

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Alphen aan den Rijn

Advies verkeer Boskoop

Datum 23 oktober 2015
Kenmerk AP019/Prt/concept
Eerste versie 1 oktober 2015

1 Inleiding

De provincie onderzoekt in het kader van het project N207-zuid een groot aantal alternatieven voor verkeersinfrastructuur aan de westzijde van Boskoop en bij Hazerswoude Dorp.

Deze notitie heeft ten doel de onderzochte alternatieven en aanvullende maatregelen onderling op hoofdlijnen met elkaar te vergelijken. Op basis hiervan kan men een richting bepalen en de effecten van maatregelen nader in beeld brengen.

In het project N207 zuid zijn de volgende alternatieven aan de orde:

- 1a: aanleg Verlengde Bentwoudlaan, in aansluiting op de Vredenburglaan, Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan in Waddinxveen.
- 2b: een onderdoorgang bij Hazerswoude Dorp.
- 2d: een oostelijke omleiding van de N209 om Hazerswoude Dorp.
- 3a: een lokale verbinding tussen Boskoop Noordwest en de N11 aan de westzijde van de spoorlijn Alphen – Boskoop.
- 3c: een lokale verbinding tussen Boskoop Noordwest en de N11 aan de oostzijde van de spoorlijn Alphen – Boskoop.

Andere varianten zijn vooralsnog afgefallen.

Van de gemeente wordt verwacht hierop een reactie te geven. Deze reactie hangt af van de doelen die worden gehanteerd.

1.1 Analyse van de doelen

De doelen van het project hebben te maken met bereikbaarheid en leefbaarheid.

Bereikbaarheid

Deze maatregelen hebben ten doel om de bereikbaarheid van met name het boomkweekgebied te verbeteren. Voor de provincie staat hierbij de externe bereikbaarheid centraal: het aansluiten van het gebied op grootschalige externe infrastructuur (A12, N11, N207 en N209). Voor de gemeente speelt, vanwege de bedrijfsstructuur van de Greenport, ook de interne bereikbaarheid een belangrijke rol: verbinding van het oostelijke en westelijke deel van de Greenport.

Gelieerd aan de bereikbaarheid is dat er knelpunten zijn en op termijn ontstaan in de verkeersafwikkeling. Dat zijn:

- De hefbrug Boskoop (inclusief Zijde en N209);
- De hefbrug Waddinxveen;
- De passage N209 – Hazerswoude Dorp;
- Het kruispunt Zijde – Noordeinde – Hoogeveenseweg – Roemer.

Leefbaarheid

In de kernen van Boskoop is er sprake van leefbaarheidsknelpunten die door het verkeer worden veroorzaakt. Het betreft daarbij erftoegangswegen waarbij de verkeersintensiteit hoger ligt dan 6.000 mvt/etmaal of wegen waaraan gewoond wordt en waar diverse voorzieningen zijn gevestigd en waarbij de intensiteiten hoger zijn dan de genoemde grenswaarde. Dit betreft:

- De Zijde;
- Het Noordeinde;
- De passage N209 – Hazerswoude Dorp;
- Parklaan.

De maatregelen hebben ten doel om de verkeersdoelen te realiseren, de knelpunten op te heffen en tegelijkertijd dienen er geen nieuwe knelpunten te ontstaan. Voorts zijn zaken als aanlegkosten, doorsnijding waardevolle gebieden, positie fiets en openbaar vervoer ook belangrijke issues bij de afweging.

1.2 Toetsing

In deze notitie worden de diverse onderzochte maatregelen globaal getoetst op de volgende criteria:

- Bereikbaarheid,
 1. Effect op externe bereikbaarheid Greenport;
 2. Effect op interne bereikbaarheid Greenport;
 3. Effect op knelpunten verkeersafwikkeling
- Leefbaarheid
 1. Effect op bestaande leefbaarheidsknelpunten (Zijde, Parklaan, Noordeinde en Passage Hazerswoude Dorp)
 2. Ontstaan eventueel andere leefbaarheidsknelpunten

- Logica van de verkeersstructuur
- Handhaafbaarheid van de maatregelen
- Kosten maatregelen
- Doorsnijding en inpassing

