg betekent dat de route minder aantrekkelijk is. Daarnaast geldt bij de oorspronkelijke ligging als aandachtspunt dat er sprake is van een toename van verkeer op bestaande wegen, waaronder het Noordeinde. Naar aanleiding van de consultatie en deze constatering zijn er ook andere opties voor W20 uitgewerkt, zie paragraaf 3.5. De verkeerseffecten van deze opties zijn beschreven in bijlage 1 van dit rapport.

3.7 Kosten concept maatregelenpakket

De geraamde kosten voor het conceptmaatregelenpakket bedragen € 53,84 miljoen, met enkele kanttekeningen.

Maatregelenpakket met W20 volgens eerder uitgewerkte variant W20-1	Regiokosten (miljoen euro)
Fietspaden OVF 1c en OVF 1d	15,1
Bodegravenboog (W9) (totale investering € 51,3 miljoen)	10,0
Noordelijke route Boskoop (W20-1) via tracé A (bestaande wegen Alphen)	23,6
Vaarwegmaatregelen	2,1
Onderzoeken tunnel en oeververbinding	0,3
Totaal (bij W20-1 lichtrood variant)	51,10
Totaal beschikbare budget	53,84
<i>Stel W20-2 met zuidelijke aansluiting N11</i>	26,4
Totaal (bij W20-2 gele variant)	53,90
Totaal beschikbare budget	53,84

De geraamde kosten voor het fietspad OVF 1c bedragen € 6,8 miljoen. De in BBG geraamde kosten voor het fietspad OVF 1d bedragen € 8,3 miljoen. Dit is inclusief € 5 miljoen bijdrage vanuit BBG voor een fietstunnel nabij de Bodegravenboog c.q. de huidige botrotone. Totaalkosten voor deze ongelijkvloerse kruising zijn inmiddels geraamd op € 15 miljoen. Dit extra bedrag zou moeten komen uit extra dekking of uit een keuze voor het schrappen of

versoberen van een andere maatregel uit het voorgestelde maatregelenpakket. Hier bestaat, zoals vermeld, een sterke samenhang met het ontwerp van de Bodegravenboog.

Voor de vaarwegmaatregelen is een bedrag van € 2,1 miljoen opgenomen.

Van belang bij onderstaand overzicht is dat niet alle investeringen voor de Bodegravenboog uit het BBG-budget hoeven te komen. Met een regiobijdrage van € 10 miljoen. voor de Bodegravenboog, kan het voorgestelde maatregelenpakket voor de middellange termijn binnen het budget van € 53,84 miljoen worden gerealiseerd.

De varianten voor de noordelijke route tussen Boskoop en Alphen aan den Rijn hebben de volgende raming:

- W20-1 (donkerrood + lichtrood in figuur 11): oorspronkelijke route over bestaande wegen plus route Boskoop - De Schans, € 23,6 miljoen
- W20-2 (groen + geel in figuur 11): alternatieve route oostzijde spoor inclusief spoor-onderdoorgang welke wordt gedimensioneerd voor 80 km/uur, € 26,4 miljoen
- W20-3 (blauw): westelijke route, geen spooronderdoorgang, € 14,7 miljoen

Bij alle opties is in deze raming rekening gehouden met enige aanpassing van bestaande wegen. Bij W20 1 en 2 is tevens rekening gehouden met twee spooronderdoorgangen op locaties waar een nieuwe weg het spoor kruist of er over een bestaande spoorkruising veel meer verkeer gaat rijden.

De meer- en minderkosten voor een snellere route naar de N11 bij W20-1 en W20-2 zijn ook in beeld gebracht. Ten opzichte van de optie om het verkeer af te wikkelen via het bestaande wegennet (lichtrood in de figuur) zijn de meerkosten voor:

- a. een nieuwe, kortere, route tussen De Schans en Gouwelandenlaan (paars) geraamd op €1,9 miljoen.
- b. een nieuwe route net ten zuiden van de N11 (geel) is geraamd op € 2 miljoen.

De totale raming van de varianten voor de W20 varianten zijn:

Aansluiting N11	W20-1 (rood)	W20-2 (groen)	W20-3 (blauw)
<i>Volledig blauw (zuid)</i>			14,7
<i>Lichtrood (noord)</i>	23,6	nntb	nvt
<i>Paars (midden)</i>	25,2	nntb	nvt
<i>Geel (zuid)</i>	nntb	26,4	nvt

nntb : nog nader te bepalen

nvt : niet van toepassing, W20-3 sluit altijd zuidelijk aan op de N11.

3.8 Draagvlak

In onderstaand schema wordt het draagvlak voor het pakket in een oogopslag helder. Groen staat voor veel draagvlak, rood voor geen enkel draagvlak.

	Draagvlak (groen/oranje/rood)
Fietsroutes/OV	Groot draagvlak

Maatregelen Gouwe	Groot draagvlak
Bodegravenboog	Zeer groot draagvlak
W20-1 – noord (via bestaande wegen Schans)	Veel bezwaren, óók qua aanrijroutes (route over bestaande wegen naar nieuwe weg) en aansluiting op N11.
W20-1 – midden (via noordelijke aansluiting N11)	Veel bezwaren, óók qua aanrijroutes en aansluiting op N11.
W20-1 – zuid (via zuidelijke aansluiting N11)	Bijna rood: veel bezwaren, óók qua aanrijroutes en aansluiting op N11.
W20-2 – noord (via bestaande wegen Schans)	Veel bezwaren, óók qua aanrijroutes en aansluiting op N11.
W20-2 – midden (via noordelijke aansluiting N11)	Veel bezwaren, óók qua aanrijroutes en aansluiting op N11.
W20-2 – zuid (via zuidelijke aansluiting N11)	Bijna rood: veel bezwaren, óók qua aanrijroutes en aansluiting op N11.
W20-3 – altijd via zuidelijke aansluiting N11	Veel bezwaren, óók qua aanrijroutes en aansluiting op N11.
Onderzoek tunnel Hazerswoude-Dorp	Zeer wenselijk
Onderzoek extra oeververbinding	Zeer wenselijk, maar verschil van inzicht over de locatie. Veel mensen uit Boskoop willen tunnel Gouwebos onderzoeken.

*Groen staat voor veel draagvlak, oranje laat zien dat verschillende groepen voor of tegen zijn. Rood (geen draagvlak) ontbreekt.

Er is veel draagvlak voor de Bodegravenboog, fietsroutes en maatregelen op de Gouwe.

Een besluit om over te gaan tot de aanleg van een W20 zal op veel weerstand stuiten bij de omgeving, zowel aan het eind van fase 2 (2021/2022) als in de planologische fase daarna. Voor de verschillende opties voor W20 is bijna geen draagvlak. Het doelbereik wordt als zeer matig, een verschuiving van problemen of zelfs als verslechtering ervaren. Er is een sterke voorkeur om direct een oost-westverbinding te realiseren. Voor twee groepen (Greenport en Dorpsoverleg Boskoop) is een W20 onder voorwaarden denkbaar als opmaat naar een oeververbinding. Aanwonenden (bewoners en bedrijven) en natuurorganisaties zijn tegen.

De route W20 geeft onvoldoende garantie voor een toekomstig aquaduct. Ook bevat het 'regret- investeringen' die niet meer ongedaan gemaakt kunnen worden voor het deel van de route richting de N11.

Er is veel kritiek op de aanrijroutes en de aansluitingen op de N11. Zowel wat betreft de ongeschiktheid van de weg of route, voor de leefbaarheid en veiligheid van bewoners en voor de aantasting van natuur en recreatie. Economisch heeft een noord-zuidroute geen aantoonbare potentie.

Aan W20-2 en W20-3 kleven vooral de bezwaren van aantasting van natuur en recreatie, naast ongeschikte aanrijroutes en leefbaarheid en veiligheid. W20-1 vindt men vooral nadelig vanwege de ongeschikte aanrijroutes, leefbaarheid en veiligheid.

