



Vragen en antwoorden – digitale infobijeenkomst 23 sept. 2020
DEFINITIEF

Vragen en antwoorden met intro's per subonderwerp

Let op hierbij vindt u een overzicht van de vragen en antwoorden van de digitale informatiebijeenkomst van 23 sept 2020 zoals gepubliceerd in november 2020. Actualiteiten en aanpassingen in het ontwerp PIP die sindsdien plaatsgevonden hebben, zijn niet verwerkt in onderstaande verslag.

<onderstaande tekst op de [homepage van de N207 Zuid](#) in de plaats van het middelste blokje>

<**KOP**> Vragen en antwoorden informatiebijeenkomst 23 september 2020

<**TEKST**> Op woensdagavond 23 september 2020 organiseerden wij een digitale informatiebijeenkomst over het project N207 Zuid. De vragen en onze antwoorden zijn terug te vinden in diverse categorieën. Ook is het mogelijk om de bijeenkomst terug te kijken.

<**BUTTON**> Lees meer

<onderstaande tekst op de pagina <https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/wegverkeer/alle-n-wegen/wegen/n207/n207-zuid/informatiebijeenkomst-concept-ontwerp-pip-n207/>>

<KOP> Informatiebijeenkomst concept ontwerp PIP N207 Zuid

Op 23 september 2020 was er een digitale informatiebijeenkomst voor bewoners over het project N207 Zuid. Tijdens deze bijeenkomst is een toelichting gegeven over het concept ontwerp PIP, dat is de eerste versie van een bestemmingsplan op provinciaal niveau. De medeoverheden hebben tot 1 oktober 2020 gelegenheid gehad om op deze versie te reageren. De reacties worden samengevat en beantwoord in het verslag vooroverleg. Opmerkingen uit deze reacties kunnen in het plan worden verwerkt, waarna het PIP de status 'Ontwerp' krijgt. Naar verwachting is het ontwerp PIP in het tweede kwartaal 2021 klaar. Het is dan voor iedereen mogelijk om op deze tweede versie een officiële reactie te geven. Eind 2021 is het PIP definitief.

Meer weten, lees dan de [publiekssamenvatting van het concept ontwerp PIP](#).

Vragen en antwoorden

Tijdens deze bijeenkomst zijn er ruim 100 vragen gesteld. Op deze webpagina beantwoorden wij deze vragen. Wij hebben ze ingedeeld in vier hoofdcategorieën: het proces, maatregelen N209 Hazerswoude-Dorp, de Bentwoudlanen en samenhangende projecten.

Alle vragen worden hier beantwoord. Het kan zijn dat u uw vraag niet letterlijk terugvindt, omdat er meer mensen dezelfde vraag hadden als u. Meerdere vragen over hetzelfde onderwerp hebben wij in een keer beantwoord, in de inleiding van elke categorie. Wij hebben de vragen overzichtelijk gebundeld en anoniem gemaakt. Heeft u, na het lezen van deze vragen en antwoorden, nog een andere vraag? Stuur dan een e-mail naar n207@pzh.nl.

<vragen Procesvragen algemeen>

<vragen Procesvragen – input inwoners>

<vragen Maatregelen N209 Hazerswoude-Dorp – algemene vragen>

<vragen Maatregelen N209 Hazerswoude-Dorp – rotonde noord>

<vragen Maatregelen N209 Hazerswoude-Dorp – kruispunt>

<vragen Maatregelen N209 Hazerswoude-Dorp – rotonde midden>

<vragen (Verlengde) Bentwoudlaan en ecologische verbindingszone – algemene vragen>

<vragen (Verlengde) Bentwoudlaan en ecologische verbindingszone – Bentwoud>

<vragen Samenhangende projecten – Beter Bereikbaar Gouwe>

Procesvragen – algemeen

Tijdens de digitale informatiebijeenkomst hebben wij u een toelichting gegeven op de eerste versie van het provinciaal inpassingsplan (PIP) voor het project N207 Zuid. Deze eerste versie heet het concept ontwerp PIP. Het is vrijgegeven door Gedeputeerde Staten voor vooroverleg met de vooroverlegpartners, denk aan gemeenten en de veiligheidsregio. In de afgelopen maanden konden zij op het plan reageren. Hun opmerkingen wegen mee bij het opstellen van de volgende versie van het PIP. Deze tweede versie heet het ontwerp PIP. In het tweede kwartaal van 2021 komt het ontwerp PIP ter inzage te liggen. Dan kunt u, als bewoner, een officiële reactie (zienswijze) geven op het plan. De bijeenkomst van 23 september is georganiseerd om bewoners uitleg te geven bij het PIP zoals die aan de vooroverlegpartners is voorgelegd. Hieronder beantwoorden wij vragen over het proces van besluitvorming over project N207 Zuid.

Hoeven/kunnen gemeenten niet meer doen, behalve een reactie geven? Gemeenten moeten wel aansluitende bestemmingsplannen maken. Voor een goede afweging moeten ook die beschikbaar zijn. Waar kunnen we die vinden?

De provincie en gemeenten werken al geruime tijd nauw samen in het project N207 Zuid. Omdat we tijdens dit proces samen zijn opgetrokken, hebben de beide gemeenten al veel inhoudelijke bijdragen geleverd. Op de eerste versie van het PIP, het concept ontwerp PIP, kunnen zij voor het eerst een formele reactie geven. In de volgende fase (ontwerp PIP) kunnen zij opnieuw een formele reactie (zienswijze) indienen.

De gemeente Alphen aan den Rijn stelt een bestemmingsplan op voor de lokale wegen in Hazerswoude-Dorp. Het gemeentelijke wegennet zal goed aansluiten op de provinciale maatregelen aan de N209. Ook op dit punt werken de betrokken overheden nauw met elkaar samen. De Verlengde Beethovenlaan is onderdeel van het PIP. Hier hoeft de gemeente Waddinxveen geen bestemmingsplan voor op te stellen.

De gemeenten zijn om reactie gevraagd op het concept ontwerp PIP. Zij zijn ook samenwerkingspartner. Waarom dan toch een formele vraag om een reactie?

Deze stap maakt onderdeel uit van de wettelijke procedure die hoort bij inpassingsplannen.

Heeft Zoetermeer een reactie gegeven? Waar kunnen we die terugvinden?

De gemeente Zoetermeer heeft formeel niet gereageerd. Zij zijn wel op de hoogte van de plannen van de N207 Zuid. De ingekomen reacties van de vooroverlegpartners worden verwerkt in een nota beantwoording vooroverleg. Deze wordt als bijlage bij de tweede versie van het PIP - het ontwerp PIP – gevoegd, zodat iedereen de reacties en antwoorden kan lezen.

Is er een reactie van de adviseur ruimtelijke kwaliteit (PARK) op het concept ontwerp PIP en de maatregelen N209 in Hazerswoude-Dorp?

De PARK levert advies, maar reageert niet op het PIP. Op basis van het PARK-advies hebben we bepaald hoe we ruimtelijke maatregelen zoals nieuwe rotonde willen inpassen in het landschap. Het is geen taak van de PARK om een oordeel te geven over de oplossingen waar wij op uit zijn gekomen na afweging van meerdere belangen. Het PARK-advies is als bijlage bij het PIP gevoegd.

Worden Verlengde Bentwoudlaan en maatregelen Hazerswoude-Dorp als één project gerealiseerd?

Ja. Dat klopt, de maatregelen N209 in Hazerswoude-Dorp zijn nodig voor openstelling van de Verlengde Bentwoudlaan.

Door wie is de voorkeur gegeven aan de N207 Zuid?

Omdat de wegen in het projectgebied door meerdere gemeenten lopen – en de provincie wegbeheerder is van de N-wegen – hebben de gemeenten en de regio in 2012 samen een verzoek ingediend bij de provincie. Zij vroegen de provincie prioriteit te geven aan een oplossing voor de problematiek rondom de N207 en N209. De provincie Zuid-Holland startte daarop het project N207 Zuid en zoekt in nauw overleg met gemeenten, waterschappen, bedrijven, maatschappelijke organisaties en inwoners naar de beste manier om de knelpunten te verbeteren.

Is de variant X Robuust nu van tafel?

Ja, hoewel er wel elementen van X Robuust gebruikt zijn in het voorstel dat nu voorligt. In 2018 is X Robuust als eerste variant onderzocht. Uit nader onderzoek bleek dat X Robuust niet op alle onderdelen voldoende oplossing bood. Na intensief overleg tussen de gemeente Alphen aan den Rijn en de provincie hebben wij daarom besloten tot een derde variant te ontwikkelen: het Maatregelpakket N207 Zuid. In het Maatregelpakket N207 Zuid, dat is opgenomen in het concept ontwerp PIP, zijn wel elementen uit X Robuust gebruikt.

Waarom wordt er nu al een concept ontwerp PIP voorgelegd, terwijl hierin heel duidelijk het amendement – dat onderdeel is van het Uitvoeringsbesluit – lang niet volledig is ingevuld?

