



Het Molenberaad

Coalitie van verenigingen

Vereniging tot Behoud van Landelijk Waddinxveen

Bewoners Weidelanden fase 1 en 2

Vereniging Natuurbehoud Groenpoort Hazerswoude/Boskoop e.o.

Vereniging Vrienden van het Bentwoud

Aan: het projectteam Beter Bereikbaar Gouwe

Betreft: reactie op rapport concept Maatregelenpakket d.d. 22 juni 2021

25 juli 2021

Geacht projectteam,

Bij deze reageren wij op de maatregelen zoals genoemd in het vernieuwde Rapport Concept Maatregelenpakket BBG van 22 juni 2021. De deadline voor reactie naar BBG is, na het constateren van onvolkomenheden door Het Molenberaad, opgerekt naar 11 juli, terwijl wij daarop nog uitstel hebben gekregen omdat wij aanvullende vragen hadden gesteld (zie de mail van de heer P. Manders van 6 juli jl.). Deze zijn inmiddels deels beantwoord. Op de beantwoording komen wij in de bijlage bij deze reactie terug.

Nu moment voor reflectie

We waarderen het dat u het gesprek met ons hebt opgezocht. In die gesprekken hebben we u meegegeven dat een ambtelijke project er ook is om bestuurders te wijzen op momenten waarop een serieuze reflectie nodig en mogelijk is. Zo'n moment is er nu. In de samenloop van BBG en N207-Zuid en gelet op de beperkte beschikbare middelen is dit het moment om te bezien of de goede dingen worden gedaan, of daaraan ook bij voorrang de beschikbare middelen kunnen worden toegekend, en of de voor de projecten de goede volgorde wordt aangehouden. Zonder zo'n reflectiemoment is de kans heel groot dat dat gelden inefficiëntie worden besteed en dat problemen worden gecreëerd die hadden kunnen worden voorkomen. Wij gaan ervan uit dat u uw politieke opdrachtgevers zult adviseren zo'n stap te laten zetten om het geheel nog eens in zijn uitwerking onder ogen te zien.

Nog steeds geen integraal plan

In zijn algemeenheid verbaast het ons dat nog steeds geen masterplan, een integraal verkeersplan voor de regio is opgesteld. Nog steeds worden lukraak maatregelen voorgesteld en genomen zonder te zien hoe deze passen in het totaalplaatje voor de toekomst dus met een grote kans op kapitaalvernietiging en nadelige gevolgen voor mens, natuur en economie.

In onze regio ervaren we aan den lijve hoe deze gefragmenteerde en geldverslindende aanpak in – eufemistisch gesproken – suboptimale voorzieningen uitwerkt, en uiteindelijk de grote knelpunten geen stap dichterbij een oplossing heeft gebracht. We zien dit bijvoorbeeld in

- de aanleg van de parallelstructuur met Amaliabrug (in 2035 gaat daar nog ruim minder verkeer over dan over de Zijde en hefbrug in Boskoop),
- de aanleg van de Vredenburglaan (de beste oplossing voor Waddinxveen, een directe korte verbinding naar de Moordrechtboog is hierdoor onmogelijk geworden),
- de (Verlengde) Bentwoudlaan (die meer verkeer de regio in trekt, agrariërs van hun land afsnijdt en ten koste van natuur- en recreatiegebied gaat),
- en in de aanleg van de Maximabrug in Alphen (die gezien het gebruik ook als bescheiden basculebrug de Koudekerkse brug en -wegenstructuur had kunnen ontlasten).



Met de W20-varianten wordt op dezelfde voet doorgegaan. Per saldo worden de 2 grootste verkeersknelpunten in de regio, te weten de Zijde en hefbrug in Boskoop en het kruispunt in Hazerswoude-Dorp hiermee niet opgelost. Erger nog, ook de economische ontwikkeling wordt door halfslachtige maatregelen eerder bemoeilijkt dan geholpen. En voor natuur en mensen in het betrokken gebied ligt een enorm verlies aan kwaliteit in het verschiet.

Reactie op W20-varianten

In het kort geven wij hieronder puntsgewijs weer welke bezwaren wij hebben tegen de W20-varianten.

