



provincie **HOLLAND**
ZUID

N214 Groot onderhoud en Verbetering Verkeersveiligheid Hoofdrijbaan

en

Reconstructie Gelijkvloerse kruising N214/N216

**Reactienota n.a.v. Informatieavonden op 9 oktober 2018 en
15 oktober 2018**

Datum: 16 juli 2019

Auteur(s): Diverse
Projectleider Provincie Zuid-Holland _____

Inleiding

De provincie Zuid-Holland werkt aan de projecten “N214A+B Groot Onderhoud en Verbetering Verkeersveiligheid” en de “Reconstructie Gelijkvloerse Kruising N214/N216” (lokaal bekend als de ‘Hoge Kruising’).

Voor deze beide projecten is in oktober 2018 het Voorontwerp gepresenteerd.

Op dinsdag 9 oktober 2018 is er een informatieavond gehouden voor de toenmalige gemeente Giessenlanden in Hoornaar. Op maandag 15 oktober 2018 is er een informatieavond gehouden voor de toenmalige gemeente Molenwaard in Bleskensgraaf.

Op beide avonden zijn de ontwerpen centraal gepresenteerd en zijn daarna plenair vragen gesteld. Vervolgens kon men de tekeningen inzien en verdere vragen stellen aan de aanwezige medewerkers van de provincie, de beide gemeenten, het waterschap en de twee ontwerpende ingenieursbureaus IV-Infra en Tauw.

Na de avonden was het tot 2 november 2018 mogelijk om een reactieformulier in te dienen of om een mail met opmerkingen of vragen toe te sturen aan het projectteam.

Naar aanleiding van de ingediende vragen en opmerkingen is de onderhavige reactienota opgesteld. In deze nota kunt u alle vragen teruglezen die zijn gesteld en kunt u ook kennis nemen van alle antwoorden. De persoonlijke gegevens van de vragenstellers zijn zo veel mogelijk weggelaten in verband met de privacy wet- en regelgeving. De vragen of opmerkingen zijn letterlijk overgenomen uit de reactieformulieren en of mails.

Door de gemaakte opmerkingen is op in ieder geval twee aspecten het ontwerp (zoals dat is gepresenteerd op de informatieavonden) aanzienlijke veranderd:

- De vormgeving van de kruising N214 't Laantje te Noordeloos: voor meer informatie zie bijlage A.
- De kruising N214/Minkeloos zal worden verplaatst naar het westen: voor meer informatie zie bijlage B.

De provincie zal in het najaar van 2019 een extra informatieavond organiseren om de hiervoor genoemde aanpassingen nader toe te lichten en daarover vragen te beantwoorden.

Deze reactienota wordt toegestuurd aan alle indieners van de opmerkingen/vragen en tevens aan de gemeente Molenlanden en het waterschap Rivierenland. Daarnaast wordt deze reactienota gepubliceerd op de website van de Provincie Zuid-Holland zodat deze is in te zien door alle belangstellenden.

In het najaar van 2019 zal voor beide projecten het Definitieve Ontwerp worden vastgesteld door Gedeputeerde Staten. Daarna zullen de benodigde planologische procedures en de grondverwerving worden gestart. Parallel daaraan zal worden gewerkt aan een bestek en worden de benodigde vergunningen aangevraagd. De werkzaamheden zullen naar verwachting starten in 2021 en zijn afgerond in 2023.

Voor de start van de uitvoering van de werkzaamheden zullen tevens weer informatieavonden worden georganiseerd om aan alle belanghebbenden te communiceren hoe de werkzaamheden zullen worden uitgevoerd. De bereikbaarheid van de gehele Alblasserwaard tijdens de uitvoering is hierin bepalend en van de hoogste prioriteit.

Vragen en Antwoorden

1. Vraag/opmerking:

Als direct aanwonende aan de N214 maak ik mij grote zorgen over de luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Deze plannen komen de verkeersdoorstroming ten goede, maar helaas gaat dit ook meer verkeer opleveren. Mijn vraag is of dit onderzocht is. Graag ook stil asfalt er weer terugbrengen.

Antwoord:

- Doelstelling van de maatregelen op de N214 is onder andere het verbeteren van de bereikbaarheid voor bestemmings-/lokaal verkeer. Er is bepaald dat zowel de N214 als de N216 gebiedsontsluitingswegen zijn en moeten blijven. Daaraan gekoppeld is een uitgangspunt dat de N214 niet aantrekkelijker wordt als alternatieve route tussen de A15 en A27 en vice versa.

Op de N214 zijn twee reconstructies voorzien die de lokale doorstroming moeten verbeteren: het uitbreiden van de rotonde N214-N481 en de reconstructie van het kruispunt N214-N216.

De uitbreiding van de rotonde N214-N481 draagt hoofdzakelijk bij aan een betere verkeersafwikkeling tussen de N214 (richting de A15) en de N481/N480 (Bleskensgraaf/ Nieuw-Lekkerland/Streefkerk).

De reconstructie van het kruispunt N214-N216, met een uitbreiding van de verkeerslichten, draagt bij aan een betere verkeersafwikkeling tussen de N214 en N216 (Groot-Ammers/Goudriaan/Ottoland).

In een eerdere fase is een variantenstudie voor de kruising N214/N216 uitgevoerd waarbij onder andere een turborotonde en ongelijkvloerse kruising zijn bekeken. De turborotonde is afgefallen omdat de capaciteit dan te klein zou zijn. Het grootste nadeel van de ongelijkvloerse kruising is dat de doorstroming zo sterk verbeterd dat de N214 een snellere route zou kunnen worden dan de A15/A27 en meer verkeer binnendoor gaat rijden. Dit effect moet worden voorkomen waardoor ook deze oplossing is afgefallen.

Het ombouwen van de kruispunten Gorissenweg en Middenweg bij Noordeloos tot (enkelstrooks)rotonde wordt gedaan vanuit verkeersveiligheid en een betere oprijdbaarheid van de N214 vanuit Goudriaan en Hoornaar.

- Hoewel het doelstelling van het project is om de doorstroming niet dusdanig te verbeteren dat de N214 een aanzuigende werking heeft ten opzichte van de A15 en A27, zullen in het kader van enkele reconstructies ruimtelijke procedures en vergunningen moeten worden doorlopen. In verband hiermee zal het ontwerp getoetst moeten worden aan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit en geluid. Daaruit kunnen nog aanvullende maatregelen volgen.
- Parallel aan het Groot Onderhoud N214 loopt bij Rijkswaterstaat de voorbereiding van de verbreding van de A27 en wordt gestudeerd op de verbreding van de A15 tussen Sliedrecht en Gorinchem (oost). Dit zal er toe moeten leiden dat verkeer in de toekomst gebruik kan blijven maken van de rijkswegen, en minder snel geneigd zal zijn om gebruik te maken van de N214 (en het onderliggende lokale wegennet) als 'sluiproute'.
- Waar nu geluidsarm asfalt aanwezig is, wordt dit ook weer teruggebracht. Door de technologische ontwikkeling op het gebied van asfalt zal een nieuw type stil asfalt daarnaast een hogere geluidsreductie bieden dan het nu al aanwezige geluidsarm asfalt in Noordeloos.

2. Vraag/opmerking:

Naar aanleiding van de voorlichtingsbijeenkomst in Hoornaar op 9 oktober het volgende:

In de discussie kwam naar voren dat er te veel zeer zwaar verkeer gebruik maakt van de N214 met als reden dat men de weegstraat op de A15 wil vermijden. Er werd gesuggereerd de weegstraat te verplaatsen naar de A27 zodat men de weegstraat niet kon ontlopen. Ter ondersteuning mijn ervaring met zwaar verkeer. Wij wonen aan de rotonde Grotewaard in Noordeloos (Grotewaard 5A) in een drie jaar geleden gebouwd huis. Bij zwaar verkeer trilt ons huis. De fundering bestaat uit 16 heipalen van 14 meter dus direct gevaar bestaat niet.... maar toch.

Antwoord:

- Parallel aan het Groot Onderhoud N214 loopt bij Rijkswaterstaat de voorbereiding van de verbreding van de A27 en wordt gestudeerd op de verbreding van de A15 tussen Sliedrecht en Gorinchem (oost). Dit zal er toe moeten leiden dat (vracht)verkeer in de toekomst gebruik zal blijven maken van de rijkswegen, en minder snel geneigd zal zijn om gebruik te maken van de N214 als 'sluiproute'. Het is echter onvermijdelijk dat (zwaar)vrachtverkeer van in de Alblasserwaard gevestigde bedrijven gebruik zal blijven maken van de N214.
- Uw opmerking en voorstel ten aanzien van de weegstraat wordt afgestemd/voorgelegd aan Rijkswaterstaat.

3. Vraag/opmerking:

Beste medewerkers van de Provincie Zuid-Holland, In Bleskensgraaf zal ik aanwezig zijn, maar vast een vraag die in de kern Wijngaarden (Molenwaard) best een hot item is. Het betreft toch wel angst voor sluipverkeer door ons kleine dorp met de aanpak N214 en de N3, maar ook de verbreding van de A15. De TomTom geeft in veel gevallen de omleidingsroute door onze kern, ook voor (te) zwaar verkeer, wat nu al het geval is met filevorming N214 en de A15. Hopelijk wordt er al een oplossing gewerkt.

Antwoord:

- De maatregelen op de N214 zullen een bijdrage leveren aan bereikbaarheid voor bestemmings-/lokaal verkeer. Rondom Wijngaarden is dit het uitbreiden van de rotonde N214-N481 voor een betere verkeersafwikkeling. Parallel aan het Groot Onderhoud N214 loopt bij Rijkswaterstaat de voorbereiding van de verbreding van de A27 en wordt gestudeerd op de verbreding van de A15 tussen Sliedrecht en Gorinchem (oost). Dit zal er toe moeten leiden dat lokaal verkeer in de toekomst gebruik zal blijven maken van de N214 en regionaal/doorgaand verkeer van de rijkswegen. En dat verkeer daardoor minder snel geneigd zal zijn om gebruik te maken van het onderliggende wegennet door Wijngaarden als 'sluiproute'.
- Qua uitvoeringsraakvlakken vindt er intensief overleg plaats tussen de wegbeheerders; Rijkswaterstaat, provincie, gemeentes en waterschap. Dit om onder andere de hinder ten tijde van werkzaamheden te minimaliseren door plannings op elkaar af te stemmen. Ook aannemers zullen uitgedaagd worden om de raakvlakbeheersing met projecten in de regio en hinderbeperking tijdens werkzaamheden goed uitgedacht in hun aanbieding op te nemen. Dit zal onderdeel zijn van de gunningscriteria. Wanneer een aannemer geselecteerd is, zal deze de plannen hiervoor presenteren tijdens nieuwe informatieavonden.