Bij het Uitvoeringsbesluit hebben de Provinciale Staten ook een amendement aangenomen. Dat is een aanvullend besluit op de plannen – het Uitvoeringsbesluit - van de N207 Zuid. Een van die besluiten is dat er onderzoek gedaan moet worden naar de langetermijnmaatregelen voor de regio. Dit wordt onderzocht in het programma Beter Bereikbaar Gouwe. Het project N207 Zuid kan tijdens dit onderzoek verder werken aan de voorbereiding van het provinciaal inpassingsplan.

Drie provinciale versies van de plannen. Dat roept toch om veel meer verbinding? Als alles pas aan het eind bij elkaar komt, dan is de veranderruimte vanzelfsprekend nog zeer gering. Ook lijkt dit erg op dubbel werk

Door o.a. de Provinciale Staten is eerder het Uitvoeringsbesluit vastgesteld. Op basis daarvan zijn (milieu)onderzoeken uitgevoerd en is een technisch ontwerp opgesteld. De eerste versie van de juridische vertaling van dit technische ontwerp is nu klaar. Dit heet het concept ontwerp provinciaal inpassingsplan (PIP). De partijen waarmee eerder is samengewerkt hebben nu de gelegenheid om hierop te reageren, zodat dit document verder kan worden verbeterd. De volgende versie, het ontwerp PIP, wordt in de volgende fase ter inzage gelegd, zodat iedereen hierop kan reageren. Deze opmerkingen worden ook gebruikt om het stuk verder te verbeteren. Zo kan uiteindelijk aan Provinciale Staten een goed afgewogen voorstel worden voorgelegd, waar iedereen op heeft kunnen reageren.

De details lijken al zeer goed ingevuld, terwijl de werkelijke toegevoegde waarde van de feitelijke hoofdstructuur nog niet is aangetoond. Zou het niet heel verstandig zijn om in deze tijden, het gehele plan eens heel grondig te heroverwegen en wel gebruik te maken van de diverse alternatieve ideeën? De toekomst is, of we nu willen of niet, volledig anders geworden. Hoe wordt hierover gesproken binnen de PIP? Het is immers deels ontwikkeld op basis van (inmiddels) verouderde denkbeelden.

De gebruikte verkeersmodellen geven ons inzicht in hoe het verkeer zich zal ontwikkelen tot 2035. Dit zijn de actuele verkeersmodellen en geven geen aanleiding om te heroverwegen. Uit deze modellen blijkt dat het de komende jaren steeds drukker wordt en de bereikbaarheid slechter. De toegevoegde waarde van N207 Zuid zit in het verminderen van het doorgaand verkeer door de kernen van Waddinxveen en Boskoop en het verbeteren van de verkeersdoorstroming op de N209 in Hazerswoude-Dorp.

De maatregelen in Waddinxveen hebben een robuust karakter, de maatregelen in Hazerswoude-Dorp echter niet. De knelpunten blijven aanwezig (kruisend verkeer ter hoogte van de Dorpsstraat). De doorstroming bij de kruising zal de eerste jaren wellicht iets verbeteren. Aangezien dit probleem al jaren speelt, kan mijns inziens beter nu een robuuste oplossing worden gekozen, in plaats van een tijdelijke oplossing.

Het zal de komende jaren steeds drukker worden op de wegen en de bereikbaarheid wordt slechter, als de wegen niet worden aangepast. Het Maatregelpakket N207 Zuid biedt volgens de verkeersmodellen een robuuste oplossing tot 2035. In het programma Beter Bereikbaar Gouwe wordt naar oplossingen, in samenhang met de maatregelen uit de N207 Zuid, voor de middellange en lange termijn gekeken.

In de vorige sessie (vorig uur) werd aangegeven dat er niet langer gewacht kon worden met de aanleg van de N207 Zuid omdat het steeds drukker wordt. Waarom is er geen prioritering opgesteld van problemen in de regio die geadresseerd moeten worden?

Aan de basis van het project N207 Zuid staan veel verschillende onderzoeken naar de problemen rondom de N207. Deze onderzoeken zijn in 2005 gestart. Om de bereikbaarheid, doorstroming en leefbaarheid op en rond de N207 te verbeteren zijn afgelopen jaren onder andere de oostelijke rondweg Boskoop, de parallelstructuur A12 (met o.a. de Moordrechtboog) en de maatregelen aan de N207 boven Alphen richting Leimuiden gerealiseerd. Ook is gewerkt aan de frequentieverhoging op het traject Gouda-Alphen waardoor de treinen vaker gaan rijden (R-net) en aan de Planstudie N207 Zuid. De Planstudie N207 Zuid zoekt een oplossing voor de N207 en de wegen ten westen van de N207, omdat die steeds voller worden. Met name in Waddinxveen, Boskoop en Hazerswoude-Dorp. Met het voorkeursbesluit Planstudie N207 Zuid fase 1 kozen provincie en gemeenten in de eerste helft van 2016 voor de Verlengde Bentwoudlaan als een eerste stap om de verkeers- en leefbaarheidsproblemen in deze regio op te lossen. Tegelijkertijd is afgesproken dat er ook een verbetering moet komen voor de situatie op en rond de N209 in Hazerswoude-Dorp. Daarnaast is bij het voorkeursbesluit afgesproken dat er een verkenning start naar bereikbaarheids- en leefbaarheidsvraagstukken in het gebied op de lange termijn (2040).

Keuzes in Beter Bereikbaar Gouwe hebben effect op de verkeersstromen in de regio, ook de N207 Zuid. Deze zijn niet verwerkt in het PIP. Wat is de waarde van het PIP?

De Provinciale Staten hebben bij het Uitvoeringsbesluit N207 Zuid gevraagd te onderzoeken wat er nog meer nodig is om de bereikbaarheid in de regio te verbeteren, nadat de N207 Zuid is gerealiseerd. Het programma Beter Bereikbaar Gouwe is hieruit ontstaan. Beter Bereikbaar Gouwe heeft als doel te komen tot een gezamenlijk maatregelenpakket dat de knelpunten in de regio zoveel mogelijk oplost. De resultaten van deze studie moeten beschikbaar zijn bij het vaststellen van het definitieve Provinciaal Inpassingsplan N207 Zuid.

Waarom maakt de Provincie zo'n doolhof van diverse invalshoeken over een weg zonder onderbouwing van het waarom, een BBG dat over hetzelfde gaat, een passage van de N209 door Hazerswoude Dorp die 1: 1 samenhangt met de N207 Zuid en de BBG en het overleg met Zoetermeer over een ontsluiting daar die ook weer nauw samenhangt met de N209 en de N207 Zuid? Dit heeft geen samenhang in uw werkwijze. Er is geen enkele berekening die onderbouwt wat de N207 Zuid moet toevoegen en de provincie is slechts gefocust op doorstroming van Provinciale wegen en de feitelijke aanleg van een Rijksweg met 2x2 stroken op een gigantische brede strook. Het is zo'n warboel dat de Provincie de grote verdenking op zich laadt zand in ieders ogen te strooien. Juridisch kan het een niet van het ander worden gescheiden.

De digitale informatiebijeenkomst van 23 september 2020, zoals ook de eerdere informatiebijeenkomsten en werksessies, is onder andere bedoeld om bewoners de samenhang met andere projecten nader toe te lichten. Daarmee proberen we duidelijkheid te scheppen over de samenhang van de verschillende projecten. In het PIP beschrijven wij de samenhang en gaan we nader in op de relatie met andere trajecten. In het PIP kunt u ook de onderbouwing lezen, op basis van uitgevoerde onderzoeken, dat het plan ruimtelijk passend is. De documenten van het PIP zijn [hier](#) te vinden. In deze onderzoeken kunt u ook de berekeningen terugvinden waarmee wordt onderbouwd dat de maatregelen een positieve bijdrage leveren aan verbetering van de verkeersstructuur. In het tweede kwartaal 2021 komt het ontwerp PIP ter inzage. Op dat moment is het mogelijk een zienswijze in te dienen.

Kunt u met controleerbare cijfers een toelichting geven op de verwachte verkeersgroei?

De verwachte verkeersgroei komt uit het regionaal Verkeersmodel Midden-Holland, versie 3.1. In de [technische rapportage](#) ervan is terug te vinden hoe de prognoses zijn opgebouwd.

Kunnen jullie het ambtelijk statement over 'het wordt drukker' m.b.t. de noodzaak onderbouwen? Met hetzelfde verkeersmodel als de Provincie gebruikt, is door een coalitie van verenigingen aangetoond dat de weinige cijfers van de provincie niet kloppen en de N207 Zuid de slechtst denkbare oplossing is voor het verkeer.

Dat het drukker wordt in de dorpskernen van Waddinxveen, Boskoop en Hazerswoude-Dorp blijkt uit de verkeersberekeningen. De verwachte verkeersgroei komt uit het regionaal Verkeersmodel Midden-Holland, versie 3.1. In de [technische rapportage](#) ervan is terug te vinden hoe de prognoses zijn opgebouwd. Voor de provincie en de betrokken gemeenten blijkt hieruit de noodzaak voor de voorgestelde maatregelen.

