



Plan van Aanpak

Beter Bereikbaar Gouwe – Fase 3

Ter bespreking in de BAG van 30 september 2021

Versie: 0.2

Datum: 7 september 2021

Inhoud

1	INLEIDING	2
1.1	Dit document	2
1.2	Leeswijzer	2
2.	ACHTERGROND	3
2.1	Inleiding	3
2.2	Proces met de omgeving	5
2.3	Historie	5
3	VOORGESTELDE MAATREGELENPAKKET	7
3.1	Visie achter het pakket	7
3.2	Twee regionale fietsroutes en OV-bereikbaarheid	7
3.3	Scheepvaart	8
3.4	Wegen	8
3.5	Enkele lokale wegaanpassingen	8
3.6	Relatie met korte en langere termijnmaatregelen	8
4	PVA FASE 3 OP HOOFDLIJNEN	10
4.1	Voortzetting samenwerking	10
4.2	Resultaten Fase 3A samengevat:	11
4.3	Planning:	11
4.4	Aanvullende onderzoeken (fase onderzoek)	12
4.5	Uitwerking SO's naar VO -plus	12
4.6	Conditionering (fase planuitwerking) en planologische procedures	12
4.7	Detailafspraken financiering en beheer (fase onderzoek)	13
4.8	Besluitvorming in fase 3	13
5	Omgevingsmanagement en communicatie	14
5.1	Omgevingsmanagement fase 3	14
5.2	Communicatie fase 3	14
6	ORGANISATIE	16
6.1	Interne organisatie	16
6.2	Organisatie en overlegstructuur	17

1 INLEIDING

1.1 Dit document

Dit document betreft het Plan van Aanpak voor de 3^e fase van Beter Bereikbaar Gouwe. Het conceptdocument beschrijft de wijze waarop de betrokken kernpartners Fase 3 willen uitvoeren.

Beter Bereikbaar Gouwe is een gezamenlijke opgave van de gemeenten Waddinxveen, Alphen aan den Rijn en Bodegraven-Reeuwijk, de Regio Midden-Holland en de Provincie Zuid-Holland. Zij werken bestuurlijk en ambtelijk samen.

De gemeente Gouda en het Hoogheemraadschap van Rijnland zijn agenda lid van Beter Bereikbaar Gouwe.

1.2 Leeswijzer

In het concept-Plan van Aanpak wordt de Opdracht voor Fase 3, en de scope van Opdrachtnemer beschreven. In Hoofdstuk 2 wordt de achtergrond en context van de opgave beschreven. Hoofdstuk 3 biedt zicht op het voorgestelde maatregelenpakket. De activiteiten zijn in hoofdstuk 4 geformuleerd. Hoofdstuk 5 biedt zicht op het omgevingsmanagement en communicatie. Hoofdstuk 6 beschrijft de samenwerkingsorganisatie.

2. ACHTERGROND

2.1 Inleiding

Het gebied op en rond de Gouwe vraagt om een betere bereikbaarheid en leefbaarheid. Ook kan de economie worden versterkt. Daarom is er het programma Beter Bereikbaar Gouwe. In dit programma werken de gemeenten Alphen aan den Rijn, Waddinxveen, Bodegraven-Reeuwijk, de regio Midden-Holland en de provincie Zuid-Holland samen.

Gebiedsvisie fase 1

Vanaf maart 2018 is gewerkt aan de uitvoering van fase 1. Dit heeft concreet geresulteerd in de Gebiedsvisie Betere Bereikbaarheid Gouwe. In de gebiedsvisie is het gebied Gouwe geïnventariseerd en aan de hand van de volgende 3 kernwaarden beschreven:

- Sociaal en landelijk karakter
- Economie en duurzaamheid
- Landschap en recreatie

Verder zijn in de gebiedsvisie de belangrijkste knelpunten in het gebied aangeduid en is een samenhangende aanpak geformuleerd die deze knelpunten analyseert en oplost en waar mogelijk ook kansen benut om de ambities in het gebied te realiseren.

Brede aanpak

De verkeers- en bereikbaarheidsknelpunten in het gebied hangen nauw samen. Als er een file staat, kiezen automobilisten voor een andere route. En het gaat niet alleen over wegverkeer, maar ook over scheepvaart, recreatievaart, fietsers en openbaar vervoer. In 2018 zijn 26 mogelijke oplossingen in beeld gebracht. Met de omgeving zijn in 2019 aanvullende ideeën voor maatregelen bedacht. Uit deze 40 maatregelen zijn vijf pakketten van maatregelen samengesteld op basis waarvan één voorkeurs-maatregelenpakket is gekozen en nader is uitgewerkt.

Gebied

Het programma richt zich op het gebied rondom de Gouwe, globaal tussen de N11, A12 en de N209, Bodegraven. De uitvoering zal effect hebben op een groter gebied.



PARK en Ruimtelijk Economische verkenning

Om te komen tot een samenhangend maatregelenpakket voor zowel de korte als de middellange termijn met perspectief op de lange termijn is het gebied geanalyseerd vanuit ruimtelijk-economisch perspectief.

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

De Langetermijnvisie benoemt de grote rol van bedrijvigheid in het gebied en de grote druk op de wegen, vaarweg en het spoor. Aan de westkant van de Gouwe is en blijft landbouw, tuinbouw, handel en logistiek van belang en er zijn veel woningen. Ook is er plek voor recreatie en natuur. Aan de oostkant is meer ruimte voor rust en openheid: er zijn minder bedrijven dan aan de westkant, met name teeltbedrijven, en het is een waterrijk recreatiegebied. De samenhang in de verbinding tussen de west- en oostkant, de handel en de teelt is groot. Langs en op de Gouwe is veel bedrijvigheid die afhankelijk is van water, weg en spoor.

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

Raakvlakken met andere projecten en studies

De maatregelen uit het programma Beter Bereikbaar Gouwe raken inhoudelijk sterk aan andere studies, projecten en besluiten. Die zijn dan ook in samenhang bekeken.