De beoordeling van de maatregelen vindt hier kwantitatief plaats. Daarbij wordt de volgende indeling gehanteerd:

beoordeling	beschrijving
++	Grote verbetering/knelpunt volledig opgelost
+	Substantiële verbetering/knelpunt substantieel verminderd
0	Kleine verbetering/verslechtering
-	Substantiële verslechtering/knelpunt substantieel vergroot
--	Grote verslechtering/knelpunt volledig opgelost

1.3 Alternatieven en aanvullende maatregelen

De gemeente heeft twee soorten maatregelen laten onderzoeken. Te weten:

- Alternatieve maatregelen. Feitelijk zijn dit maatregelen die in een eerdere fase van de provinciale studie reeds zijn afgewezen, maar door de gemeente in een aangepaste vorm nogmaals zijn onderzocht. Dit betreft:
 1. In aanvulling op de aanleg van de Rondweg Waddinxveen en de Verlengde Bentwoudlaan wordt een nieuwe oeververbinding over (of onder) de Gouwe gelegd tussen de Boskoopse en Waddinxveense hefbrug. Deze maatregel wordt gecombineerd met het weghalen van de toe- en afritten van de N207 bij zowel de hefbrug Boskoop als die van Waddinxveen;
 2. Het doortrekken van Verlengde Bentwoudlaan (1a) naar de N11 (Leidse Schouw).
- Aanvullende maatregelen. Deze maatregelen vormen een aanvulling op de maatregelen die de provincie onderzoekt, met als doel de effectiviteit (doelbereik) van de alternatieven te verhogen en/of de nadelige effecten daarvan weg te halen. Bij deze aanvullende maatregelen wordt ervan uitgegaan dat 1a (en meestal ook 3c) wordt gerealiseerd. De volgende aanvullende maatregelen zijn onderzocht:
 3. Afsluiten Zijde en Parklaan voor vrachtverkeer;
 4. Doortrekken Roemer tot aan de Burg. Smitweg;
 - 4a. Maatregel 4 aangevuld met een eenrichtingsstructuur in Boskoop noordwest;
 5. Het afsluiten van het Noordeinde
 6. Het weghalen van de toe- en afritten van de N207 bij de Boskoopse Hefbrug;
 - 6a. Het weghalen van de toeritten van de N207 bij de Boskoopse Hefbrug;
 - 6b. Maatregel 6 in combinatie met het afsluiten van de Zuidwijk voor het vrachtverkeer;
 7. Kortsluiting Hoogeveenseweg – Voorweg;
 - 7a. Maatregel 7 in combinatie met het verlengen van de Roemer;
 - 7b. Koppeling maatregelen 6 en 7a.

Voor meer gedetailleerde informatie over de alternatieven en de aanvullende maatregelen wordt verwezen naar de afzonderlijke notities hierover.

Bij de beoordeling van de kosten wordt wel bovenstaande indeling gehanteerd, maar loop de beoordeling parallel aan de omvang van de kosten, waarbij

0/- = relatief geringe kosten, globaal € 100.000 tot € 1 mio

- = substantiële kosten, globaal € 1 tot € 5 mio

-- = hoge kosten, > globaal € 5 mio

2 Toetsing maatregelen op hoofdlijnen

De nummering van de maatregelen uit hoofdstuk 1 wordt aangehouden. De beoordeling vindt plaats vanuit het perspectief van de beoordeling van het gehele gebied van Boskoop en omgeving. Lokaal kunnen er echter andere effecten optreden.

De globale beoordeling van de alternatieven en aanvullende maatregelen is als volgt.