Waarom is de N207 Zuid nodig is? Met cijfers is aangetoond dat er meer negatieve effecten zijn en dat het beter is de echte problemen direct aan te pakken.

Veel verkeer rijdt van noord naar zuid door de kernen van Waddinxveen en Boskoop. De huidige N207 is voor dat verkeer geen aantrekkelijke optie, vanwege de knelpunten op de hefbruggen. Door de geplande bouw van woningen en bedrijventerreinen in het gebied worden deze wegen in de nabije toekomst nog drukker. De Bentwoudlaan wordt aangelegd om dit verkeer uit Waddinxveen en Boskoop te halen. Volgens de berekeningen worden doorgaande wegen door de dorpen 30% tot 40% rustiger als we de maatregelen - zoals voorgesteld in het concept ontwerp PIP - uitvoeren. Daarnaast hebben we onderzocht welke verkeersgroei we verwachten op de N209 in Hazerswoude-Dorp in de periode 2017-2035. Ook als we niets doen, dus *zonder* (Verlengde) Bentwoudlaan en maatregelen in Hazerswoude-Dorp, verwachten we een verkeerstoename van 40%. Het voorgestelde Maatregelenpakket N207 Zuid zorgt er dus voor dat Hazerswoude-Dorp bereikbaar, leefbaar en veilig blijft.

De N207 Zuid trekt extra verkeer door de regio en vergroot de problemen in o.a. Hazerswoude-Dorp en lost bijvoorbeeld geen problemen op in Boskoop bij de hefbrug en Zijde of de Henegouwerweg bij Waddinxveen in tegenstelling wat net is verteld. Wat is de werkelijke reden deze weg aan te willen leggen?

Als we niets doen, dus zonder Bentwoudlaan en maatregelen in Hazerswoude-Dorp, verwachten we een verkeerstoename van 40%. Dit noemen we autonome groei. Dit ontstaat door extra woningbouw bij voorbeeld de Triangel en ontwikkelingen van bedrijventerreinen als de Glasparel en het PCT-terrein. Het Maatregelpakket N207 Zuid zorgt ervoor dat het verkeer minder door de dorpskernen van Waddinxveen en Boskoop gaan, doorgaand verkeer Hazerswoude-Dorp beter kan passeren en de lokale bereikbaarheid van Hazerswoude-Dorp wordt verbeterd. Daarnaast hebben we onderzocht welke verkeersgroei we verwachten op de N209 in Hazerswoude-Dorp in de periode 2017-2035. Ook als we niets doen, dus *zonder* (Verlengde) Bentwoudlaan en maatregelen in Hazerswoude-Dorp, verwachten we een verkeerstoename van 40%. Het voorgestelde Maatregelpakket N207 Zuid zorgt er dus voor dat Hazerswoude-Dorp bereikbaar, leefbaar en veilig blijft.

Waarom verschillen de profielen van de Gemeneweg en de Bentwoudlaan zo erg? Bentwoudlaan lijkt veel te ruim gedimensioneerd.

De Bentwoudlaan – Verlengde Bentwoudlaan is een nieuwe weg die wordt ontworpen als een gebiedsontsluitingsweg (GOW) type 1 met twee gescheiden rijstroken en een middenberm, buiten de bebouwde kom. Dit betekent per richting één (asfalt)rijstrook. Hierbij is een verkeersveiliger inrichting met per richting gescheiden rijbanen en 6 meter brede obstakelvrije zone ingepast. Daarbij sluit de Bentwoudlaan aan op de in aanbouw zijnde Vredenburglaan, die hetzelfde profiel met een middengeleider en obstakelvrije zones krijgt. De N209 Gemeneweg is een weg die in de bestaande situatie moet worden ingepast en qua profiel meer aansluit op de aanliggende wegvakken. Het betreft een reconstructie van een gedeelte van de bestaande weg. Voor een gedeelte ligt de N209 Gemeneweg binnen de bebouwde kom van Hazerswoude-Dorp. Voor het gedeelte binnen de bebouwde kom gelden in de landelijke richtlijnen (op onderdelen) andere maten dan voor buiten de kom.

Door het extra verkeer vanwege de N207 Zuid ontstaat ook extra luchtverontreiniging. In Waddinxveen moeten ook 3 biomassacentrales gebouwd worden. Waar en door wie wordt het cumulatieve effect van de plannen onderzocht?

In het kader van het PIP is het cumulatieve effect van de weg en de biomassacentrales niet onderzocht. De gemeente Waddinxveen heeft een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd in het kader van de biomassacentrales. Zij hebben hiervoor hetzelfde model gebruikt als project N207 Zuid om toekomstige scenario's te berekenen. De wegen uit het project N207 Zuid zijn daarmee dus ook onderdeel van het luchtkwaliteitsonderzoek.

Wat is de herkomst en bestemming van het verkeer over de N207 Zuid? En wat zijn de gevolgen van lawaai, fijnstof, enz. voor de omwonenden in Waddinxveen, Boskoop en Hazerswoude-Dorp en de vele rustzoekers, vogelaars, wandelaars en fietsers en voor de nu al bijzondere soorten fauna en flora in het Bentwoud?

De aanleg van de Bentwoudlaan leidt tot verschuiving van verkeer. De nieuwe verbinding trekt verkeer uit de kommen van Waddinxveen, Boskoop en Hazerswoude-Dorp. Dat is ook het doel van de weg. Daarnaast gaat er ook meer verkeer over de weg rijden. Voor detailinformatie verwijs ik u naar het achtergrondrapport Verkeer, waar in paragraaf 4.3 de uitkomst van een selected link analyse is terug te vinden.

Voor de bewoners van Waddinxveen en Boskoop zijn de gevolgen van geluid en fijnstof gunstig na de aanleg van het Maatregelpakket N207 Zuid, doordat er een afname is van doorgaand verkeer door de dorpskernen.

Voor Hazerswoude-Dorp is het gevolg voor geluid en fijnstof neutraal na de aanleg van het Maatregelpakket N207 Zuid. We hebben onderzocht dat het verkeer tot wel 50% kan toenemen op de N209 in Hazerswoude-Dorp in de periode 2017-2035. De maatregelen aan de N209 zorgen er echter

voor dat het verkeer sneller van noord naar zuid of andersom door Hazerswoude-Dorp rijdt. Hierdoor blijven de gevolgen voor geluid en fijnstof gelijk ten opzichte van de huidige situatie. Voor het Bentwoud zijn er negatieve milieueffecten, zoals geluidsoverlast. De effecten worden gedeeltelijk verkleind door de aanleg van stiller asfalt. De negatieve recreatieve effecten worden gedeeltelijk gecompenseerd door de aanleg van recreatieve voorzieningen zoals fiets-, ruiter- en voetpaden en door de aanleg van de ecologische verbindingszone.

Waarom wordt een oplossing voor de kern Boskoop niet of nauwelijks meegenomen? Daar wordt het dus een grote puinhoop naar verwachting, omdat er alleen verkeer wordt aangetrokken in en door het gebied met deze weg en alleen over bestaande te krappe wegen verder moet.

De maatregelen van de N207 Zuid zorgen ook voor positieve effecten in Boskoop. Zo zal het verkeer van en naar het PCT-terrein niet meer door de kern van Boskoop rijden, maar gebruik maken van de Verlengde Bentwoudlaan. Ook de Zijde wordt minder belast, hier zien we een licht positief effect. In het programma Beter Bereikbaar Gouwe wordt naar het hele Gouwe gebied van N11 -A12 en N209 tot aan Bodegraven-Reeuwijk gekeken, dus ook naar Boskoop. Voor meer informatie kunt u kijken op www.beterbereikbaargouwe.nl

Is de nieuwe woningbouw Boskoop en het aantrekken van toeristen naar transitiegebieden Boskoop ook meegerekend? Geeft zeker extra belasting en veel bouwverkeer.

In het verkeersmodel zijn toekomstige ontwikkelingen opgenomen zoals woningbouw, bedrijventerreinen en andere infrastructuur. Tijdelijke lokale effecten, zoals bouwverkeer, worden niet meegenomen in het model.

Met dit plan ontlast je inderdaad beter Boskoop en Waddinxveen, maar wordt er meer verkeer naar Hazerswoude-Dorp geleid.

Dat is correct. Om die reden zijn de verbetermaatregelen in Hazerswoude-Dorp noodzakelijk, ook al in de huidige situatie, en zijn beide projectonderdelen onlosmakelijk aan elkaar gekoppeld.

Welk bedrag is er met de korte termijnmaatregelen in Hazerswoude-Dorp gemoeid en kan dit geld niet beter in een definitieve oplossing worden gestoken?

