



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: de leden Bestuurlijke Afstemgroep Beter Bereikbaar Gouwe

Betreft: reactie BBG voorstellen d.d. 22 juni 2021

Datum: 25 juli 2021

Geachte leden van de Bestuurlijke Afstemgroep Beter Bereikbaar Gouwe,

Het Molenberaad heeft de afgelopen maanden steeds contact gehad met het projectteam Beter Bereikbaar Gouwe over het concept-maatregelenpakket dat is uitgebracht in juni 2021. Dit rapport handelt voornamelijk om drie W20 varianten die een verbinding moeten vormen tussen de Hoogeveenseweg en de N11.

Naast controles die wij hebben uitgevoerd op het cijfermateriaal, welke tot aanpassingen hebben geleid, hebben wij in onze reactie naar het projectteam vraagtekens gezet bij de gang van zaken. Wij willen u bij deze daarvan deelgenoot maken, en verzoeken u een besluit over de voorliggende plannen zeer zorgvuldig af te wegen omdat deze een zeer zware wissel op de financiën, de leefbaarheid en de verkeersafwikkeling in de regio trekken.

Nu goed moment voor reflectie

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 de regio zien wij hier voorbeelden van in de aanleg van de parallelstructuur met de 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 de aanleg van de Maximabrug in Alphen (die gezien het gebruik ook als bescheiden basculebrug de Koudekerkse brug en -wegenstructuur had kunnen ontlasten

Mede gelet op de financiële beperkingen lijkt het ons verstandig nu te bezien of we de goede dingen doen – te weten die welke 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 zo'n reflectie. Zonder zo'n reflectiemoment is de kans heel groot dat gelden inefficiënt worden besteed en dat problemen worden gecreëerd die hadden kunnen worden voorkomen. We werken dit in het vervolg van deze brief uit.

Voorts brengen we u in herinnering dat bij de bespreking in de Statencommissie BE op 12 februari 2020 besloten is dat de voorstellen van Het Molenberaad zullen worden meegenomen in de verdere uitwerking. Wat wij daar nu van terugzien is alleen de Bodegravenboog, terwijl de andere voorstellen (aquaduct Boskoop en tunnel Hazerswoude-Dorp) worden ondergebracht in een studie die pas na



besluitvorming over het nu voorliggende voorstel zal worden opgepakt. Te laat dus om in deze fase de effecten zichtbaar te maken.

Reactie op W20-varianten

Puntsgewijs zetten wij in het navolgende onze inhoudelijke bezwaren uiteen.

- 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 slechts ca 3%
 - Hazerswoude Dorp: verkeerstoename ca 40%
 - N207 noord van Boskoop: verkeerstoename ca 17%Aangezien de Zijde, de hefbrug in Boskoop en de 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.
- Uit het cijfermateriaal kan niet worden opgemaakt welk (nieuw) verkeer W20 faciliteert. In de beantwoording van onze vragen geeft het projectteam toe dat deze kennis kan bijdragen aan het beoordelen van de functionaliteit van deze varianten maar nu nog niet noodzakelijk 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 de alle W20-varianten af te wijzen. Het gaat ons inziens niet aan om de besluitvorming zo te trechteren. Ook oplossingen buiten deze varianten horen in beeld te kunnen komen. 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). Daarbij wordt uitgegaan 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 als 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. Dat twee spooronderdoorgangen op ingewikkelde locaties, een overkluizing van een gasleiding en een brug over de ecologische verbindingzone voor in totaal 13,5 miljoen euro kunnen worden gerealiseerd, achten wij niet realistisch.
- Verwijzing naar de 'studie Zoetermeer (N206-N209) ontbreekt geheel.

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 vijf 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.

Met vriendelijke groet,

Siep Eilander,
namens Het Molenberaad