- Het project N207 Zuid is een actuele stap in een brede regionale inzet om de bereikbaarheid, leefbaarheid en economie in en om het gebied te versterken. Onderdeel van het project N207 Zuid is ook het afwaarderen van enkele bestaande wegen om hiermee in te spelen op de nieuwe verkeerssituatie. Bij het vaststellen van het uitvoeringsbesluit N207 Zuid is besloten om aanvullend onderzoek te doen naar de ontsluiting van het gebied. Voor deze opgave is het programma Beter Bereikbaar Gouwe (BBG) opgestart.
- De studie N206/N209: hierin is verkend welke maatregelen het doorgaand verkeer kunnen verminderen over de N206 en N209 ter hoogte van de kernen. Deze studie zal als onderlegger benut worden als in de toekomst de tunnel in Hazerswoude-Dorp nader wordt onderzocht.
- BO MIRT (het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport). De Bodegravenboog is onderdeel van deze studie.

Afwegingskader fase 1

In fase 1 en 2 zijn de maatregelen getoetst aan het bestuurlijk vastgestelde afwegingskader. Dit kader wordt tevens als toetskader gebruikt voor het opstellen van de schetsontwerpen, in de onderzoeken en voor de nadere uitwerking van de maatregelen in fase 3.

2.2 Proces met de omgeving

In een zorgvuldig gebiedsproces waarbij veel omgevingspartijen geraadpleegd worden, werken de bestuurlijke partners samen om het gekozen maatregelenpakket nader uit te werken en binnen 5 tot 15 jaar te realiseren.

Daarbij wordt rekening gehouden met maatregelen die op de korte termijn (binnen nu en 5 jaar) al worden uitgevoerd en met mogelijke maatregelen voor de lange termijn (over meer dan 15 jaar).

2.3 Historie

In verschillende stappen is toegewerkt naar het vastgestelde voorkeurs-maatregelenpakket. De resultaten van deze stappen zijn opgenomen op de website www.beterbereikbaargouwe.nl.

Beter Bereikbaar Gouwe bestaat uit 3 fasen, te weten:

1. Fase 1 (2018):

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

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

In 2019 en 2020 hebben uitgebreide werksessies en tientallen bijeenkomsten met de samenwerkingspartners en de omgeving plaatsgevonden. Op basis daarvan is besloten om 40 maatregelen uitgebreid te onderzoeken en te beoordelen. Uit deze 40 maatregelen zijn halverwege 2020 vijf pakketten met maatregelen samengesteld. Eind 2020 hebben de

Gemeenteraden, Provinciale Staten en de omgeving zich kunnen uitspreken over de vijf pakketten. Deze signalen zijn in 2021 uitgewerkt tot een concept maatregelenpakket. Dit concept-maatregelenpakket is in mei tot en met juli 2021 met omgevingspartijen besproken en de individuele maatregelen zijn nader uitgewerkt tot situatieschetsen. De input van belanghebbenden is verwerkt in een definitief advies. Dit advies is in de tweede helft van 2021 door de Bestuurlijke Afstemgroep (BAG) voorgelegd voor de politieke besluitvorming aan de colleges van B&W en GS en in het najaar 2021 aan Raden en Staten.

3. Fase 3 (2022-20..)

Na politieke besluitvorming over Fase 2 start Fase 3 van Beter Bereikbaar Gouwe. In deze derde fase worden twee onderzoeken gedaan naar (ongelijkvloerse) verbindingen in Hazerswoude Dorp en Boskoop, worden schetsontwerpen verder uitgewerkt tot voorlopig ontwerp met SSK ramingen en worden samenwerkingsovereenkomsten opgesteld. Het eindresultaat wordt vervolgens middels een uitvoeringsbesluit voorgelegd aan raden en Staten. Vervolgens kunnen planologische procedures worden doorlopen, gronden worden verworven en wordt de realisatie van de projecten gestart. Voor deze Fase 3 is dit PvA opgesteld.

Het plan van aanpak fase 3 zal nadat behandeling in raden en Staten heeft plaatsgevonden bij de start van fase 3 worden geupdate.

3 VOORGESTELDE MAATREGELENPAKKET

Het voorgestelde maatregelenpakket is beschreven in het rapport maatregelenpakket Beter Bereikbaar Gouwe van september 2021. Hieronder volgt een korte samenvatting van dit rapport.

3.1 Visie achter het pakket

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

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

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

3.2 Twee regionale fietsroutes en OV-bereikbaarheid

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

Routes verbeteren/realiseren in de volgende volgorde:

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

3.3 Scheepvaart

Geen verbreding van de totale Gouwe, maar lokale maatregelen om de doorstroming en veiligheid te verbeteren op de Gouwe en op de weg. Het gaat om wachtplaatsen voor recreatieboten en verkeerslichten die beter zijn afgestemd op zowel het verkeer dat de hefbruggen passeert als op de scheepvaart. Nadat Provinciale Staten hebben ingestemd met het maatregelenpakket en daarmee ook instemmen om de Gouwe niet te verbreden zal het college van GS worden gevraagd een afmetingenbesluit te nemen waardoor het voor bepaalde container en olietransport schepen (10.50 m.) niet meer nodig is een jaarlijkse vergunning af te geven.

Maatregel aan VRI's bij hefbrug Waddinxveen zijn al genomen bij herinrichting kruispunt met N207 in 2020 (info projectleider Rens Verbunt). Bij de VRI bij de hefbrug Boskoop Boskoop zijn deze nog niet genomen. Bij de nadere uitwerking van deze maatregelen zal de samenhang met de scheepvaart (nogmaals) onderwerp van onderzoek zijn.