Over het proces zeggen een aantal organisaties en bewoners dat het tijd is voor bezinning. Zowel voor een noord-zuidroute als een oost-westroute. Voor de oost-westroute stellen velen voor eerst nader te onderzoeken of en waar een extra oeververbinding mogelijk is en pas daarna een bijpassende aanrijroute te benoemen.

3.9 [Blik op langere termijn: aquaduct en tunnel](#)

De gemeente Alphen aan den Rijn heeft, ondersteund door raadsmoties, aangegeven dat onderzoeken naar een onderdoorgang/tunnel in Hazerswoude-Dorp en een extra oeververbinding bij Boskoop wezenlijk onderdeel zijn van een eindbeeld en daarom passen in een vervolgstudie van BBG. Een extra oeververbinding (bijvoorbeeld in de vorm van een aquaduct) bij Boskoop ziet de gemeente als serieuze oplossing om de druk op de overbelaste Zijde te verminderen. Voor Hazerswoude-Dorp is enkele jaren eerder studie gedaan naar de vorm van een korte onderdoorgang/tunnel. Een aanvullende studie geeft, voortbordurend op de eerder uitkomsten en ontwerpen, nadere duiding aan de wens om tot een lange termijn eindbeeld te komen voor Hazerswoude-Dorp.

Het aquaduct en de onderdoorgang/tunnel zijn op dit moment evenwel niet haalbaar vanwege het beschikbare budget van maximaal € 53,84 miljoen.

Eventuele opschaalbaarheid op de langere termijn

Voor de lange termijn kan de Noordelijke ontsluitingsweg Boskoop-Alphen (W20) worden opgewaardeerd tot een nieuwe oeververbinding (W12 + O3/O4), waarbij de meeste samenhang bereikt kan worden door een zo groot mogelijk gedeelte nu al aan te leggen op de route van de noordwestelijke randweg (W12), zoals met optie W20-2.

3.10 [Verkenning ontsluitingsweg Reeuwijk-Dorp](#)

De gemeenten Bodegraven-Reeuwijk en Waddinxveen zijn samen gestart met een gerichte analyse van de verkeerssituatie in het gebied en het gebruik van de Brugweg, met als doel het voorkomen van sluipverkeer door Reeuwijk-Dorp en het beperken van verkeershinder op de Brugweg. De gemeenten pakken dit in hun eigen tempo, met eigen middelen en met een zelfstandig besluitvormings- en participatieproces op. Zij zullen ook belanghebbenden betrekken.

4. Maatregelen die (nu) niet zijn meegenomen

Een aanzienlijk deel van de 40 maatregelen is nu niet opgenomen in de opties voor de middellange termijn. Deze maatregelen zijn, op hoofdlijnen, onder te verdelen in:

1. Maatregelen voor de lange termijn, die nog in beeld blijven omdat zij passen bij het doelbereik van BBG, maar op dit moment niet haalbaar zijn vanwege het kostenplafond.

Dit zijn:

- V2: Eén of twee sloepenroutes, die op termijn eventueel mogelijk zijn, als hiervoor budget beschikbaar is. Hiervoor komt de route tussen Gouda – Reeuwijkse Plassen en Bodegraven (V2 (2)) het meest in aanmerking.

Sloepenroutes

Met betrekking tot de sloepenroutes zijn vier kansrijke uitbreidingsroutes voor de recreatievaart als mogelijke maatregel beschouwd:

- V2 (b) Sloepenroute tussen Gouda-Reeuwijkse Plassen en Bodegraven;
- V2 (c) Sloepenroute om Nauw van Boskoop + lokaal sloepenverbod;
- V2 (d) Sloepenroute tussen Gouda en Alphen aan den Rijn;
- V2 (e) Sloepenroute tussen Gouda en Gouwe (ten noorden van Otwegwetering).

Onder meer vanwege de beperkte effecten op de doorstroming en de veiligheid op de Gouwe in relatie tot de relatief hoge kosten zijn deze routes niet opgenomen in het voorgestelde BBG-maatregelenpakket voor de middellange termijn. Als er financiering beschikbaar is dan komt de route tussen Gouda – Reeuwijkse Plassen en Bodegraven (V2b) het meest in aanmerking.

Op dit moment werkt vooral Alphen aan den Rijn vanuit het Uitvoeringsprogramma Visie op Water aan het stapsgewijs realiseren van de route Otwegwetering- Laag Boskoop- Paddesche wetering- Vaarsloot Loeteweg-Smitweg- Zaans Rietveld-Oostvaart. In de Gouwepolder in het Rijnveld is een duiker met brugfundering aangelegd in samenwerking met het Hoogheemraadschap zodat hier in de toekomst een uitbreiding van de vaarroute plaats kan vinden. Naast de overname door gemeente Alphen aan den Rijn van vijf sluizen van het Hoogheemraadschap van Rijnland. Hogere recreatievaartuigen kunnen, vanwege de vele bruggen en duikers, geen gebruik maken van deze eventuele nieuwe sloepenroutes. Zij zullen gebruik maken van de Gouwe (zie paragraaf 3.3. voor maatregelen voor veiligheid en doorstroming Gouwe).

2. Maatregelen die pas uitgewerkt kunnen worden als robuuste maatregelen voor de (middel)lange termijn zijn gerealiseerd. Denk hierbij aan afwaardering van wegen of een eventuele knip, die pas mogelijk is als er een goed alternatief voorhanden is.

Dit zijn:

- W11(b): N207 deels afwaarderen: 80 km/uur-delen -> 60 km/uur (maar noordelijke deel 80 km/uur houden)
- W11(c): N207 alleen middendeel afwaarderen: 80 km/uur -> 60 km/uur
- W13: Afwaarderen N209 bij Hazerswoude-Dorp (80 km/uur -> 60 km/uur)
- W14(a): Afwaarderen Zijde (50 km/uur -> 30 km/uur)
- W14(b): Afwaarderen Zijde (50 km/uur -> 30 km/uur)
- W16: Knip N207 voor motorvoertuigen
- W17: Afwaarderen Kerkweg Oost (50 km/uur -> 30 km/uur, verbod voor vrachtauto's)

3. [Maatregelen die niet verder beschouwd worden omdat zij onvoldoende doelbereik hebben, te duur zijn in verhouding met het doelbereik, technisch niet uitvoerbaar zijn, te grote negatieve effecten hebben en/of waarvoor het politieke draagvlak ontbreekt:](#)

Dit zijn:

- O5: Vervangen hefbruggen Waddinxveen en Boskoop
- W15: Verbeteren oostelijke randweg Boskoop (60 km/uur -> 80 km/uur, optimalisatie tracé + plaatselijk aanleg parallelweg voor ontsluiting percelen)
- W18: Aanleggen alternatieve N209
- W18b: Oostelijke randweg Hazerswoude-Dorp

- W19: Uitbreiding oostelijke randweg Boskoop (60 km/uur -> 80 km/uur, optimalisatie tracé + plaatselijk aanleg parallelweg voor ontsluiting percelen) + voortzetting naar het zuiden
- W11(a): N207 tweemaal knippen voor doorgaand verkeer. Alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer en fietsers. 80 km/uur-delen -> 60 km/uur: dit in verband met samenhang van deze maatregel met W15 en W19
- W21: Compleet maken van de parallelstructuur A12
- W22: Westelijke randweg Hazerswoude-Dorp
- W25: Directe korte verbinding Moordrechtboog en zuidelijke randweg Waddinxveen
- W26: Ongelijkvloerse kruising Brugweg/Henegouwerweg Waddinxveen (Tunnel bij Brugweg/Henegouwerweg voor betere doorstroming N207, ongelijkvloerse kruising in N207, net als Boskoop).
- V3: Verbreden van de Gouwe

5. Vervolgproces

De in mei-juli 2021 ontvangen reacties van stakeholders uit de omgeving op het concept voorstel zijn verwerkt in het voorstel voor Burgemeester en Wethouders en Gedeputeerde Staten dat nu voorligt. Volgens planning wordt eind 2021/begin 2022 een besluit genomen door de gemeenteraden en Provinciale Staten over het voorstel dat nu voorligt, inclusief een voorstel voor een intentie overeenkomst. Daarmee is de politieke besluitvorming voor deze 2^e fase afgerond en kan de volgende fase van BBG starten.