4. Vraag/opmerking:

Er is gesproken over afstemming met infraprojecten in de Alblasserwaard. Vindt er ook bredere afstemming plaats met projecten in de regio's die aan de Alblasserwaard raken? Denk aan de reconstructie N3/Dordrecht en van Brienenoordbrug/Ring Rotterdam.

Antwoord:

- Afstemming heeft plaatsgevonden om het Groot Onderhoud N214 qua ontwerp aan te laten sluiten op de projecten van Rijkswaterstaat. Het Groot Onderhoud sluit in de westkant direct aan op de herinrichting van de aansluiting A15/N3/N214 en aan de oostzijde op de herinrichting van de aansluiting Noordeloos binnen het project 'Verbreding A27'. Er heeft afstemming plaatsgevonden met Rijkswaterstaat om deze ontwerpen passend in elkaar over te laten gaan.
- Qua uitvoeringsraakvlakken vindt er intensief overleg plaats tussen de wegbeheerders; Rijkswaterstaat, provincie, gemeentes en waterschap. Dit om onder andere de hinder ten tijde van werkzaamheden te minimaliseren door plannings op elkaar af te stemmen. Ook aannemers zullen uitgedaagd worden om de raakvlakbeheersing met projecten in de regio en hinderbeperking tijdens werkzaamheden goed uitgedacht in hun aanbieding op te nemen.

5. **Vraag/opmerking:**

O, Mooie Alblasserwaard!!! Afslag Noordeloos Nieuwendijk, tussen nieuwe rotonde en rotonde dorp Noordeloos wordt omgelegd!?? Veel sluipverkeer Ottoland tijdens spits.

Antwoord:

- In het voortraject van het Groot Onderhoud is het kruispunt van de N214 met de Nieuwendijk en het Laantje ter sprake gekomen in overleg met de gemeente Giessenlanden en het waterschap Rivierenland. In deze fase is door beide partijen aangegeven dat zij geen aanleiding zagen tot herinrichting van dit kruispunt. Er waren niet of nauwelijks ongevallen en klachten bekend.
- Gezien de reacties naar aanleiding van de informatieavond is echter besloten om alsnog te studeren op dit kruispunt. Dit is gebeurd in overleg met de gemeente en het waterschap. In bijlage A van deze nota kunt daar meer over lezen. De omgeving zal hierover een nadere toelichting krijgen en hierbij verder betrokken worden; bijvoorbeeld middels een extra informatieavond.
- Doelstelling van de maatregelen op de N214 is onder andere het verbeteren van de bereikbaarheid voor bestemmings-/lokaal verkeer. Er is bepaald dat zowel de N214 als de N216 gebiedsontsluitingswegen zijn en moeten blijven. Daaraan gekoppeld is een uitgangspunt dat de N214 niet aantrekkelijker wordt als alternatieve route tussen de A15 en A27 en vice versa. Op de N214 zijn twee reconstructies voorzien die de lokale doorstroming moeten verbeteren: het uitbreiden van de rotonde N214-N481 en de reconstructie van het kruispunt N214-N216.
De uitbreiding van de rotonde N214-N481 draagt hoofdzakelijk bij aan een betere verkeersafwikkeling tussen de N214 (richting de A15) en de N481/N480 (Bleskensgraaf/ Nieuw-Lekkerland/Streefkerk).
De reconstructie van het kruispunt N214-N216, met een uitbreiding van de verkeerslichten, draagt bij aan een betere verkeersafwikkeling tussen de N214 en N216 (Groot-Ammers/Goudriaan/Ottoland).
- In een eerdere fase is een variantenstudie uitgevoerd waarbij onder andere een turborotonde en ongelijkvloerse kruising zijn bekeken. De turborotonde is afgefallen omdat de capaciteit dan te klein zou zijn. Het grootste nadeel van de ongelijkvloerse kruising is dat de doorstroming zo sterk verbeterd dat de N214 een snellere route zou kunnen worden dan de A15/A27 en meer verkeer binnendoor gaat rijden. Dit moet voorkomen worden waardoor ook deze oplossing is afgefallen. Het ombouwen van de kruispunten Gorissenweg en Middenweg

bij Noordeloos tot (enkelstrooks)rotonde wordt gedaan vanuit verkeersveiligheid en een betere oprijdbaarheid van de N214 vanuit Goudriaan en Hoornaar.

- Parallel aan het Groot Onderhoud N214 loopt bij Rijkswaterstaat de voorbereiding van de verbreding van de A27 en wordt gestudeerd op de verbreding van de A15 tussen Sliedrecht en Gorinchem (oost). Dit zal er toe moeten leiden dat verkeer in de toekomst gebruik kan blijven maken van de rijkswegen, en minder snel geneigd zal zijn om gebruik te maken van de N214 (en het onderliggende lokale wegennet) als 'sluiproute'.

6. Vraag/opmerking:

Staan alle bomen uit de obstakelvrijzone langs de N214?

Hoe kunnen wij nog voorkomen dat mensen verongelukken door crash met bomen?

Graag ook kijken naar ongevallen die hebben plaatsgevonden.

Antwoord:

Nagenoeg alle bomen langs de N214 staan uit de obstakelvrije zone van 4,05 meter vanaf de kant van de rijbaan (4,50 meter vanaf de binnenkant van de kantstreep). Alleen ter hoogte van het tankstation te Wijngaarden staan een aantal bomen aan de zuidzijde van de N214 binnen de obstakelvrije zone. Deze worden dan ook gekapt en opnieuw aangebracht buiten de obstakelvrije zone.

7. Vraag/opmerking:

Hoe wordt bestaande groenstructuur gehandhaafd?

Hoe wordt herplant bomen vormgegeven. Met name kruising N214-N216.

Komt er nog een compensatie van de gekapte bomen van de afgelopen jaren.

T.h.v. Molenaarsgraaf is bomenrij onderbroken.

Antwoord:

- Rondom de kruising zijn vanuit beheer en onderhoud diverse zieke en/of aantastte bomen gekapt. Voor de aanleg van de kruising zullen nog enkele bomen gekapt moeten worden. Alle gekapte bomen zullen rondom de kruising of langs de N214 gecompenseerd moeten worden. De exacte locatie hiervan moet nog worden bepaald.
- Door de uitbreiding van de rotonde N214-N481, het verbreden van het fietspad tussen de N3/Veerweg en rotonde N214-N481 en de aanleg van de rotonde Gorissenweg is het noodzakelijk een aantal bomen te kappen. Deze zullen elders gecompenseerd worden. De exacte locatie hiervan moet nog worden bepaald.

8. Vraag/opmerking:

Waarom geen nieuwe noord-zuid verbinding A15 via Veerweg - Schoonenburgweg Nieuw Lekkerland?

Gelet op toekomstige ontwikkelingen Kinderdijk Groot-Ammers Randweg – Woningbouw.

Antwoord:

- Wij gaan uit dat u doelt op een verbinding tussen de Veerweg en Schoonenburgweg via Kooiwijk.
- Een nieuwe weg tussen de Veerweg en Schoonenburgweg heeft een grote ruimtelijke en landschappelijke impact en brengt zeer hoge kosten met zich mee; voor een groot deel ten

gevolge van de niet-draagkrachtige ondergrond. Daarnaast zijn twee nieuwe bruggen nodig en is het amoveren van diverse woningen en bedrijven noodzakelijk. Tevens wordt een Natuurnetwerk Nederland-gebied doorkruist ter hoogte van de Grootte of Achterwaterschap. Vanuit provinciaal weggennet is er geen noodzaak voor een nieuwe verbinding. De N480 en N481, die de verbinding vormen tussen de A15/N214 en Nieuw Lekkerland en Streefkerk (en Kinderdijk en Groot-Amers in mindere mate), zijn geschikt voor de aanwezige intensiteiten gemotoriseerd verkeer; nu en na de toekomstige ontwikkelingen. Om dit zo te houden worden ook de Peilmolenbrug en het kruispunt van de N481 met het Oosteinde te Oud-Alblas vernieuwd. Om ook de doorstroming van en naar de N214 te verbeteren wordt de rotonde N214-N481 uitgebreid. Er is daarom geen aanleiding om een nieuwe verbinding nader te onderzoeken.

9. Vraag/opmerking:

Sociale veiligheid door Kippenbos voelt niet lekker. Graag veiligheidsgevoel vergroten. Waarom fietspad niet aan de zuidzijde van de N214. Gevoelsmatig fietsers daar meer fietsers.

Antwoord:

- De Elzenweg door het Kippenbos is niet in provinciaal eigendom/beheer en valt dan ook buiten de scope van het Groot Onderhoud N214. Uw opmerking zal gedeeld worden met de eigenaar/beheerder.
- Het fietspad tussen de rotonde N214/N481 en Elzenweg is in eigendom/beheer van de provincie. Deze wordt grotendeels verlegd i.v.m. uitbreiding van de rotonde. Op het fietspad direct langs de N214 verwachten wij geen problemen qua sociale veiligheid i.v.m. korte afstand tot de N214 (en verlichting) in de nieuwe situatie. Op het resterende korte stuk fietspad (door het Kippenbos) zal de deklaag vernieuwd worden. Dit is nog een 'afgedekt hoek' qua zicht en verlichting. Er wordt nog onderzocht of lichtmasten hier geplaatst mogen worden vanuit ecologische oogpunt.

10. Vraag/opmerking:

Waarom er geen vlucht- of parkeer(stroken)plaatsen meer zijn. Zo zijn een paar jaar geleden allemaal weggehaald op 1 na. Als je nu een lekke band of zoiets hebt kan je nergens meer even staan. Alleen in de berm.

Antwoord:

- Binnen het Groot Onderhoud worden op drie locaties nieuwe vluchthavens aangebracht (in beide richtingen). Ter hoogte van hectometerpaal:
 - Km 11.4 en 11.6, tussen de inrit naar het Kraaienbos en de rotonde met de Damseweg.
 - Km 13.6 en 13.8, tussen de rotonde met de Damseweg en brug over de Peursumsche Vliet.
 - Km 14.6 en 14.8, tussen de brug over de Peursumsche Vliet en het kruispunt met de N216.
- De parkeerhavens langs de N214 (8 stuks) zullen eveneens omgebouwd worden tot vluchthavens.
- Draagkrachtige bermen worden toegevoegd langs de N214.

