

DRAAGVLAKANALYSE PAKKET BOOG EN NOORD

Versie 1.0 – 2 september 2021



beter bereikbaar **Gouwe**

Inhoud

1. Inleiding.....	3
2. Samenvatting en conclusies	5
3. Bronnen.....	11
4. Draagvlakanalyse per maatregel.....	13
a. Fietsroutes/OV-bereikbaarheid: groot draagvlak	13
b. Maatregelen Gouwe: groot draagvlak	14
c. Bodegravenboog: zeer groot draagvlak	15
d. Algemene opmerkingen over W20	15
e. Specifieke opmerkingen op de W20-varianten.....	19
f. Aanrijroutes op bestaande wegen in Boskoop/Hazerswoude-Dorp.....	21
g. De aansluitingen op de N11.....	23
h. Vervolgonderzoeken naar tunnel en oeververbinding	24
i. Overig: aanpak voor Brugweg en sluipverkeer Reeuwijk-Dorp (W24).....	25
5. Media-analyse.....	26
a. Print berichtgeving periode 1 januari t/m 15 augustus 2021	26
b. Online media periode 1 januari t/m 15 augustus 2021.....	28
c. Sociale mediaberichten periode 1 januari t/m 15 augustus 2021	29
d. Websitebezoek periode 24 december 2020 tot 1 augustus 2021	31
e. Conclusie media-analyse	32
Bijlage 1: Gesprekken stakeholders.....	33
Bijlage 2: Lijst met stakeholders	34
Bijlage 3: Online media	37

1. Inleiding

In deze draagvlakanalyse staat verwoord hoe de mensen in de omgeving (bewoners, bedrijven en belangenorganisaties) aankijken tegen het pakket Boog en Noord. Het is hun mening, soms feitelijk, soms standpunten. Deze draagvlakanalyse maakt onlosmakelijk deel uit van de rapportages ter ondersteuning van het advies van de BAG en het besluitvormingsproces door de volksvertegenwoordigers.

Dit document begint met een hoofdstuk Samenvatting en conclusies. Daarna volgt een overzicht van de bronnen die we voor deze draagvlakanalyse hebben gebruikt. Vervolgens is een draagvlakanalyse opgesteld per maatregel waarbij we een zo compleet en getrouw mogelijk beeld van de opvattingen, meningen en reacties van de mensen in de omgeving weergeven. Tot slot volgt een media-analyse.

Binnen Beter Bereikbaar Gouwe (BBG) is stap voor stap toegewerkt naar een maatregelenpakket. Na elke stap waarin maatregelen zijn afgefallen is een draagvlakanalyse gemaakt.

Eind 2020 publiceerden we de draagvlakanalyse over de gespreksronde met de omgeving medio 2020 over de individuele maatregelen (zie [website onder Documenten november december 2020](#)). In mei 2021 is een draagvlakanalyse gepubliceerd van de vijf pakketten naar aanleiding van de gespreksronde met de omgeving eind 2020. Dit zijn de vijf pakketten die ook zijn opgesteld voor de consultatieronde met raden en staten in die periode (zie [website onder Documenten Online bijeenkomsten juni 2021](#)).

De draagvlakanalyses geven een kwalitatieve beoordeling van de ingebrachte reacties, opgesteld door het omgevingsteam Beter Bereikbaar Gouwe.

Met de opgehaalde reacties is geen kwantitatieve analyse te maken. Er is bijvoorbeeld geen beeld van de zogenaamde 'zwijgende meerderheid'. Er zijn ongeveer 80 stakeholdersorganisaties/groepen (en ca. 800 mailadressen) regelmatig geïnformeerd (zie bijlage 2), waarvan een groot aantal zeer betrokken is geweest in deze fase 2 van Beter Bereikbaar Gouwe. Tegelijkertijd kan een argument van één persoon kwalitatief sterker zijn dan van een groep. We trekken dus geen conclusies op basis van kwantitatieve afwegingen of inbreng.

Participatie- en communicatiestrategie

De draagvlakanalyse is onderdeel van de participatiestrategie en het omgevingsmanagement van BBG. Het plan voor omgevingsmanagement is vastgesteld in de Bestuurlijke Afstemgroep (BAG) van 11 juli 2019. Daarin zijn de volgende doelen voor omgevingsmanagement geformuleerd:

- Beslissers ondersteunen met informatie over de belangen en positie van stakeholders bij diverse maatregelen om zodoende te kunnen komen tot een zorgvuldige afweging van belangen, kwalitatief goede besluitvorming en draagvlak waar mogelijk.
- Stakeholders te informeren en te raadplegen omtrent voorgenomen maatregelen waarbij hun belangen in het geding zijn.
Stakeholders zijn bewoners-, bedrijven- en andere belangenorganisaties en individuele bewoners, bedrijven en andere zakelijke organisaties (bijv. (semi-)overheden).

Participatie gaat in dit programma om het creëren van een zo groot mogelijk draagvlak voor het gevolgde proces en de maatregelen. Daarnaast halen we expertise uit het gebied op.

Het participatieniveau in de huidige fase 2 bouwt voort op dat van fase 1 (2018): naast het samenspel met kernpartners (beslissers) gaat het vooral om het raadplegen en informeren van stakeholders (zie bijlage 2 voor een overzicht).

Het participatieniveau 'raadplegen' houdt in dat volksvertegenwoordigers en de BAG in beginsel de agenda opstellen. Stakeholders wordt gevraagd aandachtspunten, zorgpunten, kansen, ideeën en omgevingskennis aan te dragen. De beslissing ligt bij de kernpartners. De BAG neemt suggesties en adviezen vanuit de omgeving over of wijkt hiervan af. Keuze voor opties en/of een samenhangend pakket worden beargumenteerd vanuit zowel inhoud (effectbeoordeling) als draagvlak (participatieproces).

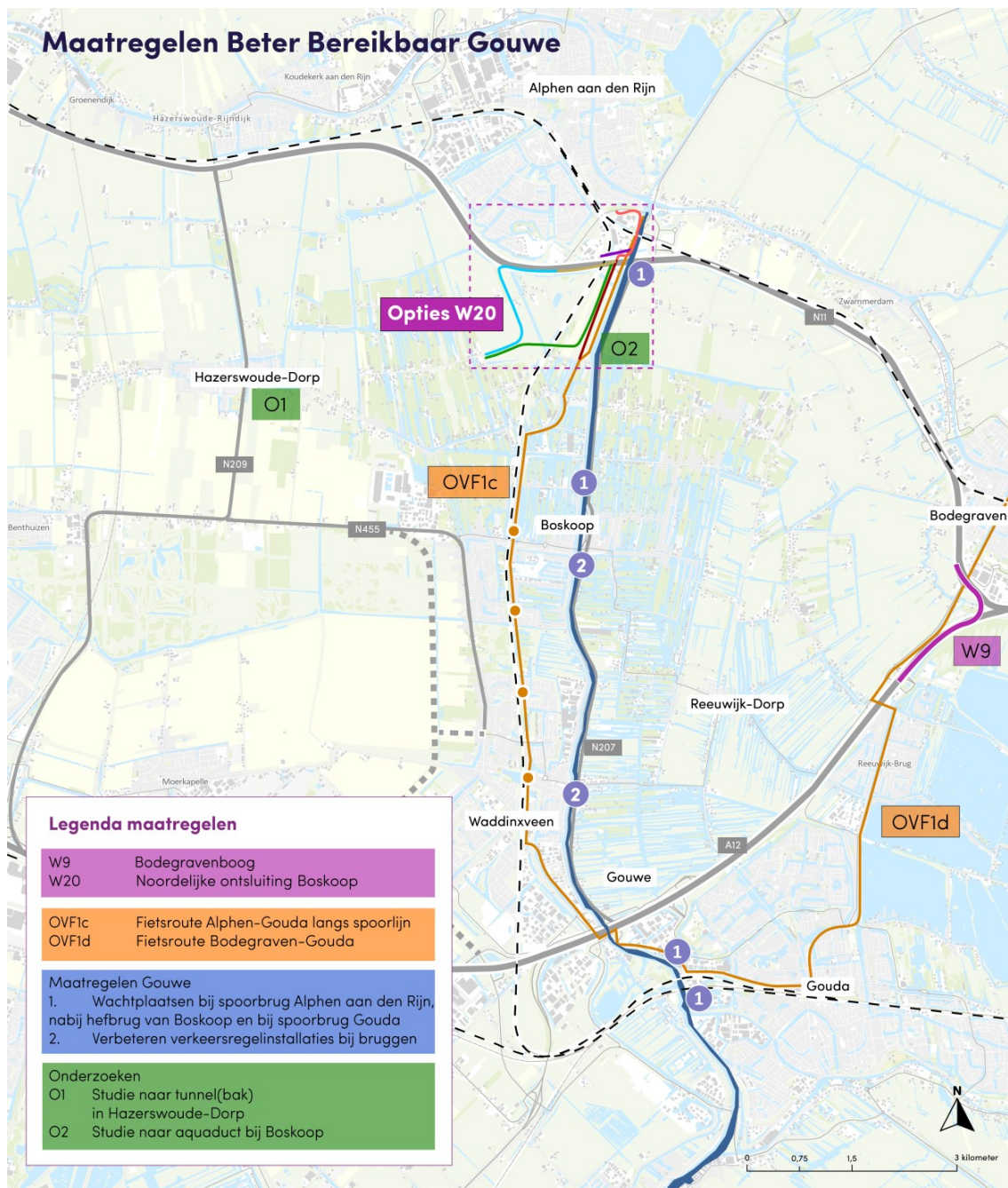
Communicatiestrategie

BBG kent een uitgebreide communicatie-aanpak. Met bewoners, belangenorganisaties en bedrijven wordt het gesprek aangegaan, individueel en in georganiseerd verband, via werkbijeenkomsten, informatieavonden en overleggen. Tijdens de coronatijd is gebruik gemaakt van webinars en online overleggen. Tevens wordt van informatie voorzien door een uitgebreide website, nieuws- en persberichten en informatiebrieven. Geïnteresseerden kunnen reageren naar een specifiek BBG-e-mailadres.

2. Samenvatting en conclusies

In dit hoofdstuk vatten we samen hoe er tegen het pakket Boog en Noord aangekeken wordt. Ook geven we de conclusies over het draagvlak voor de maatregelen in dit pakket weer.

We plaatsen hieronder twee kaarten ter verduidelijking van de codes van de maatregelen. Voor een uitgebreidere beschrijving, zie de website www.beterbereikbaargouwe.nl/pakketvoorstel





In de participatieronde van juni/juli 2021 is vooral gereageerd op de drie opties voor een noordelijke ontsluitingsroute bij Boskoop (W20). Op deze maatregel is meer gereageerd en de reacties zijn negatiever dan eind 2020, toen deze maatregel ook is gepresenteerd in één van de vijf pakketten (gespreksronde met omgeving en met raden en staten). Toen was de tendens al 'oranje richting rood', nu is deze bijna geheel rood. Er is bijna geen draagvlak voor W20, voor geen van de opties.

Hieronder volgt eerst een samenvatting in kleur:

- groen betekent een (zeer) groot draagvlak;
- rood betekent (bijna) geen draagvlak;
- oranje laat zien dat meer groepen of voor of tegen zijn. In tekst is een nuance toegevoegd, als de uitkomst tegen een andere categorie aan zit.

	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.

Bodegravenboog, fietsroutes en maatregelen Gouwe zeer welkom

Het draagvlak voor de aanleg van de Bodegravenboog is zeer groot. Men verwacht dat alleen al de Bodegravenboog veel doet voor het verkeer in het gebied. De Boog wikkelt verkeer af vanaf de N11 naar de A12 en zorgt voor een goede ontsluiting en doorstroming in en uit het gebied. Door de aanleg van de Bodegravenboog zal een significant deel van het verkeer de N11 gaan nemen in plaats van de N207. De Bodegravenboog draagt sterk bij aan de robuustheid van het regionale verkeersnetwerk.

Ook de maatregelen op de Gouwe om de veiligheid en doorvaart te bevorderen krijgen veel steun bij bewoners, bedrijven en de beroeps- en recreatievaart.

De beoogde fietsroutes krijgen ook veel steun. Bij de aanleg van W20 (en/of een aquaduct) ontstaan enkele extra technische opgaven, omdat het fietspad op enkele plaatsen kan kruisen met een nieuwe weg of (toekomstige nieuwe) aanrijroute naar een aquaduct. Ook zijn er plaatsen die aandacht voor veiligheid vragen.