De korte termijnmaatregelen (zogenaamde quick wins: zie paragraaf 2.2.) worden door de partners zo snel als mogelijk uitgevoerd. De nadere onderzoeken naar een onderdoorgang/tunnel bij Hazerswoude-Dorp en een extra oeververbinding bij Boskoop maken onderdeel uit van de intentie overeenkomst.

Fasering Beter Bereikbaar Gouwe

Het programma kent drie fasen:

- **1. In Fase 1 (2018)** zijn vijf scenario's ontwikkeld om de verkeers- en leefbaarheidsknelpunten in het gebied op te lossen. Na de gespreksronde met belangenorganisaties hebben de samenwerkingspartners besloten om de maatregelen uit drie scenario's (Sterke Gouwe, Oeververbinding Noord en

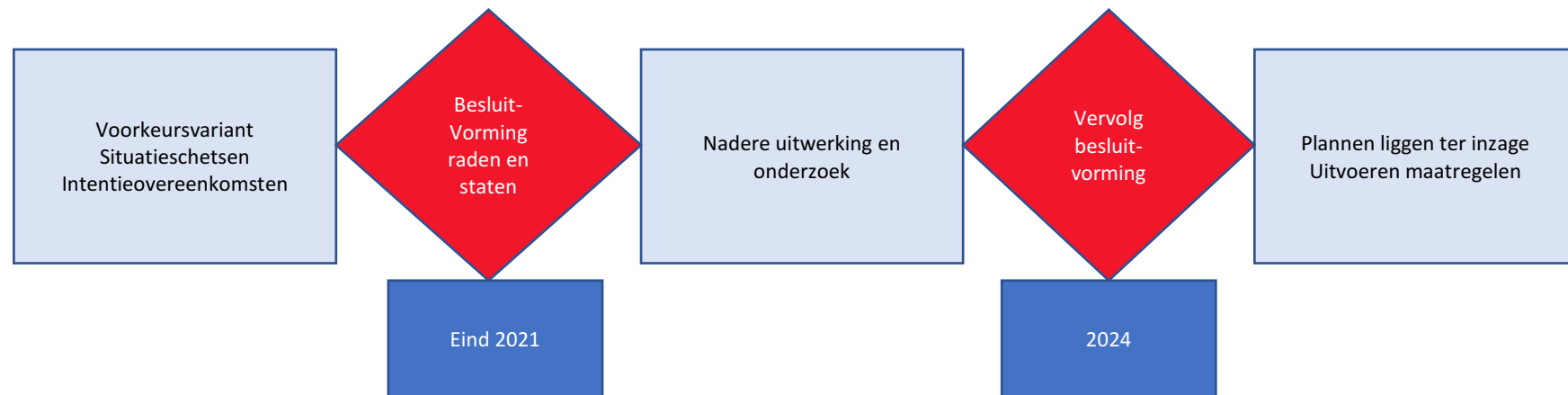
Ringwegen) verder uit te werken, inclusief de sterke punten uit de andere scenario's. Dit leidde tot 26 mogelijke maatregelen voor wegverkeer, scheepvaart, recreatievaart, fietsers en openbaar vervoer.

- **2. Fase 2 (2019-2021): huidige fase**

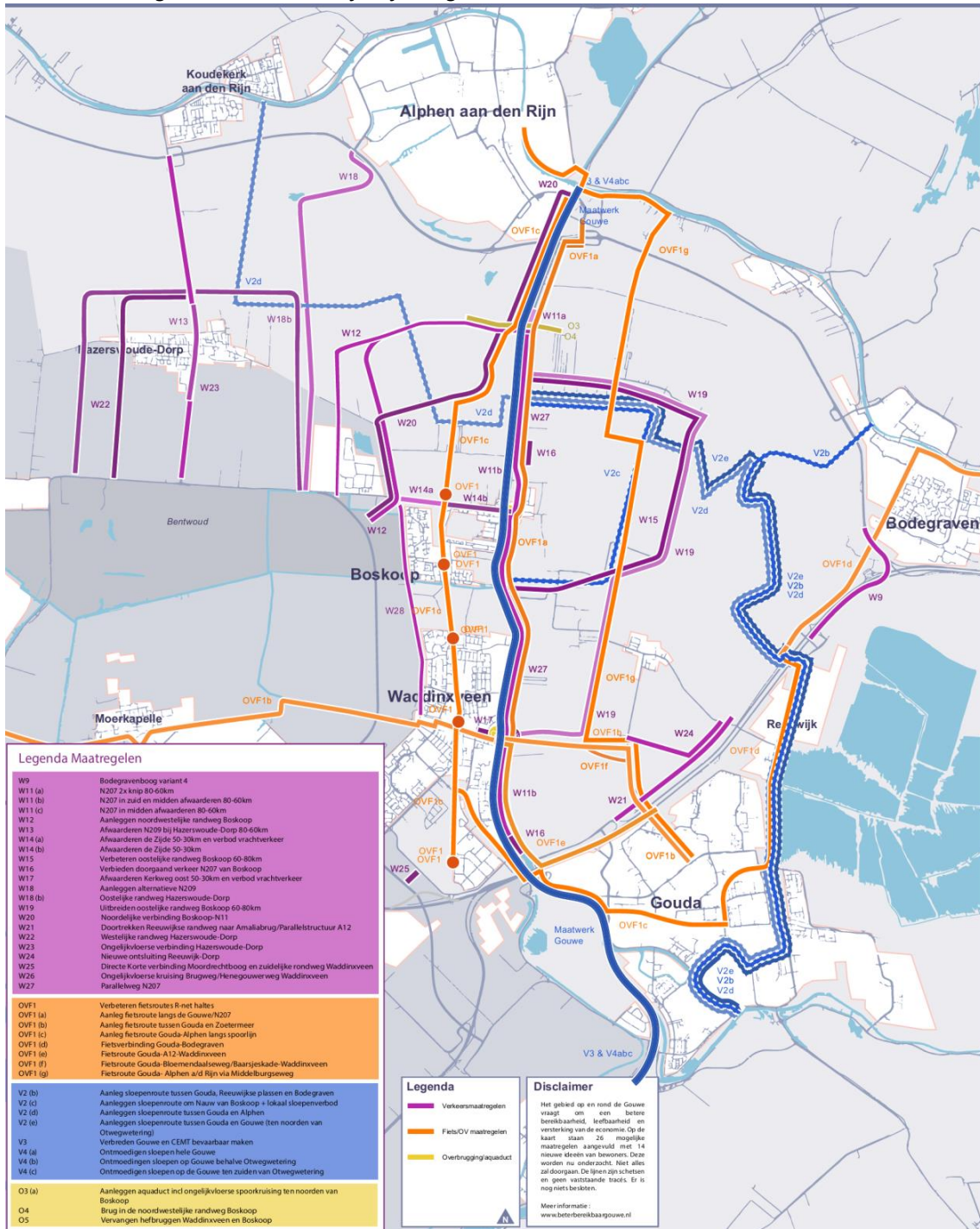
In 2019 en 2020 hebben uitgebreide werksessies en tientallen bijeenkomsten met de samenwerkingspartners en de omgeving plaatsgevonden. Op basis daarvan is besloten om 40 maatregelen uitgebreid te onderzoeken en te beoordelen. Uit deze 40 maatregelen zijn halverwege 2020 vijf pakketten met maatregelen samengesteld. Daarbij is rekening gehouden met onder andere het beschikbare budget (€ 53,84 miljoen voor de middellange termijn). Eind 2020 hebben de gemeenteraden, Provinciale Staten en de omgeving zich kunnen uitspreken over de vijf pakketten. Deze input is uitgewerkt tot één samenhangend maatregelenpakket voor de middel lange termijn. Dit is ter commentaar en aanvulling voorgelegd aan de omgeving en in een online technische sessie aan raads- en statenleden in de periode mei - juli 2021. Deze input is verwerkt in dit voorstel. Naar verwachting volgt eind 2021/begin 2022 politieke besluitvorming over een definitief rapport "maatregelenpakket Beter Bereikbaar Gouwe".