11. Vraag/opmerking:

Graag zou ik de presentatie digitaal willen ontvangen.

Antwoord:

De presentatie zal geplaatst worden op de provinciale website met betrekking tot de N214:

<https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/wegverkeer/alle-n-wegen/wegen/n214/>

12. Vraag/opmerking:

Compensatiewater verplaatsen naar een ander peilgebied.

A Lagere kosten realisatie kruispunt (nu waarschijnlijk damwand (duur) direct bij de kruising).

B Veel (water)vogels zullen tegen verkeer aan kunnen vliegen (vooral bang ben ik voor motorrijders).

C Recreatie mogelijk (vissport) als het compensatiewater verplaatst naar de rand van de Slingelandse plasjes.

D Waterschap moet een actieve houding aannemen t.a.v. verplaatsing van het compensatiewater.

Antwoord:

De afstemming over watercompensatie gaat in goed overleg met het waterschap en provincie. Compensatie van extra verhard oppervlak of te dempen watergangen moet wel altijd binnen hetzelfde peilgebied plaatsvinden om voldoende bergingsoppervlak bij regenval te behouden. Aangezien de kruising op een splitsing van drie peilgebieden ligt zal ook binnen die peilgebieden rondom de kruising gecompenseerd moeten worden. Het verplaatsen van compensatie naar een andere zijde van de kruising (zoals de Slingelandse plassen) is hierdoor niet mogelijk.

13. Vraag/opmerking:

Bezorgdheid van de bereikbaarheid van Van der Vlist Transportgroep B.V., zie verdere info in de e-mail;

Gisteren, maandag 15 oktober, was ik bij de informatieavond in Bleskensgraaf, betreft het komend groot onderhoud en wijzigingen aan de N214 en N216. Hartelijk dank voor de goede en duidelijke uiteenzetting.

Zoals kort besproken zou ik een reactie geven via de mail, waarin ik mijn bezorgdheid over de bereikbaarheid van Van der Vlist kenbaar maak.

Van der Vlist is een logistieke dienstverlener die zich bezig houdt in het segment Speciaal- en Zwaar transport. Het kenmerkende hiervan is dat haar voertuigen grotere afmetingen hebben en wanneer beladen, door de overbreedte en overlengte meer ruimte nodig hebben.

In 1992 is Van der Vlist op voordracht van de provincie Zuid Holland verhuisd van Hoogblokland naar Groot Ammers, met de garantie van bereikbaarheid.

Dit is terug te zien in de reeds al bestaande kunstwerken, zoals midden doorgang en aanpassingen in de hielen van de rotondes.

Om deze reden zouden we graag betrokken zijn (blijven) bij het ontwerp van de nieuw te plaatsen rotondes, N214-Gorissenweg ten westen van Noordeloos, N216-Middenweg, en de aanpassingen die gedaan worden aan de reeds bestaande rotondes zoals de rotonde ter hoogte van Oud-Alblas.

Betreft het kruispunt N214/N216 zijn wij al in contact geweest met Tauw. Graag zou ik in contact komen met Iv-Infra, om onze bereikbaarheid te waarborgen.
PS Heeft u een contactpersoon bij Rijkswaterstaat om dit onderwerp te bespreken betreft de meest Oostelijke aansluiting op de N214.

Antwoord:

Afstemming met transporteur Van der Vlist heeft reeds plaatsgevonden. Het ontwerp van de rotondes en de kruising N214/N216 is hier waar nodig op aangepast.

14. Vraag/opmerking:

1. Echte oplossingen komen van capaciteitsvergroting A27 en A15. Druk uitoefenen op Rijkswaterstaat!
2. Zorg dat landbouwverkeer van de N214 en N216 verdwijnt via parallelwegen.
3. Waarom in Noordeloos ook niet eens gekeken naar een tunneltje aan de Grotewaard zijde voor de fietsers (als het Laantje).
4. Ik pleit voor een algehele snelheidsbeperking van 50 km/uur op het traject tussen de nieuwe rotonde Gorissenweg en de rotonde bij de Grotewaard. Dit vergroot de veiligheid bij de Kruising Nieuwedijk/'t Laantje en vermindert energieverbruik, geluidsoverlast en milieuvervuiling!
5. Ik ben ervoor dat genoemd kruispunt open blijft!
Tot toelichting bereid.

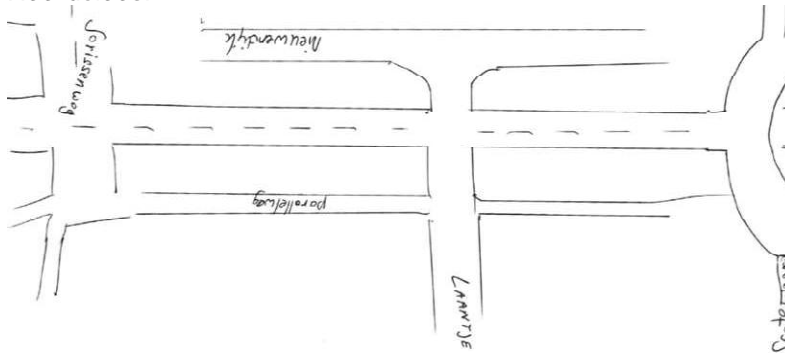
Antwoord:

- Parallel aan het Groot Onderhoud N214 loopt bij Rijkswaterstaat de voorbereiding van de verbreding van de A27 en wordt gestudeerd op de verbreding van de A15 tussen Sliedrecht en Gorinchem (oost). De provincie, aangrenzende gemeente en het waterschap maken deel uit van de projectgroepen. Alle partijen zijn zicht terdege bewust van de noodzaak.
- De Provincie is voornemens een parallelweg tussen Noordeloos en de A27 (tot het kruispunt Minkeloos) aan te leggen aan de zuidzijde van de N214 . Op dit moment wordt gewerkt aan een eerste ontwerp.
Plannen voor een parallelweg tussen de Damseweg en de Gorissenweg (via het kruispunt N214-N216) zijn naar de langere termijn verschoven, aangezien op dit moment geen directe winst aanwezig is voor het landbouwverkeer en de kosten te hoog zijn.
Op overige delen zijn reeds alternatieven aanwezig en is de provincie niet voornemens een parallelweg direct langs de N214 aan te leggen.
- De brug over de Giessen te Noordeloos is voorzien van een bakkenconstructie op palen. Een tunnel inpassen is technisch complex en brengt hoge kosten met zich mee. Bij de rotonde Grotewaard is een oversteek aanwezig. N.a.v. opmerkingen over de oversteekbaarheid hier zal bekeken worden hoe deze geoptimaliseerd kan worden. De breedte van de middeneilanden zal worden vergroot zodat er voldoende ruimte is voor het opstellen van een of meerdere fietsen.
- Dit is een gebiedsontsluitingsweg ingericht conform de snelheid van 80 km/u. Een afwijking hiervan zorgt voor een onduidelijk en inconsequent wegbeeld (het gehele traject van de N214 = 80 km/u). Daarnaast zou een verlaging van de snelheid tegenstrijdig zijn met provinciaal beleid. Handhaving op deze snelheid zal met deze inrichting niet mogelijk zijn. De vermindering van uitstoot en geluid zal daarnaast beperkt zijn. Verder wordt verwezen naar bijlage A van deze nota m.b.t. de inrichting van de kruising N214 't Laantje.

- Uw opmerking over het kruispunt 't Laantje is meegenomen in de verdere studie die hiervoor is uitgevoerd. De resultaten staan aangegeven in bijlage A van deze nota.

15. Vraag/opmerking:

Bijgevoegd enkele opmerkingen betreffende verkeerssituatie N214 ter hoogte van Noordeloos:



- Rechts- en linksafslaand verkeer op de N214 naar het Laantje en de Nieuwendijk verbieden (vanuit westelijke richting). Afslaan naar Laantje kan via kruising Gorissenweg, Afslaan naar Nieuwendijk kan via rotonde Grotewaard.
- Afslaand verkeer N214 uit oostelijke richting naar Laantje kan ook via Gorissenweg / Parallelweg.
- Verder: Persoonlijk hou ik een onbevredigend gevoel bij de voorstellen van uw wat betreft verbetering/oplossing knelpunten N214.
- Het lijkt mij geen structurele oplossing voor de toekomst. Verkeer zal door genomen maatregelen alleen maar toenemen. Terwijl A15 en A27 de bulk van het verkeer moet hanteren.
- Over een klein aantal jaren biedt de voorgestelde aanpak al geen soelaas meer. Ik begrijp dat kosten mede bepalend zijn, maar ik zou voor een rigoureuze aanpak kiezen waarbij Noordeloos verlost wordt van een dichtgeslibd dorp: Route N214 verleggen.
- Het is wenselijk om bij aanleg van nieuwe wegen/kruisingen aandacht te geven t.b.v. fietsers/scooters e.d. e.d. Om in de toekomst onze wegen te ontlasten zal het noodzakelijk worden dat de vorm van vervoer verandert. (minder auto, minder alternatieve vormen).
- Het zal blijken dat daar meer oplossing ligt dan als maar wegen blijven uitbreiden.

Antwoord:

- In het voortraject van het Groot Onderhoud is het kruispunt van de N214 met de Nieuwendijk en het Laantje ter sprake gekomen in overleg met de gemeente Giessenlanden en het waterschap Rivierenland. In deze fase is door beide partijen aangegeven dat zij geen aanleiding zagen tot herinrichting van dit kruispunt. Er waren op dat moment niet of nauwelijks ongevallen en klachten bekend. De provincie heeft toen afgezien van aanpassingen aan het kruispunt. Gezien de reacties naar aanleiding van de informatieavond is echter besloten om verder te studeren op dit kruispunt. Dit in overleg met de gemeente en het waterschap. In bijlage A staan de resultaten van deze studie en deze zullen op een informatieavond nog nader worden toegelicht. De omgeving zal hierbij verder betrokken worden. Uw opmerkingen zijn dus meegenomen.
- Doelstelling van de maatregelen op de N214 is onder andere het verbeteren van de bereikbaarheid voor bestemmings-/lokaal verkeer. Daaraan gekoppeld is een uitgangspunt dat de N214 niet aantrekkelijker wordt als alternatieve route tussen de A15 en A27 en vice versa.