Door de huidige knelpunten in Hazerswoude-Dorp zijn maatregelen op de korte termijn nodig. Deze zijn verwerkt in het PIP van het project N207 Zuid. Het aanpassen en aanleggen van wegen, wandelpaden en fietspaden door het project N207 Zuid wordt van 2023 tot 2025 gerealiseerd. In het Uitvoeringsbesluit is voor de variant X Robuust op basis van de kostenraming € 13,75 mln. (prijsspeil 2017) opgenomen. De gemeente Alphen aan den Rijn draagt aan de provinciale maatregelen (noordelijke rotonde) € 2,1 mln. bij.

Het programma Beter Bereikbaar Gouwe is een vervolgstudie op N207 Zuid en onderzoekt momenteel verschillende maatregelen voor een betere bereikbaarheid in de Gouwe-regio. Dit zijn oplossingen, in samenhang met andere maatregelen, waarbij naar de middellange en lange termijn wordt gekeken.

Zijn jullie de plannen in het dorp wel eens op locatie gaan bekijken?

Ja, we kennen de situatie ter plaatse en zijn ook regelmatig in Hazerswoude-Dorp, Boskoop en Waddinxveen te vinden.

Is er al overeenstemming over de maatregelen met de gemeente Alphen aan den Rijn?

In de stuurgroep is samen met de gemeenten Alphen aan den Rijn en Waddinxveen besloten om in het concept ontwerp PIP het best werkende maatregelenpakket die tot nu toe ontwikkeld is op te nemen.

Ondertussen werkt de gemeente Alphen in afstemming met de provincie en kijkt de Raadswerkgroep of er verbeteringen kunnen worden toegepast. Hiervoor lopen nog onderzoeken vanuit de gemeente Alphen aan den Rijn. Begin december 2020 moet er duidelijkheid zijn, zodat de gemeente begin 2021 met een voorstel naar de raad kan gaan voor de besluitvorming.

Procesvragen – input inwoners

Tijdens de digitale informatiebijeenkomst op 23 september 2020 vroeg u ons wat er met de bijdrage van inwoners is gedaan. De bijdragen en reacties van inwoners, hebben we zoveel mogelijk meegenomen in de plannen die wij het afgelopen jaren hebben gemaakt. Dat lukte niet met alle suggesties. Meer vragen over de inbreng van bewoners beantwoorden we hieronder.

Waarom wordt er wel gesproken met Gemeente Alphen aan den Rijn en niet met de dorpsraden?

De provincie overlegt met de Dorpsraden tijdens het Dorpsoverleg. In deze overleggen worden waar nodig de overwogen varianten en de voortgang van het project besproken. Daarnaast spreekt de provincie ook met de nieuwe raadwerkgroep, bewoners, ondernemers, agrariërs, scholen en sportverenigingen in het gebied. Ook de gemeente spreekt regelmatig met het Dorpsoverleg Hazerswoude-Dorp en de Dorpsraad Boskoop.

Uw plan voor het doorgaande verkeer op de N209 heeft geen enkel draagvlak onder de bevolking. De rotonde bij de Rembrandtlaan is een ramp voor Plan Zuid. Het net vernieuwde parkje gaan naar de barrebiesen, u perst het verkeer over een nauw straatje de Dorpsstraat in en uit. Als u een aansluiting op de huidige Zuidelijke rotonde maakt en een rondweg langs de Eerste Tocht (zuidzijde) met 3 tot 4 aansluitingen op plan Zuid, dan doet u wat. Is deze oplossing ook bekeken?

Ja, een zuidoostelijke aansluiting is overwogen in de Alphense Variant en de X Robuust. Uit nader onderzoek bleek dat beide varianten niet op alle onderdelen voldoende oplossing boden. Na intensief overleg tussen de gemeente Alphen aan den Rijn en de provincie hebben wij daarom besloten een derde variant te ontwikkelen: het Maatregelpakket N207 Zuid. In deze variant is er een weg opgenomen van de Rotonde Midden naar de Rembrandtlaan. Deze oplossing bleek effectiever dan een weg naar de woonwijk Weidelanden.

Is er in het voorgaande traject onderzoek gedaan naar de volgende oplossing in Hazerswoude-Dorp: het doorgaande verkeer ongelijkvloers laten kruisen met de Dorpsstraat en rotondes maken aan de noord- en zuidzijde van Hazerswoude-Dorp. Deze rotondes vormen dan de uitwisseling tussen lokaal verkeer en het doorgaande verkeer. Lokaal verkeer wordt bovenlangs geleid, zoals nu op de huidige route. Het doorgaande verkeer wordt via een onderdoorgang langs het dorp geleid zodat er ter hoogte van de Dorpsstraat geen uitwisseling meer is tussen lokaal en doorgaand verkeer. Hierdoor ontstaat er dus daadwerkelijk een veilige situatie en een betere doorstroming. De kruising bij de Dorpsstraat kan in dat geval eenvoudiger/vriendelijker worden gemaakt waardoor er meer een dorpsplein kan worden gecreëerd. Bovenstaande oplossing is duurder dan de nu voorgestelde oplossing, echter is deze wel robuuster, veiliger en zorgt voor een betere leefbaarheid.

In de planstudie fase 1 (april 2016) zijn varianten onderzocht die vergelijkbaar zijn met de oplossing die hier wordt geschetst. Deze bleken ruimtelijk niet in te passen tussen de noordelijke en zuidelijke rotonde die ook benodigd zijn. Als de tunnel, of tunnelbak tussen de twee rotondes komt te liggen is er te weinig ruimte voor de tunneltoeritten. Deze worden dan te steil. Ook is er dan bovengronds te weinig ruimte voor een bovengrondse weg. Deze argumenten in combinatie met de hoge kosten hebben ervoor gezorgd dat deze variant toen is afgefallen. In het programma Beter Bereikbaar Gouwe heeft iedereen ideeën in kunnen brengen. Zo is ook een tunnel voor Hazerswoude-Dorp als een van de ideeën ingebracht. Binnen het programma Beter Bereikbaar Gouwe worden nu pakketten uitgewerkt. Deze pakketten worden binnenkort besproken met de omgeving.

Maatregelen N209 Hazerswoude-Dorp – algemene vragen

Tijdens de digitale informatiebijeenkomst op 23 september 2020 werden er vragen gesteld over de verkeersberekeningen die wij hebben gebruikt. Wij berekenen toekomstige scenario's met een verkeersmodel, waarin we de aanleg van woonwijken, bedrijventerreinen en nieuwe infrastructuur meenemen. De modelberekeningen bieden geen zekerheid, maar zijn wel een betrouwbaar hulpmiddel. We hebben onderzocht welke verkeersgroei we verwachten op de N209 in Hazerswoude-Dorp in de periode 2017-2035. Als we niets doen, dus zonder Bentwoudlaan en maatregelen in Hazerswoude-Dorp, verwachten we een verkeerstoename van 40%. Dit noemen we autonome groei, deze groei ontstaat door extra woningbouw en ontwikkelingen van bedrijventerreinen. Mèt aanleg van de Bentwoudlaan en de maatregelen in Hazerswoude-Dorp verwachten we 10% extra verkeerstoename bovenop de verkeersgroei door woningbouw en bedrijventerreinen. De totale verkeersgroei zal tussen 2017 en 2035 stijgen met 50%. Het voorgestelde Maatregelpakket N207 Zuid zorgt ervoor dat Hazerswoude-Dorp bereikbaar blijft, ondanks de groei van 50% op de N209. Dat doen we o.a. door het kruispunt N209-Dorpsstraat aan te passen. Je bent hierdoor sneller aan de andere kant van het kruispunt, zowel als voetganger als automobilist. Daarnaast worden er ook meer aansluitingen gemaakt vanuit de lokale wegen op de N209, waardoor het verkeer zich beter verdeelt, waardoor het beter doorstroomt. Andere vragen over de maatregelen N209 in Hazerswoude-Dorp beantwoorden we hieronder.

Verbeteren de drie rotondes en een kruispunt met stoplichten de doorstroming?

Bijna al het huidige verkeer maakt gebruik van het kruispunt Dorpsstraat-N209, daardoor is het kruispunt op dit moment overbelast. Door de extra rotondes en het herinrichten van het kruispunt wordt het lokale verkeer beter verspreid en hiermee wordt de doorstroming bevorderd.

Waarom staat bereikbaarheid nog voor leefbaarheid met name in Hazerswoude-Dorp?

In 2012 hebben de regio, gemeenten en bedrijfsleven de provincie opgeroepen te investeren in de infrastructurele knelpunten in het gebied. Vervolgens heeft de provincie samen met de gemeenten Alphen aan den Rijn en Waddinxveen de Quick Scan N207 Zuid opgestart.

In 2016 is Fase 1 afgerond en hebben de colleges van de provincie Zuid-Holland en gemeente Waddinxveen en de gemeenteraad in Alphen aan den Rijn gezamenlijk kozen voor de Verlengde Bentwoudlaan waarbij tegelijkertijd is afgesproken dat er ook een verbetering moet komen voor de situatie op en rond de N209 in Hazerswoude-Dorp.

Het project is dus begonnen vanuit het oplossen van een structuurprobleem, maar het treffen van aanvullende maatregelen t.a.v. veiligheid, landschappelijke verbeteringen en groenvoorzieningen wordt de leefbaarheid verbeterd.