Er zijn géén overtuigde voorstanders voor W20

Voor de W20, welke optie dan ook, zijn géén overtuigde voorstanders. Daarmee bedoelen we dat geen van de betrokken partijen, organisaties of aanwonenden W20 zonder meer een goed plan vindt. Hieronder verwoorden we de opmerkingen van de omgeving.

W20 draagt onvoldoende bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid

W20 draagt volgens velen niet of nauwelijks bij aan een betere oost-westverbinding onder/over de Gouwe, terwijl de problematiek van Boskoop nou juist vooral oost-west is. Ook draagt W20 niet bij aan een noord-zuidoplossing voor het knelpunt in Hazerswoude-Dorp. W20 wordt daarom niet ervaren als een robuuste oplossing.

Aanrijroutes via bestaande wegen zijn niet geschikt

Men vindt dat de verkeerscijfers bij alle W20-opties laten zien dat het verkeer fors toeneemt op het gehele lokaal aansluitende wegennet. Dat wegennet is daar nu niet op berekend. Ook is de slappe veengrond niet geschikt voor meer verkeer.

Zowel de Loeteweg als de Burgemeester Smitweg zijn wegen met wandelaars, fietsers, lokaal verkeer van boomkwekerijen en recreatieverkeer, etc. Doorstroming zal er niet zijn, zegt men, vanwege “parkerende, kerende en achteruit instekende vrachtwagens” op erftoegangen aan de aanrijroutes. Ook de bestaande wegen die naar W20-1 leiden (bij Laag Boskoop, Paddegat en de spookruising) zorgen voor stevige technische uitdagingen en de situatie ter plaatse laat geen doorstroming van 60 km/u toe.

W20 verschuift de problemen met leefbaarheid en veiligheid

Veel belanghebbenden vinden dat leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen worden verplaatst van de Zijde (8% afname verkeer) naar Hazerswoude-Oost (Roemer, Loeteweg, Burgemeester Smitweg en omgeving) en daar zelfs worden verergerd (Smitweg tot 1000% toename). Dat geldt ook voor noordwest Boskoop, in het bijzonder W20-1. Delen van bestaande wegen zijn recentelijk ingericht als 30-kilometerweg.

De (fiets)veiligheid (o.a. schoolgaande jeugd en recreatief fietsverkeer) en leefbaarheid voor aanwonenden neemt af.

W20 doet afbreuk aan natuur- en recreatiewaarden

Het Zaanse Rietveld (onderdeel van Natuurnetwerk Nederland) wordt door W20-3 en de zuidelijke aansluiting N11 (bij W20-1 en W20-2) afgesneden van zijn omgeving, terwijl juist in coronatijd het recreatiebelang van dit gebied (vooral voor de wijk Kerk en Zanen) is aangetoond, zo vindt men. Maar ook andere gebieden krijgen te lijden van een sterke en onherstelbare aantasting van natuur- en recreatiewaarden. Denk aan het IJsvogelproject, Bedelaarsbos, Spijkerboorse Kade en de Ecologische Verbindingszones (EVZ) en fiets- en wandelnetwerken elders in het gebied.

Opties W20 zijn ‘regret’ maatregelen

Ook verwacht men hoge (regret) kosten (kosten voor maatregelen die niet meer ongedaan gemaakt kunnen worden). Niet alleen een nieuw wegdeel zelf is kostbaar, maar ook de gedane investeringen op de Loeteweg, Oude Wijk, Paddegat, het IJsvogelproject, Natuurnetwerk Nederland (NNN-gebied, was eerder al natuurcompensatie) gaan verloren, aldus belanghebbenden. Ook doorsnijden W20-varianten bestaande bedrijven. Sommige zodanig dat voortzetting van het bedrijf volgens hen onmogelijk wordt geacht. Dit zijn zeer hoge maatschappelijk kosten. Kan dat geld niet beter besteed worden aan een tunnel of aquaduct, zo vraagt men zich af.

Economische versterking door W20 kan niet worden aangetoond

Een noord-zuidroute is niet wat Boskoop nodig heeft. Voor Stichting Belangenbehartiging Greenport Boskoop (SBGB) is juist een oost-westroute van economisch belang. Zolang die er niet is, zal het de vraag zijn of de noord-zuidroute gebruikt gaat worden door vrachtverkeer van kwekers. De Zijde afsluiten zonder nieuwe oost-westroute is niet acceptabel voor de Greenport. Een noord-zuidroute met noordelijke aansluitingen op de N11 loopt over het industrieterrein De Schans. Een toename van verkeer zorgt daar (o.a. Suez, Zeeman, Van der Valk) eerder voor vertragingen dan voor een economische impuls. Niet onbelangrijk is dat de opties voor W20 bestaande bedrijven rakelings passeren of doorsnijden. Dit heeft naar verwachting eerder een negatieve impact op de bedrijfsvoering van deze bestaande bedrijven.

Wie vindt wat?

Aanwonenden (zowel bewoners als bedrijven), gebruikers van het Zaanse Rietveld en natuurorganisaties zijn fel tegen een W20. Als W20 verder van de eigen woning komt, dan ontstaat een wat ander beeld bij bewoners. Maar dat betekent over het algemeen niet dat men dan voorstander is. De algemene bezwaren blijven voor bijna iedereen gelden.

Ondanks de genoemde bezwaren, zijn er twee organisaties die onder voorwaarden een W20 aanvaardbaar vinden: Stichting Belangenbehartiging Greenport Boskoop (SBGB) en Dorpsoverleg Boskoop. Zij zien een nader te bepalen W20 als opmaat naar een toekomstige oeververbinding ten noorden van Boskoop. Het is voor hen plan B, waarbij ook enkele kanttekeningen worden geplaatst als: “zo weinig mogelijk last voor aanwonenden” en “W20 kan nooit een alternatief zijn voor het afsluiten van de Zijde”. Greenport onderzoekt graag nog alternatieve routes.

W20-1 versus W20-2 en W20-3

Naast de algemene bezwaren tegen alle opties voor W20 is er een klein verschil in argumentatie tegen de verschillende varianten: aan W20-2 en W20-3 en de zuidelijke aansluiting N11 kleven vooral de bezwaren van aantasting van natuur en recreatie, naast ongeschikte aanrijroutes en leefbaarheid en veiligheid. W20-1 en de noordelijke aansluitingen N11 vindt men vooral nadelig vanwege de ongeschikte aanrijroutes, leefbaarheid en veiligheid.

Zeer groot draagvlak voor aquaduct, liefst direct doorpakken. Maar waar?

Er is groot draagvlak voor het direct aanleggen van een extra oeververbinding, bij voorkeur een aquaduct. Ook bij SBGB en het Dorpsoverleg Boskoop heeft dit de voorkeur. Een oeververbinding in de vorm van een aquaduct heeft volgens belanghebbenden een groot oplossend vermogen om de leefbaarheid op de Zijde te vergroten, de kwetsbaarheid van het systeem (lees hefbrug) te verkleinen en Boskoop beter te ontsluiten. Ook versterkt het de economische potentie van de Greenport. Bij een nieuwe oeververbinding kan de Zijde worden afgesloten voor vrachtverkeer. Een nieuwe oeververbinding draagt bij aan de robuustheid van het verkeersnetwerk.

Als geld nu een probleem is, dan kiezen veel mensen uit de omgeving liever voor “even doorsparen”, “meer lenen” of “faseren” (eerst nu inzetten van de budgetten voor Bodegravenboog en/of Verlengde Bentwoudlaan) of combinaties van genoemde opties om zo voldoende budget te genereren waarmee “direct kan worden doorgepakt”.

Over de precieze locatie van een oeververbinding bestaan nog verschillen van inzicht. Velen pleiten voor nader onderzoek naar een locatie bij het Gouwebos. Ook aansluiten bij de Halve Raak wordt als betere optie genoemd dan een noordelijker gelegen plek.

Tijd voor bezinning en eerst vervolgonderzoeken

Voor de beide extra onderzoeken (tunnel Hazerswoude-Dorp en een extra oeververbinding) bestaat groot draagvlak. Enkele partijen vragen nadrukkelijk om een bezinningsstap in deze fase van besluitvorming. Veel belanghebbenden stellen zichzelf bij pakket Boog en Noord (en specifiek de W20) de volgende vragen:

- Worden de BBG doelen wel gerealiseerd met dit pakket?
- Sluiten beoogde maatregelen voor de middellange termijn wel goed aan op de mogelijke maatregelen voor de lange termijn?
- Is er geen sprake van kapitaalvernietiging en/of ‘regret’ maatregelen ?

Media-analyse

In het plangebied zijn veel belangengroepen die met hun standpunten de media opzoeken. De meeste berichten over Beter Bereikbaar Gouwe verschenen online. Maar ook in de print media werd aandacht besteed aan het programma. AD Groene Hart blijft aan kop met het aantal berichten.

Begin 2021 is berichtgeving gericht op de lokale maatregelen rond Hazerswoude-Dorp en de wens voor een tunnel op termijn. Andere veel besproken onderwerpen waren de discussie rondom de nieuwe ontsluitingsweg Reeuwijk-Dorp en de prioriteit voor de Bodegravenboog. Tot aan mei 2021 waren de berichten vooral feitelijk.

Vanaf juni 2021 is het mediabeeld verschoven naar emotie en commotie rondom het voorstel voor een nieuwe weg ten noorden van Boskoop (W20). Belangengroepen in met name het Zaanse Rietveld kregen aandacht voor hun standpunten in de lokale én landelijke media (nu.nl).

Beter Bereikbaar Gouwe werd regelmatig genoemd in relatie tot de lokale maatregelen in Hazerswoude-Dorp en de studie N206/N209. Ook werd Beter Bereikbaar Gouwe vaak genoemd als programma van de provincie. Het blijft dus van belang om in de communicatie de gezamenlijkheid en samenwerking met de gemeenten en andere projecten zoals project N207 Zuid te benadrukken.

Conclusies

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. Bronnen

Uit onderstaande activiteiten en bronnen uit het participatieproces is informatie geanalyseerd en opgenomen in deze draagvlakanalyse.

Op 18 mei 2021 is het pakketvoorstel gepubliceerd op de website www.beterbereikbaargouwe.nl. De digitale nieuwsbrief is verstuurd naar 800 e-mailadressen en de media heeft een persbericht ontvangen. De samenwerkende partijen hebben het persbericht gedeeld met hun persrelaties en gepubliceerd op hun eigen communicatiekanalen.

In de tweede helft van mei zijn advertenties geplaatst in lokale en regionale media (waaronder [online media](#)) om geïnteresseerden verder te informeren over het participatieproces en om hen uit te nodigen voor de webinars en gesprekstafels. Ook is in het gebied ten noorden van Boskoop rond mogelijke aanrijroutes op bestaande wegen of rond nieuwe wegen en op bedrijventerrein De Schans I en II huis-aan-huis een informatiebrief verstuurd.

In de periode 18 mei tot medio juli zijn de volgende activiteiten ondernomen:

a. Gesprekken met belangenorganisaties

Ter voorbereiding op het webinar is contact gezocht met belangenorganisaties waarmee we een relatie hebben opgebouwd en/of voor wie de pakketten direct relevant kunnen zijn. In deze gesprekken is het proces opnieuw toegelicht en zijn de eerste reacties op de pakketten gepolst. Deze informerende gesprekken werden in het algemeen zeer gewaardeerd door de verschillende belanghebbenden. Er is één of meer keren gesproken met:

- Dorpsoverleg Boskoop
- Dorpsoverleg Hazerswoude-Dorp
- Bewoners Loeteweg
- Bewoners Burg. Smitweg
- Bewoners Roemer (zijde Hazerswoude-Dorp)
- Bewoners Rietveldsepad
- Bewoners de Schans/Westgouweweg
- Bewonersvereniging vaardorp Het Rietveld
- Indiener westelijke variant W20-3 (namens 80 bewoners)
- Zuidoost Kwadrant: bewoners Brugweg, Middelburgseweg, Bloemendaalseweg e.o., dorpssteam Reeuwijk-Dorp, bewoners Tempel, VORT/OPBR
- Stichting Belangenbehartiging Greenport Boskoop
- Bedrijven Boskoop Oost
- Parkmanagement Schans II
- Molenberaad
- Stichting Landschapsfonds Alphen aan den Rijn
- IVN Alphen aan den Rijn
- Staatsbosbeheer
- Zuid-Hollands Landschap
- ProRail

b. Webinars

Op 7 juni 2021 zijn belangstellenden via een webinar geïnformeerd over het concept-maatregelenpakket en de opties voor W20. Het doel daarvan was om belanghebbenden te informeren, zodat zij goed geïnformeerd konden deelnemen aan de online gesprekstafels in juni.