- **Fase 3 (2021-2023): Voorbereiding en planologische besluiten voor een pakket voor de middellange termijn**
- In deze fase worden alle voorgestelde maatregelen na een eerste besluitvormingsronde verder uitgewerkt tot voorlopige ontwerpen met nadere detaillering en ramingen om vervolgens na een tweede besluitvormingsronde tot voorstellen van wijzigingen van bestemmingsplannen of andere planologische kaders te komen, te verwerven en te starten met de voorbereiding van de uitvoering van de maatregelen. De plannen liggen dan na de tweede besluitvormingsronde formeel 'ter inzage'. Belanghebbenden kunnen dan formeel bezwaar maken. Daarna start een nieuwe fase waarbij de maatregelen worden gerealiseerd.

Vervolproces op hoofdlijnen in schema:

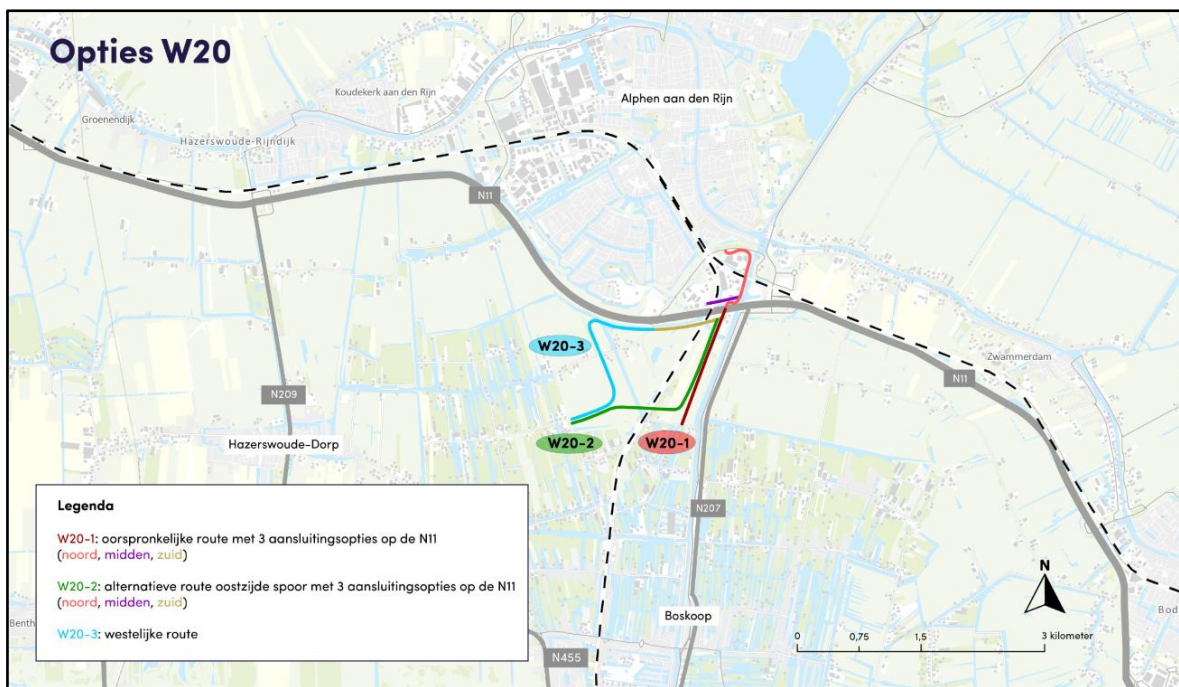


De 40 maatregelen die inhoudelijk zijn uitgewerkt



Bijlage 1 Verkeerseffecten van de opties voor W20

Figuur 12 bevat de regionale effecten van het maatregelenpakket op het verkeer. Bij die figuur is voor de noordelijke ontsluitingsroute bij Boskoop uitgegaan van tracé W20-1 via bestaande wegen in Alphen aan de Rijn (de donker- en lichtrode lijnen in onderstaande figuur).



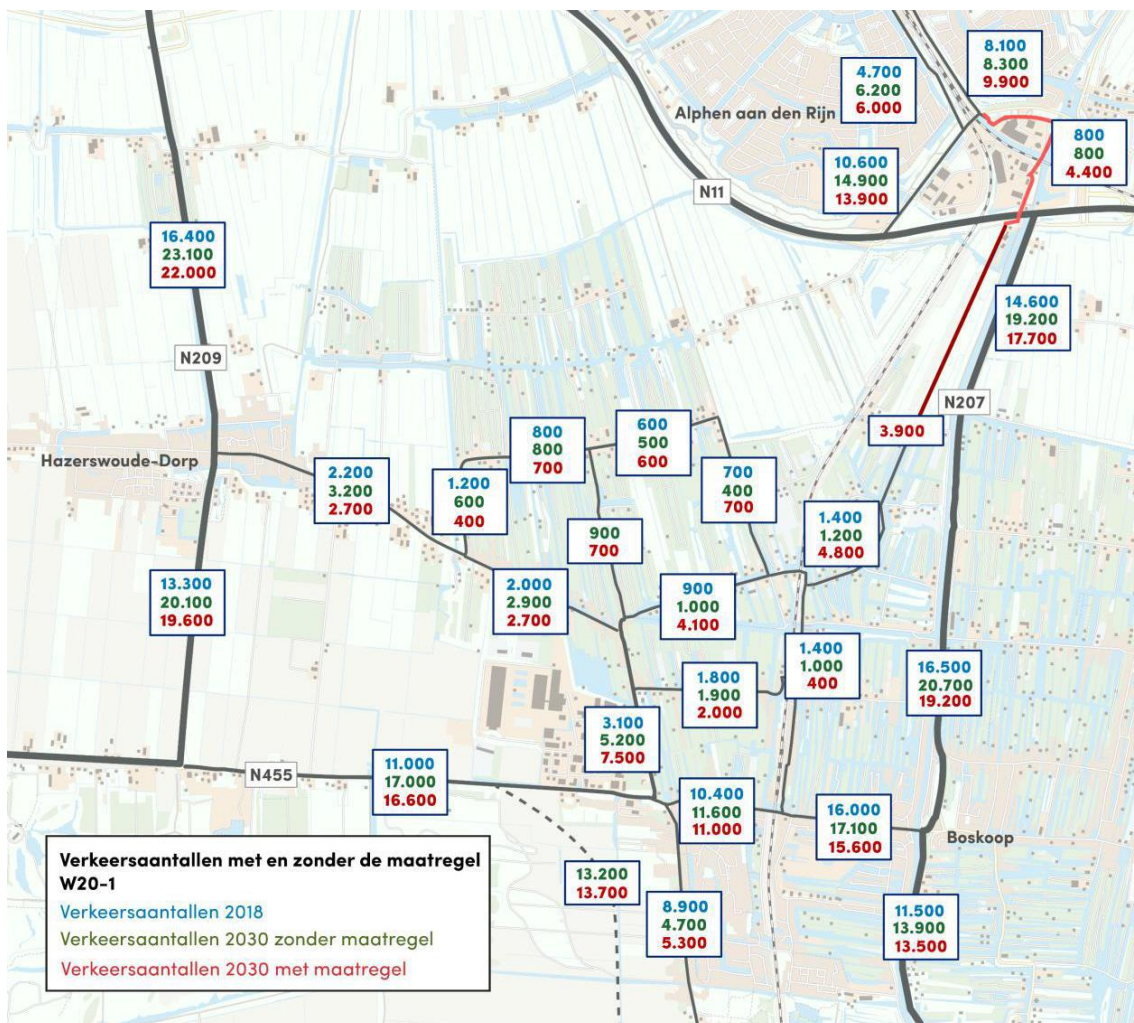
Figuur B1 tracéopties voor W20

Zoals beschreven in paragraaf 3.5 zijn er diverse opties voor de nieuwe noordelijke ontsluitingsroute bij Boskoop. Deze bijlage bevat de verkeerskundige effecten van enkele van die opties:

