

Vereniging tot behoud van het open landschap van Kaag en Braassem e.o.

secretariaat Kruisweg 14
2481 NA Woubrugge
telefoon 0172 518929
postrekeningnummer 93 48 409
handelsregister voor Rijnland nr. 28084151
info@openlandschapkaagenbraassem.nl
www.openlandschapkaagenbraassem.nl

Korte weergave van en overzicht van de vragen en antwoorden bij het onderdeel N 207, gepresenteerd op 19 februari 2009 door de heer Piet Timmers, projectmanager van de Provincie Zuid-Holland, tijdens de bijeenkomst van de Vereniging tot behoud van het open landschap van Kaag en Braassem e.o.	
<ul style="list-style-type: none"> - De Corridorstudie kan worden gedownload vanaf www.zuid-holland.nl/n207 onder Corridorstudie - N 207, vanuit het documentenvenster. Informatie over de N 207 is te lezen op www.zuid-holland.nl/n207 onder N 207 Alphen Noord. - De presentatie concentreerde zich op het onderdeel N 207 Noord tussen Alphen a/d Rijn en Leimuiden - De aanpak splitst zich in twee gedeelten: 1. Het oplossen van de knelpunten en 2. Studie naar verbreding - De knelpunten bevinden zich vooral tussen Alphen a/d Rijn en de Kruisweg en bij de kruising/brug bij Leimuiden - Er zijn in totaal bij een passantenonderzoek ruim 1.500 vragenformulieren ingevuld - Over het tracé tussen Alphen a/d Rijn en de Kruisweg zijn circa 35.000 vervoersbewegingen per dag; over dat tussen de Kruisweg en Leimuiden circa 25.000 en tussen Leimuiden en de A4/A44 35/40.000; dat geeft aan dat in het eerste en tweede tracé sprake is van veel verkeer dat onderweg al weer afslaat; er is geconstateerd dat verkeer richting Leiden de moeizame aansluiting N11/A4 op die wijze mijdt via de Kruisweg/Woubrugge, bij de passage bij Leimuiden blijkt veel vrachtverkeer naar de veiling te gaan omdat de N 201 bij Aalsmeer problematisch is voor het (vracht)verkeer - Indien de afwikkeling van autoverkeer verbetert, neemt de animo voor het OV af, dat is een ongewenste ontwikkeling - Bij de interactieve aanpak wordt zowel kleinschalig als met koepelorganisaties afgestemd, ook de VBOLKB wordt hiervoor uitgenodigd 	
1. Hoeveel vragenformulieren zijn ingevuld bij het onderzoek?	<p>Ruim 1.500, dat is echter niet een volledig representatief beeld omdat de enquête in een minder drukke periode plaatsvond. De resultaten zijn te downloaden vanuit het documentenvenster op de website www.zuid-holland.nl/n207 onder N 207 Alphen Noord.</p>
2. Hoe zit het met een integrale aanpak incl. de Máximabrug, westelijke rondweg of kleine bypass?	<p>In de intentieovereenkomst is afgesproken dat Alphen a/d Rijn hiervoor zelfstandig onderzoek doet; het gebied bij de Gnephoek is wel meegenomen in de Corridorstudie. Via Provinciale Staten is een motie (75) ingediend die vraagt om een integrale capaciteitsuitbreiding van de N 207 tussen Leimuiden en Gouda.</p>
3. Als de knelpunten op de N 207 worden opgelost, gaat deze dan niet (nog) meer verkeer aantrekken?	<p>Door de capaciteit beperkt te verruimen proberen we de groei van het verkeer te beperken, maar er is wel sprake van spanning. De verwachting is, dat pas wanneer de A4 is verbreed, de verkeersdruk op de N207 merkbaar zal verminderen.</p>
4. Is er geen contact met de Provincie NH, mede vanwege de slechte situatie rond de N 201 bij Aalsmeer?	<p>De provincie Noord-Holland maakt deel uit van de werkgroep t.b.v. de verkenning, net als de betreffende gemeenten.</p>
5. Door een ondertunneling of een hoge brug ter hoogte van Leimuiden wordt het dorp in tweeën gesplitst, de brug is te vaak open?	<p>Alle onderzoeken, dus ook dat van Oranjewoud over de kruising met de Burg. Bakhuizenlaan worden meegenomen. Een hoge brug wordt meegenomen in de verkenning. Voor de totale aanpak is vanuit de provincie Zuid-Holland € 50 miljoen beschikbaar waarvan € 25 miljoen voor de passage Leimuiden.</p>
6. Het tijdspad duurt te lang.	<p>Het tijdspad voor de studie naar de knelpunten (laatste uit eerste fase is de rotonde bij de Vriezenweg) beslaat nog één jaar. Als besloten is over de implementatie van maatregelen moet het bestemmingsplan nog vastgesteld</p>