Op 28 juni 2021 is een extra webinar georganiseerd over de verkeerscijfers van W20. Eerder was geconstateerd dat er onjuistheden in de cijfers zaten. In het webinar zijn de juiste en gecontroleerde cijfers gepresenteerd en toegelicht.

De twee openbare webinars trokken samen 209 deelnemers (bewoners, bedrijven, belangenorganisaties en ook raads- en Statenleden). Zij zijn afkomstig uit, op 7 en 28 juni respectievelijk, 24 en 30% uit Boskoop, 19 en 32% Hazerswoude-Dorp, 13 en 12% Waddinxveen, 19 en 21% Alphen, 24 en 5% overige plaatsen.

Tijdens de webinars konden vragen gesteld worden via een chat. Er zijn in beide bijeenkomsten samen ongeveer 260 vragen gesteld of opmerkingen gemaakt. Deze zijn ter plekke of later beantwoord en op de [website](#) geplaatst. Hierover zijn de deelnemers aan de webinars geïnformeerd via de digitale nieuwsbrief.

c. Online gesprekstafels

Het doel van de online gesprekstafels was om de voor- en nadelen van de opties voor W20, de fietsroutes en de maatregelen op de Gouwe te inventariseren. Er zijn 7 tafels georganiseerd op 9, 10 en 14 juni met in totaal 70 deelnemers. De meeste deelnemers waren vertegenwoordigers van bewonerscomités en andere belangenorganisaties.

d. Reacties per e-mail of brief

Sinds 18 mei 2021 zijn over het pakket 71 reacties binnengekomen per e-mail of brief. Veruit de meeste reacties gaan over de W20 (tegenstanders). De afzenders zijn zowel individuele bewoners/bedrijven (36) als bewonerscomités en (belangen)organisaties (13).

4. Draagvlakanalyse per maatregel

In dit hoofdstuk gaan we per maatregel dieper in op het draagvlak en de voor- en tegenargumenten van mensen in de omgeving. We geven per maatregel aan welke groepen zich hebben uitgesproken en welke reacties (op hoofdlijnen) zijn binnengekomen.

We sluiten steeds af met een conclusie en een kleurscore. Groen is groot draagvlak, oranje is beperkt (voor- en tegenstanders) draagvlak en rood is (bijna) geen draagvlak. Daarmee ontstaat een kwalitatieve beoordeling van de ingebrachte reacties, opgesteld door het omgevingsteam Beter Bereikbaar Gouwe.

Met de opgehaalde reacties is geen kwantitatieve analyse te maken. Er is bijvoorbeeld geen beeld van de zogenaamde 'zwijgende meerderheid'. Er zijn ongeveer 80 stakeholdersorganisaties/groepen (en ca. 800 mailadressen) regelmatig geïnformeerd (zie bijlage 2), waarvan een groot aantal zeer betrokken is geweest in deze fase 2 van Beter Bereikbaar Gouwe. Tegelijkertijd kan een argument van één persoon kwalitatief sterker zijn dan van een groep. We trekken dus geen conclusies op basis van kwantitatieve afwegingen of inbreng.

Tot slot zijn onder de kop "Overige maatregelen" opmerkingen verzameld over maatregelen die geen onderdeel uitmaken van het concept-maatregelenpakket Boog en Noord.

a. Fietsroutes/OV-bereikbaarheid: groot draagvlak

In de besprekingen en reacties worden de fietsroutes relatief weinig genoemd ten opzichte van de hoeveelheid reacties op W20. Voor versterking van het fietsnetwerk bestaan uitsluitend voorstanders. Wel worden enkele kritische kanttekeningen en verbeterpunten genoemd voor de nadere uitwerking in de volgende fase.

OVF1c (route langs R-nethaltes van Alphen naar Gouda) en OVF1d (route van Gouda naar Bodegraven).

Opmerkingen van stakeholders:

- Het doel van de fietsroutes kan scherper, vindt met name de Fietsersbond. Hoeveel 'utilitaire fietsers' wil je en hoeveel 'recreatieve fietsers': wil je langeafstandsroutes of wil je wijken ontsluiten?
- Op de routes zijn ook veel wandelaars, hardlopers en mensen die honden uitlaten, let op de veiligheid (o.a. bij Westgouweweg Alphen en het afvalbrenghstation, een scherpe bocht in het fietspad en een zeer smal stukje voor de huizen langs).
- Er zijn weinig vrije fietspaden. Het moet overal veiliger worden. De voorgestelde route van Alphen naar Gouda is om en door woonwijken en daarmee niet geschikt als doorfietsroute.
- Waarom niet de route langs de Gouwe aanhouden? Met de komst van de Vredenburglaan en Verlengde Bentwoudlaan wordt het langs de westkant van de Gouwe rustiger.
- Een belangrijke overweging om de fiets te pakken is het buiten zijn te ervaren. Op de Compierekade ervaren mensen stilte, groen en ruimte. Als ik langs een industrieterrein (Schans) en langs het spoor moet fietsen, kies ik zelf eerder voor de auto.
- W20-1 loopt vanaf het Paddegat tot de Baanwegsekade gelijk met OVF1c. Met een verkeersintensiteitstoename van 300% help je OVF1c daarmee gelijk om zeep.

- W20-2 en W20-3 leiden tot een verkeersintensiteitstoename van tussen de 200% en 400% op de Compierenade en 150% op het Paddegat voor W20-3, toch? Dat noem ik een mislukking. Daarmee haal je zoveel verkeersonveiligheid binnen voor alle fietsers tussen Boskoop en Alphen. Daar komen ongelukken van.
- Onoverzichtelijk kruispunt bij Linnaeusweg en Wilgenlaantje in Boskoop.
- Slecht overzicht op hoek Reeuwijkseweg/Bodegraafsestraatweg. Let ook op wandelaars, specifiek langs de Bodegraafsestraatweg.
- Kan er een kortere fietsverbinding komen vanuit Waddinxveen-Triangel richting Gouda dan in het huidige voorstel is aangegeven?
- Er ontbreekt een stukje fietspad naar station Triangel. Dit is belangrijk omdat het er nu al druk is en de fietsers over het bedrijventerrein moeten fietsen. Maar ook omdat er een aantal ruimtelijke ontwikkelingen zijn: Coenecoop college, bouwacademie, nieuwe woonwijk Triangel in combinatie met het station en de opening van een afvalbrenghstation.

Organisaties die zich hebben uitgesproken: Fietsersbond

En individuele bewoners en bedrijven.

Conclusie:

Groot draagvlak met enkele aandachtspunten voor de nadere uitwerking.



b. Maatregelen Gouwe: groot draagvlak

In de besprekingen en reacties worden de maatregelen op de Gouwe relatief weinig genoemd ten opzichte van de hoeveelheid reacties op W20. Er bestaat groot draagvlak voor het verbeteren van de doorstroming en veiligheid op de Gouwe. De beoogde maatregelen (verkeersregelinstallaties (VRI's) en wachtplaatsen voor recreatievaart) worden gesteund. Enkele aanvullende opmerkingen/suggesties:

- Naast VRI's zijn routepanelen (met info-meldingen over de hefbruggen) ook nuttig, zodat weggebruikers vroegtijdig een alternatieve route kunnen kiezen.
- Ook camera's richten op de N207, zodat brugwachters kunnen beoordelen hoe en wanneer voertuigverliesuren geminimaliseerd kunnen worden.
- Extra wachtplaats bij de Heijmanswetering onderzoeken.
- Konvoivaren (trainingen geven) kan doorstroming bevorderen, zowel op de weg als op het water.

Organisaties die zich hebben uitgesproken:

- BLN Schuttevaer
- Vereniging van Toerzeilers
- Stichting Waterrecreatie Nederland
- Watersportverbond
- Gouds Watergilde

En individuele bewoners en bedrijven.

Conclusie:

Groot draagvlak met enkele aandachtspunten voor de nadere uitwerking.



c. Bodegravenboog: zeer groot draagvlak

Met de Bodegravenboog ontstaat een directe verbinding tussen de N11 en de A12. Onderstaande opmerkingen zijn afkomstig uit de Draagvlakanalyse van najaar 2020. Daarna is de discussie vooral gegaan over andere maatregelen en hebben diverse organisaties, bewoners en bedrijven vooral bevestigd dat de Bodegravenboog nog steeds op zeer veel draagvlak kan rekenen.

Opmerkingen bij deze maatregel:

- Zeer belangrijk onderdeel van een robuuste oplossing.
- Een maatregel waardoor veel andere maatregelen overbodig worden.
- Dagelijkse vertragingen op de N11 leiden ook tot veel sluipverkeer naar de hefbrug Boskoop, door de polders via Reeuwijk-Dorp en het oosten van Boskoop.
- Werkt volgens sommigen het beste in combinatie met een parallelstructuur.
- Mocht de Boog met een parallelstructuur er komen, dan is natuurcompensatie nodig bij polder Bloemendaal.

Conclusie:

Zeer groot draagvlak voor de Bodegravenboog. Belanghebbenden dringen aan op snelle realisatie.



d. Algemene opmerkingen over W20

Gedurende de webinars, online sessies, mailverkeer en individuele gesprekken ging veruit de meeste aandacht naar W20. Eerst volgen enkele algemene opmerkingen die alle opties van W20 aangaan. Daarna gaan we in op de specifieke varianten, de aanrijroutes over bestaande wegen en de aansluitingen op de N11.

HET PROCES

- Een aantal belanghebbenden begrijpt niet dat W20 eind 2020 door velen niet als erg realistisch werd beoordeeld en toch is voorgesteld in het huidige pakket. Ook is bij velen onbegrip over het opnemen van een door 80 bewoners ingebrachte variant W20-3.
- Dit wordt versterkt doordat W20 enkele jaren geleden bij de beoordeling van alternatieven voor N207 Zuid oplossingen is afgevallen.
- Ook heeft de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn in 2018 een motie aangenomen waarin ze wil afzien van het doortrekken van een weg vanaf de Verlengde Roemer (Dijkgraafweg) naar de N11. Velen vinden dit onbegrijpelijk, omdat W20 als die noordelijke route wordt gezien.
- Het college van B&W van Alphen aan den Rijn heeft in juni een verkeersbesluit genomen tot eenrichtingsverkeer voor vrachtverkeer op de Loeteweg (Staatscourant, 21 juni 2021). Specifiek de zin *“Als de nieuwe verbinding N11 is gerealiseerd, zal de Loeteweg alsnog worden gesloten voor vrachtverkeer”* roept bij de omgeving het beeld op dat het besluit voor een W20 al is genomen voordat het participatieproces is afgerond en de BAG een advies heeft opgesteld.

- Ook pleit men voor bezinning en een juiste volgorde in het proces: voordat een besluit wordt genomen over de maatregelen voor de middellange termijn, moet duidelijk zijn wat de langetermijnoplossing wordt.
- Mede gelet op de financiële beperkingen, vragen mensen zich af of het niet verstandig is om ons nu af te vragen of de goede dingen worden gedaan die de problemen het beste aanpakken. Besteden we daaraan de beschikbare middelen? En doen we de dingen in de goede volgorde? Nu is het zinvolle moment voor een reflectie.
- Er is een breed en unaniem gevoelde teleurstelling als nu niet meteen voor een nieuwe oeververbinding onder/over de Gouwe wordt gekozen. Kanttekening daarbij is dat steeds meer belanghebbenden uit Boskoop van mening zijn dat de optie “oeververbinding Gouwebos” óók onderzocht moet worden voordat een afgewogen oordeel over een extra oeververbinding kan plaatsvinden.
- Een aantal mensen geeft aan het bestuurlijk discutabel te vinden nu keuzes te maken, omdat het hoogst onzeker is of een aquaduct/tunnel er straks komen.
- Ook wordt de vraag gesteld of een W20 nog steeds nodig is voor de verkeersdruk op de Zijde (gevolgen corona, wens tot herijking van de modellen).