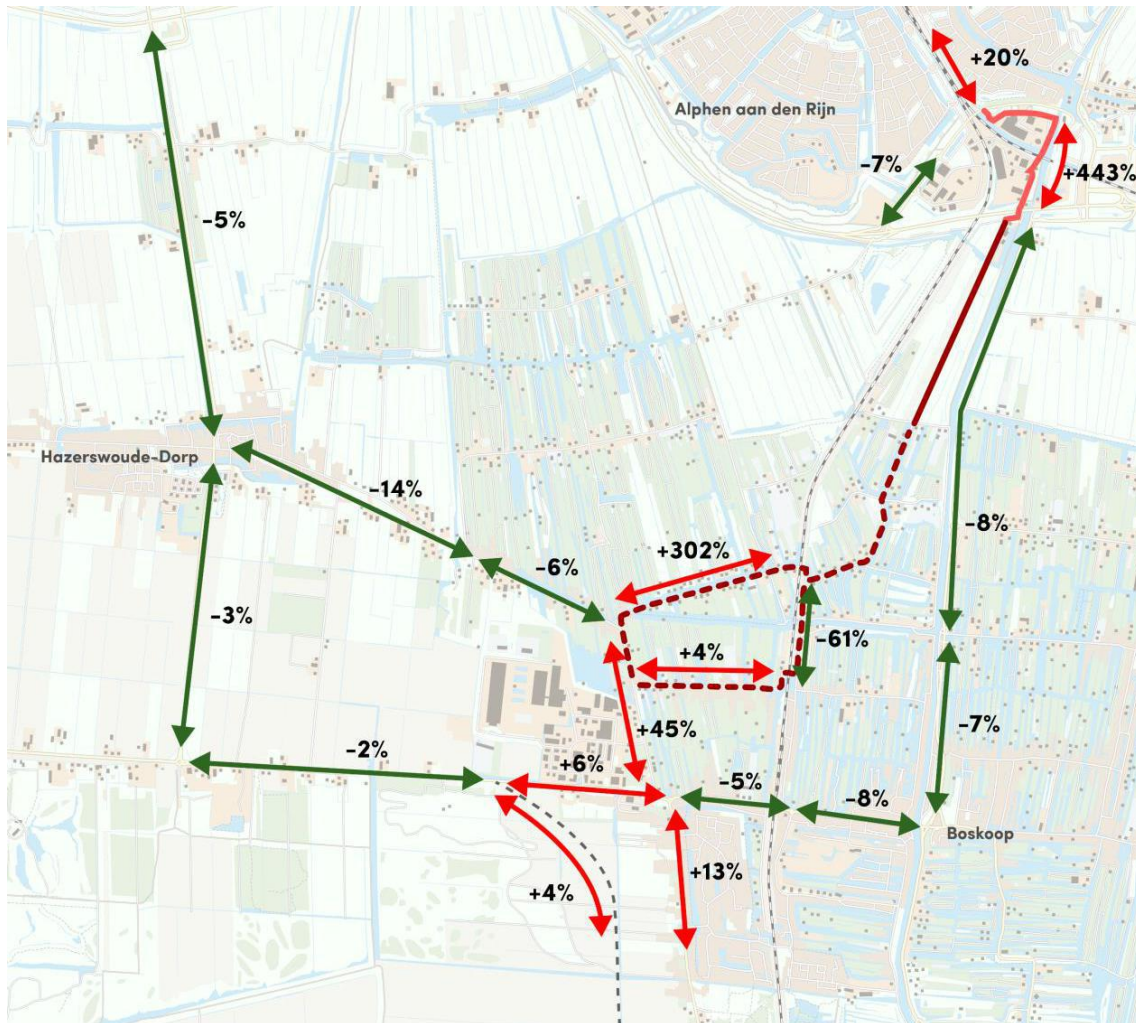
- W20-1 via het bestaande wegennet (het donker- en lichtrode tracé)
- W20-2 via het bestaande wegennet (het groene- en lichtrode tracé)
- W20-2 via een route ten zuiden van de N11 (het groene- en gele tracé)
- W20-3 een route aan de westkant van het spoor (het blauwe tracé)

Om het effect van W20 goed in beeld te brengen bevat deze bijlage het verkeerskundige effect van alleen de opties voor de nieuwe noordelijke ontsluitingsroute. In deze bijlage is dus niet het effect van de Bodegravenboog meegenomen (in figuur 12 is wel het gecombineerde effect gepresenteerd van zowel de Bodegravenboog als de noordelijke ontsluitingsroute).

W20-1 via het bestaande wegennet in Alphen (het donker- en lichtrode tracé in figuur B1 van deze bijlage).