3.4 Wegen

Twee robuuste wegverkeersmaatregelen zijn:

- a. verbeterde aansluiting van de N11 op de A12, de Bodegravenboog;

De Bodegravenboog (W9) is een zeer geschikte maatregel met een groot verkeerseffect en oplossend vermogen en waarvoor zeer groot draagvlak bestaat. In het BO-MIRT-traject wordt hier onder regie van het Rijk momenteel nader onderzoek naar gedaan. De betere aansluiting van de A12 op de N11 (de Bodegravenboog) lost de problemen in het gebied voor een groot deel op.

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

Momenteel wordt binnen het MIRT A12 project onderzocht welk pakket aan maatregelen mogelijk is voor het traject A12 Gouda-De Meern. Mede afhankelijk hiervan wordt mogelijk in 2022 door het Rijk een besluit genomen om de zogenaamde MIRT Verkenningsfase te starten. Voor een zo groot mogelijke effectiviteit van BBG is de realisatie van de volledige aansluiting A12-N11 dus van groot belang. Derhalve zit in het voorgestelde pakket BBG een substantiële regionale bijdrage (€ 10 miljoen) aan de realisatie door RWS en I&W van de Bodegravenboog.

- b. noordelijke ontsluiting Boskoop, een nieuwe 60 km/uur route tussen het noordelijke deel van Boskoop en het zuidelijke deel van Alphen aan den Rijn als eerste fase van de (lange termijn) ambitie om in dat gebied een extra oeververbinding te realiseren. Voor deze route in Boskoop zijn nog verschillende varianten mogelijk tussen de Gouwe en het spoor.

Bovenstaand pakket is binnen het bedrag van € 53,84 miljoen te realiseren, mits (1) de regionale bijdrage voor de Bodegravenboog beperkt blijft tot € 10 miljoen en (2) de gekozen variant voor de noordelijke ontsluiting van Boskoop niet meer kost dan 26,4 mln euro. Als er meer budget beschikbaar komt, kunnen er maatregelen aan dit pakket worden toegevoegd of kan een wat duurdere variant voor de nieuwe 60 km/uur ten noorden van Boskoop worden gekozen.

Voor de noordelijke ontsluiting van Boskoop richting Alphen aan den Rijn (W20) zijn op basis van de consultatiefase drie opties uitgewerkt voor een 60km/uur weg. De BAG heeft geadviseerd de westelijke W20-3 variant los te laten en niet verder te onderzoeken. Daarnaast heeft de BAG het advies gegeven om zowel de variant W20-1 als de W20-2 nader uit te werken. Daarbij dient aandacht te worden gegeven aan verdere optimalisatiemogelijkheden zoals het wegnemen van de raakvlakken met NNN gebied, doorkruisen van EVZ, inrichting van fietspaden, verkeersveiligheid en het beperken van de verkeerseffecten op de aanliggende wegen zoals het Noordeinde in Waddinxveen.

In de verdere uitwerking adviseert de BAG als extra optie een W20-2+ variant nader te onderzoeken. De W20-2+ variant is een tracéuitwerking van de W20-2 direct gekoppeld aan een nieuw aan te leggen oost-west oeververbinding door middel van een brug over de Gouwe, ten noorden van Boskoop. In dit onderzoek wordt de inpasbaarheid van de brug op de vaarweg meegenomen. Voor de realisatie van deze W20-2+ variant is geen financiële dekking. Indien deze variant prefereert boven de W20-1 of W20-2 varianten zal er extra budget beschikbaar moeten worden gesteld.

3.5 Enkele lokale wegaanpassingen

Gemeente Waddinxveen en Bodegraven-Reeuwijk hebben afgesproken om samen de verkeerssituatie in het gebied nabij de Brugweg en Reeuwijk-Dorp in beschouwing nemen door een gerichte analyse van het gebied.

Door de aanleg van nieuwe infrastructuur kan na realisatie daarvan overwogen worden om bepaalde delen van de bestaande wegen af te waarderen of te sluiten voor vrachtverkeer. Een nadere uitwerking hiervan kan plaatsvinden nadat alle nieuwe wegen zijn gerealiseerd.