- Parallel aan het Groot Onderhoud N214 loopt bij Rijkswaterstaat de voorbereiding van de verbreding van de A27 en wordt gestudeerd op de verbreding van de A15 tussen Sliedrecht en Gorinchem (oost). Dit zal er toe moeten leiden dat verkeer in de toekomst gebruik kan blijven maken van de rijkswegen, en minder snel geneigd zal zijn om gebruik te maken van de N214 (en het onderliggende lokale wegennet) als 'sluiproute'.
- Een nieuwe weg om Noordeloos heeft een grote ruimtelijke en landschappelijke impact en brengt zeer hoge kosten met zich mee. Zo is een nieuwe brug nodig en is het amoveren van diverse woningen en bedrijven noodzakelijk en is een fundering van een nieuwe weg een kostbare zaak. Vanuit provinciaal wegennet is er daarnaast geen verkeerskundige noodzaak voor een nieuwe verbinding; in dat geval is het onmogelijk nut en noodzaak aan te tonen.
- Bij alle reconstructies wordt aandacht besteed aan de (brom)fietsers en de hiervoor benodigde infrastructuur (denk aan verkeersveilige oversteken).
- De provincie Zuid-Holland zet sterk in op alternatieve vervoersvormen, zie ook Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur 2018-2047 (<https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/programma-zuid/>). Denk hierbij aan faciliteren van snelle en comfortabele fietsroutes (verbreden fietspad Veerweg/N3 – N481) en Hoogwaardige Openbaar Vervoer (denk aan de eind 2018 geïmplementeerde SnelBuzz-verbinding Rotterdam-Sliedrecht - Utrecht en het opwaarderen van de haltes langs de N214).

16. Vraag/opmerking:

Bij uitleg over het groot onderhoud N214/N216 is ook gesproken over 2 zijdig/dubbel fietspad aan de oostzijde van de Wervenkampweg tot rotonde N214.

Onze vraag; Is het s.v.p. mogelijk dat het dubbele fietspad aan de oostkant doorgetrokken wordt tot Oosteinde Wijngaarden, nog liever tot rotonde Parallelweg.

Heel veel fietsers vooral schoolfietsers vanuit Bleskensgraaf, Molenaarsgraaf, Brandwijk en Wijngaarden maken gebruik van dit fietspad.

In de nieuwe situatie moeten de fietsers bij de rotonde verschillende keren een extra oversteek maken, wat heel gevaarlijke situaties oplevert. Nu ook al, vooral de oversteek bij Oosteinde in Wijngaarden, er is daar een optische remmer en 50 km/uur situatie. Juist omdat veel verkeer met te hoge snelheid (vooral in de morgen 0.700 tot 08.30 uur) dit kruispunt wordt benaderd. meestal door inschatting fouten snelheid loopt het tot nu toe redelijk goed af op fiets/auto schade en lichte lichamelijke ongemakken.

We hebben de politie verschillende keren om hulp gevraagd bij dit probleem, die kunnen of mogen daar niet handhaven!!!. Wilt U dit S.V.P. namens de Klankbordgroep leefbaarheid Wijngaarden en veel schoolgaande jeugd en vooral hun ouders uit deze dorpen dit in u ontwerp meenemen..

Antwoord:

Er is sprake van een miscommunicatie. De Damseweg tussen Ottoland en de N214 zal een tweezijdig fietspad aan de oostzijde krijgen. Hierdoor sluit dit nieuwe tweezijdige fietspad aan op de reeds aanwezige vrijliggende fietsstructuur aan de oostzijde van de Damseweg tussen de N214 en Giessen-Oudekerk. Langs de Wervenkampseweg worden de aanwezige fietspaden, aan beide zijden van de rijbaan, verbreed. Van een extra oversteek zal dan ook geen sprake zijn.

17. Vraag/opmerking:

1. Willen jullie s.v.p. een goede oplossing vinden betreft sluipverkeer kern Wijngaarden.

2. Is het mogelijk om bij de aanleg zoveel mogelijk bedrijven uit onze regio in te zetten, zoals grondwerkers.
3. Graag verbod op vrachtwagens autobussen op de Wijngaardsesteeg b.v. Idem als Wijngaardseweg richting Bleskensgraaf.

Antwoord:

- De maatregelen op de N214 zullen een bijdrage leveren aan bereikbaarheid voor bestemmings-/lokaal verkeer. Rondom Wijngaarden is dit het uitbreiden van de rotonde N214-N481 voor een betere verkeersafwikkeling. Parallel aan het Groot Onderhoud N214 loopt bij Rijkswaterstaat de voorbereiding van de verbreding van de A27 en wordt gestudeerd op de verbreding van de A15 tussen Sliedrecht en Gorinchem (oost). Dit zal er toe moeten leiden dat lokaal verkeer in de toekomst gebruik zal blijven maken van de N214 en regionaal/doorgaand verkeer van de rijkswegen. En dat verkeer daardoor minder snel geneigd zal zijn om gebruik te maken van het onderliggende wegennet door Wijngaarden als 'sluiproute'.
- Qua uitvoeringsraakvlakken vindt er intensief overleg plaats tussen de wegbeheerders; Rijkswaterstaat, provincie, gemeentes en waterschap. Dit om onder andere de hinder ten tijde van werkzaamheden te minimaliseren door plannings op elkaar af te stemmen. Ook aannemers zullen uitgedaagd worden om de raakvlakbeheersing met projecten in de regio en hinderbeperking tijdens werkzaamheden goed uitgedacht in hun aanbieding op te nemen. Dit zal onderdeel zijn van de gunningscriteria. Wanneer een aannemer geselecteerd is, zal deze de plannen hiervoor presenteren tijdens nieuwe informatieavonden.
- Bij de aanbestedingsprocedure van een project met een dergelijke omvang zijn wij gebonden aan Europese openbare aanbestedingsregels. In de uitvraag zal wel een duurzaamheids- en hinderbeperking-component worden opgenomen waarop aannemers kunnen scoren met hun plan van aanpak (onderdeel van EMVI of Economisch Meest Voordelige Inschrijving). Een aannemer kan hierdoor mogelijk sneller kiezen voor lokale onderaannemers.
- Op dinsdag 12 juni 2019 en donderdag 14 juni 2019 zijn verkeerstellingen uitgevoerd op de bedoelde kruising (van 06:00 tot 09:00 en van 15:30 tot 18:30). Gezien de getelde hoeveelheid vrachtwagens acht de projectgroep (provincie, gemeente en waterschap) een verbod niet noodzakelijk. Daarnaast zullen deze vrachtwagens een andere routes moeten kiezen, waardoor hier mogelijk hinder wordt ervaren. Overigens is de weg niet in beheer van de provincie, maar het waterschap. Over een eventueel verbod zal dan ook een beslissing genomen moeten worden vanuit het Waterschap.

18. Vraag/opmerking:

Vorige week dinsdagavond was ik in Hoornaar aanwezig bij uw presentatie m.b.t. de onderhoudswerkzaamheden van de N214 en N216. In uw eerste overzichtstekening viel het mij op dat er geen aanpassingen gepland staan voor de situatie (kruising) nabij de Landscheiding in Schelluinen.

Dagelijks kom ik langs deze plek en het is mij al meerdere malen opgevallen dat zich daar gevaarlijke situaties voordoen. Aan de Landscheiding is namelijk sinds vorig jaar een kinderdagverblijf/kinderboerderij gevestigd.

Dagelijks gaan daar moeders/vaders hun kinderen voor de opvang aldaar afleveren en ophalen. Zowel bij het oprijden als het afrijden van de Landscheiding geeft dit veel risicovolle verkeersbewegingen. Ik heb al gevreesd voor ernstige verkeersongevallen. Moeders/vaders die snel nog even de weg oprijden terwijl het eigenlijk niet kan, met als gevolg hard remmende auto's op de N216. Of fietsers die over het fietspad rijden die gehinderd worden

door verkeer met bestemming opvang. En dit meestal in de spijstijden, juist als het op de N216 druk is. Kortom: Een lastig en gevaarlijk punt.

Middels deze mail vraag ik uw aandacht ook voor dit punt. Wellicht dat het op simpele wijze veiliger gemaakt kan worden zodat ernstige verkeersongevallen voorkomen worden.

Zie ter verduidelijking bijgevoegde foto's.





Antwoord:

Begin december 2018 heeft de provincie op de tak van de Landscheiding de aansluiting voorzien van extra verharding. Hierdoor kunnen in- en uitrijdende voertuigen ter plaatse elkaar beter passeren.

19. Vraag/opmerking:*Punt 1 Het hoge kruispunt*Voorlichting 15-10-2018

Ik vind dat de oplossing zoals is voorgesteld op 15-10-2018 voor het hoge kruispunt (kruising N214 / N216) een cosmetische aanpak is en niet afdoende voor een adequate verkeersdoorstroming op het hoge punt.

Knelpunt

Het hoge punt is al jarenlang een knelpunt in de verkeersstromen die zich daar kruisen. Vooral in spijtstijden doen zich hier grote verkeersopstoppingen voor uit alle richtingen. Vertragingen van meer dan half uur doen zich hier voor, omdat de verkeerskruising niet in staat is om het aantal voertuigen te verwerken.

Ook de rijbaan nabij het hoge punt volstaat niet voor het grote zware verkeer. Denk aan voertuigen van firma Van der Vlist te Groot-Ammers. Diepladers geladen met bulldozers die een groot beslag leggen op de breedte van de rijbaan en de lengte van de uitvoegstrook (west)

De eerste indruk is

Je denkt als de toevoerwegen nabij het kruispunt het hoge punt gescheiden worden dat er dan een betere doorstroming van het verkeer gaat ontstaan, dit zal niet afdoende zijn. Ik ontraad het getoonde model (conceptplan) sterk.

Gewenste aanpak het hoge punt

Deze zal gezocht moeten worden in een (dubbele) verkeers-rotonde, die aan de zuidwestzijde gecreëerd kan worden. Waarom zuidwest, omdat hier de meest ruimte voorhanden is om een verkeers-rotonde aan te leggen. Tevens kan er gelijktijdig voor het afslaan verkeer van west naar Gorinchem zonder hinder een doorgaan gemaakt worden. Het kan: als er rekening gehouden wordt met het te verwachte aantal voertuigen van nu en in de toekomst. Overigens ook de bedrijvigheid en woningbouw nabij Lek-regio neemt alsmaar toe. Dit vraagt om ruimte en ook omdat verkeersvertragingen veel te kostbaar zijn voor de weggebruikers.

Kosten

Bij een aanpak van het hoge punt moet vermeden dat er zware ingrepen (kosten) gemaakt worden om de bestaande waterwegen te verplaatsen en te versterken of te verbreden. Een aanpak meer richting west kan ruimte bieden om de verkeersaansluiting naar Noord en Oost zonder zware bouwkundige ingrepen te realiseren.

