

Bouwstenen voor een integraal plan om de verkeersproblemen in de regio Waddinxveen, Boskoop en Hazerswoude-Dorp op te lossen

De Provinciale Staten Zuid-Holland staat voor de beslissing voor de aanleg van de N207-zuid, een weg van de A12 naar de N455. Deze notitie is opgesteld in het verlengde van een petitie die een aantal organisaties en verenigingen hebben aangeboden aan PS op 31 januari jl. De ondertekenaars van de petitie wijzen erop dat deze weg niets oplost en alleen maar problemen gaat veroorzaken. De verkeersoverlast op de Zijde in Boskoop neemt niet af, en in Hazerswoude-Dorp neemt het verkeer aanzienlijk toe. Dit blijkt uit de diverse Milieu Effect Rapportages (MER) die zijn uitgevoerd. Daarnaast wordt een flink stuk van het nu al zeer populaire Bentwoud afgesnoept en worden de agrariërs langs het Noordeinde van hun akkers afgesneden. Uit de MER blijkt dat de weg zeer veel doorgaand verkeer aantrekt, wat de leefbaarheid van de regio aantast. De petitie wijst op betere mogelijkheden om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren, want inmiddels zijn er nieuwe inzichten en plannen (onder andere de Bodegravenboog, en de Noordelijke verbindingsweg Boskoop).

Het doel van de ondertekenaars is (bijdragen aan) de ontwikkeling van een integrale visie voor het gebied tussen de A12-N11-A4 op het gebied van wonen, bedrijvigheid, recreatie, natuurbehoud en verkeersontsluiting.

In deze notitie wordt ingegaan op:

- de verkeersproblematiek volgens de beleidsmakers
- de verkeersproblematiek volgens inwoners en bedrijven
- een visie op leefbaarheid, doorstroming verkeer en bereikbaarheid met als uitgangspunten:
 - geen onnodig verkeer het gebied in, doorgaand (vracht)verkeer via de rijkswegen
 - goede ontsluiting voor bestemmingsverkeer door 'in te prikken' op de rijkswegen of N11.

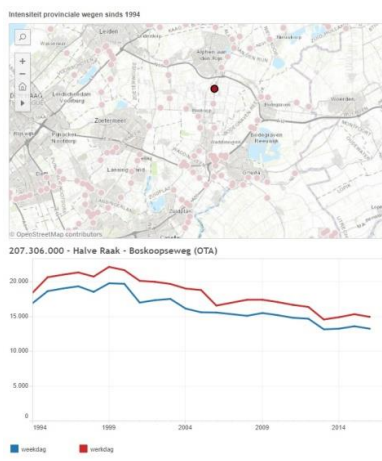
De voorstellen zoals die nu voorliggen om tot de N207-zuid te komen, bieden geen oplossing voor de echte verkeersknelpunten en geven geen inzicht in de toekomst met betrekking tot de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio. Er is slechts een studie gedaan naar de (smalle) "corridor N207" wat in beginsel al een tunnelvisie vooronderstelt.

Gedeputeerde Vermeulen heeft in zijn verklaring tijdens de vergadering van Provinciale Staten op 31 januari 2018 aangegeven dat de gekozen oplossing tot stand is gekomen na uitgebreid de belanghebbenden en omwonenden te hebben gehoord. Inderdaad, er zijn hoorzittingen geweest waarbij echter door de aanwezigen *niet* over alternatieve oplossingen mocht worden gediscussieerd, maar slechts over de *inpassing* van de reeds bedachte route.

Ook zijn argument dat deze weg de basis is voor een "robuuste infrastructuur" snijdt geen hout, want hoe die er uit moet komen te zien is onbekend, althans, daar wordt over gezwegen. Er wordt dus een fundament gelegd zonder te weten welk gebouw daar op komt. Er bestaat daarbij ook twijfel en verwarring over de sterkte van het fundament voor wat betreft de gehanteerde verkeersprognoses.

In het proces dat nu gaande is leidt iedere stap tot nieuwe problemen. De Rondweg-west om Waddinxveen, het eerste deel van de N207-zuid, vereist een Verlengde Bentwoudlaan omdat anders de N455 (het Noordeinde) te zwaar belast zou worden, de Verlengde Bentwoudlaan maakt de situatie in Hazerswoude-Dorp onhoudbaar en vraagt om verlenging in noordelijke richting naar de N11/A4. En zo krijgt de provincie en daarmee de belastingbetaler elke keer een nieuwe rekening gepresenteerd en wordt inspraak door bewoners en de democratische controle door Provinciale Staten schier onmogelijk. Je zou bijna denken dat ze het erom doen.