3.6 Relatie met korte en langere termijnmaatregelen

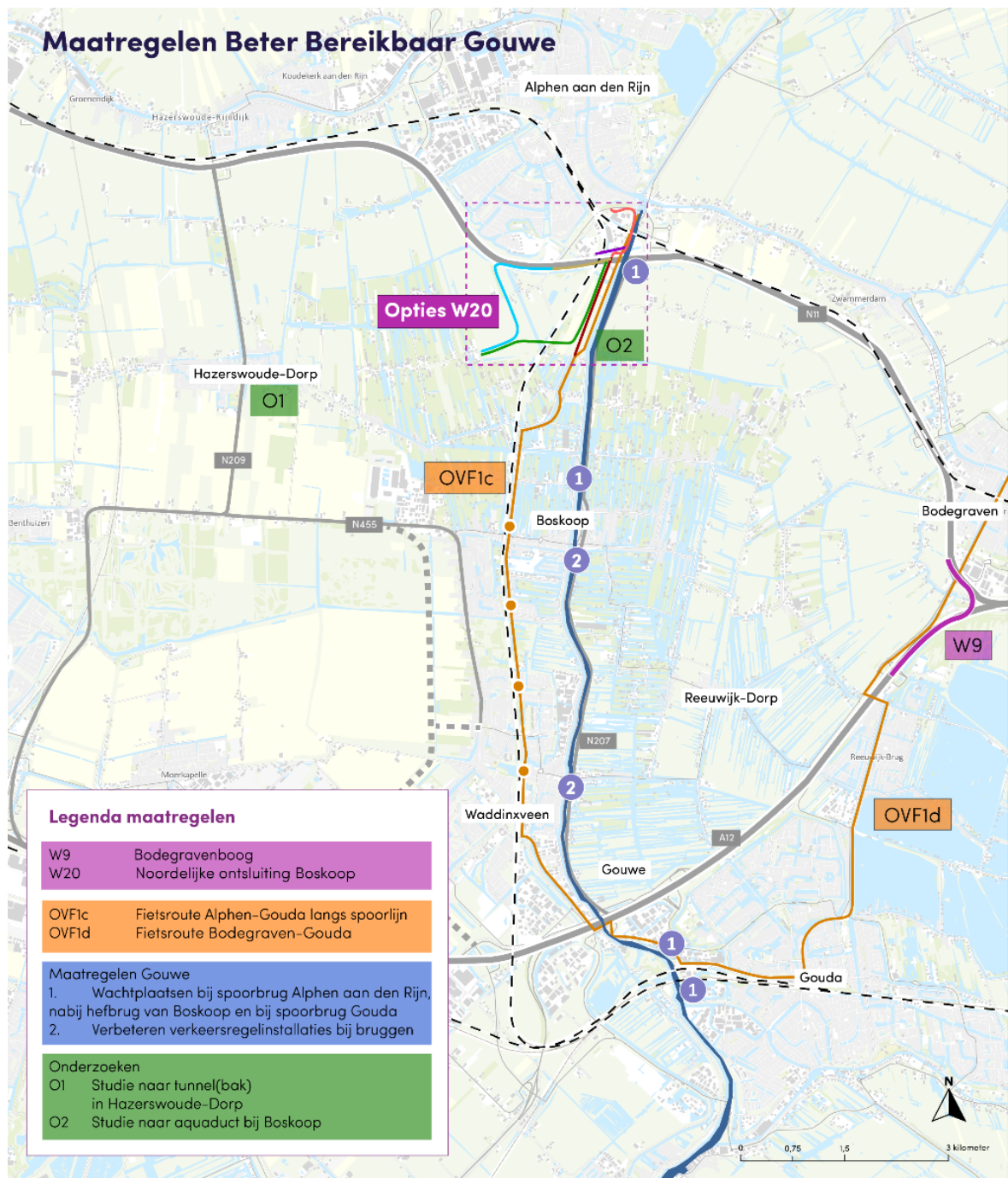
Het BBG maatregelenpakket voor de middellange termijn is onderdeel van een langjarige en brede regionale inspanning om bereikbaarheid en leefbaarheid in het gebied te verbeteren. Eerder is met de introductie van R-net de spoorverbinding van Alphen aan den Rijn naar Gouda flink verbeterd. En onder de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

Daarnaast wordt van de realisatie van de volgende maatregelen in de komende jaren voorbereid: de (Verlengde) Bentwoudlaan en Verlengde Beethovenlaan, inclusief maatregelen in Hazerswoude-Dorp. Dit gebeurt in het project N207 Zuid.

In hoofdstuk 4 wordt inzicht gegeven in enkele langere termijn maatregelen, waarvoor het nu niet haalbaar wordt geacht deze tot realisatie te brengen, maar die in de toekomst wel denkbaar zijn.

In de afweging voor de opties voor de middellange termijn zal rekening gehouden worden met de mogelijkheid om deze maatregelen zonder al te veel extra belemmeringen en kosten (no regret) op te schalen naar oplossingen voor de langere termijn. De omgeving en de gemeenteraad van Alphen hebben de wens uitgesproken voor:

- a. een nieuwe oeververbinding over de Gouwe ten noorden van Boskoop en
 - b. een ongelijkvloerse kruising van de N209 met de Dorpsstraat in Hazerswoude-Dorp.
- Studies naar deze maatregelen maken integraal onderdeel uit van Fase 3 van BBG.



Figuur 1 Voorstel maatregelenpakket voor middellange termijn

4 PVA FASE 3 OP HOOFDLIJNEN

Beter Bereikbaar Gouwe rond met het voorleggen van het concept maatregelenpakket de verkenningen fase af. Eind 2021 leggen de kernpartners het concept maatregelen pakket voor aan raden en Staten en verzoeken middels een voorbereidingsbesluit in te stemmen met de start van fase 3A van het programma.

Fase 3 onderscheid zich in twee delen, te weten:

- **Fase 3A :** Nadere voorbereiding van de maatregelen waarbij de situatieschetsen verder worden uitgewerkt tot voorlopig ontwerp voorzien van SSK ramingen inclusief samenwerkingsovereenkomsten. Ook vinden in deze fase de twee onderzoeken plaats (zie 4.4). Aan het eind van deze fase leggen wij de resultaten van de onderzoeken en de uitwerkingen voor aan raden en Staten en verzoeken middels een uitvoeringsbesluit in te stemmen met voorbereiding van realisatiefase.
- **Fase 3B :** In deze fase vind de verdere voorbereiding plaats richting realisatie van de maatregelen. Deze fase kenmerkt zich door het in gang zetten van eventueel benodigde verwerving van gronden, verzorgen van de ruimtelijke ordening, aanbesteding en realisatie van de maatregelen. Aan het eind van deze fase vind oplevering plaats richting de beheerder van de maatregel en wordt het beheer en onderhoud overgedragen.

4.1 Voortzetting samenwerking

Zoals hiervoor aangegeven is Beter Bereikbaar Gouwe een gezamenlijke opgave van de gemeenten in het gebied. Voor de samenwerking tussen de netwerkpartners is een proces ingericht dat begeleid wordt door een Bestuurlijke Afstemgroep (BAG). De reikwijdte en werkwijze is vastgelegd in het programmaplan Programmatische aanpak van 12 juli 2018.