Punt 2 te smalle rijbanen

Opvallend is dat de N214 en N216 vrij smal zijn. Dagelijks passeren hier veel zware voertuigen (diepladers) die geladen zijn brede materialen, waarvan maten (breedte) buiten de oplegger liggen. Dit maakt dat de N214 en N216 een te smalle weg is. Vooral in donker wordt dit nog meer ervaren door bestuurders. Vooral in de bochten en op de Vlietbrug.

Beter zou zijn dat de middenstrook, minstens 1 meter wordt.

Punt 3 bromvoertuigen

Het komt helaas steeds meer voor dat bromvoertuigen (kleine auto's) die maximaal 45 kilometer mogen rijden gebruik maken van de N214 / N216, deze voertuigen belemmeren de

verkeerstromen. Je ziet steeds meer jongeren die dit soort mobiel gebruiken als jongensdroom!

Een verbod voor deze voertuigen op Provinciale wegen is dan ook zeer noodzakelijk, uit oogpunt van veiligheid, doorstroming en continuïteit.

Antwoord:

- In een eerdere fase van het ontwerp is een variantenstudie uitgevoerd waarbij onder andere een rotonde en ongelijkvloerse kruising zijn bekeken. Het grootste nadeel van een turborotonde is dat deze te weinig capaciteit heeft om het verkeer goed te kunnen afwikkelen en is daarom als alternatief afgefallen.. Een ongelijkvloerse kruising zou de doorstroming zo sterk verbeteren dat de N214 een snellere verbinding zou kunnen gaan vormen dan de A15/A27 en daardoor veel meer verkeer over de N214 gaat rijden. Dit zou een sterke verkeersaanzuigende werking hebben en deze oplossing is daarom afgefallen. In deze fase hebben wij contact gehad met firma Van der Vlist om de kruising begaanbaar te maken / houden voor bijzonder transport. In enkele gevallen zal het noodzakelijk blijven het verkeer tijdelijk tegen te houden zodat bijzonder transport de kruising kan passeren. Bijzondere transporten moeten buiten de spitsuren plaatsvinden. Doordat de kruising wordt voorzien van opstelvakken wordt de kruising beter toegankelijk voor bijzondere transporten.
- Binnen de huidige scope worden de N214 en N216 niet breder gemaakt. De breedte van de N214 voldoet aan de richtlijnen gesteld aan een gebied-ontsluitende weg 80 km/u. Het breder maken van een rijbaan kan bijdragen aan een hogere vergevingsgezindheid, ofwel ruimte voor correctie. Echter, een bredere rijbaan leidt tot ook weer tot hoger gereden snelheden. Doet zich dus een ongeval voor, dan zijn de gevolgen ook veel ernstiger. De huidige breedte zal dan ook worden gehandhaafd.
- In het reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) is vastgelegd dat brommobielen op de rijbaan horen en dat je zowel binnen als buiten de bebouwde kom mag komen. Aangezien er geen parallelstructuur langs aanzienlijke delen van de N214 en N216 aanwezig is en een brommobiel niet op het fietspad past is de rijbaan de meest geschikte plaats. Het verbieden van brommobielen op de rijbaan kan alleen met een geslotenverklaring voor langzaam verkeer (verkeersbord C9). Hierbij wordt ook tractoren geweerd van de doorgaande weg. Het uitsluiten van tractoren is niet aan de orde, en daardoor kunnen brommobielen ook niet verboden worden op de hoofdrijbaan.

20. Vraag/opmerking:

Dank voor uw bericht.

Ik ben op de voorlichtingsavond in Bleskensgraaf geweest maar had toen nog geen suggestie in gedachte. Inmiddels wel maar kon op de site van de Provincie of de gemeente nergens vinden hoe deze alsnog in te dienen. Vandaar mijn bericht.

Mijn suggestie:

Op de N214 liggen diverse rotondes. Wat mij opvalt is dat het zeer vaak voorkomt dat er geen richting aangegeven wordt bij het verlaten van de rotonde. Hierdoor staan andere weggebruikers onnodig te wachten en dat staat een vlotte doorstroming in de weg. Is het een idee om borden te plaatsen met de tekst: Richting aangeven bij het verlaten van rotonde?

Antwoord:

Hoewel het verplicht is om richting aan te geven bij het verlaten van een rotonde, vernemen wij dat dit dikwijls wordt nagelaten en vervelend kan zijn. Desondanks worden er geen

verkeersborden geplaatst om deze bestaande verkeersregels duidelijk te maken. Weggebruikers worden geacht de verkeersregels te kennen. Daarnaast moet er worden voorkomen dat er een overdaad aan borden ontstaat op en rondom de rotondes.

21. Vraag/opmerking:

Mijn idee om verbetering aan te brengen is er een weg van te maken met een groene middenstreep (zoals de N59) met verboden in te halen (uitgezonderd landbouwverkeer) en een snelheid van 100km.

Antwoord:

Indien de N214 wordt opgewaardeerd tot 100 km/u-weg dan krijgt deze status van een (regionale)stroomweg. Een stroomweg is bedoeld voor verkeer over de lange afstanden (interregionaal). Een stroomweg is dus juist geen gebiedsontsluitingsweg zoals de N214 nu wel is en moet blijven. Dit soort type wegen (regionale stroomwegen 100 km/u) zonder fysieke rijbaanscheiding, worden echter niet meer nieuw aangelegd. Daarnaast zijn aan een dergelijk tracé hele andere eisen gesteld dan een gebiedsontsluitingsweg van 80 km/u. Zo zouden o.a. de rijbaan moeten worden verbreed, zouden bochten zoveel als mogelijk moeten worden vermeden (of veel ruimer en geleidelijker moeten worden gemaakt) en is de richtlijn dat kruispunten niet gelijkvloers mogen zijn. Dit heeft een dusdanige economische en ruimtelijke impact dat deze optie, in relatie tot de reistijdwinst die nagenoeg nihil is, niet realistisch te noemen is.

Doelstelling van de maatregelen op de N214 is daarnaast onder andere het verbeteren van de bereikbaarheid voor bestemmings-/lokaal verkeer. Er is bepaald dat zowel de N214 als de N216 gebiedsontsluitingswegen zijn en moeten blijven. Daaraan gekoppeld is een uitgangspunt dat de N214 niet aantrekkelijker wordt als alternatieve route tussen de A15 en A27 en vice versa. Een maatregel om de doorstroming van de totale wegverbinding te verbeteren past hier dan ook niet bij.

22. Vraag/opmerking:

Naar aanleiding van de gehouden voorlichtingsbijeenkomsten op 9 oktober in Hoornaar en 15 oktober in Bleskensgraaf wil de LTO-Noord afdeling Alblasserwaard-Vijfheerenlanden een aantal opmerkingen plaatsen betreffende het groot onderhoud aan de N214 en de gelijkvloerse kruising N214/N216.

Groot onderhoud:

- Het verbaast ons dat het groot onderhoud zowel aan de westkant als aan de oostkant niet geheel doorloopt tot aan respectievelijk de aansluiting met de N3 en de aansluiting met de A 27. Ons inziens zou dit verder door moeten lopen.
- Indien er vanaf Noordeloos in oostelijke richting een parallelweg wordt aangelegd, zou deze niet moeten stoppen bij de Minkeloos maar doorgetrokken moeten worden tot de ovonde/A 27.
- We willen pleiten om tegelijkertijd met het groot onderhoud ook de ontsluiting voor het landbouwverkeer vanaf de N 214 naar de N3 te verbeteren. De huidige ontsluiting is verre van optimaal, deze zou sterk verbeterd kunnen worden door het landbouwverkeer toe te laten op de N 214 (vanaf de rotonde bij Oud-Alblas).
- Het groot onderhoud vraagt ook landbouwgrond. Dit is voor de betrokken agrariers, met name in het geval van lengte percelen, een forse ingreep. Denk hierbij met name aan het

traject ten oosten van het dorp Noordeloos en het traject vanaf de rotonde bij Oud-Alblas. Door de ruimte die hier gevraagd wordt zullen de percelen van de desbetreffende agrariërs smaller worden waardoor zij niet alleen een bepaalde oppervlakte grond kwijt zullen raken maar waardoor ook de bewerkbaarheid van de percelen sterk zullen verslechteren. We willen voor dit aspect nadrukkelijk uw aandacht vragen. Mogelijk is vooraf te onderzoeken of het instrument vrijwillige kavelruil hierbij inzetbaar is.

Gelijkvloerse kruising:

- De aanleg van de gelijkvloerse kruising vraagt ook landbouwgrond, met name met het oog op de compensatie voor waterberging. Wij willen uw vragen om hiervoor zo min mogelijk landbouwgrond te verwerven en na te gaan of compensatie op een andere wijze mogelijk is. Zo is bijvoorbeeld ten zuidwesten van de kruising compensatie te realiseren verder naar het Westen tegen de Peursumse Vliet aan nog extra waterberging te realiseren. Het zelfde geldt ook ten Noordwesten van de kruising, richting het noorden is de berm langs de N 216 een stuk breder, ook hier is extra waterberging te realiseren, richting het westen zijn er wellicht nog mogelijkheden om de sloot langs de N 214 te verbreden.
- We willen u ook wijzen op de nu aanwezige inlaat van water vanuit de Smoutjesvliet ten behoeve van de polder Ottoland. Deze is van groot belang voor de watervoorziening van de polder Ottoland. Deze kan niet verlegd worden, dit is immers het hoogste punt van de polder. Vanwege de ondergrond is hier ook het risico van verzanding aanwezig, de watergangen dienen qua breedte nog wel goed onderhouden kunnen worden.
- Als LTO-Noord afdelingen willen we graag betrokken worden bij de verdere invulling van de compensatie van de waterberging en de praktische kennis die in het gebied aanwezig is kunnen benutten.