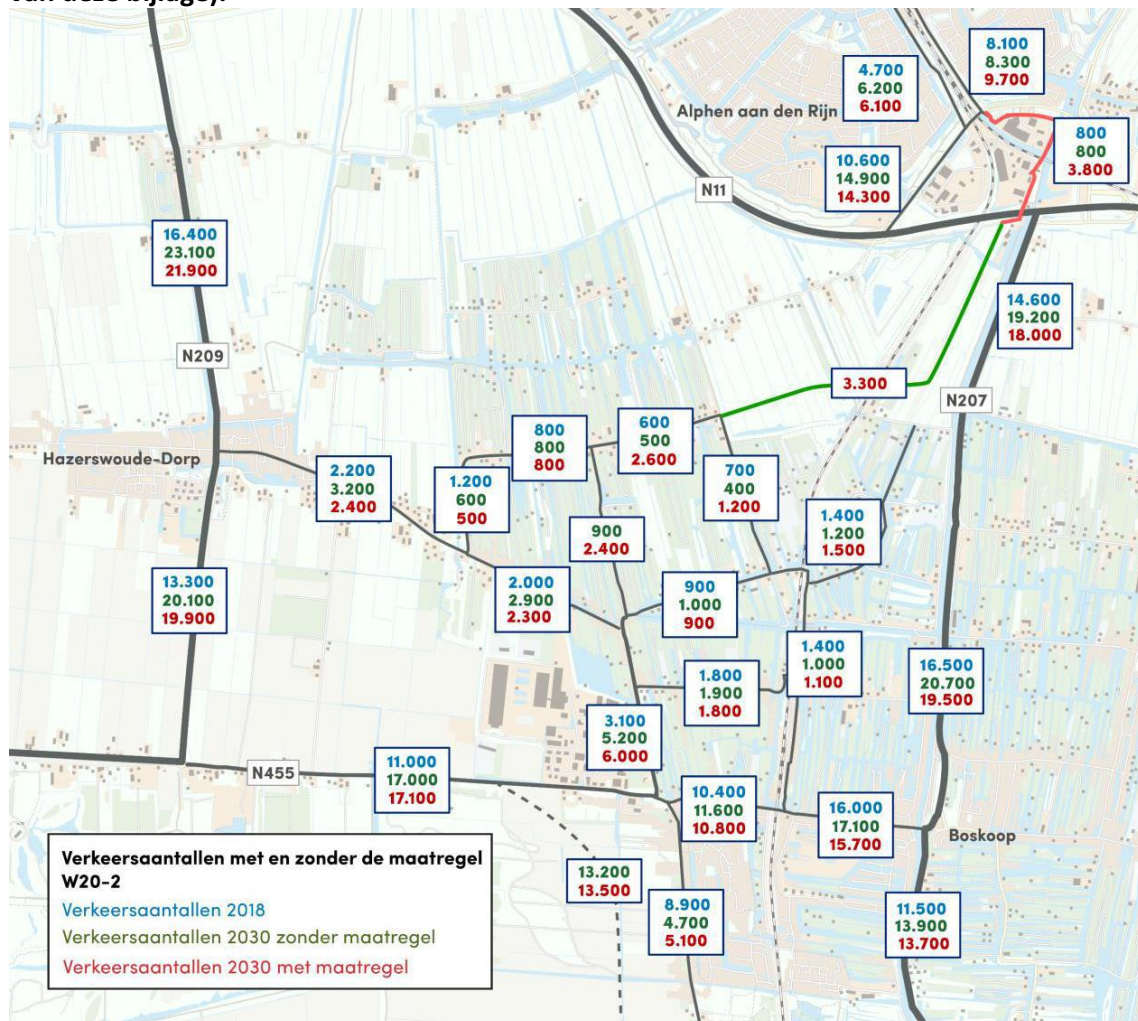


Figuur B2 De cijfers in deze figuur zijn het totale aantal motorvoertuigen op de betreffende weg in etmaalintensiteiten afgerond op honderdtallen waarbij beide rijrichtingen bij elkaar zijn opgeteld. Blauwe cijfers gaan over 2018. Groene cijfers gaan over de referentiesituatie in 2030, dus zonder dat de W20-maatregel is genomen. Rode cijfers gaan over de situatie in 2030 als de onderzochte W20-1 optie wordt gerealiseerd.

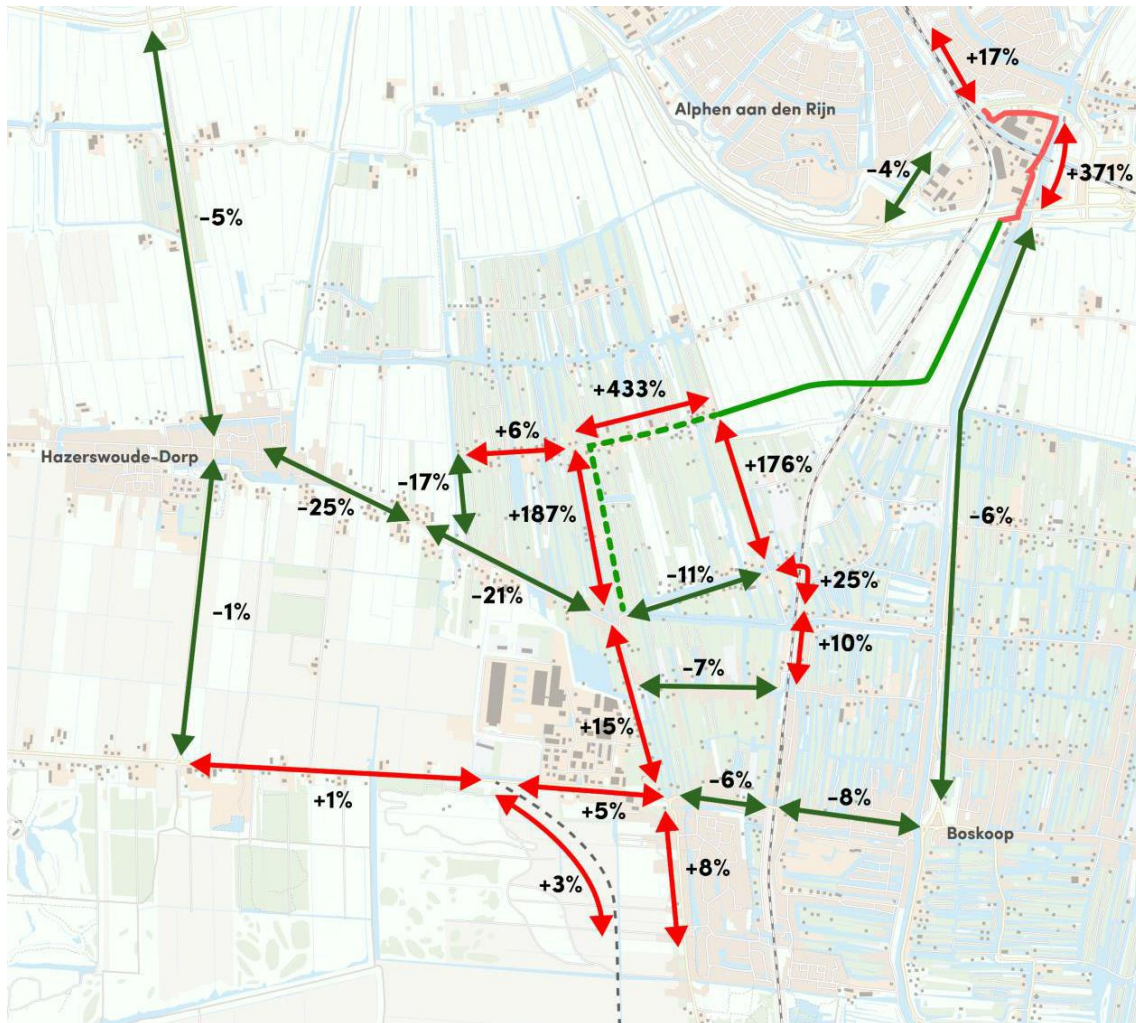


Figuur B3 W20-1 relatieve verandering ten opzichte van de referentiesituatie in 2030. De percentages in deze figuur geven de verandering aan van het aantal motorvoertuigen per etmaal. Het gaat om het verschil in 2030 tussen de onderzochte W20 optie én de referentiesituatie (zonder W20 optie). Een positief cijfer betekent dat deze W20-1 maatregel resulteert in een toename van het verkeer op die weg en een negatief cijfer betekent een afname op die weg.

W20-2 via het bestaande wegennet in Alphen (het groene - en lichtrode tracé in figuur B1 van deze bijlage).

