

## Vraag & Antwoord: Onderdoorgang Hazerswoude-Dorp

*Kan ik de webinar terug kijken?*

Ja, dat kan. [De webinar vindt u hier.](#)

*Wie zitten er in de klankbordgroep?*

De klankbordgroep bestaat uit ongeveer 15 bewoners van Hazerswoude-Dorp. In samenspraak met het Dorpsoverleg is een advertentie geplaatst op basis waarvan mensen zich konden aanmelden voor deze klankbordgroep. Iedereen die zich heeft aangemeld is opgenomen in de klankbordgroep. Persoonlijke informatie over de leden mogen we om privacy redenen niet verstrekken.

*Er wordt steeds gesproken over een onderdoorgang en geen tunnel. Waar heeft dit mee te maken?*

We praten over een onderdoorgang, omdat een tunnel in de regel langer is dan 250 meter. Dan krijg je te maken met de tunnelwet en komen er extra eisen aan het ontwerp. Denk hierbij aan ventilatie en evacuatiemaatregelen. Deze maatregelen hebben als gevolg dat de kosten van het project sterk stijgen. Samen met de klankbordgroep is besloten om onder de 250 meter te blijven zodat sprake is van een onderdoorgang en de tunnelwet dus niet van toepassing is.

*Komen er nieuwe fietspaden?*

De huidige fietspaden blijven gehandhaafd in alle varianten. In sommige varianten worden de fietspaden wel iets verplaatst. De fietstunnel blijft bij variant 1 op de huidige plek, bij de andere varianten

wordt hij verplaatst. De fietstunnel en overige lokale fietsinfrastructuur blijven dus wel bestaan.

*Wat gebeurt er met de bushalte bij de kruising van de Dorpsstraat?*

Deze bushalte blijft bestaan. De exacte locatie is nog onbekend en wordt in een volgende fase bepaald, maar de bushalte blijft in werking.

*Hoe is bij de verschillende varianten de bereikbaarheid van de winkels, scholen, sportverenigingen en het zwembad georganiseerd?*

De klankbordgroep heeft een grote rol gehad in het meedenken in het ontwerpproces. De onderdoorgang moet de bereikbaarheid en leefbaarheid van Hazerswoude-Dorp verbeteren, dus deze locaties blijven bereikbaar. In variant 4 is het noorden wat lastiger te bereiken, wat enig nadelig gevolg heeft voor de bereikbaarheid.

*Wat zijn de gevolgen voor de bereikbaarheid van de begraafplaats?*

De directe aansluiting van de N209 naar de begraafplaats komt in de meeste varianten te vervallen. Daar wordt een andere route voor bedacht. Bij variant 4 komt er een nieuwe rotonde bij de begraafplaats, waardoor de directe verbinding behouden blijft.

*Aan de zuidkant komt veel verkeer langs de woningen. Wordt hier nog iets tegen geluid en fijnstof gedaan?*

Door de dichte tunnelbak wordt geluid en fijnstof tegengehouden. Hier heeft vooral de noordkant voordeel aan. Aan de zuidkant is de bak niet gesloten, dus worden geluid en fijnstof daar minder tegengehouden. Dit is echter identiek aan de huidige situatie, daarom zijn in dit ontwerp hiervoor geen extra maatregelen opgenomen. In een volgende fase kunnen verdere uitwerkingen als een geluidsscherm aan de orde zijn. Dat is punt van nader overleg.

*Er werd bij variant 1 aangegeven dat er omhoog gereden moet worden als je van de N209 naar de Dorpsstraat gaat. Hoeveel hoger wordt dit ten opzichte van nu?*

De Dorpsstraat blijft op hetzelfde niveau liggen als nu. De N209 gaat naar beneden en duikt onder de Dorpsstraat door. De exacte afmetingen qua hoogte en breedte van de onderdoorgang staan op de technische tekeningen. [Deze vindt u hier op onze website.](#)

*Is er bij de verschillende varianten rekening gehouden met de afslagbeperkingen op de kruising van het N207-Zuid project?*

Het ontwerp voor de Dorpsstraat gaat anders aangepakt worden met het ontwerp vanuit Beter Bereikbaar Gouwe. In dit ontwerp zijn er geen afslagbeperkingen om zowel naar het oosten als het westen af te slaan. Meer informatie over de maatregelen van het project N207 Zuid kunt u vinden op hun website.