Fase 3 wordt gekenmerkt door de volgende uitgangspunten:

- **Provincie trekker project**
De provincie blijft trekker van het project en de samenwerking met de partners in de regio wordt voortgezet en daar waar nodig en mogelijk geïntensiveerd om de resultaten in fase 3 gezamenlijk te realiseren.
- **Focus op samenwerking**
De partners blijven hun eigen verantwoordelijkheid houden en krijgen voor projecten die volgen uit het uitvoeringsprogramma voor de onderscheidende opgaven en projecten in het gebied. Er wordt vanuit Beter Bereikbaar Gouwe gestuurd en gefaciliteerd op het versterken van de samenhang tussen opgaven en uitvoeringsprojecten. Op deze manier kan een versnelling worden bewerkstelligd in de samenwerking en de daadwerkelijke realisatie van maatregelen in het gebied.
- **Intensivering samenwerking met het Rijk**
De kernpartners intensiveren de samenwerking met het Rijk om een goede wederzijdse afstemming tussen MIRT proces en Regionale aanpak vorm te geven. Verkennende gesprekken over wederzijdse samenwerking zijn gevoerd en staan geagendeerd in het DO MIRT (directeurenoverleg) van 20 oktober 2021.

- **Gezamenlijk uitvoeringsprogramma**

De partners stimuleren elkaar om opgaven concreet te maken en uit te voeren. Daarbij bundelen we krachten, werken we vanuit een gezamenlijke visie naar een gezamenlijk uitvoeringsprogramma. Hiervoor wordt een programmering opgezet van alle maatregelen in tijd en scope. Onderzocht wordt of er extra middelen zijn te verwerven en of opgaven samen te voegen zijn tot een robuust en sterk uitvoerbaar project.

- **Bestuurlijke afspraken**

Over de voortgang van de uitvoering maken de provincie en de partners bestuurlijke afspraken en leggen partijen aan elkaar verantwoording af. Om de regie op het proces van het uitvoeringsprogramma te versterken wordt voorgesteld om parallel aan het opstellen van dit programma ook een set van bestuurlijke afspraken te maken over onder meer welke principes we hanteren, hoe we dit bewaken en hoe we de samenwerking organiseren.

- **Samen onderweg naar uitvoering**

Ook in fase 3 is een blijvende samenwerking essentieel om gezamenlijke ambities en doelen te realiseren. Hierbij kan in de samenwerking bijvoorbeeld worden gedacht aan het onder leiding van bestuurlijke trekkers oppakken van de verschillende opgaven en projecten uit het uitvoeringsprogramma.

4.2 Resultaten Fasen 3A+B samengevat:

Onderstaande tabel bevat een samenvatting van de uit te voeren werkzaamheden van de kernpartners in Fase 3.

	Fase			
	Onderzoek	Plan-uitwerking	Contractering	Realisatie
Twee Fietspaden	Ja	Ja	Ja	Ja
Wegmaatregel W20	Ja	Ja	Ja	Ja
Gouwe wachtplaatsen	Ja	Ja	Ja	Ja
VRI's bij hefbruggen (Smart Mobility)	Ja	Ja	Ja	Ja
Twee onderzoeksmaatregelen lange termijn	Ja	Ja	Ja	Ja
Belangrijkste resultaat voor deze fase:	Onderzoek naar alternatieven, samenwerkings-overeenkomst.	VO, raming en bestemmingsplan inclusief bijlagen, verwerving.	DO, raming en contract met de aannemer	Oplevering van de maatregel

Bovenstaand overzicht bevat geen regel voor de Bodegravenboog. De Bodegravenboog is een Rijksopgave waarvoor het Rijk verantwoordelijk zal zijn voor de verschillende fasen om te komen tot realisatie van deze maatregel. Vanuit de regio en provincie wordt vol ingezet op de samenwerking met het Rijk om de realisatie van deze maatregel zo snel als mogelijk plaats te laten vinden.

4.3 Planning:

Op hoofdlijnen is de volgende planning voorzien:

Besluitvorming over maatregelenpakket (VB)	t/m feb '22
Aanbesteden ingenieursdiensten	t/m jul '22
Opstellen plannen van aanpak fase 3	t/m okt '22
Uitwerking onderzoeken	t/m jun '23
Uitwerking SO en VO	t/m jun '23
Besluitvorming over maatregelenpakket (UB)	t/m dec '23
Planologische procedures	t/m dec '24
Verwerving	t/m dec '25
Aanbesteding werk(en)	t/m jun '26
Realisatie maatregelen	t/m medio 2030 / 2035*

*

Bodegravenboog

4.4 Aanvullende onderzoeken (fase onderzoek)

De BAG-leden hebben bepaald dat de onderzoeken naar een onderdoorgang/tunnel in Hazerswoude-Dorp en een extra oeververbinding bij Boskoop wezenlijk onderdeel zijn van een eindbeeld en daarom passen in een vervolgstudie van BBG.

Een tweede oeververbinding bij Boskoop wordt door de gemeente Alphen aan den Rijn gezien als enige serieuze oplossing om de druk op de overbelaste Zijde te verminderen. Hiernaar is in 2018 een verkennend onderzoek uitgevoerd door de gemeente Alphen aan den Rijn. Dit onderzoek kan als onderlegger dienen voor het onderzoek in fase 3.

Voor Hazerswoude-Dorp is enkele jaren eerder studie gedaan naar de vorm van een korte onderdoorgang/tunnel.

Een aanvullende studie geeft, voortbordurend op de eerder uitkomsten en ontwerpen, nadere duiding aan de wens om tot een lange termijn eindbeeld te komen voor Hazerswoude-Dorp.

In de verdere uitwerking adviseert de BAG als extra optie een W20-2+ variant nader te onderzoeken. De W20-2+ variant is een tracéuitwerking van de W20-2 direct gekoppeld aan een nieuw aan te leggen oost-west oeververbinding door middel van een brug over de Gouwe, ten noorden van Boskoop. In dit onderzoek wordt de inpasbaarheid van de brug op de vaarweg meegenomen. Voor de realisatie van deze W20-2+ variant is geen financiële dekking. Indien deze variant prefereert boven de W20-1 of W20-2 varianten zal er extra budget beschikbaar moeten worden gesteld.