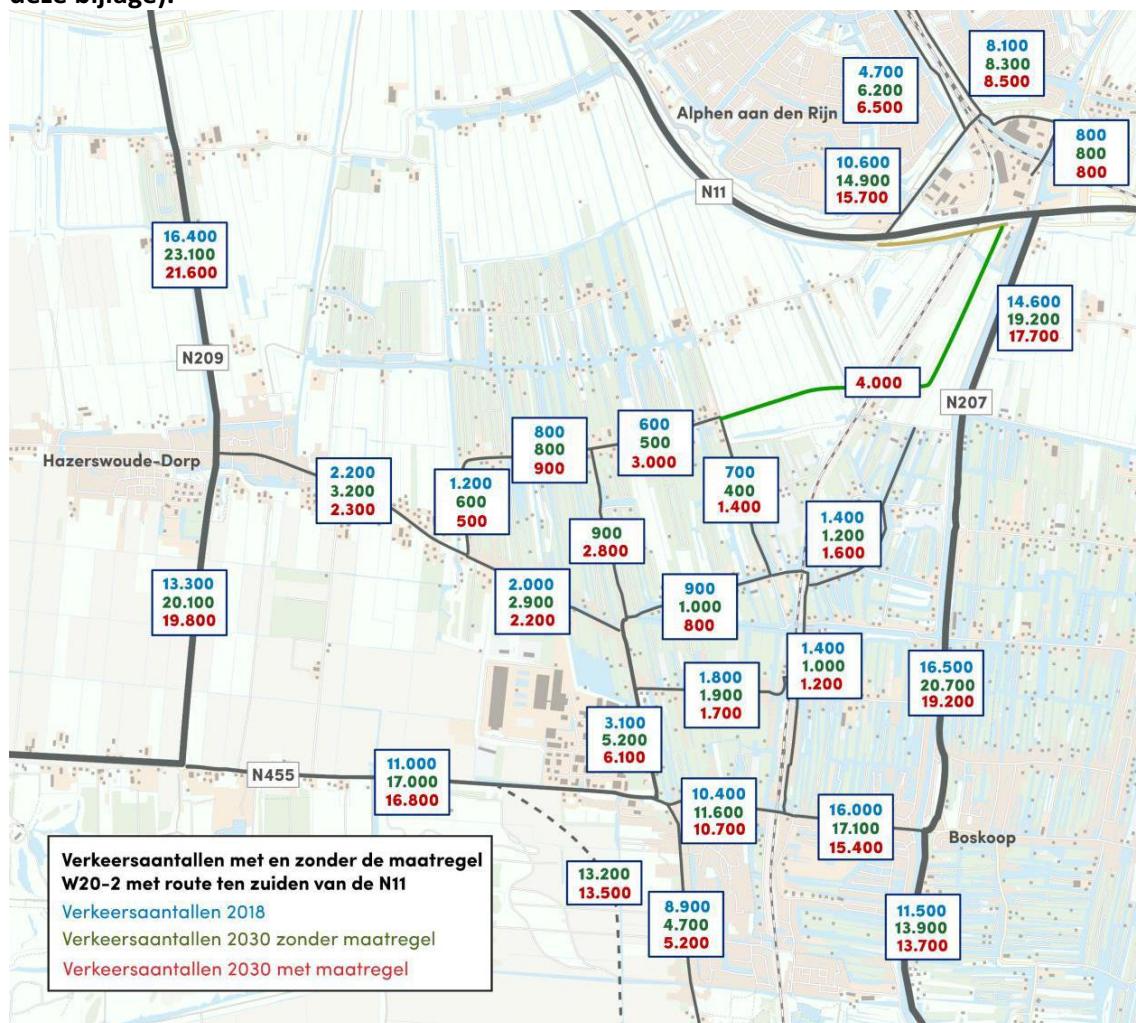


Figuur B4 De cijfers in deze figuur zijn het totale aantal motorvoertuigen op de betreffende weg in etmaalintensiteiten afgerond op honderdtallen waarbij beide rijrichtingen bij elkaar zijn opgeteld. Blauwe cijfers gaan over 2018. Groene cijfers gaan over de referentiesituatie in 2030, dus zonder dat de W20-maatregel is genomen. Rode cijfers gaan over de situatie in 2030 als de onderzochte W20-2 optie wordt gerealiseerd.

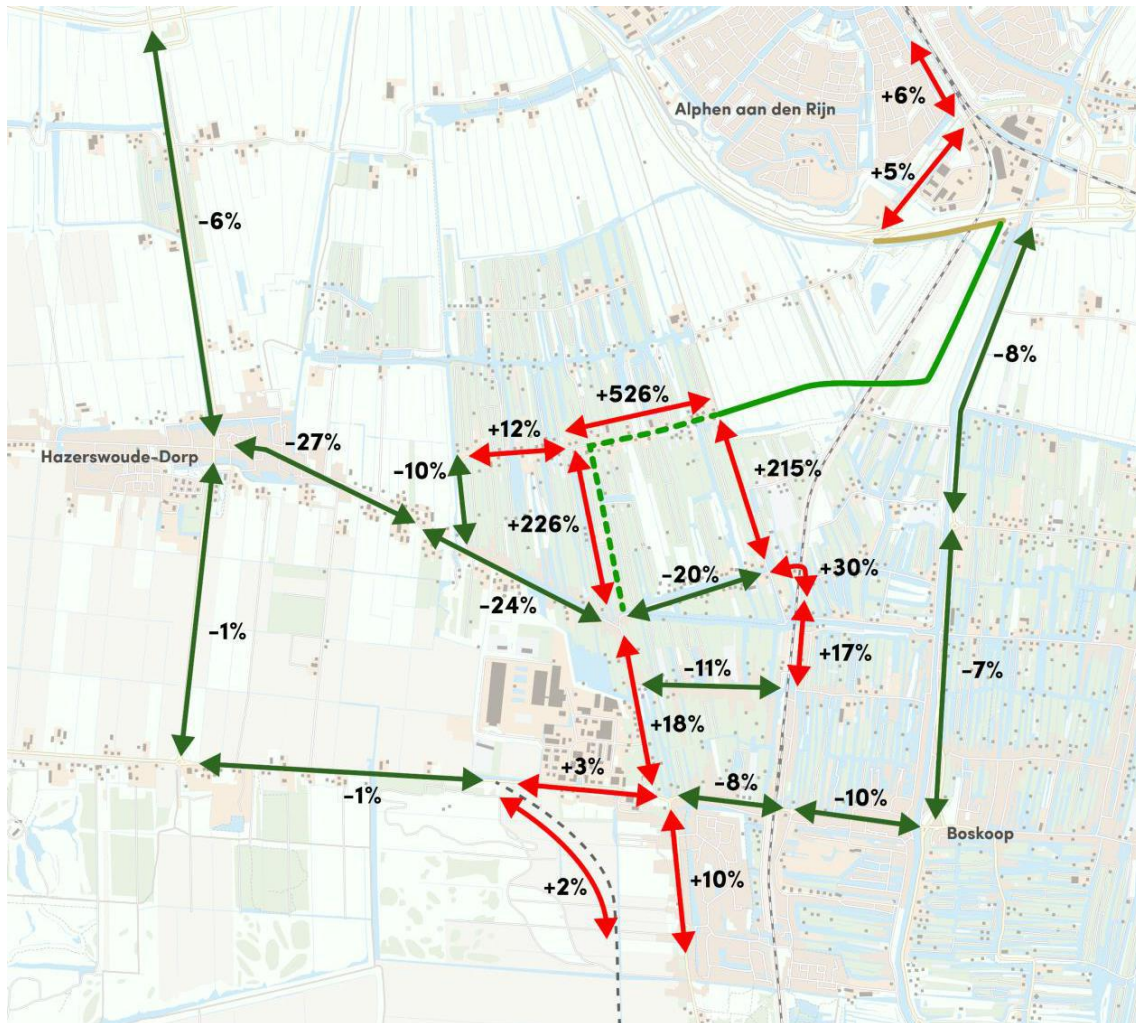


Figuur B5 W20-2 relatieve verandering ten opzichte van de referentiesituatie in 2030. De percentages in deze figuur geven de verandering aan van het aantal motorvoertuigen per etmaal. Het gaat om het verschil in 2030 tussen de onderzochte W20 optie én de referentiesituatie (zonder W20 optie). Een positief cijfer betekent dat deze W20-2 maatregel resulteert in een toename van het verkeer op die weg en een negatief cijfer betekent een afname op die weg.

W20-2 via een route ten zuiden van de N11 (het groene - en gele tracé in figuur B1 van deze bijlage).