DE INHOUD

Mensen vragen zich af of het doel (betere bereikbaarheid en leefbaarheid) wel wordt bereikt en of de kosten efficiënt zijn met alle opties voor W20. Men ziet geen tot zeer weinig positieve effecten en veel nadelige effecten van W20. Hieronder staan de opmerkingen van de mensen in de omgeving op alle opties voor W20.

W20 draagt onvoldoende bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid

W20 draagt volgens velen niet of nauwelijks bij aan een betere oost-westverbinding over/onder de Gouwe, terwijl de problematiek van Boskoop nou juist vooral oost-west is, vindt men. Ook draagt W20 niet bij aan een noord-zuidoplossing voor het knelpunt in Hazerswoude-Dorp. W20 wordt daarom niet ervaren als een robuuste oplossing.

W20 draagt bij aan een toename van (sluip)verkeer vanaf de Verlengde Bentwoudlaan. Uit de verkeerscijfers blijkt, zo vindt een aantal mensen, dat een oeververbinding meer kan oplossen. Slechts 8% van het verkeer over de Zijde/hefbrug wordt weggenomen, terwijl de toename van verkeer ten noorden van Boskoop soms met honderden percentages toeneemt, tot 1000% op de Burgemeester Smitweg.

Als de oude hefbrug in Boskoop door bepaalde oorzaken tijdelijk niet bruikbaar is, dan biedt een W20 geen enkele oplossing voor de mensen die van west naar oost willen.

Aanrijroutes op bestaande wegen zijn niet geschikt

Bij alle opties voor W20 worden bestaande wegen in het stedelijk en agrarisch gebied gebruikt. Dit betekent volgens sommigen een ongewenste menging van langzaam en snel verkeer, van ontsluiting en doorstroming die functioneel moeilijk samengaan. De beoogde lokale toe- en afvoerwegen zijn niet echt op de nieuwe functie ingericht en geschikt te maken, vinden aanwonenden, mede gelet op recreatief verkeer en schoolverkeer ter plaatse.

Men vindt dat de verkeerscijfers laten zien dat het verkeer op het gehele lokaal aansluitende wegennet fors toeneemt bij alle opties voor W20. Men verwacht dat de Verlengde Bentwoudlaan voor extra verkeer zorgt. Het wegennet is daar nu niet op berekend. Ook is de slappe veengrond niet geschikt voor meer verkeer en bovendien duur in beheer en onderhoud.

Zowel de Loeteweg als de Burgemeester Smitweg zijn wegen met wandelaars, fietsers, lokaal verkeer van boomkwekerijen en recreatieverkeer, etc. Doorstroming zal er niet zijn vanwege “parkerende, kerende en achteruit instekende vrachtwagens” op erftoegangen aan de aanrijroutes. De aanwonende kwekers zijn niet blij met de komst van meer verkeer. Zij zijn vaak gedwongen om de openbare weg als laad-/losplaats te gebruiken en rijden hier met langzame voertuigen over de openbare weg om naar andere delen van hun werkgebied te komen. Dat staat niet in verkeersmodellen, maar heeft invloed op de doorstroming.

Een groter verkeersaanbod zorgt voor levensgevaarlijke situaties, aldus aanwonenden. De drukte op de Zijde wordt amper opgelost, terwijl aanrijroutes bij W20 er sterk op achteruit gaan.

Stichting Belangenbehartiging Greenport Boskoop geeft aan bereid te zijn om te denken over alternatieve aanrijroutes door bestaande kwekerspercelen, bijvoorbeeld door ruilverkaveling of ondersteuning van bedrijfsbeëindiging op vrijwillige basis.

W20 verschuift de problemen met leefbaarheid en veiligheid

Veel belanghebbenden vinden dat leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen worden verplaatst van de Zijde naar Hazerswoude-Oost (Burgemeester Smitweg, Loeteweg en omgeving) en daar zelfs worden verergerd. Dat geldt ook voor noordwest Boskoop, in het bijzonder W20-1. Delen van bestaande wegen zijn recentelijk ingericht als 30-kilometerweg.

De (fiets)veiligheid (o.a. schoolgaande jeugd en recreatief fietsverkeer) en leefbaarheid voor aanwonenden neemt af.

W20 doet afbreuk aan natuur- en recreatiewaarden

Er zijn veel opmerkingen over natuur en recreatie:

- Het stedelijk gebied van Alphen is via de Alphense Wetering en het Kroospad met het Zaanse Rietveld en het Rietveldsepad verbonden. Dit is ook voor veel Alphenaren een belangrijk wandel- en fietsgebied. Het Zaanse Rietveld wordt door W20 verder afgesneden van zijn omgeving. De aantrekkelijkheid van dit gebied neemt behoorlijk af. Als bovendien de Burgemeester Smitweg vele malen drukker wordt en van karakter verandert, zal dat ook negatieve gevolgen hebben voor het Rietveld als recreatiegebied. Het nieuwe project IJsvogel raakt veel van zijn potentiële kwaliteit kwijt. Dat geldt ook voor de vele (weide)vogels die het gebied herbergt.
- Sterke en onherstelbare aantasting van natuur- en recreatiewaarden. Denk aan het Rietveldse Pad, IJsvogelproject, Bedelaarsbos, Paddese Wetering, Spijkerboorse Kade, etc.. W20 doorsnijdt in alle varianten in meer of mindere mate de ecologische verbindingzones (EVZ).
- Waar nieuwe wegen worden aangelegd, ontstaat nieuwe bedrijvigheid of andere nieuwe ontwikkelingen. Dat is het laatste wat we moeten willen in de buurt van het Zaanse Rietveld.
- In diverse overheidsvisies, zoals de cultuurhistorische waardenkaart, de landschapsbiografie Groene Hart 2021 en de recente omgevingsvisie van Alphen aan den Rijn, wordt het gebied Zaanse Rietveld en de directe omgeving aangemerkt als waardevol natuur- en/of recreatiegebied. Ook in de visies van Staatsbosbeheer en het Zuid-Hollands Landschap wordt dit benoemd. Het gebied (inclusief aanrijroutes) maakt deel uit van het Fietsroute Netwerk Groene Hart, de Wandelroutenetwerk Zuid-Holland en het Wandelnet Zuid-Holland.
- Een nuancering is ook te beluisteren: het betreffende natuurgebied is niet van nature ontstaan, maar door mensenhanden gerealiseerd. Hoe eenvoudig is het om het natuurgebied te verschuiven en eventueel uit te breiden, zodat de recreanten kunnen blijven genieten van het Zaanse Rietveld.

Opties W20 zijn 'regret' maatregelen

Men vindt de opties voor W20 dure maatregelen met een beperkt verkeerseffect. W20-1 en W20-2 zijn zelfs veel duurder dan W20-3 en hebben een veel kleiner verkeerseffect in noord-zuidrichting dan W20-3. De kosten voor aanleg, beheer en onderhoud (zowel aanpassing aanrijroutes en nieuwe wegdelen) zijn erg hoog, gelet op de lokale slappe (veenweide) ondergrond.

Ook wordt gewezen op de hoge kosten van aankoop van landbouw- en recreatiegrond, vergoeding van bedrijfsschade voor bedrijven waarvan grond moet worden aangekocht en hoge kosten voor aanleg van compensatie natuurgebieden. Daarnaast trekt een aantal mensen de geraamde kosten in twijfel.

Los van de kosten, wijst men erop dat wegen die eenmaal zijn aangelegd, met negatieve effecten voor landschap en natuur, nooit meer teniet kunnen worden gedaan.

Liever meteen kiezen voor een aquaduct. Dat kan door doorsparen, extra lenen, gereserveerde budgetten voor de Verlengde Bentwoudlaan en de Bodegravenboog uitvoeren.

Economische versterking door W20 kan niet worden aangetoond

Een noord-zuidroute is niet wat Boskoop nodig heeft. Voor Stichting Belangenbehartiging Greenport Boskoop is juist een oost-westroute van economisch belang. Zolang die er niet is, zal het de vraag zijn of vrachtverkeer van kwekers de noord-zuidroute gaan gebruiken. De Zijde afsluiten zonder nieuwe oost-westroute is niet acceptabel voor de Greenport. Een noord-zuidroute met noordelijke aansluitingen op de N11 loopt over het industrieterrein De Schans. Een toename van verkeer zorgt daar (o.a. Suez, Zeeman, Van der Valk) eerder voor vertragingen dan voor een economische impuls. Niet onbelangrijk is dat de opties voor W20 bestaande bedrijven rakelings passeren of doorsnijden. Dit heeft naar verwachting eerder een negatieve impact op de bedrijfsvoering of het voortbestaan van deze bestaande bedrijven.

Andere algemene opmerkingen en oplossingen

- Het Dorpsoverleg Boskoop heeft positieve reacties ontvangen op de plannen. Het laat weten dat het goed is dat er een alternatief voor de problemen in het dorp is, tot de komst van een aquaduct (dat is een voorwaarde). Een W20 (geen voorkeur voor een optie) is snel te realiseren. Daarbij moet wel zo weinig mogelijk last komen voor aanwonenden en het Zaanse Rietveld.
- De plannen zijn bedacht vóór de uitbraak van de coronapandemie. Inmiddels is bekend dat veel werkgevers kiezen voor een hybride werksituatie (deels op kantoor en deels thuis). Dit heeft mogelijk een zeer gunstig effect op de verkeersdruk. Om te bepalen of de maatregelen aansluiten bij de werkelijkheid moet dus een nieuwe post-coronameting gedaan worden.
- Er is veel stress, onrust en onzekerheid over het woongenot en bedrijfszekerheid.
- Men vreest meer geluidsoverlast, vervuiling, uitlaatgassen, fijnstof, etc.
- Naast de wens voor structurele oplossingen (een tunnelbak in Hazerswoude Dorp en een nieuwe oeververbinding zo dicht mogelijk bij de oude hefbrug in Boskoop), stelt een aantal mensen meer lokale maatregelen voor: Op de N207 een langere uitvoegstrook maken naar de hefbrug Boskoop; ontlast het Reijerskoop met een extra, eerder te nemen, afslag naar de N207 via bestaande wegen.

Organisaties, groepen en bedrijven die zich hebben uitgesproken over W20:

- Dorpsoverleg Boskoop namens 10 organisaties van bedrijven en bewoners
- Dorpsoverleg Hazerswoude-Dorp
- Bewoners De Schans/Westgouweweg
- Bewoners Burgemeester Smitweg
- Buurtschap de Loete
- Indiener variant W20-3

- Bewoners Roemer
- Bewonersvereniging vaardorp Het Rietveld
- Molenberaad
- Werkgroep Zaans Rietveld/bewoners Rietveldsepad
- Staatsbosbeheer
- IVN Alphen aan den Rijn
- Stichting Landschapsfonds Alphen aan den Rijn
- Stichting Zuid-Hollands Landschap
- Stichting Belangenbehartiging Greenport Boskoop
- Parkmanagement Schans II
- Bedrijven Boskoop Oost

En individuele bewoners en bedrijven (met name aanwonenden).

e. Specifieke opmerkingen op de W20-varianten

W20-1 en W20-2

Opmerkingen op W20-1 en W20-2 worden vaak samen genoemd. Daarom nemen we ze hieronder samen.