Antwoord:

- Het Groot Onderhoud sluit in de westkant direct aan op de herinrichting van de aansluiting A15/N3/N214 en aan de oostzijde op de herinrichting van de aansluiting Noordeloos binnen het project 'Verbreding A27'; beiden van Rijkswaterstaat. Er heeft afstemming plaatsgevonden met Rijkswaterstaat om deze ontwerpen passend in elkaar over te laten gaan.
- De huidige ovonde heeft reeds 5 takken; de N214 west, parallelweg naar Meerkerk, afrit A27, N214 oost en oprit A27, hetgeen al ongebruikelijk is. De aansluiting van ook een nieuwe Parallelweg maakt de ovonde dusdanig complex, dat de doorstroming en verkeersveiligheid in het geding komen. Besloten is dan ook aan te sluiten op het kruispunt Minkeloos.
- Het openstellen van de N214 tussen N481 en N3 voor landbouwverkeer staat haaks op het functioneren van de N214 als gebiedsontsluitingsweg. Het zal de kwaliteit van de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid nadelig beïnvloeden. Hoewel in het onderzoek naar landbouwverkeer in de Alblasserwaard het ontbreken van een parallelweg op dit deel van de N214 als een missing link staat aangegeven zien wij als wegbeheerder geen enkele reden voor een dergelijke maatregel. Op het betreffende gedeelte zijn namelijk geen kavelaansluitingen. Er is bovendien een parallelle voorziening via de Matenasche Scheidkade. Landbouwverkeer van en naar Wijngaarden zal hier te allen tijde gebruik van kunnen blijven maken. Wanneer LTO (en Cumela) de noodzaak kunnen aantonen om de verbinding voor het landbouwverkeer tussen N481 en N3 te verbeteren, kan mogelijk worden nagedacht over het doortrekken van de parallelweg tussen de Matenasche Scheidkade en de aansluiting Veerweg.

Uit de gegevens die tot dusverre bekend zijn, is de urgentie voor de aanleg van een parallelweg op dit moment niet gebleken.

- Er is al met nagenoeg alle grondeigenaren gesproken. In deze gesprekken wordt gekeken naar de persoonlijke situatie per grondeigenaar en zullen op basis daarvan een compensatievoorstel doen. Indien kavelruil een mogelijke oplossing biedt, zal dat ook worden onderzocht.
- De bepaling van de watercompensatie gaat in goed overleg met het waterschap en de provincie. De exacte locatie van watercompensatie wordt nog bepaald. Belangrijk punt hierin is dat het water wordt gecompenseerd binnen het peilgebied waarin het gedempt wordt. De kruising ligt echter op de splitsing van drie peilgebieden. We zullen uw suggesties onderzoeken en zullen kijken of de Peursumsevliet tot hetzelfde peilgebied hoort en of hier mogelijkheden voor compensatie zijn. Op dit moment wordt al onderzocht of de watergangen langs de N214 en N216 binnen het provinciale areaal kunnen worden verbreed voor compensatie. Hierbij is de breedte van de watergang echter wel beperkt door de maximaal te onderhouden breedte.

De twee inlaten aan noord- en zuidzijde van de N214 zijn bekend. Aangezien de bestaande duikers (bouwjaar 1938) integraal onderdeel vormen van de fundering van de kruising is eventueel toekomstige vervanging erg lastig. In overleg met het waterschap is vastgesteld dat een kleine verplaatsing (max 100m) mogelijk is. Het huidige idee is om de inlaat + duiker direct achter de funderingsbakken terug te plaatsen.

23. Vraag/opmerking:

Hartelijk dank voor uw presentatie in Hoornaar. Ondergetekende wil de situatie kruispunt Nieuwendijk – N214 onder uw aandacht brengen. Uit uw presentatie bleek duidelijk dat u dit gevaarlijke kruispunt wilt handhaven. Ik wil u voorstellen dit kruispunt veiliger te maken. Door een maximale snelheid in te voeren vanaf de rotonde Gorissenweg N214 en de rotonde Middenweg van 50 km per uur met permanente radarcontrole. Dat geeft de volgende voordelen.

1. Veiliger oversteken met name voor de schoolkinderen.
2. Veiligere uitrit bij het pompstation.
3. Minder geluidsoverlast op de Nieuwendijk, door steeds weer afremmende en optrekkende vrachtauto's.
4. Weinig tijdsverlies door geleidelijke verkeersstroom.

Ik hoop dat u deze aandachtspunten in uw besluitvorming meegenomen worden.

Antwoord:

- In het voortraject van het Groot Onderhoud is het kruispunt van de N214 met de Nieuwendijk en het Laantje ter sprake gekomen in overleg met de gemeente Giessenlanden en het waterschap Rivierenland. In deze fase is door beide partijen aangegeven dat zij geen aanleiding zagen tot herinrichting van dit kruispunt. Er waren op dat moment niet of nauwelijks ongevallen en klachten bekend. De provincie heeft toen afgezien van aanpassingen aan het kruispunt. Gezien de reacties naar aanleiding van de informatieavond is echter besloten om verder te studeren op dit kruispunt. Dat is gebeurd in samenspraak met de gemeente en het waterschap. In bijlage A staat de meest kansrijke weergegeven. In het najaar van 2019 zal hierover nog een informatieavond worden gepland.
- Dit is een gebiedsontsluitingsweg ingericht conform de snelheid van 80 km/u. Een afwijking hiervan zorgt voor een onduidelijk en inconsequent wegbeeld (het gehele traject van de N214 = 80 km/u). Daarnaast zou een verlaging van de snelheid tegenstrijdig zijn met

provinciaal beleid. Handhaving op deze snelheid zal met deze inrichting niet mogelijk zijn, daar de inrichting dan niet overeenkomt met het beeld passend bij de maximale snelheid. De vermindering van (uitstoot en) geluid zal daarnaast beperkt zijn.

- De oversteekbewegingen bij 't Laantje wordt meegenomen in een studie naar mogelijke oplossingsrichtingen. Zie verder bijlage A van deze nota.
- Bij het tankstation te Noordeloos wordt rijstrookscheiding aangebracht, waardoor verkeer niet langer linksaf kan slaan (komend vanaf de A27 naar het tankstation en vanaf het tankstation naar Noordeloos). Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van nabij gelegen rotonde Grotewaard en nieuw aan te leggen rotonde Middenweg.

24. Vraag/opmerking:

Het overleg van Buurtwerk De Hogt en N214werkgroep heeft de volgende reactie naar Provincie opgeleverd.

A) Onder protest ervaren we dat
Als aanwonenden nauw betrokken maar ervaren slechts afstandelijke plannen
Protest tegen steeds meer verkeer, extra 8% tgv@a27
Protest tegen het dorp steeds verder in 2-en splitsen
Vermorzeld tussen 3 hiërarchische bestuurslagen, gemeente, waterschap, provincie.
Een Dorpsberaad voor de kern, niet veel voor buitengebied.
Provincie met sturende plannen en waterschap slechts in aanpassende mode
Gemeentelijke afwezigheid.

B) Onze eigen context als eerste noemend
Rondweg N214 buiten Noordeloos om
Ruime Nieuwendijk, eigen stoep
Sloot langs verlengde Ndijk verplaatsen naar tussen de bomen
Geluidsbeperking door Zaob bij kruispunt
Zw wind voert slechte lucht aan, 50 km snelheid
30 km snelheid ipv 60 km op Ndijk
Goed openbaar vervoer, makkelijk bereikbaar vanaf Ndijk
Soepele invoeging dorpsverkeer van/naar buiten
Bereikbaarheid van Laantje voor langzaam verkeer richting Hoornaar
Actieve dorpsberaad voor gehele dorp vooral na gemeentelijke fusie
Natuurlijke omgeving van groen en dmv beelden catalogus
Veranderingen gedragen door Buurtwerk de Hogt en N214 werkgroep

C) Wat zou de provincie het liefst?
10 jaar groot onderhoudsplan uitvoeren
Zo weinig mogelijk afslagen.
Verbeteringen nav ANWB en Fietsenbond kritiek
De kruisende oversteek dicht, noord en zuidkant.
Het waterschap de gevolgen ervan laten dragen
Zo hoog mogelijke doorstroom van N214 verkeer, ongeacht...
Vooral luisterend naar provinciale project groep olv dhr Bos
Met zijdelingse input van waterschap afd wegbeheer, dhr Roelofs
Zo laag mogelijk provincie budget en gevolg budget voor waterschap
Toch wel enige draagvlak zoekend bij de enkele betrokken particulier

D) Overwegende de Toekomstige Trends

Wat over 5 jaar bij 8% toename verkeer, en tijdens A15 en A27 uitbreiding fase

Rekening rijden op grote wegen? Prov wegen overlopend

Zwaar mest transport in circulaire landbouw

Vergrijzende bevolking, afhankelijk van externe zorg hulp

E) N.a.v de bovenstaande punten hebben we het volgende gekozen:

N214 kruising Laantje aan zuidkant dicht.

1. N214 kruising Laantje compleet afsluiten heeft volgende consequenties:
2. Keerlus voor vrachtauto's bij aannemingsbedrijf Dekker of kruising Parallelweg-Laantje zodanig verruimen dat vrachtauto combinaties kunnen draaien
3. Alle verkeer uit gebied Laantje via Parallelweg naar rotonde Gorissenweg, deze weg verbreden of voorzien van ruime passeerstroken.
4. Wandel/fiets verkeer via tunnel of rotonde
5. Kruising N 214-Laantje zodanig afsluiten dat oversteken kansloos is
6. Zoab toepassen op zuidelijke rijstrook N 214

F) N214 kruising Nieuwendijk aan noordkant open

1. N214 kruising Nieuwendijk aan Noordzijde van N 214 blijft open, maar met de volgende maatregelen en consequenties:
2. Verkeer richting A 15 vanaf Nieuwendijk, verplicht rechtsaf - oprit radius vergroten.
3. Verkeer richting A 27 vanaf Nieuwendijk verboden links af te slaan (. Rechtsaf naar rotonde Gorissenweg)
4. Verkeer uit richting A15 naar Nieuwendijk verboden linksaf te slaan (moeten doorrijden tot rotonde)
5. Verkeer uit richting A 27 met bestemming Laantje doorrijden rotonde Gorissenweg en via Parallelweg naar Laantje (kruising Laantje -N214 afgesloten)
6. Verkeer uit richting A 27 met bestemming Nieuwendijk rechtsaf via aan te leggen uitvoegstrook.
7. Vangrails tussen rijweg en fietspaden aan Noord- en Zuidzijde ter hoogte van de Giessenbrug en opritten
8. Verhoogde afscheiding tussen Noordelijke en Zuidelijke rijbaan tussen beide rotondes (voorkomt ook linksafslaan)
9. Max. 50 km/uur tussen beide rotondes (onoverzichtelijke situatie door opritten Giessenbrug)
10. Voor smalle verlengde Nieuwendijk volgende mogelijkheden (alleen voor "licht"verkeer, verboden voor vrachtauto's)
 - Voorkeur van Een-richting verkeer westwaarts na Nieuwendijk no. 11
 - Evt Een-richting verkeer Westwaarts (verboden inrijden begint bij brug in Nieuwendijk
 - Als laatste Twee-richting verkeer Nieuwendijk met passeerplaatsen bij inrit weiland, voor en na brug, en halverwege sloot van dam/duiker voorzien.
11. Beelden uit Waterschap catalogus toepassen voor remmend verkeer Nieuwendijk
12. De gelijkwaardige kruising van fiets en autoverkeer aan einde Nieuwendijk/Gorissenweg verbeteren.