Met deze notitie willen bewoners, organisaties en bedrijven met hun praktijkervaring hun visie geven op de verkeersproblematiek in deze regio, en bouwstenen aanreiken voor het oplossen daarvan.



VERKEERSPROBLEMATIEK VOLGENS DE BELEIDSMAKERS

De N207-zuid zou volgens de beleidsmakers drie problemen oplossen:

1. ***De huidige N207 (oostelijk van de Gouwe) wordt steeds voller***

Deze eerste zin in de toelichting van GS aan de PS. Maar klopt dit wel? Daar lijkt het niet op, want de tellingen van de provincie geven een heel ander beeld; dit zijn feiten!

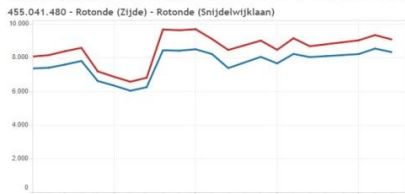
Hier zien wij de ontwikkeling van de verkeersintensiteit op de N207. Vergelijken wij 2011 met 2016 dan zien wij een afname van 16.627 mvtn/etm in 2011 (basisjaar voor de Quick Scan "N207-zuid" uit 2013) naar 14.905 mvtn/etm. Dat is een afname van 10%. Daar waar de Quick Scan nog uitgaat van een groei in 2016 van 13% (lineair geïnterpoleerd).

Bij de belangrijkste reden tot aanleg van de N207-zuid zetten wij daarom al vraagtekens.

Wellicht bestaat de indruk dat de weg voller wordt, maar dat komt omdat de hefbruggen van

Waddinxveen en Boskoop vaker en langer open gaan vanwege de toename van vooral de vrachtaart. Afslaand verkeer richting bruggen blokkeert daarbij vaak het doorgaand verkeer.

Voor dit probleem liggen andere oplossingen voor de hand. Daarover later meer



Bij deze motivatie denken wij direct aan de N455 (**Noordeinde**) ten westen van Waddinxveen en Boskoop, die evenwijdig loopt aan de N207. Dit blijkt echter de rustigste provinciale weg in de regio te zijn. Ook over de jaren zijn geen spectaculaire fluctuaties te zien. Tellingen tussen 2011 (8.673 mvtn/etm) en 2016 (9.082 mvtn/etm) laten een groei zien van nog geen 5%. Slecht een vijfde deel is doorgaand verkeer.

De doorstroming op deze weg is aanzienlijk verbeterd sinds de aanleg van de rotonde met de Zijde in Boskoop.

De N209 (**Gemeneweg**) in Hazerswoude-Dorp heeft minder raakvlakken met de corridor N207. Er is veel (sluip)verkeer vanuit de nieuwbouw in Zoetermeer-noordoost richting N11/A4. Zeer bezwaarlijk want het dorp wordt door deze weg fysiek verdeeld. Wanneer echter de N207-zuid wordt aangelegd krijgt Hazerswoude te maken met een forse extra verkeerstoename. Volgens MER Arcadis: bij niets doen van 14.500 mvtn/etm naar 17.400 mvtn/etm in 2030 (+20%) en mét een N207-zuid een toename naar 19.800 mvtn (+37%). De weg berokkend hier veel schade. Het verkeer op de **Zijde** in Boskoop neemt bij nietsdoen in deze periode toe van 15.700 naar 20.400 mvtn/etm (+30%), en bij een N207-zuid naar 19.500 mvtn/etm (+25%).

Voor die 5% minder toename hoeft toch niet zo'n dure weg te worden aangelegd?

3. **Ontsluiting Greenport-west.**

Hierin is gelegen het International Trade Centre. Alleen verkeer vanuit het zuiden zou theoretisch gezien wellicht baat hebben bij de N207-zuid, maar daarvoor zijn veel kosteneffectievere alternatieven. Dat verkeer is in de huidige situatie overigens nauwelijks terug te zien op het Noordeinde. Verkeer met bestemming Greenport-West uit richtingen noord en oost heeft niets aan de N207-zuid, en loopt vast op de Gemeneweg en de Zijde. Verkeer uit westelijke richtingen rijdt via de A12 en N209 langs Zoetermeer en Benthuizen.