- In de polder gelegen tussen de spoorlijn Alphen aan den Rijn - Boskoop en de Gouwe worden een aantal bedrijven geëxploiteerd en is er nog particulier bezit. Bij doorvoering van de voorgenomen plannen houden die bedrijven op te bestaan.
- Dit gebied (tussen spoor en Gouwe) kent een rijkdom aan vogelsoorten, waaronder torenvalken, putters en Kieviten en is tevens een broedplaats voor de bedreigde grutto (dit jaar nog gezien). Aanleg van een weg (en de daarna te verwachten bebouwing) zal de vogeldiversiteit en het broedgebied van de grutto verder terugdringen. Het kabinet heeft net (juli 2021) geld beschikbaar gesteld voor het behoud van de grutto en andere weidevogels. Deze maatregel druist daar dwars tegenin.
- W20-1 en W20-2 zijn duur in aanleg, omdat deze wegen twee keer onder het spoor door gaan. Als op termijn een aquaduct wordt aangelegd, is de toegevoegde waarde van het weggedeelte naar De Schans en de noordelijke tunnel onder het spoor door sterk verminderd (verkeer zal immers voor het aquaduct kiezen). Dat is dus een tijdelijke oplossing die straks (deels) overbodig wordt.
- W20-1 en W20-2 bereiden voor op een eventueel aquaduct, maar voor dat aquaduct is nu geen geld. Van beide opties zou de aanleg slechts een beperkt gunstig effect hebben op de verkeersdruk op de N207, de N209 en de Zijde (minder dan 10% verlichting). En met een jaarlijks toenemende verkeersdruk van gemiddeld 1% in Nederland zijn de gunstige effecten van de maatregelen slechts van korte duur: over 10 jaar zitten we weer met dezelfde verkeersproblemen en is er nog steeds geen geld voor een aquaduct. Zolang er geen zekerheid is over de komst en positionering van een aquaduct is elke voorbereiding daarop een groot risico.
- W20-2 en W20-3 doorsnijden het kwetsbare gebied aan de westelijke zijde van het spoor (Bedelaarsbos) en de W20-3 gaat door het recent aangelegde broedgebied voor de ijsvogel.
- Door realisatie van infra door dit open landschap komt de Spijkerboorse Kade geïsoleerd in het landschap te liggen en is de connectie met het open landschap verdwenen. Dit is een substantiële afname van landschappelijke waarde. Daarnaast wordt de wandelroute voor recreanten veel minder interessant.
- W20-2 geeft voor aanwonenden wel de lasten (een nieuwe 60-kilometerweg die aan het perceel grenst of deze zelfs doorkruist), maar niet de lusten. Mensen woonachtig ten oosten van het spoor moeten ver omrijden om gebruik te kunnen maken van een weg die dichtbij wordt aangelegd.

- Onder voorwaarden (ander tracé) kiest de Stichting Belangenbehartiging Greenport Boskoop voor W20-2. Deze sorteert voor op een nieuwe oeververbinding en biedt kansen voor een betere ontsluiting van het boomkwekerijgebied ten westen van de Gouwe. Deze variant is geen alternatief voor de huidige oost-westverbinding via de hefbrug. Hij kan volgens SBGB wel worden geoptimaliseerd door het, in combinatie met herstructurering, realiseren van alternatieve lokale toe-/afvoerwegen.

W20-3: westelijke route

W20-3 is ingebracht door een bewonersgroep van 80 mensen uit Boskoop met de idee dat dit de bestaande doorstroming verbetert en ontsluiting biedt tegen de laagste kosten: *Een noordelijke route aan de westzijde langs het spoor geleiden en dan direct aansluiten op de N11 Haagse schouw. Dan hoef je het spoor niet 2x te kruisen met een dure tunnel en niet met allerlei kronkels naar de N11. Combineer dit met extra natuurontwikkeling en recreatieve voorzieningen.*

Tegelijkertijd erkennen de indieners dat deze optie grote impact heeft op natuur- en recreatiewaarden en de cultuurhistorische waarde van het veenweidegebied. Natuurontwikkeling is dan ook nodig voor het compenseren van het effect van deze optie op het landschap en de natuur, aldus de indieners. Ook ontstaat ruimte voor een aanrijroute naar een in de toekomst aan te leggen (noordelijk gelegen) aquaduct.

Een veelvoud van andere belanghebbenden vindt de W20-3 niet voorstelbaar. Een petitie tegen W20-3 is heeft op 1 september 2021 ruim 4600 ondertekenaars met als kernboodschap: behoud de unieke natuur- en recreatiewaarden. Men vindt dat de keuze om met grote slingers de verkavelingsrichting te volgen leidt tot een groot ruimtebeslag, versnippering en aantasting van natuur, recreatie en landbouw, die de beoogde winst van zo'n 'landschappelijke inpassing' ruimschoots overschaduwden.

Gemaakte opmerkingen zijn onder andere:

- W20-2 en W20-3 doorsnijden het kwetsbare gebied aan de westzijde van het spoor (Bedelaarsbos) en de W20-3 gaat door het recent aangelegde broedgebied voor de ijsvogel.
- Beide westelijke varianten 2 en 3 leiden tot versnippering door de natuur bij het Spijkerboor te isoleren. De Spijkerboorse Kade (onverhard wandelpad) en fietspad onder spoor door vanaf Bedelaarsbos zijn het laatste jaar ook veel drukker geworden.
- Door realisatie van infra door dit open landschap komt de Spijkerboorse Kade geïsoleerd in het landschap te liggen en is de connectie met het open landschap verdwenen. Dit is een substantiële afname van landschappelijke waarde. Daarnaast wordt de wandelroute voor recreanten veel minder interessant.
- Grote zorgen over onherstelbare aantasting van natuur en recreatie.
- Doorsnijdt veenweidegebied dat cultuurhistorisch van groot belang is (slagenlandschap met houtkades en geriefhoutbosjes).
- Verstoring van het leefgebied van diverse weide- en watervogels, roofvogels en insecten, verstoring van de nestkasten voor o.a. torenvalk en kerkuil, aantasting van de natuurgebieden IJsvogel en Zaanse Rietveld en verstoring van de ecologische verbindingzone.
- De camping Polderflora wordt straks aan twee kanten omgeving door wegen. De buurt is erg blij met de camping, het trekt de goede doelgroep recreanten aan. Wordt zwaar aangetast door een W20-3.
- Scholieren en werkenden gebruiken het Rietveldsepad zeer veel. De W20-3 zal een zeer gevaarlijke extra kruising opleveren.
- Recreatie en toerisme: het verdwijnen van aantrekkelijk recreatiegebied voor inwoners en toeristen, terwijl de gemeente zich juist inzet om Alphen en het Groene Hart op de kaart te

- zetten. Een ommetje voor bewoners van Kerk & Zanen voorziet in een behoefte; er is mede door corona meer behoefte aan groen dan ooit.
- Het natuurgebied het Zaanse Rietveld is in eigendom en beheer van Staatsbosbeheer. Met name het noordelijke deel van deze route zal straks gelijktijdig door recreanten worden gebruikt. De recreatiedruk is de afgelopen jaren toegenomen, de behoefte aan groen bij de stad is toegenomen en dus is dit een belangrijk aandachtspunt.
 - De gevolgen voor de natuur is niet de grootste hobbel, aldus Staatsbosbeheer, maar wel het gebruik van een deel van de route door recreanten uit onder meer Alphen a/d Rijn.
 - De route heeft ook effect op het natuurgebied: geluidsoverlast en de uitstoot van meer stikstof nabij het gebied (met alle gevolgen voor de natuur van dien). De voorgestelde route beperkt Staatsbosbeheer ook om de ambitie van het uitbreiden van weidevogelgrasland op termijn te realiseren.
 - De Goudse Schouw is verkeerstechnisch in de huidige staat niet toegerust om veel verkeer uit Boskoop te verwerken. Zeker niet als de geplande ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving doorgaan, zoals een hotel, een romeins museum en de verdere uitgifte van braakliggend bedrijfsterrein.
 - Verkeersveiligheid: de getekende kruising Smitweg en beoogde kruising Rietveldsepad levert onveilige situaties op voor de vele fietsers en wandelaars in het gebied.

f. Aanrijroutes op bestaande wegen in Boskoop/Hazerswoude-Dorp

W20-1

Er bestaan grote zorgen over de aanrijroutes op bestaande wegen W20-1 door bestaand woongebied in Boskoop en Hazerswoude-Dorp (Parklaan, Paddegat, Laag Boskoop, Spoorhaven, Oude Wijk, Loeteweg, Roemer, Verlengde Roemer, etc.). De verkeerstoenames hier staan niet in verhouding met afname op de Zijde. Men vindt de wegen niet geschikt (smal en slappe bodem) en vreest voor veiligheid en leefbaarheid.

Ook de hier gevestigde kwekers zijn niet blij met de komst van meer verkeer. Zij zijn vaak gedwongen om de openbare weg als laad-/losplaats te gebruiken en rijden hier met langzame voertuigen over de openbare weg om naar andere delen van hun werkgebied te komen. Een groter verkeersaanbod zorgt voor levensgevaarlijke situaties. Hieronder volgen enkele vaak gemaakte opmerkingen:

- De route W20-1 gaat door de polder en zal een enorme toename van verkeer tot gevolg hebben op de Loeteweg, Laag Boskoop en het Jagerspad. De wegen zijn daar niet op berekend en zullen stevig moeten worden aangepast. Het Jagerspad is bovendien een belangrijke weg voor zowel schoolgaande jongeren als recreatief fiets- en wandelverkeer. Een flinke toename van verkeer over deze weg zal de veiligheid en leefbaarheid niet ten goede komen. Bovendien is bodemdaling in dit gebied een probleem.
- Het Paddegat is onlangs nog opnieuw ingericht als 30-kilometerweg en er wordt een officiële doorgaande fietsroute van gemaakt. Het is kapitaalvernietiging als hier nu een ontsluitingsweg komt.
- Als de IJsbaan aan het Paddegat in gebruik is, wordt er langs de weg geparkeerd.
- 111 bewoners van de Loeteweg hebben een brief ondertekend tegen W20, met de volgende argumenten:
 - o De Loeteweg is niet geschikt als drukke doorgaande weg (smal, huizen dichtbij weg, intern transport tussen kwekerijen zorgt voor opstoppingen; verbreding niet mogelijk, onoverzichtelijke kruisingen).

- Een toename van verkeer op de Loeteweg heeft een negatieve invloed op de verkeersveiligheid en tast de leefbaarheid voor de bewoners van de Loete onevenredig aan (geluidsoverlast, gebruik door recreanten, onderdeel van landelijke fietsroute, schoolroute).
- De bereikbaarheid van de kwekers in de Loete komt in het gedrang.
- Een drukke doorgaande weg past niet bij de Loete als woongebied (deels transformatiegebied).
- Het wegensysteem van De Nesselolder is gericht op het ontsluiten van een doodlopende polder voor lokaal verkeer en is niet ingericht op een snelle doorvoer van regionaal verkeer.
- Het leefbaarheidsprobleem van de Zijde moet niet worden ingeruild voor een nieuw leefbaarheidsprobleem voor de Roemer (250% extra verkeer).

W20-2 en W20-3

Naast de algemene opmerkingen over alle opties voor W20 en de aanrijroutes op bestaande wegen, een aanvulling met de onderstaande opmerkingen uit de omgeving:

- Het leefbaarheidsprobleem van de Zijde moet niet worden ingeruild voor een nieuw leefbaarheidsprobleem voor de Roemer.
- De Burgemeester Smitweg confronteren met toenames van het verkeer van 433%, 526% of zelfs 1058% is buitensporig onredelijk tegenover de bewoners en de eigenaren van kwekerijen aan de Smitweg, omdat de natuur in het gebied, de leefsituatie en de bedrijfsvoering ernstig benadeeld wordt door de W20. De Nieuwe Dijkgraafweg is aangelegd om het kwekersgebied beter te ontsluiten. Er is toen een motie aangenomen door de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn met als uitkomst: "Spreekt de raad uit dat: de raad het collegestandpunt onderschrijft dat de verlengde Roemer een lokale weg wordt en niet zal worden doorgetrokken naar de N11". Graag verzoeken wij om deze motie stand te laten houden.
- De kwekers van de Smitweg geven aan dat de bedrijfsvoering ernstig gehinderd zal worden, omdat de weg in het kwekersseizoen tussen 1 september en half juni al druk genoeg is met vrachtverkeer en agrarisch verkeer van en naar de kwekerijen. Doorgaand verkeer zal het aanleveren en afhalen van boomkwekerijproducten ernstig hinderen. Ook het kwekersverkeer zal de doorstroming op de Smitweg als doorgaande weg ernstig hinderen. Er zullen opstoppingen en files gaan ontstaan door o.a. ladende en lossende vrachtwagens die achteruit de kwekerijen op moeten steken.
- De Smitweg is te smal om vrachtwagens te kunnen passeren.
- De bewoners van de Smitweg, o.a. ook gezinnen met kinderen, weten dat zij in kwekersgebied wonen en nemen genoegen met het vrachtverkeer wat noodzakelijk is voor de kwekerijen. De vrachtwagenchauffeurs houden rekening met de kinderen, (schoolgaande) fietsers, wandelaars en nog veel meer andere recreatieve gebruikers en kunnen vanwege de situatie op de Smitweg sowieso niet hard rijden.
- De Smitweg is per definitie niet geschikt als doorgaande weg omdat de weg op zwakke veengronden ligt en de weg blijft verzakken. De Smitweg is een "heel veel heuvelenweg" en slecht te berijden.
- Het Paddegat is onlangs nog opnieuw ingericht als 30-kilometer weg en er wordt een officiële doorgaande fietsroute van gemaakt. Het is kapitaalvernietiging als hier nu een ontsluitingsweg komt.

g. De aansluitingen op de N11

In het algemeen wordt opgemerkt dat de aansluiting op de N11 niet eenvoudig is.