G) Aanvullend

Aanpak wateroverlast en verminderen risico op verkeersongelukken tgv het n214 water dat omlaag stroomt rechts de hoek om richting de Nieuwendijk. Daar grote plassen creërend

omdat de afvoer na 5 jaar klacht nog nooit verholpen is. Oorzaak is Prov, en oplossing Waterschap? In de winter ontstaat een verraderlijke streep ijs door lekkend water naar overkant, met risico v ongelukken met remmend en afslaand verkeer. Zie eerdere ongelukken. Suggestie: betere afwatering naar fietspad en sloot dmv smalle vangrail tussen fiets en auto.

Antwoord:

A) Doelstelling van de maatregelen op de N214 is onder andere het verbeteren van de bereikbaarheid voor bestemmings-/lokaal verkeer. Daaraan gekoppeld is een uitgangspunt dat de N214 niet aantrekkelijker wordt als alternatieve route tussen de A15 en A27 en vice versa.

Op de N214 zijn twee reconstructies die de lokale doorstroming moeten verbeteren: het uitbreiden van de rotonde N214-N481 en de reconstructie van het kruispunt N214-N216.

De uitbreiding van de rotonde N214-N481 draagt hoofdzakelijk bij aan een betere verkeersafwikkeling tussen de N214 (richting de A15) en de N481/N480

(Bleskensgraaf/|Nieuw-Lekkerland/Streefkerk).

De reconstructie van het kruispunt N214-N216, met een uitbreiding van de verkeerslichten, draagt bij aan een betere verkeersafwikkeling tussen de N214 en N216 (Groot-Ammers/Goudriaan/Ottoland). Het grootste nadeel van een turborotonde is dat deze te weinig capaciteit heeft om het verkeer goed te kunnen afwikkelen en is daarom als alternatief afgevalen.. Een ongelijkvloerse kruising zou de doorstroming zo sterk verbeteren dat de N214 een snellere verbinding zou kunnen gaan vormen dan de A15/A27 en daardoor veel meer verkeer over de N214 gaat rijden. Dit zou een sterke verkeersaanzuigende werking hebben en deze oplossing is daarom afgevalen.

Het ombouwen van de kruispunten Gorissenweg en Middenweg bij Noordeloos tot (enkelstrooks)rotonde wordt gedaan vanuit verkeersveiligheid en een betere oprijdbaarheid van de N214 vanuit Goudriaan en Minkeloos/Hoornaar.

Parallel aan het Groot Onderhoud N214 loopt bij Rijkswaterstaat de voorbereiding van de verbreding van de A27 en wordt gestudeerd op de verbreding van de A15 tussen Sliedrecht en Gorinchem (oost). Dit zal er toe moeten leiden dat verkeer in de toekomst gebruik kan blijven maken van de rijkswegen, en minder snel geneigd zal zijn om gebruik te maken van de N214 (en het onderliggende lokale wegennet) als 'sluiproute'.

Het waterschap en de gemeente Molenlanden zijn nauw betrokken bij de voorbereiding op het Groot Onderhoud. Zij zijn aanwezig geweest bij alle projectteamoverleggen en op de voorlichtingsavonden en zijn gekend in alle beslissingen en stukken die ten grondslag liggen aan de voorliggende plannen/maatregelen binnen het groot onderhoud.

B) Een nieuwe weg om Noordeloos heeft een grote ruimtelijke en landschappelijke impact en brengt zeer hoge kosten met zich mee. Zo is een nieuwe brug nodig en is het amoveren van diverse woningen en bedrijven noodzakelijk en is de wegfundering een kostbare zaak.

Vanuit provinciale wegennet is er daarnaast geen verkeerskundige noodzaak voor een nieuwe verbinding.

De Nieuwendijk is eigendom van het Waterschap, eventuele aanpassingen als het verbreden van de stoep en sloten en maximum snelheid zijn dan ook aan de eigenaar.

De N214 is een gebiedsontsluitingsweg ingericht conform de snelheid van 80 km/u. Een afwijking hiervan zorgt voor een onduidelijk en inconsequent wegbeeld (het gehele traject van de N214 = 80 km/u). Daarnaast zou een verlaging van de snelheid tegenstrijdig zijn met provinciaal beleid. Handhaving op deze snelheid zal met deze inrichting niet mogelijk zijn. De

vermindering van (uitstoot en) geluid zal daarnaast beperkt zijn. Zie verder ook bijlage A van deze nota.

Eind 2018 is de snelbuzz-verbinding (Lijn 388) SnelBuzz-verbinding Rotterdam-Sliedrecht - Utrecht geïmplementeerd, met daaraan verbonden het opwaarderen van de haltes langs de N214.

Het verbinden van de het Laantje met Hoornaar leidt tot een ongewenste toename van sluipverkeer op het Laantje. Door de aanleg van de rotondes Gorissenweg en Middenweg verbeterd de oprijdbaarheid van de N214 vanaf Noordeloos en Hoornaar (en vice versa) alsmede de verkeersveiligheid.

C) Een periodiek onderhoudsplan is inderdaad noodzakelijk om o.a. de verkeersveiligheid en bereikbaarheid op peil te houden.

“Zo min mogelijk afslagen” is inderdaad een streefbeeld bij een gebiedsontsluitende weg bebouwde kom conform de filosofie van een Duurzaam Veilige weg-inrichting.

Omgevingswensen worden of zijn meegenomen in de planvorming.

Zie A) Het Waterschap is nauw betrokken bij de planvorming en voorbereiding van alle provinciale projecten in de Alblasserwaard. Er worden geen strubbelingen ervaren bij de totstandkoming van plannen en maatregelen in relatie tot budget en gevolgen voor het waterschap.

In het voortraject van het Groot Onderhoud is het kruispunt van de N214 met de Nieuwendijk en het Laantje ter sprake gekomen in overleg met de gemeente Giessenlanden en het waterschap Rivierenland. In deze fase is door beide partijen aangegeven dat zij geen aanleiding zagen tot herinrichting van dit kruispunt. Er waren op dat moment niet of nauwelijks ongevallen en klachten bekend. De provincie heeft toen afgezien van aanpassingen aan het kruispunt. Gezien de reacties naar aanleiding van de informatieavond is echter besloten om verder te studeren op dit kruispunt. In bijlage A staan de resultaten van deze studie aangegeven en een voorkeursoplossing. Er wordt in het najaar van 2019 nog een voorlichtingsavond over deze maatregel gepland.

D) Zie A)

In de contractvorming van zowel provinciale als Rijkswaterstaatprojecten speelt hinderbeperking (als sluipverkeer en het voorkomen van hinder tijdens de bouwfase) een grote rol. De exacte invulling is hiervan is nu nog niet bekend.

E) Zie C) Gezien de reacties naar aanleiding van de informatieavond is besloten om te studeren op kruispunt 't Laantje. Dit in overleg met de gemeente en het waterschap. De omgeving zal hierbij betrokken worden, de wijze waarop wordt echter nog afgestemd met de gemeente. Uw opmerkingen zullen worden meegenomen in de vorming van oplossingsrichtingen. In bijlage A staan de resultaten van deze studie aangegeven en een voorkeursoplossing. Er wordt in het najaar van 2019 nog een voorlichtingsavond over deze maatregel gepland.

Waar nu geluidsreducerend asfalt aanwezig is (in Noordeloos), wordt dit ook weer teruggebracht. Door de technologische ontwikkeling op het gebied van asfalt zal een nieuw type geluidsreducerend asfalt daarnaast mogelijk een hogere geluidsreductie bieden dan het nu aanwezige asfalt.

F) Zie A,C en E) Het waterschap wordt betrokken bij de oplossingsrichtingen. Eventueel mogelijke/gewenste aanpassingen aan de Nieuwendijk worden afgestemd met het Waterschap, daar zij eigenaar en beheerder is. In bijlage A staan de resultaten van deze

studie aangegeven en een voorkeursoplossing. Er wordt in het najaar van 2019 nog een voorlichtingsavond over deze maatregel gepland.

G) Deze klachten zijn tot op heden onbekend. Het is goed om gezamenlijk te bekijken waar de problemen precies optreden en daar vervolgens een oplossing voor te bepalen.

25. Vraag/opmerking:

Geachte heer, mevrouw,

Ik ga elke dag op mijn fiets naar mijn werk en maak daarvoor gebruik van de rotonde bij Noordeloos op de N214.

Ik weet dat de fa. Mourik alleen de uitvoering ervan verzorgt en niet de ontwerper van het geheel, maar weet niet bij wie ik moet zijn om mijn bezorgdheid te uiten over de veiligheid van de fietsers die er gebruik van maken. Ik hoop dan ook dat u deze mail naar de juiste persoon door kan sturen.

Ik maak al jaren gebruik van de rotonde dus weet waar over ik praat.

Het gaat over het oversteken als je vanuit Noordeloos dorp richting Grotewaard/ Hoornaar gaat.

In de oude situatie was het in het donker al heel goed opletten met oversteken en vaak moest je "dreigen" om over te steken en dan kreeg je vaak (soms met een boze blik) voorrang en stopte je bij het middenstuk en deed je het zelfde. Wat daarin meespeelde was dat de snelheid van de automobilisten nog zo laag was dat nog net konden stoppen.

Tot mijn verbazing, en van andere fietsers die daar ook gebruik maken die dezelfde mening hebben (o.a. collega's) is de oversteek verder van de rotonde verplaatst.

Doordat automobilisten hun blik op de rotonde hebben gericht zien ze de fietsers pas op het laatste moment, maar is de snelheid richting de rotonde en het verlaten van de rotonde, al een stuk hoger waardoor de remweg ook langer wordt.

Hierdoor wordt het fietsers een stuk onveilig om over te steken, en ben ik, en de andere ook, bang dat een ongeluk zeker niet lang zal uitblijven.

Ik maak me vooral ook zorgen over de vele school gaande kinderen die daar ook gebruik van maken, want omdat ik daar vaak fiets zag je al dat het maar net goed ging, en dat kwam vooral dat de snelheid lager was en dan net afgeremd kon worden, soms met nog maar enkele centimeters over.

Ik begrijp dat het tijdens de werkzaamheden onoverzichtelijk is, maar verwacht als het klaar zeker geen verbetering.