4.5 Uitwerking situatieschetsen naar VO -plus

De maatregelen waar raden en Staten eind 2021 over besluiten worden uitgewerkt tot voorlopig ontwerp. In de uitwerking van dit ontwerpproces (haalbaarheidsspoor) wordt de omgeving geraadpleegd voor de uitwerking van het ontwerp (draagvlakspoor). Daar waar mogelijk worden optimalisaties en meekoppelkansen verwerkt in het ontwerp. Maatgevend voor de nadere uitwerking is het beschikbare budget dat vanuit fase 2 is meegegeven. Indien en voor zover er in de behandeling bij raden en Staten besluiten zijn genomen over voorkeursvarianten of trajecten en hiervoor extra budget voor beschikbaar is gesteld zal dit nader worden uitgewerkt in de update van het plan van aanpak bij de start van fase 3.

De voorlopige ontwerpen worden voorzien van SSK ramingen en zullen voor besluitvorming (uitvoeringsbesluit) worden voorgelegd aan raden en Staten. Na instemming kan verdere voorbereiding overeenkomstig fase 3B plaatsvinden.

4.6 Conditionering (fase planuitwerking) en planologische procedures

Bij de keuze ten aanzien van het planologisch instrumentarium is het uitgangspunt dat gemeenten zelf verantwoordelijk zijn voor het aanpassen van de planologische regeling voor de benodigde aanpassingen in het (fiets)wegennet. De fietsroutes overschrijden de gemeentegrenzen. Daartoe is afgesproken dat de gemeenten deze routes gecoördineerd en gelijktijdig uitwerken.

De Bodegravenboog (N11-A12) maakt onderdeel uit van de Rijksopgave voor de A12. Het Rijk en Provincie / Regio stemmen ambtelijk en bestuurlijks af via het MIRT proces.

In Q1 van 2022 zal bij de update van het PvA een gedetailleerde planning worden opgesteld voor elke maatregel. De planning per maatregel zal een reële inschatting van de doorlooptijd van de maatregel te geven. In de planning per maatregel worden ten minste de volgende onderdelen opgenomen:

- Werving van gronden (indien van toepassing);
- Verleggen van kabels en leidingen (indien van toepassing);
- Bestemmingsplanwijzigingen (indien van toepassing);
- Aanvraag vergunningen (indien van toepassing);
- Planprocedures inclusief uit te voeren onderzoeken. Een MER-procedure kan onderdeel uitmaken van deze planprocedure;
- Beslittertermijnen;
- Ontwerpfasen;
- Aanbestedingsfasen;
- Realisatiefase;
- Kritieke pad(en).

4.7 Detailafspraken financiering en beheer (fase onderzoek)

In fase 2 hebben de kernpartners een intentieovereenkomst opgesteld voor de uitvoering van de BBG-maatregelen. Deze overeenkomst vormt de basis voor de nadere detailafspraken. Deze kunnen ander worden geconcretiseerd naar uitwerking van VO en DO van de maatregelen.

In fase 3 stellen de kernpartners een samenwerkingsovereenkomst op en leggen deze voor aan raden en Staten. Nadere afspraken met betrekking tot financiële bijdragen, beheer en onderhoud, planologische procedures, apparaatskosten, realisatie van maatregelen, enz..enz.. worden hierin vastgelegd.

4.8 Besluitvorming in fase 3

De start van de voorbereiding in fase 3 wordt gekenmerkt door het voorbereidingsbesluit dat raden en Staten nemen over het door de BAG op 30 september 2021 geadviseerde maatregelenpakket voor Beter Bereikbaar Gouwe.

Raden en Staten wordt nadat de onderzoeken naar de onderdoorgang bij Hazerswoude-Dorp en de oeververbinding bij Boskoop zijn uitgevoerd én het maatregelenpakket via het inhoudelijke spoor en het draagvlak spoor zijn uitgewerkt tot volwaardige voorlopige ontwerpen met SSK ramingen voor een tweede besluitvormingsronde voorgelegd. De volksvertegenwoordigers wordt dan gevraagd te besluiten om tot realisatie van maatregelen over te gaan. Nadat raden en Staten hebben ingestemd met het uitvoeringsbesluit kan verdere uitwerking plaatsvinden waarbij tevens eventuele verwerving en ruimtelijke ordening zal worden opgestart. Wanneer de conditionering aanbestedings-gereed is zal gestart worden met de realisatie van de maatregelen.

5 Omgevingsmanagement en communicatie

5.1 Omgevingsmanagement fase 3

In de derde fase van Beter Bereikbaar Gouwe bouwen we voort op het in fase 2 vormgegeven omgevingsmanagement. Onder omgevingsmanagement verstaan we “het activeren, onderhouden en sturen van de relaties tussen de opgave en de omgeving”. De opgave staat centraal maar de meningen, opvattingen, standpunten en vooral belangen van de omgeving krijgen een plek in het proces met als doel de kwaliteit waar mogelijk (lees: binnen de kaders) te vergroten en het draagvlak voor de opgave of maatregelen te versterken.

De 3 pijlers uit fase 2 te weten: participatiestrategie, stakeholdermanagement en communicatie vormen weer de basis voor het omgevingsmanagementplan dat in de volgende fase zal worden opgesteld.

In fase 3 zal de nadruk voor het omgevingsmanagement komen te liggen bij de nadere uitwerking van het maatregelenpakket dat door Raden en Staten is vastgesteld. Een van de onderdelen waarvoor de omgeving wordt geraadpleegd zijn bijvoorbeeld de (voorlopige) ontwerpen en de daarbij behorende detailleringen op diverse uitwerkingsgebieden van technisch tot ruimtelijk niveau.

Evenals in fase 2 ondersteunt het omgevingsmanagement de besluitvormingsprocessen daar waar het gaat om het informeren en raadplegen van de omgeving zodat zoveel als mogelijk draagvlak kan worden gecreëerd, worden vergroot of wordt behouden.