WORDT HIERVOOR NU DE DURE N207-ZUID AANGELEGD?

Zijn dit nu de argumenten die de aanleg van de N207-zuid rechtvaardigen?? Een weg die geen oplossingen biedt en alleen maar leidt tot meer overlast zoals:

- Veel extra doorgaand verkeer vlak langs de bebouwde kom van Waddinxveen-zuidwest, dat voor het overgrote deel via het toch al door verkeer verdeelde Hazerswoude-Dorp zal moeten rijden;
- Het doorsnijden van de percelen van de akkerbouwers langs het Noordeinde (N455). Zij zullen hierdoor met hun zware, bemoderde voertuigen fors moeten omrijden via het Noordeinde en

de Verlengde Beethovenlaan om hun land te bereiken, hetgeen tijdverlies, kostenstijging en wegvervuiling oplevert;



- Door het vele extra verkeer zal de huidige doorsnijding van Hazerswoude of Boskoop nooit een langjarige oplossing kunnen zijn. Bijna per definitie leidt dat tot inferieure en dure vervolgstappen in noordelijke richting, die het Groene Hart verder aantasten.

- Een fors stuk van het Bentwoud, het recreatieterrein dat de Provincie zelf heeft aangelegd in het Groene Hart, gaat

verloren. Niet alleen fysiek maar meer nog kwalitatief. Het Bentwoud is in haar korte bestaan, en zeker na de aanleg van het fietspad vanaf Boskoop en Waddinxveen in 2017 uitgegroeid tot een volwaardig recreatiegebied, dat vorig jaar 1 tot 1,5 miljoen bezoeken mocht tellen. Door de N207-zuid wordt (weer) een barrière opgeworpen tussen het Bentwoud en Waddinxveen / Boskoop. Niet alleen biedt het Bentwoud de mogelijkheid tot extensieve recreatie in dit drukke deel van de Randstad, ook de natuurwaarde is aanzienlijk. Er zijn in het jonge Bentwoud al bijzondere faunawaarnemingen gedaan.

- Asfalt trekt verkeer aan, dus meer CO2 en gezondheidsondermijnende fijnstof in het hart van deze regio.



VERKEERSPROBLEMATIEK VOLGENS INWONERS, BEDRIJVEN EN ORGANISATIES ETC.

1. De Zijde in Boskoop

De verkeersintensiteit is maar liefst bijna 2 maal hoger dan die van het Noordeinde! En dat met een zeer krap

dwarsprofiel, huizen vlak aan de weg en fiets- en voetpaden die eigenlijk die naam niet verdienen. Daar staan de hele dag files als gevolg van de spoorovergang (8x/uur dicht), krappe rotondes waar vrachtauto's overig verkeer belemmeren en natuurlijk de hefbrug. De Zijde heeft het karakter van een wijkontsluitingsweg en is totaal ongeschikt voor doorgaand en zwaar verkeer. In Boskoop zijn en worden veel woningen gebouwd, zoals de wijk Waterrijk 2. Het wordt daarmee steeds meer nodig op de Zijde doorgaand verkeer te weren en beschikbaar

te stellen aan het bestemmingsverkeer.



2. De Gemeeneweg (N209) in Hazerswoude

De aanleg van de N207-zuid pakt dramatisch uit voor de dorpsbewoners. De huidige situatie wordt al als onleefbaar beschouwd, maar het verkeer zal als de huidige plannen van de N207-zuid doorgaan nog sneller groeien en meer toenemen. De

maatregelen die daar voorzien zijn sorteren natuurlijk geen effect. Het extra doorgaand verkeer dat door de N207-zuid wordt aangetrokken zal hoe dan ook zijn weg door Hazerswoude-Dorp moeten vinden. De voorziene verkeersmaatregel “X robuust” wekt averechts; daarmee wordt verkeer door de wijken gestuurd.

De eigen inwoners kunnen steeds moeilijker met de auto de wijken uitrijden, en dat terwijl ook hier veel nieuwbouw verschijnt, zoals de wijk Weidelanden.



3. *Centrum Waddinxveen*

De problemen zijn hier minder dan in de bovengenoemde kernen. Wanneer verkeer voor de hefbrug sneller afgewikkeld kan worden is al veel druk weg, maar de N207 Zuid is daar in het geheel geen oplossing voor.