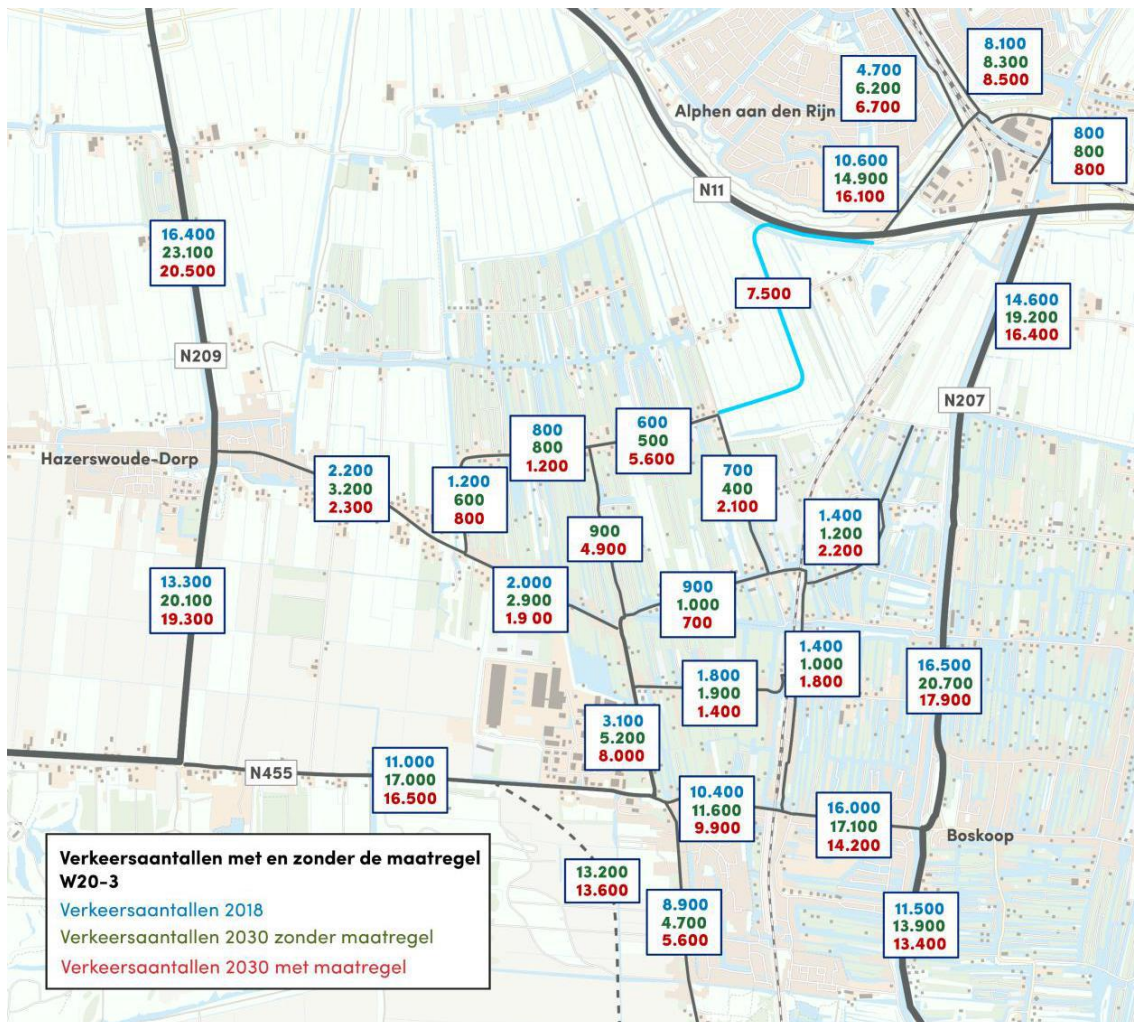


Figuur B6 De cijfers in deze figuur zijn het totale aantal motorvoertuigen op de betreffende weg in etmaalintensiteiten afgerond op honderdtallen waarbij beide rijrichtingen bij elkaar zijn opgeteld. Blauwe cijfers gaan over 2018. Groene cijfers gaan over de referentiesituatie in 2030, dus zonder dat de W20-maatregel is genomen. Rode cijfers gaan over de situatie in 2030 als deze onderzochte W20-2 optie wordt gerealiseerd.



Figuur B7 W20-2 met route ten zuiden van de N11 relatieve verandering ten opzichte van de referentiesituatie in 2030. De percentages in deze figuur geven de verandering aan van het aantal motorvoertuigen per etmaal. Het gaat om het verschil in 2030 tussen de onderzochte W20 optie én de referentiesituatie (zonder W20 optie). Een positief cijfer betekent dat deze W20-2 maatregel resulteert in een toename van het verkeer op die weg en een negatief cijfer betekent een afname op die weg.

W20-3 (het blauwe tracé in figuur B1 van deze bijlage).



Figuur B8 De cijfers in deze figuur zijn het totale aantal motorvoertuigen op de betreffende weg in etmaalintensiteiten afgerond op honderdtallen waarbij beide rijrichtingen bij elkaar zijn opgeteld. Blauwe cijfers gaan over 2018. Groene cijfers gaan over de referentiesituatie in 2030, dus zonder de W20-maatregel is genomen. Rode cijfers gaan over de situatie in 2030 als de onderzochte W20-3 optie wordt gerealiseerd.

Bijlage 2 Moties en amendementen

Overzicht aangenomen moties in relatie tot Beter Bereikbaar Gouwe.

Gemeente/Provincie datum	Onderwerp
Waddinxveen 7 juli 2021	Voorstel doen voor realistische bestemmingsreserve voor BBG.
Alphen 3 juni 2021	Nadrukkelijk afstand te nemen van het doortrekken van de N209 naar de N11, westelijk van de HSL.
Waddinxveen 17 feb 2021	Uitkomst consultatie december 2020 over pakketten helder in BAG inbrengen.
Alphen aan den Rijn 18 februari 2021	Lokale (middel)lange termijn maatregelen N209 bij Hazerswoude-Dorp. Aandringen bij provincie op: Afwaardering N209 bij Hazerswoude-Dorp; versneld onderzoek aansluiting ten noorden van Zoetermeer en onderzoek onderdoorgang/tunnelbak/tunnel Hazerswoude-Dorp, met betrokkenheid bewoners, ten behoeve van verbeteren leefbaarheid en terugdringen doorgaand verkeer met het oog op besluitvorming Provinciaal Inpassingsplan.
Alphen aan den Rijn 28 januari 2021	Geen weg door NNN aan het Spookverlaat
Alphen aan den Rijn 28 januari 2021	Wenselijkheid en noodzakelijkheid van een tweede oeververbinding en deze een plek te geven in het maatregelpakket.
Alphen aan den Rijn 29 oktober 2020	Onderzoek doen naar een betere en veiligere afwikkeling van verkeer om de Zijde te ontlasten en bedrijven in de Nesselolder niet op slot te zetten. <i>(motie wordt aangehouden totdat de uitkomsten van BBG bekend worden)</i>
Bodegraven-Reeuwijk 15 juli 2020	Lobby Bodegravenboog voortzetten.
Alphen aan den Rijn 28 mei 2020	Raadsklankbordgroep verkeer transformeren naar raads werkgroep verkeer. Met als opdracht het college van heldere kaders te voorzien en een gedragen besluitvorming te stimuleren (i.r.t. Hazerswoude-Dorp)
Bodegraven-Reeuwijk 18 december 2019	Maatregelen W15/19 in een zo spoedig mogelijk stadium van tafel halen.
Alphen aan den Rijn 17 oktober 2019	I.v.m. situatie hefbrug Boskoop; werk maken van een tweede oeververbinding bij de Gouwe in combinatie met de integrale aanpak van de verkeersafwikkeling in en rondom Boskoop en Hazerswoude-Dorp.
Waddinxveen 9 oktober 2019	Maatregelen W15, W19 zo spoedig mogelijk van tafel halen.
Waddinxveen 15 mei 2019	Zorgen van inwoners en raad over verkeersveiligheid Henegouwerweg/ N207 onder aandacht van Gedeputeerde brengen.
Provincie Zuid-Holland 25 april 2018	PS amendement 609: Gezamenlijk met gemeentes vervolgstudies doen naar mogelijke oplossingen voor de volgende fase van de Verlengde Bentwoudlaan naar de N11, als onderbouwing voor besluitvorming over het Provinciaal Inpassingsplan N207 Zuid.

Alphen aan den Rijn 22 september 2016	Verlengde Roemer niet doortrekken naar N11
Alphen aan den Rijn 28 januari 2016	Onderzoeken welke aanpassing op korte tot middellange termijn op en aan de Hefbrug(gen) kunnen worden gedaan om doorstroming en veiligheid te optimaliseren.