Voorgesteld wordt om de twee sporen (draagvlak en haalbaarheid) zoals die in fase 2 zijn ingezet door te zetten naar fase 3. De aanpak voor het omgevingsmanagement in fase 3 zal in het omgevingsmanagementplan nader worden uitgewerkt.

In fase 3 onderscheiden we 2 deelfasen. De eerste fase 3A betreft het uitwerken van de twee onderzoeken naar een oeververbinding en een onderdoorgang in de N209, het verder uitwerken van het maatregelenpakket tot volwaardige voorlopige ontwerpen met bijbehorende SSK ramingen. Na afronding van deze fase leggen we de uitwerkingen middels een uitvoeringsbesluit voor aan raden en Staten. Wanneer hiertoe wordt besloten start vervolgens de fase waarin nadere uitwerking, verwerving en planologische procedures opgestart kunnen worden. In deze fase 3B worden de maatregelen uitvoerings-gereed gemaakt teneinde de realisatie van deze maatregelen plaats te kunnen laten vinden.

Een nadere update / uitwerking van het omgevingsmanagementplan zal bij aanvang van fase 3B plaatsvinden.

5.2 Communicatie fase 3

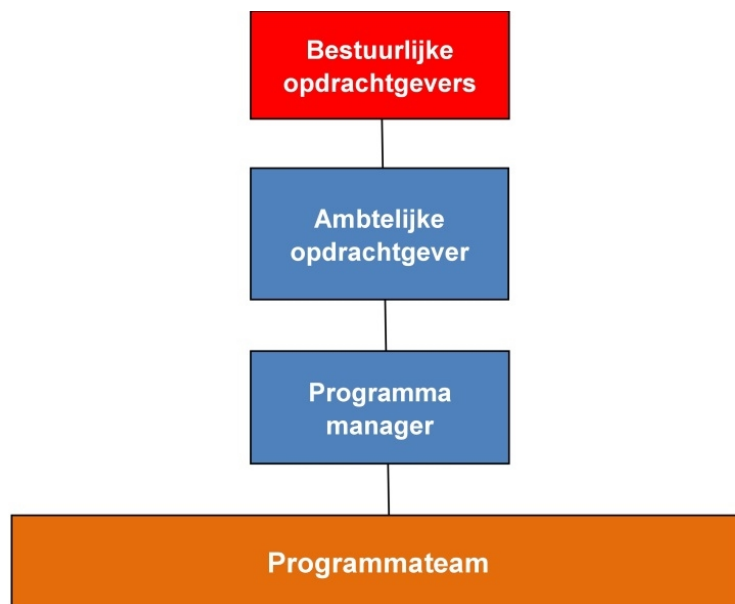
Fase 3 is een bijzondere fase, waarin het voor alle betrokkenen heel concreet wordt wat er op termijn aan maatregelen wordt uitgevoerd in het gebied. Hoe concreter het wordt, hoe meer het proces zal worden omgeven met emoties, heikele kwesties en strijd om verschillende belangen. Daarom is juist in deze fase goed omgevingsmanagement én goede communicatie van groot belang.

Voor deze fase wordt een nieuw communicatieframe opgesteld wat de basis zal vormen voor de keuzes voor de communicatie inzet in fase 3. Het beschrijft de ambities en de benodigde aanpak en middelen die bijdragen aan het succes van de volgende fase. Het werkt als kompas en als toetssteen, dat in het gebruik tot leven gaat komen en tijdens het proces steeds zal veranderen. In afstemming met het programmateam zal steeds getoetst worden of de communicatieaanpak nog aansluit bij de behoefte.

6 ORGANISATIE

6.1 Interne organisatie

Onderstaand schema geeft de basisstructuur aan van de interne organisatie binnen het programma Beter Bereikbaar Gouwe. Deze is ingericht conform de richtlijnen van de provincie met betrekking tot Projectontwikkeling- en uitvoering (POU). Er wordt naar gestreefd om de lijnen kort te houden en bij de directe aansturing en communicatie over het programma te focussen op de producten die opgeleverd (moeten) worden.



Organogram projectteam PZH

Het programmteam aan OG-zijde werkt in Fase3 volgens de principes van Integraal Projectmanagement en onderscheidt de volgende IPM-rollen:

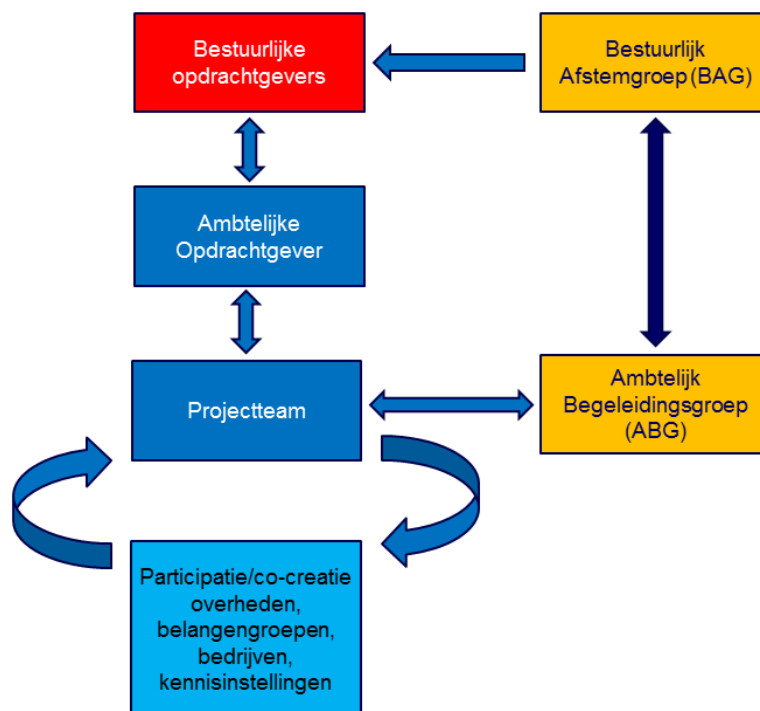
- Programmamanagement:
 - Algemeen programmamanagement rol;
 - Aansturen kernteam;
 - Initiëren samenwerking tussen partijen;
- Omgevingsmanager:
 - Afstemmen met stakeholders en inwoners;
 - Organiseren ontwerp en schets sessies;
 - Communicatie: vertaling van project naar stakeholders
 - Aansturen planologisch spoor, juridisch management
- Contractmanager:
 - Begeleiding van de werkzaamheden van Opdrachtnemer;
 - Schetsontwerpen;
 - Opstellen Uitvoeringsprogramma en Bestuursovereenkomsten (BOK);
 - Korte termijn maatregelen;
 - Afstemmen uitvoering met DBI en andere provincie-afdelingen;
 - Opstellen uitvraag adviesbureau;