Veel ontwikkelingen vinden plaats in het zuiden van Waddinxveen; de grote nieuwbouwwijk Triangel en de Glasparel,

gelegen langs de A12. De vraag is of hoeverre bestemmingsverkeer gebruik kan maken van de Rondweg-West (het eerste deel van de N207-zuid). Die trekt in ieder geval wel significant meer doorgaand verkeer dat langs de windkant vlak langs Waddinxveen naar het noorden rijdt (zie verderop onze analyse).

Wij wijzen, gelet op het bovenstaande, nog eens op de petitie “de Samenleving in Boskoop en Hazerswoude-Dorp luidt de noodklok”, die in de zomer is aangeboden aan Provinciale Staten. Die is ondertekend door 748 particulieren en 30 organisaties zoals vertegenwoordigers van inwoners, winkeliers, scholen, artsenposten, belangengroepen, maatschappelijke organisaties en bedrijven. Op de provincie Zuid-Holland en de gemeente Alphen aan den Rijn wordt een beroep gedaan om serieus op te komen voor de belangen van hun inwoners en bedrijven in deze kernen en te komen met een totaalplan voor het oplossen van de problemen. De oplossingen moeten, zoals in deze petitie wordt aangegeven, gericht zijn op;

- verbetering van Leefbaarheid/leefmilieu in de dorpskernen Hazerswoude-Dorp en Boskoop
- verbetering van Verkeersveiligheid voor met name de kwetsbare verkeersdeelnemers
- verbetering van de Bereikbaarheid, met name Boskoop Oost-West(Greenport) en Hazerswoude-Dorp.

De wens de voornoemde échte knelpunten in de regio op te lossen wordt dus breed gedragen. Wanneer men zich verdiept in de problematiek, moet men wel tot de conclusie komen dat de N207-zuid geen enkele bijdrage levert aan de oplossing van de ervaren problemen.

ONZE VISIE OP LEEFBAARHEID, DOORSTROMING EN BEREIKBAARHEID

Wij zijn het eens dat met de voortschrijdende woningbouw en toenemende bedrijvigheid er wat gebeuren om de doorstroming van verkeer, de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de regio te waarborgen. Wij hebben daar op de volgende visie:

1. Doorgaand verkeer buiten de regio op de rijkswegen (die ruim voorhanden zijn) houden.

2. De bereikbaarheid van de regio (bestemmingsverkeer) dient plaats te vinden door in te prikken vanaf deze rijkswegen, zonder doorgaand verkeer aan te trekken.

Ad 1. Doorgaand verkeer: uitvoering bestaande plannen

De regio waar wij het over hebben ligt binnen de rijkswegen A12, A20, N11 en A4. Verbetering van de doorstroming op deze rijkswegen is noodzakelijk. Plannen en ideeën hiertoe liggen al op de plank:

1. Verbreding van de A20,
2. De Bodegravenboog tussen de A12 en de N11.
3. Upgraden van de N11 naar de A11.
4. Aanpassing indeling Limes-aquaduct onder de Oude Rijn in de A4 (in voorbereiding).

Ad 2. Bestemmingsverkeer; voorstellen tot verbetering bereikbaarheid

Er zijn onzes inziens voldoende mogelijkheden om tot realisering van onze visie te komen zonder de N207-zuid aan te leggen. Nadere studie hiernaar is uiteraard wel nodig. Wij willen daartoe graag de volgende bouwstenen aanreiken:

Ontlasten N207

Het belangrijkste argument om de N207-zuid aan te leggen is de verkeersintensiteit van de N207 oostelijk van de Gouwe. Zoals eerder gesteld worden de opstoppingen in veel gevallen veroorzaakt door de brugopeningen, waardoor afslaand verkeer richting bruggen het doorgaand verkeer blokkeert. De neergaande lijn in verkeersintensiteit op deze weg zal echter ook naar onze mening bij verdergaande economische groei wel weer eens een stijgende lijn kunnen gaan tonen.