Op 12 februari 2020 heeft de verantwoordelijk gedeputeerde benoemd dat de N207 Zuid niet open gaat voor de problemen in Hazerswoude Dorp zijn opgelost. Wordt onder oplossen alleen verstaan de doorstroming op de N209 of wordt daar ook onder verstaan dat er een oplossing is gekomen waar de bewoners van Hazerswoude-Dorp zich in kunnen vinden?

Voor de problemen bij Hazerswoude-Dorp zoeken we naar een oplossing voor een betere doorstroming van het verkeer. Deze oplossing moet veilig zijn en bijdragen aan de leefbaarheid van het dorp. Hierbij zoeken we naar een oplossing waarbij draagvlak vanuit het dorp belangrijk is. Daarom hebben wij in de planstudie-fase ontwerpessies georganiseerd met inwoners van o.a. Hazerswoude-Dorp waarbij al richting is gegeven naar mogelijke maatregelen. We realiseren ons wel dat 100% draagvlak niet realistisch is.

Wat zal de impact zijn qua geluid en milieu ten zuiden van Hazerswoude-Dorp?

Uit de vooronderzoeken blijkt dat er aan de wettelijke normen zal worden voldaan in dit deel van Hazerswoude-Dorp. De impact van geluid en andere milieuaspecten staat beschreven in het PIP, de milieueffectrapportage (MER) en de achtergrondrapporten. U kunt deze [downloaden op de website van de N207 Zuid](#).

Hoeveel toename van vrachtverkeer verwachten jullie in Hazerswoude-Dorp?

Voor het vrachtverkeer geldt een toename van circa 14% op de N209 mét de aanleg van de (Verlengde) Bentwoudlaan ten opzichte van het scenario zonder (Verlengde) Bentwoudlaan.

Gaan vrachtwagens en landbouwvoertuigen door woonwijken heen rijden?

De gemeente Alphen aan den Rijn is momenteel in overleg met de betrokken partijen om een oplossing te zoeken voor het vracht- en landbouwverkeer op lokale wegen. Hierbij wordt gekeken naar oplossingen op korte en middellange termijn, zoals eenrichtingsverkeer en de aanleg van een landbouwweg.

Meer verkeer in Hazerswoude-Dorp betekent meer geluidsoverlast en meer uitstoot van uitlaatgassen. Hoe zit het met de geluidsoverlast en de luchtkwaliteit langs de N209 in de dorpskern? En welke maatregelen worden genomen om de leefbaarheid te handhaven of verbeteren?

Er komt meer verkeer door Hazerswoude-Dorp. De verkeerstoename is niet evenredig met de toename van verkeerslawaaï en luchtkwaliteit. Doordat het verkeer in de nieuwe situatie beter doorstroomt, blijft de geluidstoename neutraal. Daarnaast nemen wij compenserende maatregelen om aan de Wet geluidshinder (Wgh) te kunnen voldoen.

Uw plan voor het doorgaande verkeer op de N209 wilt u door nauwe straatjes aan de Oostzijde persen. Dat maakt het levensgevaarlijk. Wat bezielt de provincie om zo'n idee te krijgen? De Dorpsstraat is dan nog beter. Of een weg langs de Eerste Tocht aan de oostzijde naar de Middelweg voor alle landbouw- en vrachtverkeer. Is deze oplossing ook overwogen?

Het plan is om het doorgaand verkeer op de N209 beter te laten doorstromen door het herinrichten van het kruispunt. De noordoostelijke ontsluitingsweg is bedoeld voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de dorpskern. Door het verspreiden van het verkeer ontstaat een veiligere situatie. De noordoostelijke ontsluitingsweg zal voldoen aan alle richtlijnen van een veilige 30 km/h weg, veilig voor alle verkeersdeelnemers inclusief voetgangers. Dit geldt zowel voor de nieuwe aan te leggen weg, als de al bestaande infrastructuur. De gemeente is momenteel in overleg met de betrokken partijen voor een oplossing voor het vracht- en landbouwverkeer.

Waarom wordt een probleem wat Waddinxveen heeft verlegd naar Hazerswoude-Dorp?

Het probleem met de doorstroming en verkeersveiligheid in Hazerswoude-Dorp speelt ook al in de huidige situatie. Dus ook zonder realisatie van de (Verlengde) Bentwoudlaan. Om die reden zijn de verbetermaatregelen in Hazerswoude-Dorp noodzakelijk en zijn beide projectonderdelen onlosmakelijk aan elkaar gekoppeld.

Het enige wat hier wordt gestimuleerd is dus eigenlijk het transitverkeer?

Het is een verbetering voor het doorgaand verkeer en de lokale bereikbaarheid. Hiermee bedoelen we dat er een kortere gemiddelde wachttijd voor het verkeerslicht zal zijn en er worden extra ontsluitingswegen van en naar de dorpskernen gerealiseerd.

Uw waarneming van de files op de N209 is juist. Al 40 jaar. Daar gaat u nog veel meer verkeer overheen jagen. Lawaai, stank, allerlei stoffen slecht voor de volksgezondheid van 2.000 omwonenden. Is er voor een tunnel of een westelijke randweg geen geld?

In het programma Beter Bereikbaar Gouwe hebben de samenwerkende partners een inventarisatie gedaan naar financieringsmogelijkheden. Binnen de mogelijkheden worden nu meerdere pakketten uitgewerkt. Deze pakketten worden op korte termijn gepresenteerd aan de omgeving.

Alle maatregelen zijn erop gericht om het verkeer op de provinciale weg, dat met bijna 50% groeit, beter te laten doorstromen. Meer verkeer leidt tot meer milieuhinder, geluid, stof, stikstof. Wat schiet Hazerswoude-Dorp er zelf echt mee op? En waarom niet direct een afdoende maatregel nemen die het doorgaande verkeer op de kruising Dorpsstraat/N209 weghaalt?

Onderzocht is welke verkeersgroei we verwachten op de N209 in Hazerswoude-Dorp in de periode 2017-2035. Daaruit blijkt dat ook als we niets doen, dus zonder Bentwoudlaan en maatregelen in Hazerswoude-Dorp, een verkeerstoename van 40% wordt verwacht. Het voorgestelde Maatregelpakket N207 Zuid zorgt voor op de korte termijn dat Hazerswoude-Dorp bereikbaar, leefbaar en veilig blijft.

Maatregelen die zorgen voor een afname van het doorgaande verkeer op de kruising Dorpsstraat/N209 voor op de (middel)lange termijn worden bestudeerd in het programma Beter Bereikbaar Gouwe, als aanvulling op de maatregelen van de N207 Zuid.

Maatregelen N209 Hazerswoude-Dorp – vragen rotonde noord

De nieuwe rotonde en daarmee ontsluitingsweg sluiten jullie aan op de hoofd(school)fietsroute. Is dit veiliger voor fietsers?

De fietsverbinding naar de woonwijk, scholen, sportvelden en het zwembad wordt met de aanleg van de fietsbrug beter en veiliger. Daarmee kunnen fietsers de provinciale weg veilig oversteken. De noordoostelijke ontsluitingsweg vanaf de noordelijke rotonde tot aan het scholeneiland of de Dorpsstraat hoort bij het lokale wegennet. Voor de gemeente is de veiligheid van groot belang en neemt dat mee bij het inpassen van de lokale wegen.

Waarom is de Gerebrug donkerblauw ingetekend in de kaart? Wordt deze aangepast?

De Gerebrug is hier donkerblauw ingetekend als aanduiding dat inwoners via de noordoostelijke ontsluitingsweg het dorp in en uit kunnen rijden. De Gerebrug maakt onderdeel uit van de lokale aansluitingen en is geen onderdeel van het PIP. De gemeente Alphen aan den Rijn onderzoekt momenteel of de verkeerssituatie rondom de brug veilig is of dat deze moet worden aangepast.

Hoe wordt het sluipverkeer tussen rotonde Noord en Gerelaan voorkomen richting Boskoop?

Doordat de doorstroming op de N209 beter wordt, is het minder aantrekkelijk om de route over de Gerelaan te nemen. De route via de N209 en Hoogeveenseweg is dan sneller.

Wordt de Gerelaan niet veel te druk door alle verkeer wat in het oostelijke gedeelte van het dorp moet zijn?

De Gerelaan zal drukker worden, maar volgens ons onderzoek is de weg geschikt voor het extra verkeer. De gemeente Alphen aan den Rijn onderzoekt momenteel of de verkeerssituatie rondom de brug veilig is of dat deze moet worden aangepast.

Wordt de historische witte brug bij de Warnaarkade vervangen in het plan door een nieuwe brede brug?

Samen met de provincie kijkt de gemeente Alphen aan den Rijn of er nog meer verbeteringen zijn toe te passen. Bij nadere uitwerking onderzoekt de gemeente ook het bruggetje bij de Heerenlaan/Gerelaan. Hiervoor lopen nog onderzoeken vanuit de gemeente Alphen aan den Rijn. Begin december 2020 moet er duidelijkheid zijn, zodat de gemeente in februari 2021 tot een voorstel kan komen.