Aansluitingen N11: noord en midden

Er is met name gereageerd op de noordelijke aansluiting (lichtrood op de kaart in de samenvatting). Deze noordelijke aansluiting is in de gespreksronde van november/december 2020 al bestempeld als zeer ongewenst.

Enkele opmerkingen over de aansluitingen N11 noord en midden:

- De noordelijke variant is ver omrijden om op N11 te komen.
- Vermindert bereikbaarheid van bedrijven en woningen bij De Schans door toenemend verkeer (weg wordt nu ook gebruikt voor parkerend en kerend vrachtverkeer).
- Vermindert verkeersveiligheid (nu al probleem door zwaar vrachtverkeer van bedrijven, o.a. recyclingbedrijf, Suez en Zeeman).
- Opties noord en midden lopen door een operationeel industrieterrein. Daar staan regelmatig vrachtwagens op de openbare weg. Hetzij om te wachten, hetzij om te laden en lossen. Daar zullen levensgevaarlijke situaties ontstaan. Ook is van een vlotte doorstroming geen sprake. De spoorwegovergang ter plaatse zorgt minimaal 4x per uur voor de nodige vertraging.
- Slechte aansluiting op N11 (smal, scherpe bochten, tijdrovend, onlogisch) voor groter vrachtverkeer vanuit de Greenport.
- Sommigen verwachten wel snel naar het centrum van Alphen aan den Rijn te kunnen en zien dat als een voordeel.

Reactie van parkmanagement de Schans II namens vele bedrijven op de aansluitingsoptie 'midden' (paars op de kaart):

- Uitvoering van deze optie leidt tot een verkeersonveilige situatie, omdat het doorgaande verkeer dezelfde weg gebruikt als personen- en vrachtverkeer dat bij de bedrijven op het bedrijventerrein moet zijn. De grote stroom vervoerbewegingen past niet bij het lokale (vracht)verkeer.
- Een ander, voor de ondernemers belangrijk, aspect vormt het risico dat de criminaliteit op het bedrijventerrein toeneemt met de komst van een doorgaande weg over De Schans II. Momenteel zijn de criminaliteitscijfers op het bedrijventerrein relatief laag. Dit komt onder andere omdat de toegangswegen zijn voorzien van camera's. Bij de realisatie van een doorgaande weg op het bedrijventerrein valt de controle grotendeels weg.

Aansluiting N11: zuid

Hierover worden de volgende opmerkingen gemaakt:

- Een zuidelijke aansluiting op de N11 (geel op de kaart in de samenvatting) heeft grote impact op de natuurwaarden in het Zaanse Rietveld. Ook de recreatiewaarde neemt sterk af, met name voor bewoners uit Alphen-Zuid.
- De 'gele' route wordt nu ook gebruikt door recreanten, dat is een aandachtspunt.
- Bij de aansluiting op de N11 is weinig ruimte om een goede bocht te realiseren, zeker gelet op het fietsverkeer dat daar gebruik maakt van de weg. Het ligt voor de hand dat dan grond benodigd zal zijn van Staatsbosbeheer, waarbij bijvoorbeeld een parkeerplaats moet worden verlegd.
- Er loopt een gaspijp langs de zuidkant van de N11. De gele aansluiting kan dus niet, komt ook te dicht bij Zaanse Rietveld. Van dit gebied wordt zeker het laatste jaar steeds meer gebruik

gemaakt. Als daar een aansluiting langs komt, met veel auto's, dan geeft dat een hele andere beleving van het gebied.

Algemene conclusie aansluitingen N11:

Alleen een zuidelijke aansluiting op de N11 lijkt, qua draagvlak, enigszins haalbaar, maar ook daar zien velen forse bezwaren.

Conclusies draagvlak voor alle combinaties van opties W20 in kleur:

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.

h. Vervolgonderzoeken naar tunnel en oeververbinding

Ook onderdeel van het pakket Boog en Noord zijn de onderzoeken naar een tunnel in Hazerswoude-Dorp (O1) en een extra oeververbinding (O2). De onderzoeken zijn een dringende wens van mensen in de omgeving, voortgekomen uit de gespreksronde in november/december 2020.

Hierover zijn de volgende algemene opmerkingen gemaakt:

- Nog meer dan een onderzoek ernaar te doen, wil men graag deze twee maatregelen zo snel mogelijk uitvoeren. Onder andere om te voorkomen dat (onnodige delen van) een W20 wordt/worden aangelegd. Ook gelooft men erin dat het gebied met name een extra oeververbinding nodig heeft.
- Een enkeling vraagt zich af of de Bodegravenboog met een tunnel in Hazerswoude-Dorp niet afdoende is.
- Over de plaats van zo'n oeververbinding wil men eerst breed onderzoek, voordat er een besluit over een W20 wordt genomen. Daarbij geeft men aan dat het onbegrijpelijk is dat de raad van Waddinxveen zich tegen een onderzoek voor een oeververbinding ter hoogte van het Gouwebos heeft uitgesproken. Velen (met name Boskopers) willen een eerlijke vergelijking van effecten en kosten van mogelijke alternatieven.

Hieronder een aantal specifieke opmerkingen:

- Uit eerdere studies is gebleken, zo zegt men, dat alleen een ligging van een oeververbinding zo dicht mogelijk bij de bebouwde kom van Boskoop, dus aansluitend bij de Halve Raak, de verkeerssituatie op de Zijde en bij de hefbrug effectief verlicht en daarom zeker in de plannen moet worden opgenomen. In dat geval bestaat er een redelijke kans dat een W20 helemaal niet gebruikt wordt als toevoerwegen naar de oeververbinding.

- Een door veel partijen breed aangedragen ontsluitingsvariant is de ontsluiting middels een tunnel/aquaduct onder het Gouwebos en de Gouwe door. Via de bestaande wegen, o.a. de N207 en het Noordeinde, kun je dan ook het verkeer over bestaande, maar wel geschikte wegen leiden. Hoewel de gemeente Waddinxveen pertinent deze ontsluiting niet wil onderzoeken, mag er veel meer bestuurlijke druk uitgeoefend worden op het college van B&W van de gemeente Waddinxveen, aldus veel bewoners en bedrijven uit met name Boskoop.
- Dit aquaduct is wel heel dicht bij het andere aquaduct. Kan dat niet beter zuidelijker, bijv. tegenover de Halve Raak? Kwekers aan de Oude Wijk en Nessepolder willen wel stoppen (of zijn al gestopt). Daar liggen dus mogelijkheden voor een aquaduct.

Conclusie:

Groot draagvlak, waarbij velen voorstellen om deze onderzoeken zo snel mogelijk uit te voeren, bij voorkeur voordat een besluit wordt genomen over een W20.



i. Overig: aanpak voor Brugweg en sluipverkeer Reeuwijk-Dorp (W24)

Met 'W24' wordt niet verder gegaan in Beter Bereikbaar Gouwe, maar dit wordt als lokaal vraagstuk door de gemeenten Bodegraven-Reeuwijk en Waddinxveen samen met belanghebbenden opgepakt. Daartoe zijn inmiddels stappen gezet. Een aantal belanghebbenden had liever ook een onafhankelijke bemiddelende rol van de provincie gezien.

5. Media-analyse

De media-analyse gaat over de periode januari tot (en met) augustus 2021.

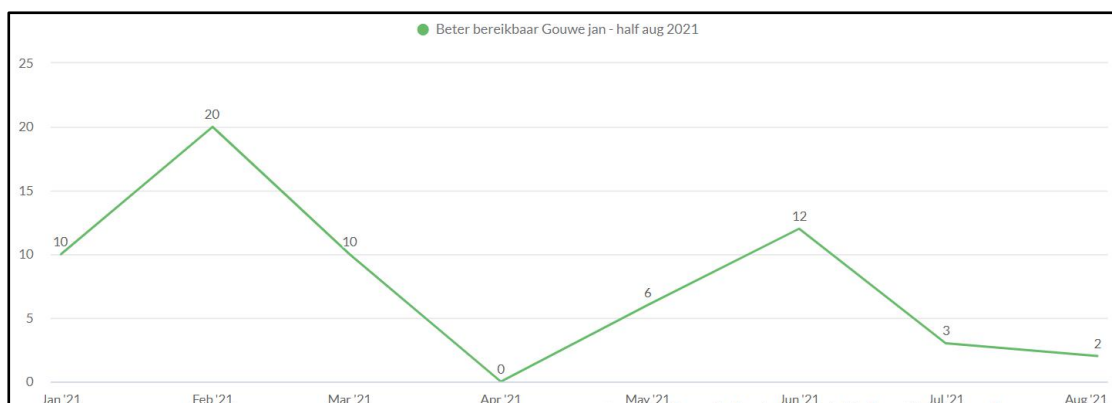
Communicatie in die periode richtte zich op het tijdig informeren over het concept-maatregelenpakket. Het doel was te zorgen voor juiste en volledige beeldvorming bij stakeholders. Leidend daarin was dat de gemaakte keuzes transparant en navolgbaar zijn. Daarmee kan communicatie voor begrip zorgen en bijdragen aan draagvlak voor het proces en betrokkenheid.

Na een Bestuurlijke Afstemgroep informeren we over de uitkomst(en) van dit overleg via een nieuwsbericht op de website. Ook sturen we een digitale nieuwsbrief naar bewonersorganisaties, bedrijven en betrokkenen, en een persbericht naar de media. We actualiseren de website en maken daar documenten openbaar ter voorbereiding op openbare bijeenkomsten.

a. Print berichtgeving periode 1 januari t/m 15 augustus 2021

In deze periode verschenen 25 artikelen over Beter Bereikbaar Gouwe in met name AD/Groene Hart en Leidsch Dagblad, en in mindere mate in Gouwe Koerier, AD/Haagsche Courant, Alphens Nieuwsblad en Goudse Post. In de Groene Hart Koerier verschenen 6 berichten.

In Figuur 1 zijn twee pieken te zien: in februari (tunnel Hazerswoude-Dorp) en in juni (Rietveldsepad). De toon¹ van de artikelen was voornamelijk feitelijk.



Figuur 1. Aantal artikelen in dagbladen en huis-aan-huis-kranten.

Een samenvatting van de artikelen:

Januari 2021

- De Alphense partij RijnGouweLokaal wil [‘een nieuwe Gouwe’](#) graven om de verkeersproblemen rond Boskoop en Waddinxveen op te lossen, maar de provincie vindt dat [niet realistisch](#).
- VVD Zuid-Holland wil de aanleg van de [Bodegravenboog versnellen](#) en de verkeersproblemen in en rond Boskoop eerder oplossen vanwege distributiehaf.

¹ Toon: wordt automatisch bepaald door herkenning van termen die als positief of negatief zijn gemarkeerd. Resultaten kunnen beïnvloed zijn doordat bijvoorbeeld sarcasme, tegenstrijdigheden, grammatica en ironie niet worden herkend.

- Bewoners van de Brugweg in Waddinxveen schrijven in een brief aan de provincie: de aanleg van een [nieuwe ontsluitingsweg](#) voor Reeuwijk-Dorp is een kans om doorgaand autoverkeer voor altijd te weren.
- De Alphense gemeenteraad herhaalt in een motie: zorg dat er bij Boskoop een [tweede oeververbinding](#), dus een aquaduct of brug komt.

Februari 2021

- RijnGouweLokaal houdt vast aan [‘tweede Gouwe’](#).
- Greenport Boskoop richt zich tot provinciebestuur: [aquaduct of extra brug](#) pure noodzaak.