Om de N207 beter te laten functioneren ten behoeve van regionaal verkeer richting N11/A4 enerzijds en A12/A20 anderzijds zijn veel kosteneffectievere oplossingen mogelijk die wel draagvlak hebben bij de bevolking:

- a. Realiseren van de door velen gewenste Bodegravenboog. Deze directe verbinding tussen de A12-west en de N11 (vice versa) vermindert niet alleen de verkeersoverlast tussen Bodegraven en Reeuwijk, maar reduceert het doorgaand verkeer op de N207 met maar liefst ca 25%! Ook de Regio Midden-Holland stelt dat de aansluiting tussen de N11 en de A12 regelmatig te weinig capaciteit heeft gedurende piekmomenten en dat dit weerslag heeft op de N207,
- b. Een snelle noordelijke oeververbinding bij Boskoop, die zorgt voor spreiding van het oeverkruisend verkeer en zo verkeersdruk wegneemt van de 2 (hef)bruggen en van de N207,
- c. Aansluiten van Waddinxveen aan de Moordrechtboog zodat bestemmingsverkeer voor Waddinxveen (en Triangel) een beter alternatief heeft voor de N207 en de hefbrug/Coenecoopbrug.
- d. Indien mogelijk snellere en minder storingsgevoelige basculebruggen inbouwen in de hefbruggen onder de maximaal geheven wegdekken. Daarmee blijven de monumentale hefbruggen bestaan, maar wordt de verkeersoverlast en het dure onderhoud van de storingsgevoelige hefbruggen weggenomen.
- e. Daar waar mogelijk verlengen van de opstelstroken voor afslaand verkeer richting bruggen op de N207

Vermindering verkeer Zijde Boskoop en Gemeeneweg Hazerswoude-Dorp

Beschouwen wij het vele verkeer op de Zijde in Boskoop in vergelijking tot het veel rustiger Noordeinde, dan komen wij tot de conclusie dat er veel meer oost-westverkeer is dan noord-

zuidverkeer (waarvoor de N207-zuid bedoeld is). Om te zien waar al dat verkeer heengaat, kijken wij aan de oostkant van de hefbrug, waar wij ervaren dat verreweg het meeste verkeer afslaat naar de N207 richting Alphen aan den Rijn en de N11. Aan de Noord-Westkant van Boskoop is weinig bebouwing en vooral sierteelt. Hier levert een snelle directe verbinding tussen de Hoogeveenseweg (N455) nabij het International Trade Center en de N207 nabij de rotonde Halve Raak aan de overzijde van de Gouwe, een enorme verbetering in de verkeersafwikkeling binnen de regio op. Des te aantrekkelijker de oeververbinding, des te meer verkeer die wegtrekt uit Hazerswoude-Dorp en van de hefbruggen Waddinxveen en Boskoop. Wij pleiten daarom voor een eenvoudig aquaduct. Ter vergelijking; het “lege” Friesland telt 13 aquaducten, het “volle” Zuid-Holland 9. Maar uiteraard zal een basculebrug al een goede oplossing zijn.

Wanneer deze weg gerealiseerd is, kan voor de Gouwebrug in Boskoop een vrachtwagenverbod worden afgekondigd. Dit zal de veiligheid en doorstroming op de Zijde sterk bevorderen.

De voordelen van de rondweg:

- a) Sierteeltgebied Greenport West wordt direct verbonden met Greenport Oost,
- b) De bedrijven binnen Greenport West (zoals die op het ITC-terrein) krijgen een rechtstreekse aan- en afvoer naar de op 3 kilometer afstand gelegen N11 en zo naar de A12 en de A4.
- c) De bereikbaarheid van de kwekerijen wordt veel beter,
- d) Minder verkeer door Hazerswoude-Dorp en een sterke afname van verkeer en vrachtwagens op de Zijde in Boskoop.

Het werk kan gecombineerd worden met de op handen zijnde herverkaveling van het kwekerijgebied in Boskoop-noordwest.

Vermindering verkeersoverlast in het centrum van Waddinxveen

Hieraan besteden wij extra aandacht omdat de Rondweg-West, het eerste deel van de N207-zuid, in de procedures het verst is gevorderd. Deze weg die in Provinciale Staten nooit goed besproken, vergroot de verkeersproblematiek en kent een veel goedkoper en effectiever alternatief.

Om de verkeersoverlast in het centrum van Waddinxveen te verminderen zou volgens de beleidsmakers de Vredenburglaan, de Bentwoudlaan en de Verlengde Beethovenlaan (de Westelijke Rondweg Waddinxveen) de oplossing bieden. De Gemeenteraad heeft inmiddels het bestemmingsplan “Vredenburglaan” (het zuidelijke deel van de Rondweg) goedgekeurd, omdat deze weg zo veel beter voor het milieu binnen de bebouwde kom zou zijn. Maar daar zetten wij onze vraagtekens bij. Immers, uit de MER Vredenburglaan blijkt dat de verkeersintensiteit op het grote knelpunt in Waddinxveen, de hefbrug, niet positief wordt beïnvloed. Het enige weggedeelte dat positief scoort op de aanleg van de westelijke Randweg is de Chopinlaan. Andere wegen scoren gelijk of slechter, zoals de Beijerincklaan Noord, waar de meeste huizen staan +38% ipv +17% in 2030. De Rondweg-West gaat 33% meer doorgaand verkeer aantrekken dat via het Noordeinde rijdt. De kruising Vredenburglaan met de Beijerincklaan zal een bottleneck worden in de verkeersafwikkeling; meer dan een verdubbeling ten opzichte van nu. Dit met name in de ochtend- en avondspits. Een eerder verzoek van de politie om een rotonde aan te leggen kan niet worden gehonoreerd vanwege het grote verkeersaanbod.