- W20-III, een geheel nieuwe variant, is opgenomen omdat 80 mensen deze hebben voorgesteld. Inmiddels hebben zo'n 4.000 mensen een petitie getekend tegen deze variant en heeft het gemeentebestuur van Alphen aan den Rijn deze variant afgewezen. Wij gaan er daarom van uit dat W20 III niet verder wordt uitgewerkt en dat de BAG hiertoe onverwijld besluit.
- Wat lossen in 2030 de varianten I en II (samen met de N207 Zuid) op? Ten opzichte van de huidige situatie, dé referentie voor de inwoners zien wij:
 - de Zijde: verkeersafname ca 3%
 - Hazerswoude Dorp: verkeerstoename ca 40%
 - N207 noord van Boskoop: verkeerstoename ca 17%Aangezien de Zijde en de hefbrug in Boskoop en Gemeneweg ter hoogte van Hazerswoude-Dorp nu al nauwelijks meer verkeer kunnen verwerken, lossen ook de W20-varianten niets op en wordt ook de situatie in Hazerswoude-Dorp, evenals nu al in Boskoop, onhoudbaar.
- Om goed te kunnen beoordelen welk (nieuw) verkeer W20 faciliteert, vragen wij u om meer informatie over de herkomst en bestemming van dit verkeer (selected links). In de beantwoording van onze vragen geeft u toe dat deze kennis kan bijdragen aan het beoordelen van de functionaliteit van deze varianten maar nu nog niet noodzakelijk is voor het maken van een keuze. Deze reactie doet vermoeden dat BBG uit is op een keuze tussen de varianten en dat het geen optie is om alle varianten af te wijzen. Kan dit door de BAG met zoveel woorden worden bevestigd?
- De W20-varianten doorsnijden een landschappelijk waardevol gebied, en zelfs een ecologische verbindingzone. Nu wordt deze laatste wel overkluisd in de plannen, maar al met al wordt een aanslag gepleegd op landschap en natuur.
- BBG stelt dat delen van W20 gebruikt kunnen worden voor de aanzet naar een oeververbinding over of onder de Gouwe (no-regret maatregelen). U gaat uit van een oeververbinding zoals deze eerder in het maatregelenpakket van 2020 is opgenomen als maatregel O3. Deze maatregel lijkt ons eerder een tracé dat is gekozen vanwege de meest eenvoudige inpassing en niet vanwege het oplossend vermogen voor Greenport en Boskoop (Zijde en hefbrug). Uit eerdere studies is gebleken dat alleen een ligging van een oeververbinding zo dicht mogelijk bij de bebouwde kom van Boskoop, dus aansluitend bij de Halve Raak, de verkeerssituatie Zijde en hefbrug effectief verlicht en daarom zeker in de plannen moet worden opgenomen. In dat geval bestaat er een gerede kans dat de W20-tracés helemaal niet gebruikt kunnen worden voor de toevoerwegen naar de oeververbinding.
- Alle W20 varianten gaan uit van het gebruik van bestaande wegen in het stedelijk en agrarisch gebied. Dit betekent een ongewenste menging van langzaam- en snelverkeer, van ontsluiting en doorstroming die functioneel moeilijk samengaan. Op sommige plaatsen is er een enorme toename van het aantal verkeerbewegingen. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt



kan zo'n plan niet door de beugel. Een onafhankelijke audit van deze aspecten is **in deze fase** een absolute must.

- Dat de verkeersberekeningen voor W20 zijn gemaakt zonder rekening te houden met de Bodegravenboog vinden wij een omissie. De Bodegravenboog is een veel beter alternatief voor het noord-zuid verkeer dan de W20. Vanuit de provincie en de gemeenten wordt druk gezet op het rijk om deze verbinding tussen de A12-west en de N11-west te realiseren. Ook al zou de Bodegravenboog pas enkele jaren later gerealiseerd worden dan de W20, dan nog is het beter ook deze situatie in de beschouwingen te betrekken en daaraan conclusies voor de effectiviteit van W20 te verbinden.
- Wij hebben grote twijfels bij de geraamde kosten van de W20. Nodig zijn aanpassingen van wegen, nieuwe wegvakken en grondverwerving. Twee spooronderdoorgangen op ingewikkelde locaties, een overkluizing van een gasleiding en een brug over de ecologische verbindingzone voor in totaal 13,5 miljoen euro achten wij niet realistisch.
- Met u hebben we gesproken over de 'studie Zoetermeer' die op grond van besluiten van Provinciale Staten in de beschouwingen zou moeten worden betrokken. We vinden die in de stukken niet terug.

Ons bekruipt het gevoel dat in het BBG-trechtersproces opnieuw de fout wordt gemaakt dat er nooit tijd wordt gemaakt voor reflectie, een stap terug te doen en te bezien of de route die is uitgezet nog steeds het beste antwoord is op de meest prangende knelpunten. Van losse maatregelen naar 5 pakketten en dan zonder om te kijken doorwerken naar één pakket is risicovol. Dat risico wordt nu cosmetisch afgedekt door studies aan te kondigen die de knelpunten op lange termijn wél kunnen oplossen.

Op grond van onze bevindingen vindt het Molenberaad dat het voorliggende materiaal onvoldoende basis is om vervolgstappen te zetten. NU is het reflectiemoment aangebroken en moet worden bezien of het in beeld gebrachte pakket HET middellange termijn antwoord is op de knelpunten uit de verkenningen. Teveel wordt met dit voorstel op de lange baan geschoven, en dat is niet in het belang van het gebied. Als we het projectteam goed begrijpen, is enkel het ontbreken van voldoende financiële middelen of het zicht daarop binnen afzienbare termijn, de belangrijkste reden om nu dat eindplaatje niet in beeld te brengen maar wel door te gaan met een van de W20-varianten. Wij stellen daarom voor pas op de plaats te maken en deze tijd gebruiken om een masterplan (eindbeeld) verkeer op te stellen met de Bodegravenboog, uitgewerkte voorstellen voor een tunnel in Hazerswoude-Dorp en een aquaduct bij Boskoop. Vervolgens de volgorde van uitvoering opnieuw te bepalen aan de hand van effectiviteit van de onderscheiden maatregelen waarbij ook de (Verlengde) Bentwoudlaan wordt betrokken. Alle voor BBG en N207 Zuid geormerkte financiële middelen zodanig in te zetten dat uitvoering in volgorde van urgentie plaats kan vinden en er geen geld wordt besteed aan ineffectieve, tijdelijke maatregelen.