*Ligt de uitmonding van de tunnelbak niet te dicht bij de rotonde? Dit i.v.m. beperkt zicht op aankomend verkeer.*

De zichtafstanden die in het ontwerp zijn aangehouden zijn volgens de regels. Deskundige ontwerpers hebben naar het ontwerp gekeken. In de huidige staat zijn het schetsontwerpen: de boogstralen, breedtes en zichtafstanden zijn volgens de regels, maar staan nog niet op de centimeter vast. In de volgende fase wordt dit geoptimaliseerd.

*Hoe kunnen de inwoners van de Oude Gemeeneweg aan de westzijde de N209 op?*

In variant 1 blijft de aansluiting van de Oude Gemeeneweg op de Dorpsstraat behouden, waardoor verkeer vanaf de Oude Gemeeneweg via de Dorpsstraat de kruising en de N209 in beide richtingen kan bereiken (en vice versa).

In de varianten 2, 3 en 4 wordt de Oude Gemeeneweg, samen met de Ridder van Montfortlaan, aangesloten op de nieuwe lokale weg die op het dak van de onderdoorgang komt te liggen. Deze weg sluit vervolgens in de varianten 2, 3 en 4 aan op het kruispunt met de Dorpsstraat. Vanaf het kruispunt kan de N209 bereikt worden via de parallelstructuur.

*Hoe kan het tunneldak ontwikkeld worden, als de rijbaan over de noordvaart heen moet?*

Bij variant 1 komt er een nieuwe brug over de noordvaart. De doorvaarhoogte van de noordvaart wordt 1.5 meter, zodat er met sloepen gevaren kan worden. Bij de andere varianten gaat de N209 onder de vaart door.

*Blijft in alle varianten de Gemeenewegsebrug behouden?*

De brug blijft in geen van de varianten behouden. Echter komt er in variant 1 een nieuwe brug. Bij de andere varianten gaat de N209 onder de vaart door en is het niet mogelijk de volledige brug te handhaven. We weten dat de brug elementen als monument bevat zoals metsel- en leuningwerk. We onderzoeken of en hoe dit behouden kan worden.

*Worden bij de varianten de verschillende effecten op de verkeersstromen nog doorgerekend?*

In deze studieopdracht is het de bedoeling deze ontwerpen uit te werken tot een voorontwerp. Echte verkeersberekeningen worden niet gedaan in deze fase. Wellicht worden deze berekeningen gemaakt als er een definitieve keuze komt om de onderdoorgang verder uit te werken. In zijn algemeenheid verbeterd de doorstroming.

*Als je van de Burgemeester Waraarkade komt, kun je dan de N209 bereiken bij het zwembad?*

Deze route heeft te maken met de nieuwe rotonde aan de noordkant. Deze rotonde wordt aangelegd in het kader van N207 Zuid. Het ontwerp van Beter Bereikbaar Gouwe sluit daar op aan. Bij variant 4 moet er echter worden omgereden.

*Wat zijn de globale kosten per variant?*

Op het moment zijn we de kosten nog aan het uitwerken en kunnen wij deze nog niet exact delen. Per variant gaat het om tientallen miljoenen. Er zit wel verschil in de kosten tussen varianten. Komende periode worden de kosten nauwkeurig begroot. Op dit moment is er nog geen uitvoeringsbudget gereserveerd. Die keuze is aan de volksvertegenwoordigers (gemeenteraden en Provinciale Staten).

*Hoelang zou het verkeer omgeleid moeten worden bij een eventuele aanleg?*

Bij de korte onderdoorgang van variant 1 zal de aanleg logischerwijs minder lang duren dan bij de varianten met de langere onderdoorgang. Het doel is zo snel mogelijk een rijbaan van de N209 beschikbaar te krijgen, zodat de doorstroming blijft. De realisatietijd kan oplopen tot 2-3 jaar, afhankelijk van het uiteindelijke ontwerp.

*Wordt de realisatie ook afgewogen tegen c.q. in samenhang met een aquaduct/brug bij Boskoop?*

Beter Bereikbaar Gouwe heeft onder meer als doel om de bereikbaarheid en leefbaarheid in het gebied rondom de Gouwe (grootweg het gebied tussen Hazerswoude-Dorp – Alphen – Bodegraven-Gouda) te verbeteren. Daarvoor zijn diverse maatregelen denkbaar. Welke maatregelen en in welke (prioriteits)volgorde voor uitvoering in aanmerking komen is afhankelijk van veel factoren (effectiviteit, draagvlak, kosten, stikstofruimte, veiligheid, leefbaarheid, etc.) Die afweging is aan de volksvertegenwoordigers.