In februari verschenen meerdere artikelen over het project N207 Zuid waarin de relatie met Beter Bereikbaar Gouwe wordt gelegd. Een werkgroep van de Alphense gemeenteraad verwacht dat een nieuwe weg langs Weidelanden helpt om de drukte en het sluipverkeer in Hazerswoude-west te verkleinen. Bewoners zien dat niet zitten. Ze starten een petitie voor een [tunnel in Hazerswoude-Dorp](#). Ook moet de [provincie](#) zich bekommeren om het dorp. Ondanks de protesten, besluit de gemeenteraad toch dat de [Weidelandenweg](#) er komt.

Maart 2021

- Plan voor [nieuwe ontsluitingsweg](#) bij Reeuwijk-Dorp verdeelt Waddinxveen en Bodegraven-Reeuwijk.

In maart verschenen enkele artikelen over de resultaten van de studie N206/N209 waarin de relatie met Beter Bereikbaar Gouwe wordt gelegd. Op termijn lijkt een [tunnel in Hazerswoude](#) onontkoombaar om de verkeersdrukke op de N206 en N209 te verminderen.

Mei 2021

- Dit zijn de plannen van Beter Bereikbaar Gouwe: tientallen mogelijke oplossingen zijn nu teruggebracht tot [vier maatregelen](#).
- Bewoners zijn woest over [de nieuwe weg](#) tussen Boskoop en Alphen.

Juni 2021

- Het [Coenecooppootje](#) komt er niet. De provincie wil geen nieuwe aansluiting bij de Moordrechtboog.
- Bewoners van het Rietveldsepad komen in [verzet](#) tegen de weg door de polder. Wethouder Van Velzen verzekert dat er geen weg door of bij het Zaanse Rietveld komt.
- Buurtbewoners aan de Westgouweweg in Alphen verzetten zich tegen het regionale verkeersplan Beter Bereikbaar Gouwe. Zij vinden een [aquaduct ter hoogte van het Gouwebos](#) de oplossing.
- Bewoners van de Polder Bloemendaal doen opnieuw een dringend beroep op de gemeente Waddinxveen te stoppen met hun pleidooien voor een [nieuwe polderweg](#) in Reeuwijk-Dorp en een afgesloten Brugweg.
- Er zijn [behoorlijk wat zorgen](#), zei projectmanager Sacha van Altena maandagavond tijdens een online-presentatie van de Beter Bereikbaar Gouwe waarin de plannen worden toegelicht.
- Jeanette Dijkshoorn strijdt met een [petitie tegen een weg](#) in het Zaanse Rietveld, die ook haar camping Polderflora zou doorkruisen.

Juli 2021

- Halverwege juli is de [petitie tegen de weg](#) door het Zaanse Rietveld ruim 4000 keer getekend.

- Waddinxveen zet toch [geld opzij](#) voor verkeersproblemen.

b. Online media periode 1 januari t/m 15 augustus 2021

In deze periode verschenen online 109 berichten die 2.467.441 keer werden bekeken². In 74 daarvan werd Beter Bereikbaar Gouwe genoemd. Hierin is een aantal pieken te herkennen:

Februari 2021

Berichten gingen vooral over de Weidelandenweg als onderdeel van het project N207 Zuid.

- Alphense gemeenteraad is unaniem: er moet een tweede oeververbinding bij Boskoop komen en een weg door het [Spookverlaat](#) is onbespreekbaar.
- Alphense raadcommissie wil snel een plan voor een [tunnel in Hazerswoude-Dorp](#).

Maart en april 2021

Berichten gingen vooral over het toewerken naar één pakket.

- Uitkomsten onderzoek naar N206/N209 bekend: een [tunnel onder Hazerswoude-Dorp](#) door of een nieuwe weg van Benthuizen naar de N11 is de oplossing.
- Er wordt gewerkt aan [1 maatregelenpakket](#) voor Beter Bereikbaar Gouwe (van 5 naar 1).
- Er is discussie over het voorstel voor een [nieuwe ontsluitingsweg](#) bij Reeuwijk-Dorp. Gemeente Bodegraven-Reeuwijk geeft de hoogste prioriteit aan de [Bodegravenboog](#).
- Bewonerscomité Bloemendaalseweg is een petitie gestart onder de naam '[Geen W24](#)'.
- Er heerst [verdeeldheid](#) over het oplossen van drukte op Brugweg in Waddinxveen.

Mei en juni 2021

Berichten gingen vooral over het voorstel voor Beter Bereikbaar Gouwe.

- Het [voorstel voor één maatregelenpakket](#) Beter Bereikbaar Gouwe is er.
- Bewonersgroepen uit Waddinxveen reageren [teleurgesteld](#) op het voorstel van verkeersproject Beter Bereikbaar Gouwe.
- Aanpassing [verkeerslichten](#) bij hefbrug moet doorstroming bevorderen.
- Ondanks gepresenteerd plan: [geen weg](#) tussen N11 en Boskoop door [natuurgebied](#), belooft wethouder Kees van Velzen (CDA), maar dat neemt niet de zorgen weg van de bewoners van het Rietveldpad. Deze starten een [petitie](#).

Juli en augustus 2021

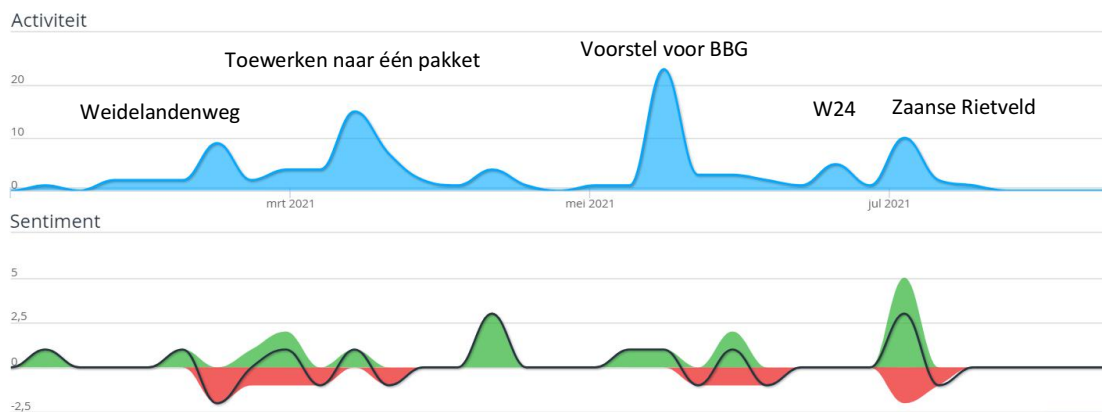
Berichten gingen vooral over W24 en het Zaanse Rietveld.

- De gemeenten Waddinxveen en Bodegraven-Reeuwijk gaan [samen](#) aan de slag om de [verkeersvraagstukken](#) op de grenzen van hun gemeenten aan te pakken.
- De gemeenteraad van Waddinxveen wil een [spaarpot](#) voor verkeersverbeteringen.
- De [petitie](#) tegen weg door Zaanse Rietveld is ook landelijk nieuws.
- [Petitie](#) tegen weg door Zaanse Rietveld is overbodig, want die weg komt er echt niet, zegt wethouder [Kees van Velzen](#).
- [Slimme verkeerslichten](#) waarmee truckers tijd besparen ook in Boskoop op komst.

² Bereik: wordt bepaald door het aantal paginaweergaves en het totaal aantal berichten in de periode.

In bijlage 3 is een overzicht weergegeven van de online media die over Beter Bereikbaar Gouwe schreven. De berichten waren voornamelijk feitelijk van toon. 17% was positief en 11% was negatief.

Figuur 2 laat de toon over een bepaald onderwerp zien. Figuur 3 toont woorden of woordcombinaties die in de periode 1 januari tot 15 augustus 2021 vaak voorkwamen. De woordreeks ‘maatregelen op de Gouwe’ kwam met 23 keer het vaakst voor en is te herleiden naar [één bericht over het voorstel](#) dat in meerdere bronnen heeft gestaan.



Figuur 2. Het aantal (activiteit) en de toon (sentiment) van de berichten over Beter Bereikbaar Gouwe (Coosto, 2021).



Figuur 3. Hoe groter het woord is weergegeven, hoe vaker de term is toegepast in de online berichten.

c. Sociale mediaberichten periode 1 januari t/m 15 augustus 2021

Op sociale media verschenen 267 berichten die 1.070.779 keer werden bekeken³. De meeste daarvan verschenen op Twitter. In 87 van de 267 berichten werd ‘Beter Bereikbaar Gouwe’ genoemd.

Figuur 4 laat zien welke termen het vaakst werden toegepast in de 87 berichten en Figuur 5 de meest gebruikte hashtags.

³ Bereik: wordt op sociale media gemeten op basis van het aantal actuele volgers.



Figuur 4. Hoe groter het woord is weergegeven, hoe vaker de term is toegepast in de sociale mediaberichten.



Figuur 5. Hoe groter de hashtag, hoe vaker de hashtag is toegepast in de sociale mediaberichten.

In totaal hebben 129 auteurs iets gepost op sociale media. In tabel 1 staan de auteurs die de meeste berichten hebben gepost. Van de 87 berichten waarin alleen Beter Bereikbaar Gouwe is genoemd, zijn de meeste berichten gepost door gemeenteadr, rodejo21 en zuid_holland.

	Auteur	Berichten	Retweets en reacties	Volgers
1.	Onbekende auteur*	29	0	-
2.	AD_GroeneHart	10	12	8.439
3.	AD Gouda	9	7	-
4.	AD Groene Hart	8	176	-
5.	Alphens.NL	6	41	-
6.	HartvanHolland	6	2	1.836
7.	RNDA_Nieuws	6	0	1.890
8.	Verslaggever Studio Alphen	6	0	399
9.	Groenehartstoc1	5	37	911
10.	Account van een bewoner	5	0	853
11.	gemeenteadr	5	7	8.689
12.	leidschdagblad	5	2	9.684
13.	Adviseur gemeente Alphen	5	0	348
14.	Alphens	4	5	6.475
15.	Gemeente Alphen aan den Rijn	4	11	-
16.	GriffieRaadAadR	4	1	900
17.	Verkeerskundige	4	0	432
18.	Watskeburtnmi1	4	0	150
19.	zuid_holland	4	26	14.885

20.	Fractievoortegenwoordiger PCW Waddinxveen	3	0	170
-----	---	---	---	-----

Tabel 1. *Dit zijn facebookberichten. Ze zijn vanwege het privacy beleid van Facebook niet inzichtelijk.

d. Websitebezoek periode 24 december 2020 tot 1 augustus 2021

Op www.beterbereikbaargouwe.nl kunnen stakeholders alle informatie over het programma vinden: actueel nieuws, de aanpak, het doel, mogelijkheid tot meedenken en aanmelden voor de nieuwsbrief, loket voor vragen. Ook voorziet de site in documentatie vanaf fase 1.

Bezoekersaantallen

Unieke bezoekers	Pagina weergaven	Periode
7.001	9.092	1 apr – 31 aug 2019
2.817	3.901	15 nov – 15 dec 2019
692	911	15 dec – 15 jan 2020
5.573*	4.920	1 feb – 10 jun 2020
659*	1.817	11 jun – 11 sept 2020
6.885*	8.767	1 sept – 23 dec 2020
9.867*	13.031	24 dec 2020 – 1 aug 2021

*Bezoek van medewerkers van de gemeenten en de provincie is niet uit te filteren, omdat velen van hen thuiswerken. Dat geeft mogelijk een vertekend beeld.

Meest bezochte pagina's

Tussen 24 december 2020 t/m 1 augustus 2021 hebben 9.867 mensen de site www.beterbereikbaargouwe.nl bezocht. De meerderheid bezocht de homepage (1.888), de [pagina Documenten](#) (1.582) en de [pagina Pakketvoorstel](#) (1.353). Daarna waren de pagina [Aanmelden online bijeenkomsten juni 2021](#) (450) en de [pagina Aanpak](#) (419) favoriet.

De meest aangeklikte documenten waren Verkeerscijfers noordelijke ontsluiting Boskoop (114 keer), Verkeerscijfers in absolute getallen en referentie 2018 (77 keer), Keuzeopties maatregelenpakket (74 keer), Vragen en antwoorden webinar 28 juni (62 keer) en Verkeerscijfers pakket 2 en 4 verder uitgewerkt (61 keer).

Waar komen bezoekers vandaan?

De meeste bezoekers komen direct op de website terecht doordat ze www.beterbereikbaargouwe.nl in hun favorieten hebben of intypen in de browser (1.991 van 9.867). De andere bezoekers komen vooral via Google (418), advertenties (129), de website van de provincie www.zuid-holland.nl (70) en Facebook (34). Dat geldt ook voor de onderliggende pagina's.