Een alternatief voor de Rondweg-West

Wij vroegen ons al steeds af welk voordeel de Waddinxveners zouden hebben bij de Westelijke

Rondweg. Wij hebben voorgesteld *in plaats van de rondweg* een kortsluiting tussen de (bestaande) Zuidelijke Rondweg en de Moordrechtboog te realiseren. Met minder dan 400 meter asfalt kan direct de aansluiting op de Moordrechtboog worden gerealiseerd.

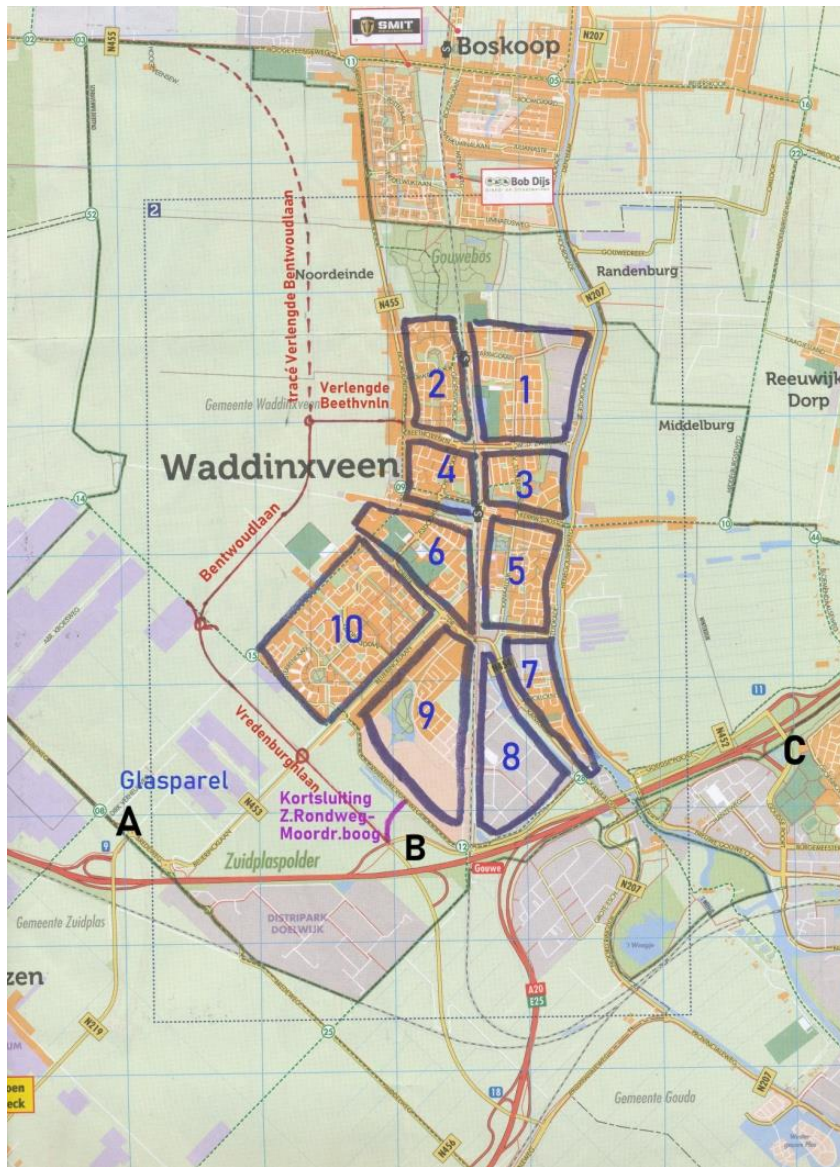
Wij hebben Waddinxveen in 10 wijken onderverdeeld en bekeken hoe deze wijken ontsloten zouden worden, enerzijds zoals in de huidige situatie maar met de door ons voorgestelde kortsluiting tussen de Zuidelijke Rondweg en de Moordrechtboog (“binnendoor”), anderzijds met de Rondweg-West, zoals de beleidsmakers die voorstaan.