Wij zullen ook de Bestuurlijke Afstemgroep op de hoogte brengen van onze visie,

Met vriendelijke groet,

Siep Eilander,

namens Het Molenberaad



Bijlage bij reactie van het Molenberaad op de voorstellen van BBG dd 22 juni 2021

Naar aanleiding van de reactie van het projectteam BBG dd 11 juli 2021 op onze vragen hebben wij nog nadere toelichting nodig om tot een oordeel te komen.

Per antwoord een korte aanvulling of vervolgvraag.

1. Natuurlijk is zichtbaar dat W20 verkeer overneemt van de N209 en de N207. Maar er wordt nog geen verklaring gegeven van het feit dat er in W20 1 en 2 meer verkeer wordt aangevoerd via de Schans maar dat de optelsom van de daaraan gekoppelde "afvoerwegen" (Pr. Bernhardlaan, Goudse Schouw, Steekterweg, Aziëlaan) afneemt.
2. Uit dit antwoord leiden wij af dat BBG ervan uitgaat dat er nu een keuze gemaakt moet worden uit de gepresenteerde varianten. Dit is een voorbeeld van "tunneldenken" waardoor het zicht op een werkelijke oplossing verdwijnt achter een "studie naar lange termijn plannen". Dat neemt niet weg dat voor een correcte beoordeling van de W20 varianten meer inzicht nodig is naar de herkomst/bestemming van het verkeer op de nieuwe wegvakken.
3. Als vervolgvraag dringt zich nu de vraag op naar een verklaring van het verschil tussen het gebruik van de Parklaan noord in de varianten W20-1 (400) en W20-2 (1100), terwijl de eerste op het Paddegat aantakt en laatste op de Burg. Smitweg.
4. Het is duidelijk dat W20-2 vooruitloopt op een (te) noordelijk gelegen oeververbinding. Voor substantiële effecten op Zijde en Hefbrug is een zo zuidelijk mogelijke ligging (nabij De Halve Raak) noodzakelijk. Waarom wordt op voorhand genoeg genomen met suboptimaal en met het risico dat de hele W20 verbinding later overbodig wordt.
5. Als besloten is dat een aquaduct ten zuiden van Boskoop ter hoogte van het Gouwebos niet meegenomen wordt naar fase 2, hoe kan het dan zijn dat nu wordt aangekondigd dat bij de lange termijn verkenning naar een oeververbinding toch weer een ligging ten zuiden van Boskoop aan de orde kan komen. De studie naar de ligging van de oeververbinding dient zich daarom te beperken tot het gebied ten noorden van Boskoop. Is hier sprake van nieuwe inzichten die nog niet gedeeld worden?
6. Robuust X is als variant in Hazerswoude-Dorp niet meer in beeld. Toch wordt vastgehouden aan dit scenario. Hoewel we inzien dat de invloed op de W20 varianten niet heel groot zal zijn houdt de gemaakte keuze een ontkenning in van het gevoelige en moeizame proces waarmee de gemeente Alphen aan den Rijn een gedragen alternatief probeert te ontwikkelen.

Ten slotte over de kostenramingen.

Wij kennen de uitgangspunten voor de verschillende onderdelen niet, maar hebben onze vraagtekens bij de bedragen:

- betekent "aanpassen bestaande wegen" ook het aanbrengen van gescheiden voet- en fietsvoorzieningen op die delen waar sprake is van afwikkeling van het doorgaande (vracht)verkeer;
- hoe kunnen vier serieuze kunstwerken waaronder twee spoorwegviaducten in een complexe omgeving voor 13,5 miljoen worden begroot, zeker als we dit bedrag vergelijken met de kosten van andere onderdoorgangen op het traject Gouda-Alphen;



- wat moeten we ons voorstellen bij een brug over het EVZ gebied?;
- waarom wordt er geen rekening gehouden met planschade?

Wij beschikken over geïndexeerde kosten van een gerealiseerd aquaduct die beduidend lager zijn dan wat in BBG overzichten wordt aangegeven. Dat pleit voor een herbezinning, want een aquaduct op de juiste locatie lost én het knelpunt Zijde op én biedt een betere verbinding naar de N11 én schaadt het landschap niet.

Wij gaan ervan uit dat er nog een separate beantwoording van deze aanvullende vragen naar ons wordt verstuurd.