naam	bereikbaarheid			leefbaarheidsknelpunten		handhaafbaarheid logica		kosten	inpassing
	extern	intern	afwikkeling	bestaand	nieuw				
1 Oeververbinding Gouwe (incl. 6)	++	++	+	+	0/-	+	0	--	--
2 Doortrekken Bentwoudlaan	+	+	+	+	0	+	0	--	--
3 Afsluiten Zijde + Parklaan voor vrachtverkeer	0/-	0/-	0	+	--	--	--	0/-	+
4 Verlengen Roemer	+	+	0	+	0/-	+	++	-	0
4a 4+eenrichting Boskoop NW	0	0	0	+	0	0/+	0	-	0
5 Afsluiten Noordeinde	0	-	0	+	-	+	-	0/-	+
6 Weghalen toe+afritten Boskoop	-	+	+	+	-	+	-	0/-	+
6a Weghalen toeritten Boskoop	0/-	+	+	0/+	0/-	+	--	0	+
6b 6+afsluiten Zuidwijk voor vracht	-	+	+	+	0/-	-	--	0/-	+
7 Kortsluiting N455-Voorweg	0/+	0	0/+	0/+	0	+	++	-	0

Tabel 2.1: globale beoordeling van de alternatieven en aanvullende maatregelen

De alternatieven (1 en 2) geven de beste bereikbaarheidsresultaten en tevens goede resultaten voor de bestaande leefbaarheidsknelpunten, vooral het alternatief met een nieuwe oeververbinding over de Gouwe. Echter door de afsluiting van de toe- en afritten van de N207 bij Boskoop en Waddinxveen (alleen bij 1) gaat name het verkeer in Boskoop oost een andere route zoeken en dit geeft op een aantal wegen een (forse) intensiteitstoename, bijvoorbeeld op de Goudse Rijweg en Zuidwijk. De mate waarin deze wegen geschikt zijn om de maatregelen te verwerken verschilt. De nieuwe verbindingen zijn zeer kostbaar en geven een forse doorsnijding van kwetsbare gebieden; vandaar dat deze alternatieven voor die punten zeer negatief scoort.

Een aantal highlights uit de beoordeling van de aanvullende maatregelen zijn:

- Het afsluiten van de Zijde en de Parklaan voor het vrachtverkeer heeft een positief effect voor de leefbaarheid van aanwonenden, maar dit vracht verkeer gaat een

andere route zoeken: parallelle woonstraten in Boskoop en Waddinxveen. Dit geeft nieuw leefbaarheidsknelpunten. De verkeersstructuur wordt voor het vrachtverkeer onduidelijk en de handhaving van de maatregel is waarschijnlijk moeilijk te handhaven.

- Het verlengen van de Roemer tot de Burg. Smitweg heeft per saldo een positief leefbaarheidseffect op de aanwonenden in die omgeving. Met de Verlengde Roemer kan het verkeer van en naar de nieuwe verbinding 3 (3a of 3c) via passende verbindingen geleid worden; zonder de Verlengde Roemer is dit veel minder het geval.

Wel wordt het zuidelijk deel van de Roemer drukker en hier wordt ook aan gewoond (leefbaarheidseffect). Met de Verlengde Roemer wordt de verkeersstructuur in het betreffende gebied een stuk logischer: een omrijafstand wordt weggehaald. Met het bedrijfsleven is afgesproken dat de Parklaan afgesloten wordt voor het vrachtverkeer als de Roemer wordt doorgetrokken. In die zin is het realiseren van de Doorgetrokken Roemer een voorwaardelijke maatregel voor het opheffen van het leefbaarheidsknelpunt op de Parklaan

- Het afsluiten van het Noordeinde (ter hoogte van het Gouwebos) dwingt het verkeer tussen Boskoop en Waddinxveen over de nieuwe Randweg (1a), maar er gaat ook een deel via de route Zuid- en Noordkade. Dit zorgt ook voor een toename van verkeer op aansluitende wegen en daarmee voor nieuwe leefbaarheidsknelpunten. De winst op het noordelijke deel van het Noordeinde (in de zin van afname van het verkeer is beperkt). Over deze route gaat nu ook een bus waar voorzieningen moeten worden getroffen of die een andere route zal moeten kiezen.

- Het weghalen van de toe- en afritten op de N207 bij de Hefbrug zorgt ervoor dat de Hefbrug vrijwel alleen wordt gebruikt voor lokaal verkeer tussen Boskoop oost en west en niet meer voor extern verkeer (van Boskoop naar buiten en vice versa). Hierdoor neemt de intensiteit hier en op de Zijde oost fors af en verdwijnt hier ook het knelpunt in de verkeersafwikkeling.