Ons vermoeden blijkt juist; slechts de inwoners van de 2 noordelijke wijken (1 en 2) zijn met de Rondweg-West iets sneller af naar de aansluiting 9 (A) aan de A12, dan via de kortsluiting. In alle gevallen is het aantal kilometers via de Rondweg-West hoger.

Een niet onbelangrijk bijkomend effect van deze conclusie is dat herkomst- en bestemmingsverkeer Waddinxveen, ingeval van de Rondweg-west, veelal via de hefbrug en de Coenecoopbrug zal blijven rijden en zo het centrum en de N207 zal blijven belasten. Met de kortsluiting Zuidelijke Rondweg - Moordrechtboog wordt hiervoor wel een oplossing geboden.

Ook voor de nieuwe bedrijven en woningen in de Glasparel is de N207-zuid niet nodig. Die hebben inmiddels via de N219 een riante aansluiting op de A12 (aansluiting 9) en de A20 gekregen.

In het centrum van Waddinxveen wordt al winst geboekt als een deel van het doorgaande, Zijdevermijdend, verkeer de noordelijke rondweg Boskoop kiest. Daarnaast helpt de aansluiting aan de Moordrechtboog.



Wijk	A richting Den Haag				B ri. D.Haag/Rotterd./Utrecht				C richting Utrecht			
	Binnendoor		Rondweg-west		Binnendoor *		Rondweg-west		Binnendoor *		Rondweg-west	
	km	min.	km	min.	km	min.	km	min.	km	min.	km	min.
1	5,6	11	7,6	10	5,9	9	6,4	9	6	10	10,4	13
2	6,6	11	7,1	9	4,9	7	5,9	8	6,7	10	9,9	12
3	5,1	7	7,3	9	4,2	5	6,1	8	4,9	7	10,1	12
4	4,8	7	6,7	9	3,8	6	5,5	8	5,8	10	9,5	12
5	5,3	9	8,5	14	3,4	6	3,5	8	5,8	10	7,5	12
6	4,5	7	7,7	10	3,3	5	3,5	6	6,1	10	7,5	10
7	4,7	7	nvt	nvt	2,9	4	3,6	6	5,2	8	7,6	10
8	4,7	6	nvt	nvt	1,9	3	3,8	6	4,9	8	7,8	10
9	4,2	6	nvt	nvt	1,3	3	3	5	4,4	7	7	9
10	3,9	7	nvt	nvt	2,2	4	2,5	4	6,2	8	6,5	8

* = Via voorgestelde kortsluiting tussen Moordrechtboog en bestaande Zuidelijke Rondweg
Cursief: alleen deel Rondweg-West tussen Beijerincklaan en Moordrechtboog
Blauw = Kortste route in kilometers
Rood = kortste route in tijd

Uitgangspunten kilometers en minuten	km	km/h	min.
Routes binnendoor: Google Maps			
Verlengde Beethovenlaan	0,8	30	2
Kr.pnt Beijerincklaan/Rondweg-west tot aansluiting 9 op A12	2	Google	2
A12 aansluiting 9 naar aansluiting 11	4	Google	4
Bentwoudln + Vredenburghln tot krp. Beijerinckln	3,4	55	4
Bentwoudln + Vredenburghln tot Moordr.boog	4,2	55	5
Kr.pnt Beijerinckln tot Moordrechtboog	0,9	55	1
Verl. Beeth.ln + Bentwoudln + Vredenburghln tot aansl. 9 A12	6,2	Google	7
Verl. Beeth.ln + Bentwoudln + Vredenburghln tot Moordr.Boog	5	Google	6
Kortsluiting Zuidelijke Rondweg - Moordrechtboog	0,4	55	1

Snelheid gewogen; dus toegestane snelheid met belemmeringen (verkeerslichten en rotondes).