Ik hoop dat naar aanleiding van bovenstaand dat deze oversteek weer terug gaat naar de oude situatie (kan ook het middenstuk blijven liggen, wat ook weer bespaard).

En anders nodig ik degene die dit bedacht heeft van harte uit om een keer uit om in de ochtend als het donker is om een uur of half 8 met fiets daar over te steken, zeker als het daar bijna file rijden is met automobilisten.

Maar het gaat mij vooral dat de vele fietsers, waaronder veel kinderen veilig kunnen oversteken.

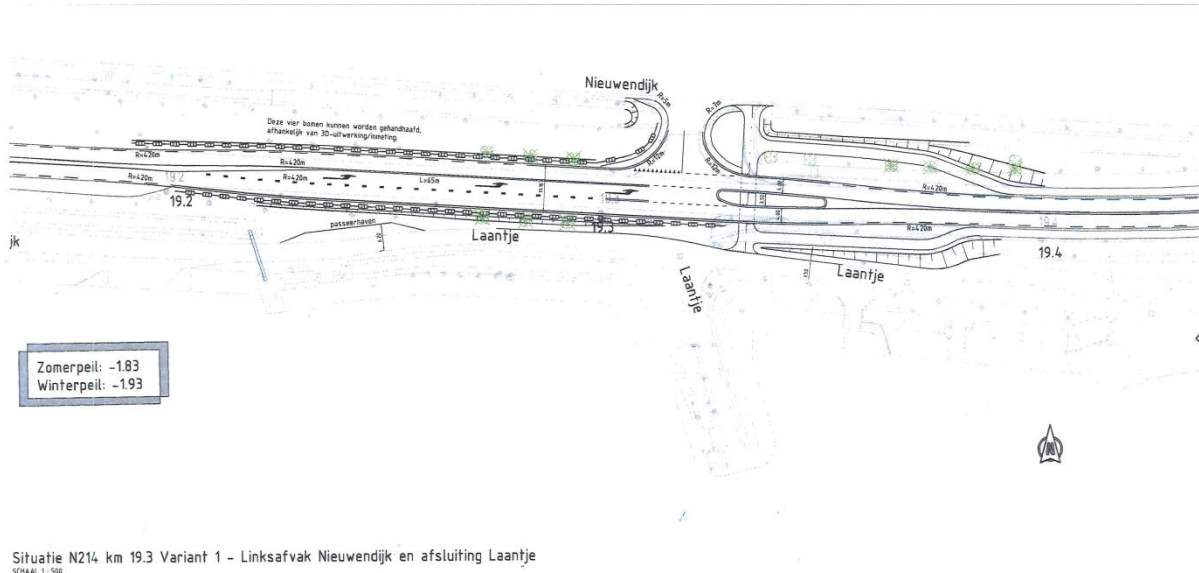
Antwoord:

Door het aanbrengen van de overrijdbare 'rammel'stroken in de oksels van de rotonde zijn de fietsoversteken verder van rotonde af geplaatst. Dit is gedaan omdat de fietsoversteken anders te lang zouden zijn. Deze rammelstroken moeten de berijdbaarheid van de rotonde voor vracht- en busverkeer verbeteren. Het aanbrengen van rammelstroken stond in eerste

instantie gepland bij het Groot Onderhoud aan de N214. Na uw melding zijn wij tot de conclusie gekomen dat het logischer is om deze ook nu al aan te leggen. Daarnaast studeren wij nu op een verbetering van de fietsoversteek door het verbreden van de middengeleider (en de gevolgen daarvan). Het middeneiland en het rustpunt voor fietsers wordt dan verbreed.

Bijlage A: Inrichting kruising N214 't Laantje te Noordeloos

Na een uitvoerige variantenstudie is het volgende ontwerp gekozen als het meest optimale:



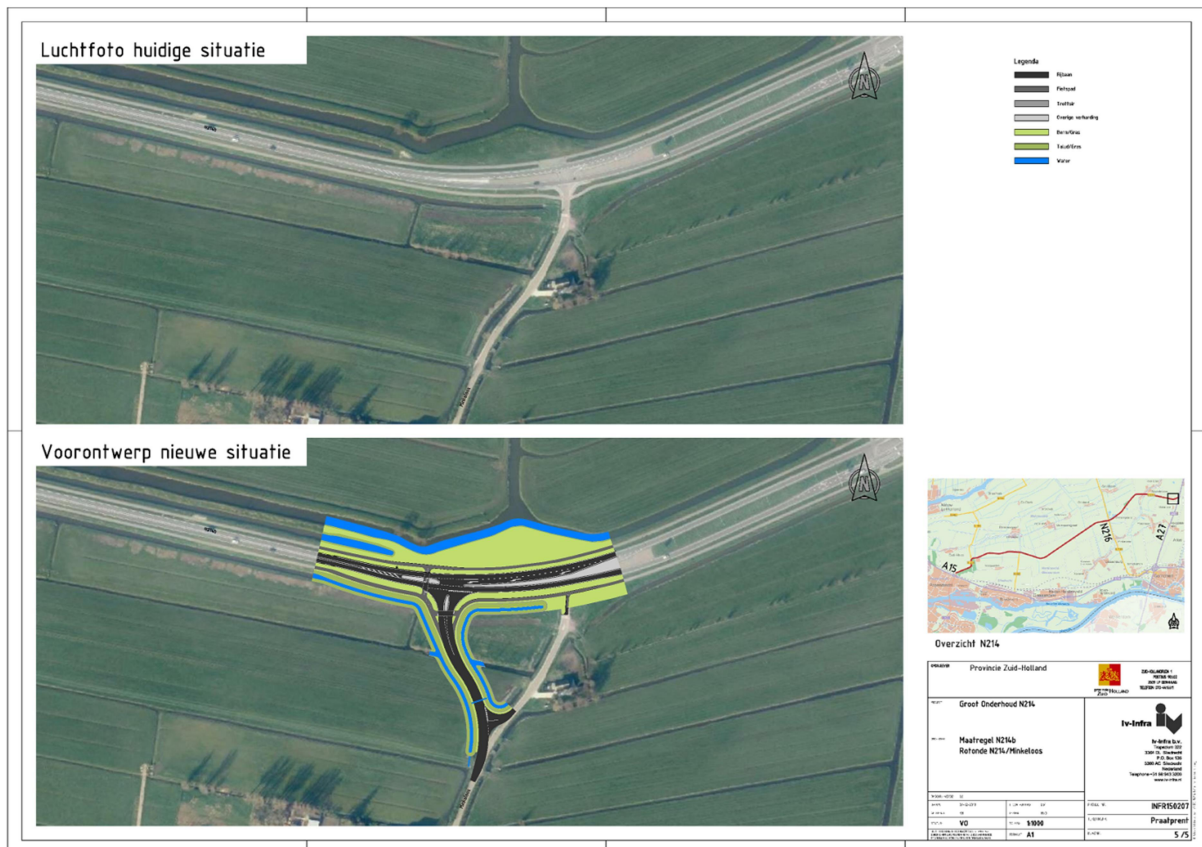
Er heeft een uitgebreide variantenstudie plaatsgevonden waarin alle mogelijke oplossingen voor de kruising N214/'t Laantje zijn meegenomen en afgewogen. Daarnaast hebben er uitgebreide verkeersstellingen plaatsgevonden van al het snelle- en langzame verkeer.

De oplossing heeft de volgende kenmerken:

- In verband met de verkeersveiligheid op de N214 (kop-staart botsingen) zal een linksafvak worden aangelegd voor het verkeer dat Noordeloos via de Nieuwendijk inrijdt. De aansluiting aan de noordzijde van de N214 blijft dus aanwezig. Wanneer deze aansluiting niet aanwezig zou zijn, zouden er allerlei ongewenste verkeersstromen over de Nieuwendijk richting de rotonde Gorissenweg ontstaan. De Nieuwendijk is daarop niet berekend en zou dan extra overlast voor de bewoners van de Nieuwendijk geven.
- De aansluiting aan de zuidzijde van de N214 naar 't Laantje wordt verwijderd; dat verkeer moet via de nieuwe rotonde bij de Gorissenweg en de zuidelijke parallelweg 't Laantje rijden. Daartoe zullen passeerhavens langs 't Laantje worden aangelegd.
- Door de aanleg van het linksafvak ontstaat er ruimte voor het maken van een middenberm in de N214 aan de oostzijde van de kruising. Zo kan er een veilige fietsoversteek worden gemaakt. Ter plaatse kan de snelheid terug worden gebracht naar maximaal 50 km/h.

In het najaar van 2019 zal over deze kruising nog een informatieavond worden georganiseerd. Dan kunnen alle andere theoretische oplossingen die de revue zijn gepasseerd (en afgevallen) nog nader worden toegelicht. Uiteraard krijgt u daarvoor een uitnodiging.

Bijlage B: Verschoven kruising N214 Minkeloos



In het Ontwerptracébesluit voor de aanpassingen aan de A27 van Rijkswaterstaat is ook het gedeelte van de N214 opgenomen tussen de Ovonde (bij de A27) en de aansluiting Minkeloos. Er is bepaald dat dit deel tussen de Ovonde en Minkeloos, komende vanaf de Ovonde van twee rijstroken moet worden voorzien om het verkeer goed te kunnen laten doorstromen.

Deze twee rijstroken moeten dan voor Minkeloos worden samengevoegd tot 1 rijstrook. Zo'n samenvoeger heeft een bepaalde lengte nodig om verkeersveilig het verkeer samen te kunnen voegen.

Vervolgens moet er bij Minkeloos voor het afslaan verkeer ook een linksafvak worden gemaakt (zoals nu ook al het geval is). Ook zo'n linksafvak heeft een bepaalde lengte nodig.

In de toekomst komt er dus een samenvoeger en een linksafvak achter elkaar.

Om dat verkeersveilig te kunnen doen is er een bepaalde afstand nodig tussen de Ovonde en de aansluiting Minkeloos.

Op de huidige locatie van de aansluiting Minkeloos wordt die afstand niet gehaald. Dit is de reden dat de aansluiting Minkeloos naar het westen wordt verplaatst, conform bovenstaande tekening.

Bij deze aansluiting zal ook een fietsoversteek worden gesitueerd; de huidige fietsoversteek bij de Ovonde komt dan te vervallen.

In het najaar van 2019 zal over deze kruising nog een informatieavond worden georganiseerd. Dan kan de noodzaak voor deze ingreep nog nader worden toegelicht. Uiteraard krijgt u daarvoor een uitnodiging