Pieken in bezoekersaantallen

Gemiddeld ligt het aantal bezoekers op ongeveer 31 per dag. Maar we zien drie pieken in de periode 24 december 2020 tot 1 augustus 2021:

- 17 maart 2021 met 140 bezoekers. Op die dag is de nieuwsbrief nummer 12 is verstuurd.
- 19 mei 2021 met 447 bezoekers. Dat is de dag nadat nieuwsbrief nummer 13 is verstuurd.
- 7 juni met 290 bezoekers. Op die dag vond het webinar met een algemene presentatie over het concept-maatregelenpakket voor bewoners plaats.

e. Conclusie media-analyse

In het plangebied zijn veel belangengroepen die met hun standpunten de media opzoeken. De meeste berichten over Beter Bereikbaar Gouwe verschenen online. Maar ook in de print media werd aandacht besteed aan het programma. AD Groene Hart blijft aan kop met het aantal berichten.

Begin 2021 is berichtgeving gericht op de lokale maatregelen rond Hazerswoude-Dorp en de wens voor een tunnel op termijn. Andere veel besproken onderwerpen waren de discussie rondom de nieuwe ontsluitingsweg Reeuwijk-Dorp en de prioriteit voor de Bodegravenboog. Tot aan mei 2021 waren de berichten vooral feitelijk. Hier kunnen we zelf aan blijven bijdragen door media actief te voorzien van nieuws, uit te nodigen voor bijeenkomsten en de website bij te houden. Vanaf juni 2021 is het mediabeeld verschoven naar emotie en commotie rondom het voorstel voor een nieuwe weg ten noorden van Boskoop (W20). Belangengroepen in met name het Zaanse Rietveld kregen aandacht voor hun standpunten in de lokale én landelijke media (nu.nl).

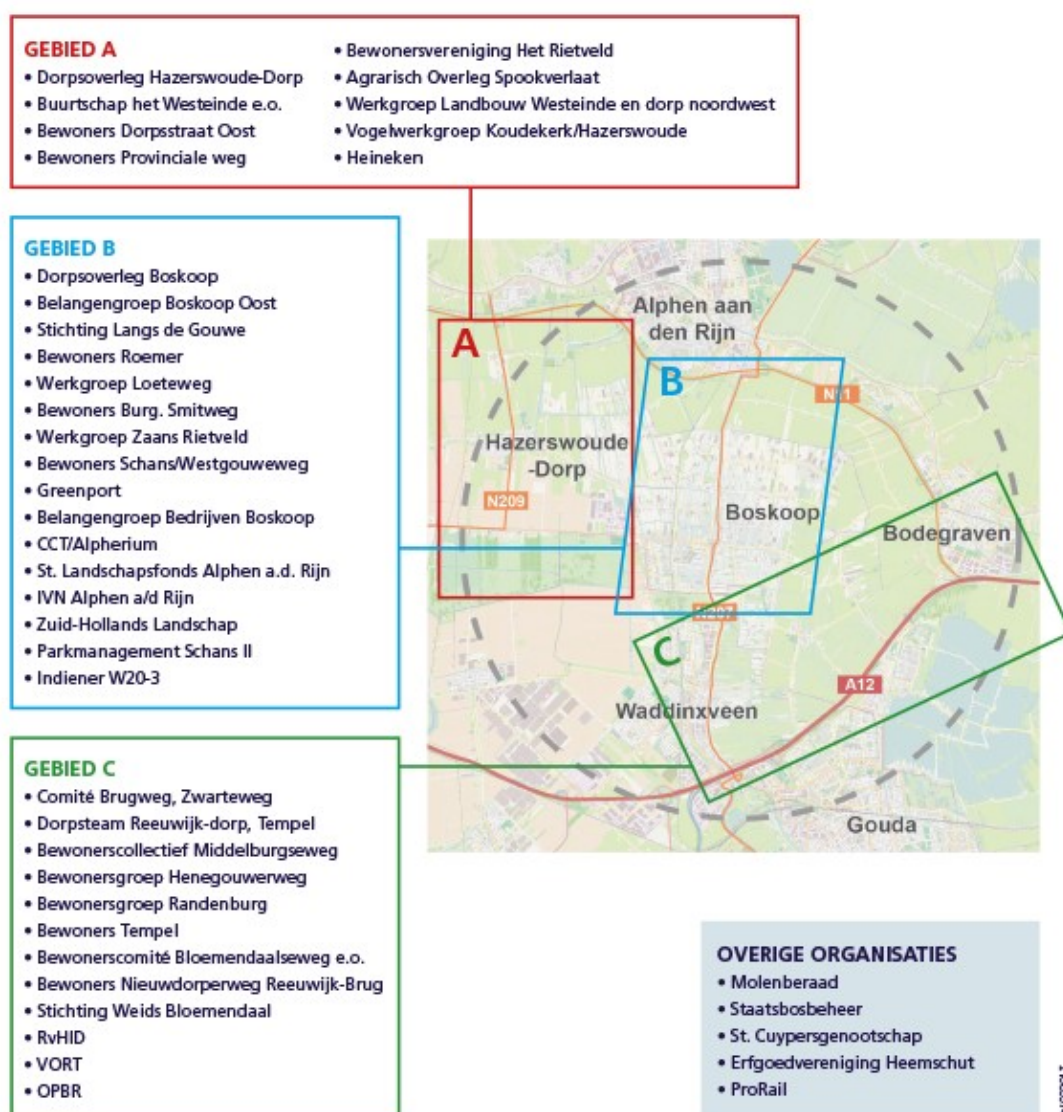
Beter Bereikbaar Gouwe werd regelmatig genoemd in relatie tot de lokale maatregelen in Hazerswoude-Dorp en de studie N206/N209. Ook werd Beter Bereikbaar Gouwe vaak genoemd als programma van de provincie. Het blijft dus van belang om in de communicatie de gezamenlijkheid en samenwerking met de gemeenten en andere projecten zoals project N207 Zuid te benadrukken.

Bijlage 1: Gesprekken stakeholders



Gesprekken met georganiseerde stakeholders

Met deze stakeholders zijn een-op-eengesprekken gevoerd in de periode juni 2019 t/m augustus 2021. In de lijst met stakeholders (zie bijlage 2) staan ook andere stakeholders. Deze zijn geïnformeerd via de nieuwsbrief en/of openbare bijeenkomsten. Daarnaast zijn er veel contactmomenten met individuele stakeholders geweest.



21030312

Bijlage 2: Lijst met stakeholders

Belangenorganisaties bedrijven

- VNO NCW landelijk en RijnGouwe
- Rijnstreek Koepel Beraad
- Transport Logistiek Nederland
- EVO Fenedex
- Stichting Belangenbehartiging Greenport Boskoop
- Belangengroep Bedrijven Boskoop
- Dorpskernwinkeliers Boskoop (DKW)
- Stichting centrum Boskoop
- Collectief vervoerders Boskoop
- VOA (Ondernemers Alphen)
- Parkmanagement Schans II
- Ondernemers Platform Waddinxveen (OPW)
- Raad voor Handel Industrie en Dienstverlening Bodegraven-Reeuwijk (RvHID)
- Vereniging Ondernemers Reeuwijk dorp/Tempel (VORT)
- Ondernemers Platform Bodegraven-Reeuwijk (OPBR)
- Bodegraafse Ondernemers Vereniging (BOV)
- Agrarisch Overleg Spookverlaat
- Werkgroep Landbouw Westeinde en dorp noordwest
- Agrariërs ten westen van Hazerswoude-Dorp
- Gouda Onderneemt
- Samenwerkende Ondernemersverenigingen Gouda
- EVGP/BVGP (vereniging van exploitanten en vereniging van eigenaren Goudse Poort)
- VVE Gouwepark

Bedrijven

- Heineken
- Combined Cargo Terminals b.v. (CCT)
- NS
- ProRail
- Tennet
- Diverse individuele MKB-bedrijven

Belangenorganisaties water

- BLN Schuttevaer
- Waterrecreatie Nederland (w.o. lokale watersportverenigingen)
- Nederlandse vereniging van toerzeilers
- Vereniging Watereigenaren en Rechthebbende gebruikers Reeuwijk
- Watersportverbond (Zuid-Hollands Midden)
- Verbond Nederlandse Motorbootsport
- Gouds Watergilde

Belangenorganisaties verkeer

- Fietsersbond (landelijk en lokaal)
- Veilig Verkeer Nederland (landelijk en lokaal)

Belangenorganisaties natuur

- Staatsbosbeheer
- Stichting Zuid-Hollands Landschap
- IVN Alphen aan den Rijn en IJssel en Gouwe
- Werkgroep Zaans Rietveld
- Stichting Landschapsfonds Alphen aan den Rijn
- Vogelwerkgroep Koudekerk/Hazerswoude
- Stichting Weids Bloemendaal

Belangenorganisaties bewoners

- Dorpsoverleg Boskoop
- Belangengroep Boskoop Oost
- Stichting Langs de Gouwe (voorheen Bewonerscollectief Burg. Colijnstraat e.o.)
- Bewoners Roemer (Boskoopse kant)
- Bewoners Roemer (ITC kant)
- Bewonerscollectief Reijerskoop
- Bewonerscollectief Zijde
- Bewonersvereniging Rietveldsepad
- Buurtschap de Loete
- Bewoners Burgemeester Smitweg
- Bewoners De Schans/Westgouweweg Alphen aan den Rijn
- Dorpsoverleg Hazerswoude-Dorp
- Bewonersvereniging vaardorp Het Rietveld
- Buurtbewoners provinciale weg Hazerswoude-Dorp
- Bewonersoverleg Plan Zuid Hazerswoude-Dorp
- Buurtschap het Westeinde e.o. Hazerswoude-Dorp
- Bewoners Dorpsstraat Oost Hazerswoude-Dorp
- Bewoners De Weidelanden
- Molenberaad:
 - o Vereniging Vrienden van Bentwoud
 - o Vereniging Natuurbehoud Groenport
 - o Actiecomité Weidelanden Hazerswoude Dorp
 - o Vereniging tot behoud landelijk Waddinxveen
- Wijkplatform Zuid en Oost Waddinxveen
- Stichting Gouwebos
- Comité Brugweg en Zwarteweg
- Dorpsteam Reeuwijk-dorp, Tempel en buitengebieden
- Reeuwijk één dorp
- Bewonerscollectief Middelburgseweg
- Bewonersgroep Henegouwerweg Waddinxveen
- Bewonersgroep Randenburgseweg e.o.
- Bewoners Tempel
- Bewonerscomité Bloemendaalseweg e.o. (Otweg en zuideinde van de Reewal)

- Vereniging Middelburgseweg
- Bewoners Nieuwdorperweg Reeuwijk-Brug
- Bewoners Triangel

Overige belangenorganisaties

- Stichting het Cuypersgenootschap
- Erfgoedvereniging Heemschut

De 'meeweters', zoals aangrenzende gemeenten en waterschappen, zijn geïnventariseerd en geïnformeerd, maar niet in deze lijst opgenomen.

Bijlage 3: Online media

Website	Aantal berichten
www.ad.nl	24
www.hartvanwaddinxveen.nl	17
www.waddinxveen.nl	5
www.zuid-holland.nl	5
www.gemeente.bodegraven-reeuwijk.nl	4
www.kobr.nl	4
www.nu.nl	4
www.studioalphen.nl	4
www.cromstrijen.nieuws.nl	3
www.giessenlanden.nieuws.nl	3
www.korendijk.nieuws.nl	3
www.noordwijkerhout.nieuws.nl	3
www.oud-beijerland.nieuws.nl	3
www.waddinxveen.nieuws.nl	3
www.werkendam.nieuws.nl	3
www.leidschdagblad.nl	3
www.zederik.nieuws.nl	3
www.goudsdagblad.nl	2
www.gouweijsselnieuws.nl	2
www.rplwoerden.nl	2
www.degouda.nl	1
www.goudafm.nl	1
www.nieuws.nl	1
www.oegstgeest.nieuws.nl	1
www.papendrecht.nieuws.nl	1
www.rijswijk.nieuws.nl	1
www.vonieuwkoop.nl	1
www.omroepwest.nl	1
www.petities.com	1