Moeten de MER-onderzoeken opnieuw worden uitgevoerd voor het verkeer dat via de noordelijk rotonde naar het oosten van Hazerswoude-Dorp wordt geleid?

Nee. In de milieueffectrapportage zijn alle drie de varianten, namelijk X Robuust, de Alphenense variant en het Maatregelpakket N207 Zuid, onderzocht. De noordelijke rotonde met een aansluiting op de Heerenlaan maakt onderdeel uit van de onderzochte varianten.

Maatregelen N209 Hazerswoude-Dorp – vragen kruispunt

Veel mensen hadden vragen over de doorstroming op het kruispunt in Hazerswoude-Dorp. Op het kruispunt N209 met de Dorpsstraat kan het verkeer vanuit de meeste richtingen straks niet meer linksaf slaan, alleen rechtsaf of rechtdoor. Daardoor kan het kruispunt veel meer verkeer aan en zal het verkeer beter doorstromen. Om te zorgen dat Hazerswoude-Dorp-West goed bereikbaar blijft, wordt de rotonde Midden aangelegd. Andere vragen over het kruispunt beantwoorden we hieronder.

Waarom blijven de stoplichten op het kruispunt in Hazerswoude-Dorp behouden terwijl er op andere plekken 2 rotondes extra worden voorgesteld?

Er is fysiek geen ruimte om een rotonde aan te leggen op de kruising met de Dorpsstraat.

Waarom neemt het verkeer Dorpsstraat-Oost af? Is hiermee ook rekening gehouden met verkeer van en naar Boskoop?

Het verkeer kan straks vanuit Hazerswoude-Dorp-Oost via de Gerelaan naar het noorden rijden. Hierdoor rijdt er minder verkeer via het oosten van de Dorpsstraat de N209 op. De verwachting is wel dat het drukker wordt op de Voorweg van en naar Boskoop.

De beste oplossing op de kruising van Hazerswoude-Dorp is niet het afslaan van verkeer verbieden vanaf de N209, maar juist het doorgaande verkeer verbieden.

Het doorgaande verkeer kunnen wij niet verbieden, omdat er geen andere bestaande wegen zijn waar we het verkeer over kunnen leiden. Alternatieve ideeën worden momenteel bekeken in het programma Beter Bereikbaar Gouwe. In het najaar volgt meer informatie over de volgende stap in Beter Bereikbaar Gouwe.

Maatregelen N209 Hazerswoude-Dorp – vragen rotonde midden

Hoe veilig is het voor fietsers op de Frans Halsstraat en de omliggende wegen?

Voor de wegen in dit gebied is een wegenscan uitgevoerd. Hierbij is o.a. gekeken naar de hoeveelheid fiets- en autoverkeer. Volgens deze scan is de Frans Halsstraat geschikt voor de hoeveelheid fiets- en autoverkeer.

De rotonde Midden zorgt er voor dat de provinciale weg dichterbij mijn huis komt te liggen. Wat wordt er aan gedaan om geluid en overlast van koplampen te reduceren?

Er is een akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarbij is gekeken naar geluidsoverlast. Oplossingen zoals het toepassen van geluidsarm asfalt zijn hierin opgenomen. Verder overwegen we ook de mogelijkheid om geluidsschermen te plaatsen. Hierbij is belangrijk dat er fysiek ruimte is en dat ze landschappelijk inpasbaar zijn. Op dit moment wordt er nog onderzoek gedaan naar de juiste oplossing voor de mogelijke overlast.

(Verlengde) Bentwoudlaan en ecologische verbindingzone – algemene vragen

Er kwamen diverse vragen over de breedte van de nieuw aan te leggen weg Bentwoudlaan – Verlengde Bentwoudlaan. U vroeg zich af of dit een tweebaansweg wordt. De Bentwoudlaan – Verlengde Bentwoudlaan wordt ontworpen als een gebiedsontsluitingsweg (GOW) type 1 met 2 gescheiden rijstroken en een middenberm. Dit betekent per richting één (asfalt)rijstrook. Voor de ontwerpaspecten, zoals rijbaanbreedte en breedtes van de bermen, houden wij de uitgangspunten aan van het Handboek Ontwerpcriteria wegen van de provincie Zuid-Holland. In de zijbermen van de weg komen grasbetonstenen waar gras doorheen groeit. Door deze berm te verharderen, wordt de weg verkeersveiliger. Ten eerste omdat er dan geen zachte berm is naast de weg en ten tweede omdat hulpdiensten bij nood over de verharde berm kunnen rijden. Er is te weinig ruimte om van deze weg een tweebaansweg te maken. Het past simpelweg niet. De optie voor een tweebaansweg maakt ook geen deel uit van te overwegen opties in het programma Beter Bereikbaar Gouwe. Andere vragen over de Bentwoudlanen beantwoorden wij hieronder.

Hoe wordt de veiligheid op de N455 – ter hoogte van de parkeerplaatsen en uitritten – geborgd na de verwachte toename van verkeer na gereedkomen Vredenburglaan?

Na het gereedkomen van de Vredenburglaan zijn de gevolgen voor de N455 (Noordeinde en Hoogeteenseweg) minimaal. Na aanleg van de Bentwoudlaan en Verlengde Bentwoudlaan wordt het Noordeinde veel rustiger. Met uitzondering van het deel tussen de Wadde en de Beethovenlaan. Ook wordt het rustiger op de Hoogeteenseweg tussen de rotonde Zijde en de toekomstige aansluiting op de Verlengde Bentwoudlaan. Deze wegdelen worden na realisatie van de nieuwe wegen overgedragen aan de gemeenten.

Maatregelen t.b.v. 't Suyt zijn gebaseerd op een te klein oppervlak en aantal woningen 't Suyt. Het zal niet mogelijk zijn om aan de eis van de gemeente 48dB, voorkeursgrenswaarde, te voldoen. Hoe gaat het project hier mee om?

Onlangs is een uitbreiding van het bouwplan 't Suyt aan de provincie verstrekt. Dit aangepaste plan zullen wij in een nieuwe update van het akoestisch onderzoek verwerken. Uit dit onderzoek zal blijken welke maatregelen noodzakelijk zijn om binnen de voorkeursgrenswaarde van 48dB op de gevel te blijven.

Is het niet logischer om het verkeer uit het Groene Hart zo snel mogelijk naar een snelweg te leiden?

Afhankelijk van de herkomst en bestemming is voor veel verkeer de snelweg geen goed alternatief. Er wonen, werken en recreëren vele mensen in het Groene Hart. De provinciale wegen houden het gebied voor deze mensen goed bereikbaar.

De Bentwoudlaan zou ook Noordeinde ontlasten, maar hoor ik dat verkeer van N209 over Noordeinde kan om de N209 te ontlasten. Dat is niet bedoeling, denk ik, omdat er weer meer verkeer over de Hefbrug en op Noordeinde komt. Wat is nu juist?

Het Noordeinde zal een stuk rustiger worden (40%) door de aanleg van de Bentwoudlaan. Ook de hefbrug zal iets rustiger worden (enkele procenten) door de aanleg van de Bentwoudlaan.

Het gebied heeft de afgelopen 30 jaar bij extreme neerslag twee keer blank gestaan. Gaan jullie dit ook verhelpen bij het aanleggen van de weg?

De provincie is verplicht om de negatieve waterhuishoudkundige gevolgen van de aanleg van de weg te compenseren. Hiervoor zijn wettelijke eisen opgesteld, die met een vergunning van het Hoogheemraadschap worden opgelegd. Concreet betekent dit dat de provincie de toename van het verhard oppervlak door project N207 Zuid moet compenseren. Tevens worden dempingen een-op-een gecompenseerd. Een oplossing voor de effecten bij extreme neerslag hoort niet bij de verantwoordelijkheden binnen het project N207 Zuid.

De voorgestelde aanleg van een landbouwpad ter ontsluiting van 80% van het land van de akkerbouwbedrijven gelegen aan het Noordeinde lijkt mij geen reële oplossing voor deze bedrijven. De weg is compleet ontwrichtend voor deze bedrijven. Zou u het plan op dit punt niet moeten herzien?

In de voorfase zijn in afstemming met de agrariërs meerdere varianten onderzocht, zoals een (volledige) parallelweg, een dubbelzijdig landbouwpad of viaducten. We hebben een afweging moeten maken tussen wensen van de agrariërs, landschappelijke impact, kosten en ruimtelijk beslag. De keuze van het landbouwpad is vastgelegd in het Uitvoeringsbesluit van april 2018.

Wordt de ecologische verbindingszone vanaf de Kleikade doorgetrokken in noordelijke richting, daadwerkelijk tot het Bentwoud? Of loopt deze tot het Schravenwildertpad?

De ecologische verbindingszone loopt door tot het Schravenwildertpad. De mogelijkheden om de laatste schakel naar het Bentwoud te maken worden nog onderzocht, maar zijn geen onderdeel van dit PIP.