- Bewaken opdracht adviesbureau en VTW's;
- Manager Bestuurs- en Projectbeheersing:
 - Secretaris: vastleggen overleggen en voorbereiding van besluiten
 - Planner: opstellen en bewaken voortgang en planning
 - Controller: budgetten opstellen, vrijgeven, bewaken
 - Risicomanager: bewaken risicoprofiel en scherp zijn op inbreng negatieve punten
 - Document control: opzetten en bewaken systeem van beheer van documenten. Eventueel ook audits/toetsen op documenten.
- Communicatie:
 - Vertaling van project naar publiek.
 - Opstellen en uitvoeren communicatieplan en activiteiten als onderdeel van OM-team.
- Secretariaat:
 - Organisatie bijeenkomsten en overleggen, plannen, etc.

6.2 Organisatie en overlegstructuur

In onderstaand schema is aangegeven hoe de provincie en de Partners samen overleggen bij het uitwerken van het programma. Ook dit is een basisstructuur waarin verschillende rollen zijn benoemd (zie ook hierna).

Organisatie



Bestuurlijke en ambtelijke organisatie

Bestuurlijke opdrachtgever

De Provincie is voorzitter van de Bestuurlijke Afstemgroep én vervult als initiatiefnemer van het programma de rol van Bestuurlijk opdrachtgever. De betrokken overheden zijn nauw betrokken via deelname aan de Bestuurlijke Afstemgroep, de Ambtelijke Begeleidingsgroep en het programmteam.

Ambtelijke opdrachtgever

De ambtelijke opdrachtgever is verantwoordelijk voor de ontwikkeling van het programma en het creëren van condities waarbinnen de projectorganisatie de gevraagde producten kan opleveren. De ambtelijke opdrachtgever fungeert als belangrijke schakel tussen het bestuurlijk domein en de programmaorganisatie. De ambtelijke opdrachtgever is voorzitter van de Ambtelijk Begeleidingsgroep (ABG) en strategisch adviseur van het bestuur (BAG).

Bestuurlijke afstemgroep (BAG)

Dit bestuurlijk afstemoverleg heeft een adviesfunctie voor de provincie en de betrokken overheden. De rol van partijen in de BAG is verder afhankelijk van de aard van de te nemen besluiten en maatregelen. Dit is onderwerp van bespreking in de BAG.

In de BAG adviseren de deelnemende overheden de bestuurlijke opdrachtgevers en worden de voorstellen besproken over de gebiedsvisie en uitvoeringsprogramma. De BAG wordt voorbereid door een Ambtelijk Begeleidingsgroep.

De rollen en verantwoordelijkheden van de BAG zijn als volgt:

- Richting geven aan en besluiten over programmaplan, onderzoeksrapporten, uitwerking programmaliijnen, scenario's en afwegingskader;
- Voortgang en monitoring programma, sturen op doelbereik bereikbaarheid / economie / aantrekkelijke leefomgeving;
- Ambities (bij)stellen, her prioriteren projecten, sturen op wederkerigheid, problemen oplossen;
- Zorgen voor draagvlak / commitment op bestuurlijk niveau (gemeenteraad, Provinciale Staten, bedrijven);
- Afstemmen van Programmatische Aanpak Gouwe en regionale projecten.

Samenstelling BAG

- Provincie Zuid-Holland, voorzitter, gedeputeerden Zevenbergen en Baljeu;
- Gemeente Alphen aan den Rijn, bestuurder college B&W;
- Gemeente Waddinxveen, bestuurder college B&W;
- Gemeente Bodegraven-Reeuwijk, bestuurder college B&W;
- Regio Midden-Holland, bestuurder.

Vanuit het groter effectgebied kan de BAG zo nodig worden uitgebreid met bestuurders als agenda lid. Gemeenten uit het effectgebied en/of belangenvertegenwoordigers:

- Gemeente Gouda, Hoogheemraadschap Rijnland

In afstemming met de BAG zal voor fase 3 een nieuwe vergaderfrequentie worden vastgesteld.

Ambtelijk begeleidingsgroep (ABG)

De ABG heeft als taak het meedenken, meewerken en afstemmen over inhoud en proces. Werkt mee en adviseert aan de BAG. Is het platform waar belangen van betrokken overheden worden ingebracht. Van belang is dat ABG leden een goed beeld hebben van wat bij hun eigen organisatie/bestuur van belang is in relatie tot de Programmatische Aanpak Gouwe. De samenstelling van de ABG sluit aan bij die van de BAG.

Programmateam

Het is belangrijk dat de deelnemers van het programmateam en de betrokken adviseurs voeling hebben met het proces en de inhoud. Het programmateam heeft als taak om

informatie uit te wisselen en bepaalde onderwerpen gezamenlijk voor te bereiden en te bespreken, organiseert daarvoor bijvoorbeeld werksessies.

Opdrachtnemer zal intensief samenwerken met het programmateam. Hierdoor blijven de lijnen kort en kan er snel en adequaat worden geschakeld. Het programmateam overlegt met een twee wekelijkse frequentie.