Echter het externe verkeer moet een andere weg zoeken om op de N207 te komen. Verkeer van en naar Boskoop west gaat voor het noordelijk deel via de N209 en het zuidelijk deel via één van de bruggen in Waddinxveen. Het verkeer van en naar Boskoop oost zoekt via lokale wegen de Oostelijke randweg op. De Oostelijke Randweg kan dit verkeer prima verwerken voor diverse lokale aansluitende wegen is dit wisselen het geval. Daar kunnen leefbaarheidsknelpunten ontstaan. Overigens kunnen deze met aanvullende maatregelen soms weer geminimaliseerd worden, zoals bijvoorbeeld het afsluiten van de Zuidwijk voor vrachtverkeer. Een dergelijke afsluiting is overigens weer moeilijk handhaafbaar.

Deze maatregel levert een minder logische verkeersstructuur op, die zoekverkeer op kan leveren.

- Het weghalen van alleen de toeritten naar de N207 heeft ongeveer de 'halve' effecten in vergelijking met het weghalen van alle aansluitingen, zoals boven geschetst. Wel wordt de logica van de verkeersstructuur hier slechter beoordeeld, omdat het verkeer een andere route moet kiezen van in vergelijking tot naar Boskoop.
- Het kortsluiten van de N455 met de Voorweg via een verbinding tussen het PCT en het ITC-terrein is een alternatief voor het verlengen van de Roemer. Deze ver-

binding ligt meer naar 'buiten' en zal dus minder verkeer trekken, daarom zijn de effecten beperkt. Wel sluit deze verbinding goed aan op de Verlengde Bentwoudlaan en geeft voor het externe verkeer een goede doorgaande verbinding.

3 Conclusies

De meest positief beoordeelde maatregelen zijn:

Doortrekken Roemer

Van de onderzochte varianten heeft het verlengen van de Roemer positieve effecten, vooral voor de bedrijven in Boskoop noordwest. Deze maatregel wordt als erg logisch beoordeeld. Bovendien is deze maatregel een voorwaarde voor het oplossen van het leefbaarheidsknelpunt veroorzaakt door vrachtverkeer via de Parklaan. De enige negatieve score wordt gehaald bij de investeringskosten. De leefbaarheidseffecten op de woningen aan het zuidelijk deel van de Roemer zijn een aandachtspunt.

Extra oeververbinding heeft de grootste effecten

Een extra oeververbinding (inclusief het weghalen van de toe en afritten op de N207 bij de Hefbrug) heeft de grootste effecten, zowel positief (bereikbaarheid en op bestaande leefbaarheidsknelpunten), maar ook negatief (kosten en inpassing). Een voorwaarde voor de effecten is wel dat de bestaande Hefbrug wordt afgewaardeerd: ofwel afgesloten voor autoverkeer en/of het weghalen van de toe- en afritten van de N207. Op deze wijze wordt het autoverkeer “weggeduwd” van de bestaande, overbelaste verbinding, maar krijgt het tegelijkertijd ook een aantrekkelijk alternatief. Deze maatregelen zijn zo ingrijpend en hieraan kleven nog vele vragen. Een aantal van deze vragen is:

- Hoe kan de nieuwe oeververbinding worden ingepast?
- Hoe wordt de kruising met het Noordeinde vormgegeven?
- Hoe blijft het Gouwepark bereikbaar?
- Is het zinvol de nieuwe verbinding “halverwege”(ter hoogte van het spoor of het Wilgenlaantje) nog een aansluiting te geven?
- Hoe wordt het spoor gekruist?
- Hoe wordt de Gouwe gekruist: brug of tunnel)?
- Wat zijn de technische effecten voor de Hefbrug als deze afgesloten wordt voor het autoverkeer of als de toe- en afritten worden weggehaald? Kan de Hefbrug op lange termijn als fietsverbinding blijven bestaan? En wat is dan levensduur?
- In deze varianten krijgt een aantal lokale wegen een extra verkeersbelasting, die deze redelijk goed (Zuidwijk) en minder goed (Goudse Rijweg) kunnen verwerken. Zijn er aanvullende maatregelen denkbaar om de negatieve effecten te verminderen?