Gaat het Schravenwildertpad dan ook verbreed worden?

Nee. Het Schravenwildertpad wordt niet verbreed.

Waarom is de Verlengde Bentwoudlaan niet gesitueerd ten oosten van de Eerste Tocht? In dat geval blijft het mogelijk om de zoute kwel op termijn terug te dringen door peilverhoging.

In de voorfase hebben wij meerdere varianten voor het tracé Bentwoudlaan-Verlengde Bentwoudlaan onderzocht. Hiervoor hebben wij ook een planMER opgesteld en een keuze gemaakt voor het tracé ten westen van de Eerste Tocht. Het huidige tracé ten westen van de Eerste Tocht is ook in de projectMER, behorende bij dit PIP, nader onderzocht op risico's voor het ontstaan van zoute kwel. Hieruit volgen geen bijzonderheden. Daarnaast is het vanuit technisch oogpunt noodzakelijk dat de weg een bepaalde hoogteligging heeft boven het grondwater. Dit om in alle omstandigheden, denk aan vorst, te voorkomen dat het weglichaam instabiel zou worden. Uit afstemming met het Hoogheemraadschap van Rijnland is gebleken dat deze hoogteligging ook voldoende ruimte biedt om in de toekomst peilverhogingen door te voeren.

Er zou beplanting komen voor het koplampen-probleem en niet de vangrail verhogen?

In de hoek van de Eerste Tocht en de Maaltocht wordt een wal geplaatst. Deze wordt zo ver als mogelijk doorgetrokken, zodat koplampen niet zichtbaar zijn. Op deze wal wordt een vangrail geplaatst. Bij de Zesde Tochtweg komt beplanting tegen het inschijnen van de koplampen.

In het toelichtende filmpje zie ik dat de Verlengde Bentwoudlaan een open karakter heeft. Komt er begroeiing langs de weg, zodat bewoners van het Noordeinde het verkeer niet langs zien komen?

Er komt geen begroeiing langs de weg, behalve in het Bentwoud. Aan de oostzijde van de weg in het Bentwoud komt een begroeid grondlichaam, waarop ook de fietspaden naar de recreatieve passage worden gesitueerd en aan de oostzijde wordt de begroeiing van het Bentwoud zo ver als mogelijk doorgetrokken richting de weg.

Verkeersdruk neemt inderdaad toe en wordt door alleen de Verlengde Bentwoudlaan tot aan de Hoogeveenseweg aan te leggen voor de kernen alleen maar meer problematisch voor de bewoners.

Door aanleg van woonwijken en bedrijventerreinen neemt de verkeersdruk in de toekomst toe. Straks zal veel verkeer over de Bentwoudlaan rijden en niet door de kernen van Waddinxveen en Boskoop rijden. De dorpskernen worden daardoor rustiger.

4% minder verkeer Zijde is t.o.v. van 2030, is nog altijd meer verkeer t.o.v. 2020. Waarom niet maatregelen die leiden tot echt minder verkeer?

Naar verwachting zal er met het Maatregelpakket N207 Zuid 4% minder verkeer rijden op de Zijde in 2035, dan zonder de maatregelen. Voor de Zijde is het positieve effect dus klein. In het kader van Beter Bereikbaar Gouwe wordt onderzoek gedaan naar maatregelen op middellange en lange termijn.

(Verlengde) Bentwoudlaan en ecologische verbindingzone – Bentwoud

Veel vragen gingen over de plaatsing van het Recreatie Concentratie Punt (RCP), ten westen van de Verlengde Bentwoudlaan. Wij hebben, in samenspraak met stakeholders, uiteindelijk gekozen voor de westelijke locatie, omdat het RCP dan direct duidelijk bereikbaar wordt. Dit is in lijn met alle andere bestaande toegangen tot het Bentwoud. De toegang tot het oostelijk deel is minder goed bereikbaar (dat zou dan via de Hoogeveenseweg en de Sportlaan moeten) en de oostelijke locatie is sociaal onveiliger (locatie geheel uit het zicht). Meerdere partijen hebben input gegeven bij deze inpassing, waaronder de provincie, gemeenten, Staatsbosbeheer, bewoners en gebruikers. Deze overwegingen zijn gedeeld tijdens de informatieavond van 20 februari jl. in het gemeentehuis van Waddinxveen en zullen nog gedeeld worden met de deelnemers van de Inpassingssessie van 5 februari 2019 en gepubliceerd worden op de website van de N207 Zuid. Een extra rotonde is niet te voorkomen. Andere vragen over het Bentwoud beantwoorden wij hieronder.

Hoe denkt u de in ontwikkeling zijnde natuur in het Bentwoud te beschermen? Denk aan geluid, luchtverontreinigingen en stikstof.

De geluidsoverlast ten gevolge van de weg wordt verminderd door stil asfalt aan te leggen op het deel van de Verlengde Bentwoudlaan dat het Bentwoud kruist. Er worden geen compenserende maatregelen genomen om de luchtvervuiling van verkeer te compenseren. De weg ligt aan de oostzijde van het Bentwoud. Door de overwegende zuidwestelijke winden in Nederland zal de verspreiding van de uitlaatgassen in het Bentwoud beperkt zijn. Daarnaast worden de auto's door innovaties steeds schoner en stiller waardoor de overlast van geluid en luchtverontreiniging afneemt. Er wordt aan de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit voldaan in het Bentwoud.

Kunt u nader verklaren hoe de provincie schade aan de natuur gaat compenseren en hoe de extra stikstofdepositie in het Bentwoud wordt gecompenseerd?

De provincie heeft de beleidsregel 'Compensatie Natuur, Recreatie en Landschap'. Wanneer een gebied in omvang of kwaliteit wordt aangetast, dan moet conform deze regel worden gecompenseerd. Het Bentwoud is een recreatiegebied. In het PIP worden naast stil asfalt ook compenserende maatregelen toegepast. Er komen meer fietsverbindingen en een ecologische verbindingzone in de directe omgeving om een kwaliteitsimpuls te geven aan het gebied. Het Bentwoud is geen stikstofgevoelig gebied conform de Wet Natuurbescherming, daarom hoeft er qua stikstof niet gecompenseerd te worden voor het Bentwoud.

Wordt er ook gecompenseerd op natuurlijke waarden?

Er wordt op natuurlijke waarden gecompenseerd door aanleg van natuurvriendelijke oevers langs de Maaltocht, langs de westelijke bermsloot in het Bentwoud en door aanleg van de ecologische verbindingzone.

Waarom komt er geen wal tussen de weg en Bentwoud?

Aan de oostzijde komt een wal met beplanting, waarop tevens het fietspad naar de recreatieve passage wordt gelegd. Aan de westzijde komt geen wal, maar beplanting conform het huidige beplantingsplan Bentwoud, dat zo ver als mogelijk wordt doorgezet tot aan de weg. Deze inpassing komt overeen met een keuze voor Inpassingsvisie 3 (er waren er in totaal 3), die vastgelegd is in het Uitvoeringsbesluit van april 2018.

Er komt stil asfalt bij het Bentwoud. Komt dit stil asfalt er ook op de weg bij Waddinxveen? En waarom wordt de snelheid niet verlaagd tot 60 km/h?

Vanuit het akoestisch onderzoek blijkt geen noodzaak voor het toepassen van stil asfalt ten westen van Waddinxveen of voor verlaging van de snelheid naar 60 km/h. De nieuwe weg wordt conform het Handboek Ontwerpcriteria Wegen van de provincie Zuid-Holland ontworpen als een 2x1 gebiedsontsluitingsweg, voor 80 km/h. Bij verlagen van de snelheid naar 60 km/h, wordt de Bentwoudlaan een weg waarbij functie, vorm en gebruik niet in overeenstemming met elkaar zijn. De geloofwaardigheid van 60 km/h staat dan op het spel, waarbij verwacht kan worden dat men in de praktijk harder zal gaan rijden dan 60 km/h. De Bentwoudlaan wordt ook aangelegd ter ontlasting van het Noordeinde. Bij een lagere snelheid op de Bentwoudlaan zal de aantrekkende werking van de Bentwoudlaan lager zijn.

Wordt er naast de genoemde ecologische verbindingszone ook nog aandacht besteed aan een verbindingszone tussen Gouwebos en Bentwoud?

Dit is het geval voor het deel tussen het Noordeinde en het Bentwoud. In deze zone wordt naast de Maaltocht een natuurvriendelijke oever voorzien, met een fietspad en struinp pad.

De genoemde maatregelen in de ecologische verbindingszone zullen niets doen aan extra geluidsoverlast en luchtverontreiniging in deze nieuwe natuur. Soorten die beschermd moeten worden, zullen dus verdwijnen of zich niet kunnen vestigen. Dit staat toch haaks op het landelijk natuurbeschermingsbeleid?