	worden. Daarna willen we zo spoedig mogelijk met de aanleg beginnen. Dit kost ook nog enkele jaren.
7. De N 207 is en blijft een gruwel en overbelaste schakel tussen A4 en A12; veel verkeer hoort hier niet; wat is mogelijk aan alternatieven om doorgaand verkeer te dwingen de hoofdadars te gebruiken (N 11)?	De N 207 is een openbare weg waar iedereen gebruik van mag maken. Provinciale wegen hebben een brede functie; lokaal kunnen wel verboden worden ingesteld.
8. Waarom kan er bij Den Haag wel een kilometerslange oplossing worden gevonden met de Hubertus en de Vliettunnel en hier niet, ruimtelijke ordening is daar toch nog veel complexer; er wordt om de problematiek heen gedraaid.	In Den Haag heeft men 40 jaar gedaan over de oplossing, waarbij 1 gemeente betrokken was. Bij de Corridorstudie waren meerdere gemeenten betrokken, allemaal met uiteenlopende en eigen belangen. Pas in 2006 is er een intentieverklaring ondertekend. Verder zijn de middelen voor de N 207 beperkt, € 25 miljoen voor de huidige bestuursperiode (5 jaar vooruit). Voor de toekomst is nog geen budget.
9. Hoever kijken we met de verkenning vooruit, wordt de Lightrail meegenomen?	Het openbaar vervoer wordt meegenomen in de verkenning.
10. Wat heb je aan 5 of 10% betere doorstroming of meer gebruik van het OV?	Een verbetering van 5-10% is heel goed merkbaar.
11. De aansluiting N 11 – N 207 kan beter.	Deze wordt door de nieuwe containerterminal iets bochtiger, maar de spoorwegovergang komt te vervallen.
12. Wat behelst het alternatief via een A3?	De A3 was een beoogde rechtstreekse verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam en is een oud plan van het Rijk waar nog met regelmaat naar gevraagd wordt. Het plan is inmiddels van tafel, het veroorzaakt (te) veel schade aan het Groene Hart, wat het Rijk niet wil.
13. Welke verbetermogelijkheden zijn er nog bij de aansluiting N11 – A4?	De aansluiting N11/A4 speelt een rol in meerdere infrastructurele plannen, onder andere het A4 tracé Leiden – Burgerveen en de Rijnlandroute. Als onderdeel van die projecten bekijkt Rijkswaterstaat ook de aansluiting. De verkenningen moeten in beeld brengen wat de verbetermogelijkheden zijn. In welke mate verbetering van de aansluiting mogelijk is en welke gevolgen dat heeft voor de N 207, is nog niet bekend. In zijn algemeenheid wordt verwacht dat verbetering van de aansluiting, of eigenlijk een betere doorstroming op de A4, verkeer van de N 207 af zal trekken.
14. Hoe kun je een onderzoek doen naar sluipverkeer?	Dat betekent een kostbaar onderzoek van genoteerde kentekens. Computersimulaties zijn tegenwoordig ook heel goed bruikbaar.
15. Is er budget vanuit de Provincie NH voor de N 207 tot aan de A4?	Er zijn geen plannen voor deze zijde van de A4, wel voor een verbreding naar 2x2 richting Hillegom. De provincie Zuid-Holland is hierover in overleg met de provincie Noord-Holland.
16. Files op de N 207 worden nooit gemeld, is toch een belangrijke verkeersader, het is dagelijks raak?	Er is terughoudendheid om de capaciteit te vergroten, wel worden nu dus knelpunten aangepakt.
17. Nagekomen vraag in de wandelgangen na de presentatie: Wat wordt er gedaan aan de te kleine capaciteit van de P + R/carpool locatie ter hoogte van de Kruisweg?	Verbeteren van de P&R voorziening past in het kader van het stimuleren van het OV. Deze tip wordt zeker meegenomen
18. Wanneer de knelpunten op de N11 en op de A4 worden opgelost denkt u dat er dan nog maatregelen genomen moeten worden om de doorstroming op de N 207 op te lossen?	Het zou goed kunnen zijn dat die dan niet meer nodig zijn voor het wegvak N 207 Alphen Noord. Dat wordt uitgezocht in de verkenning.