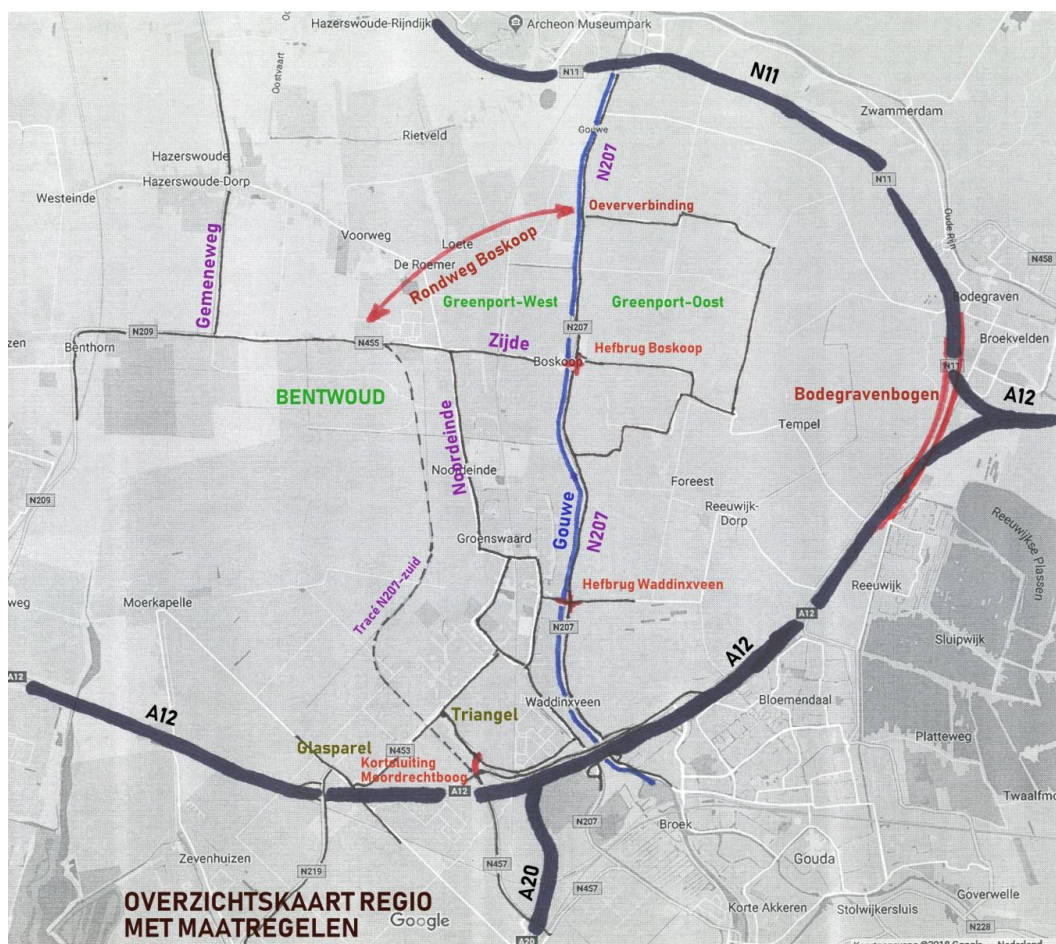
TENSLOTTE

Wij vragen u op basis van nieuwe ontwikkelingen en inzichten een integraal onderzoek te doen naar de verkeersproblematiek van onze regio, met daarin een intensiteitenberekening met als basis bovengenoemde “bouwstenen”, dus zonder de N207-zuid. Wij zijn er van overtuigd dat zal blijken dat de bestaande N207 flink ontlast wordt, wat tenslotte het doel van de corridorstudie N207 was! Uiteraard zal ons voorgestelde pakket aan maatregelen kosten met zich meebrengen. De kosten voor de N207-zuid bedragen echter al ruim 70 mio, terwijl deze weg volgens GS nog maar de ganzet is tot een “robuuste” infrastructuur in de regio. Het zou naar onze mening te verdedigen zijn dit grote bedrag te investeren in oplossingen die de doorstroming, bereikbaarheid, toekomstvastheid en leefbaarheid (waaronder volksgezondheid, woongenot, recreatie en natuur) beter dienen dan de N207-zuid.

C.G.J. Bot

Namens de coalitie van organisaties die een alternatief voor de N207-zuid voorstaan:

- Vereniging tot Behoud van Landelijk Waddinxveen,
- Vereniging Vrienden van het Bentwoud,
- Vereniging Natuurbehoud Groenpoort,
- Actiecomité Weidelanden Hazerswoude-Dorp



De straatbeelden zijn afkomstig van Google Maps, en als zodanig gemaakt tijdens de rustigste momenten van de week