De Verlengde Bentwoudlaan loopt voor een deel door het Bentwoud. Bij de inrichting van het Bentwoud is hiermee al rekening gehouden. Hierdoor is het niet nodig om aangelegde recreatiegebied aan te tasten om de weg aan te leggen. Omdat de weg door een recreatiegebied komt te liggen, wordt het oppervlak gecompenseerd conform het provinciaal beleid. De geluidsoverlast wordt door compenserende maatregelen beperkt en het kwaliteitsverlies wordt conform het beleid gecompenseerd. De beschermende diersoorten worden door de Wet natuurbescherming beschermd.

Zoals bekend verondersteld mag worden, is vanuit Stichting Landschapsfonds Alphen aan den Rijn e.o. een project opgestart om o.a. in het Bentwoud de beschermde Patrijzen stand te laten toenemen. Bent u in contact hierover en neemt u enige maatregelen om te voorkomen dat groter en kleiner wild vanuit het Bentwoud de Verlengde Bentwoudlaan op gaat?

Wij zijn op de hoogte van deze onderzoeken. Vooralsnog worden er geen specifieke maatregelen voorzien. Als er aanleiding voor is, dan zullen wij dat herzien.

Krijgt het autoverkeer meer mee van het landschap of krijgen bezoekers van het Bentwoud meer mee van het autoverkeer?

Vanuit het Bentwoud is de zicht op de weg beperkt. De oostzijde wordt afgeschermd met een wal. De westzijde wordt afgeschermd door beplanting van het Bentwoud, die zo ver als mogelijk wordt doorgezet tot aan de weg. Daar waar de watergangen lopen is zicht op de weg. De Bentwoud-gebruiker kan de weg vanaf de recreatieve passage in zich opnemen.

Samenhangende projecten – Beter Bereikbaar Gouwe

N207 Zuid is niet het enige project in de regio. Er zijn enkele andere gemeentelijke en provinciale (vervolg)studies die raakvlakken hebben met dit project. Zo onderzoekt de gemeente Alphen aan den Rijn welke wijzigingen in o.a. het lokale wegennet van Hazerswoude-Dorp nodig zijn. De gemeente zal een eigen bestemmingsplan opstellen voor deze lokale aanpassingen. Het programma Beter Bereikbaar Gouwe kijkt naar de middellange- en langetermijnmaatregelen in de Gouwe-regio. Deze maatregelen zijn aanvullend op de plannen voor de N207 Zuid. Tijdens de digitale informatiebijeenkomst van 23 september 2020 is enkele keren gevraagd of de maatregelen van het programma Beter Bereikbaar Gouwe de problemen in Hazerswoude-Dorp niet in een keer oplossen. Dat is niet het geval. De plannen hangen met elkaar samen. Vanwege de verwachte verkeerstoeename, zijn er in Hazerswoude-Dorp op korte termijn maatregelen nodig. Het project N207 Zuid bevat daarom maatregelen die tussen 2023-2025 gerealiseerd zullen worden. Het programma Beter Bereikbaar Gouwe onderzoekt maatregelen die op langere termijn gerealiseerd worden en aanvullend zijn op het project N207 Zuid. Meer informatie over Beter Bereikbaar Gouwe vindt u op de website <https://www.beterbereikbaarougouwe.nl/>.

Vele ambtenaren zijn betrokken bij zowel project N207 Zuid als Beter Bereikbaar Gouwe. Is het voor de burger, politiek en uit kostenoverweging niet verstandiger en logischer beide projecten samen te voegen en als één doelmatig project gericht op het oplossen van de problematiek in de regio?

Nee. De N207 Zuid is een zogenaamd uitvoeringsproject. Beter Bereikbaar Gouwe zit nog in een onderzoeksfase. Je kan deze projecten dus niet samenvoegen. De projecten werken wel nauw samen op bestuurlijk en ambtelijk niveau met aparte teams, zodat we op de hoogte zijn van de voortgang.

Waarom eerst de N207 Zuid en niet eerst onderdelen uit Beter Bereikbaar Gouwe die daadwerkelijk problemen voor de kernen oplossen en dan later pas de N207 Zuid, die alleen maar meer verkeer gaat aantrekken.

Met het voorkeursbesluit Planstudie N207 Zuid fase 1 kozen provincie en gemeenten in de eerste helft van 2016 voor de Verlengde Bentwoudlaan als een eerste stap om de verkeers- en leefbaarheidsproblemen in deze regio op te lossen. Tegelijkertijd is afgesproken dat er ook een verbetering moet komen voor de situatie op en rond de N209 in Hazerswoude-Dorp. Daarnaast is bij het voorkeursbesluit afgesproken dat er een verkenning start naar bereikbaarheids- en leefbaarheidsvraagstukken in het gebied op de lange termijn (2040). Met de huidige verkeersintensiteit en de autonome groei door woningbouw en bedrijventerreinen, kunnen de huidige wegen het verkeer niet voldoende verwerken. De maatregelen van project N207 Zuid bieden oplossingen voor de korte termijn en worden tussen 2023 en 2025 gerealiseerd. Het programma Beter Bereikbaar Gouwe is gericht op (middel)langetermijnoplossingen.

Gaat alles uit Beter Bereikbaar Gouwe dan pas rond 2030 gebeuren?

Dat is afhankelijk van de maatregel. Sommige maatregelen, bijvoorbeeld fietspaden, zijn sneller aan te leggen dan bijvoorbeeld wegen. Dat heeft te maken met bijvoorbeeld de tijd die bestemmingsplanprocedures, grondverwerving, voorbereiding en aanbesteding van werk in beslag nemen. Veel kan waarschijnlijk uitgevoerd worden tussen 2025 – 2035.

Waarom is er niet gekozen voor een nieuwe brug over de Gouwe vanuit de Gouwedreef en dan links en rechts een weg naar Boskoop/Waddinxveen realiseren?

De gemeenteraad van Waddinxveen heeft al eerder besloten geen brug of aquaduct te willen op deze plek, omdat deze het Gouwebos zou raken. Belang van natuur en open landschap staat bij hen voorop.

Het 'Coenecooppootje' wordt onlogischer wijs niet meegenomen in project N207 Zuid. Vanuit burger beleving is dit een gemiste kans en zal het mogelijkerwijs met veel meer kosten overlast alsnog worden meegenomen in BBG. Vanwaar deze strikte onlogische opstelling?

Bij de bestudering van de Vredenburglaan en Bentwoudlaan is destijds onderzoek gedaan naar het Coenecooppootje. Om verschillende redenen zoals technische complexiteit en de ligging door de Vredenburgzone is besloten om deze niet verder uit te werken.

Overal kan er om de dorpskernen heen gereden worden, waarom kan dat niet in Hazerswoude-Dorp?

Het programma Beter Bereikbaar Gouwe is een vervolgstudie op N207 Zuid en onderzoekt momenteel verschillende maatregelen voor een betere bereikbaarheid in de Gouwe-regio. Dit zijn oplossingen, in samenhang met andere maatregelen, waarbij naar de middellange en lange termijn wordt gekeken. Een van die maatregelen is een randweg voor Hazerswoude-Dorp. Door de huidige knelpunten in Hazerswoude-Dorp zijn ook maatregelen op de korte termijn nodig. Deze zijn verwerkt in het concept ontwerp PIP van het project N207 Zuid.

Zijn de maatregelen Hazerswoude-Dorp kapitaalvernietiging als er binnen Beter Bereikbaar Gouwe een directe verbinding wordt gemaakt tussen de Verlengde Bentwoudlaan en N11? De projecten koppelen is een must.

Met de huidige verkeersintensiteit en de autonome groei door woningbouw en bedrijventerreinen, kunnen de huidige wegen het verkeer niet voldoende verwerken. De maatregelen van project N207 Zuid bieden oplossingen voor de korte termijn en worden tussen 2023 en 2025 gerealiseerd. Het programma Beter Bereikbaar Gouwe is een vervolgstudie op N207 Zuid en onderzoekt momenteel verschillende maatregelen voor een betere bereikbaarheid in de Gouwe-regio. Dit zijn oplossingen, in samenhang met andere maatregelen, waarbij naar de middellange en lange termijn wordt gekeken.

Waarom is de tunnel afgefallen voor kruispunt Hazerswoude-Dorp?

In de planstudie fase 1 (april 2016) zijn varianten onderzocht die vergelijkbaar zijn met de oplossing die hier wordt geschetst. Deze bleken ruimtelijk niet in te passen tussen de noordelijke en zuidelijke rotonde die ook benodigd zijn. Als de tunnel, of tunnelbak tussen de twee rotondes komt te liggen is er te weinig ruimte voor de tunneltoeritten. Deze worden dan te steil. Ook is er dan bovengronds te weinig ruimte voor een bovengrondse weg. Deze argumenten in combinatie met de hoge kosten hebben ervoor gezorgd dat deze variant toen is afgefallen.

Is het denkbaar dat een andere oplossing voor de N209 of het verkeer vanuit Zoetermeer e.o. op een heel andere manier de knelpunten in Hazerswoude-Dorp opheft?

In het programma Beter Bereikbaar Gouwe wordt een aantal andere oplossingen bekeken, zoals een westelijke randweg.