

Maatregelenpakket Woningbouw en Mobiliteit Lansingerland

Mobiliteitsmaatregelen t.b.v. woningbouw* Lansingerland

**1600 woningen Merenweg, Lange Vaart, Wolfend & Driehoek Noordpolder*



Dit document beschrijft in het kort de 18 mobiliteitsmaatregelen die zijn afgestemd met Provincie Zuid Holland en de minister van Infrastructuur en Waterstaat, vertegenwoordigd door het programmateam van het Rijksprogramma Woningbouw en Mobiliteit. Dit zijn de maatregelen die minimaal noodzakelijk zijn om de vier woningbouwlocaties in Lansingerland voldoende bereikbaar te maken en de verkeersveiligheid daarvoor op peil te brengen. Per maatregel is kort toegelicht wat er speelt, wat er gedaan wordt en waarom de maatregel noodzakelijk is.

De nummering van de maatregelen is als zodanig zodat deze correspondeert met een bijlage zoals gebruikt bij de eerdere WoKT subsidieaanmelding.

Voor wat betreft participatie dient dit voor een deel van de projecten nog plaats te vinden, voor zover dat in het kader van de gebiedsontwikkelingen nog niet heeft plaatsgevonden.

Maatregelenoverzicht

1a. Herinrichting kruispunt Bleiswijk-zuid/N209.....	3
1b. Merenweg aanpassen.....	5
2a.1 Aanpassen profiel Emmastraat.....	6
2a.2 Aanpassen profiel Beatrixstraat	6
2a.3 Doorsteek vanuit Wolfend naar Oosteindseweg.....	6
2a.4 Doortrekken Wolfend naar Europasingel als fietsstraat	7
2b. Herinrichting kruispunt De Kulck/N209	8
3. Opwaarderen Smaragd van Erf naar Erftoegangsweg (30)	10
4. Doorsteek fietspad / calamiteitenweg vanuit DNP naar MFR + bus	11
5a. Aanleg voetpad vanuit DNP naar MFR/Bushalte HOV ZoRo	12
5b. Herinrichten Edelsteenweg Noord	13
5c. Herinrichten Edelsteenweg Zuid	13
6. Fietstunnel Bleiswijk-zuid	14
7. Fietsstraat Anthuriumweg - aansluiting Planetenweg en fietstunnel Bleiswijk-zuid	17
8. Aanpassing wegprofiel en snelheidsbeperking vanwege verkeersveiligheid Heuslootweg	19
9. Verbeteren verkeersveiligheid fietsoversteek Lange Vaart.....	21
10. Geluidsschermen Wolfend.....	22
11. Opheffen fiets- en voetgangersoversteek Oosteindseweg.....	23

1a. Herinrichting kruispunt Bleiswijk-zuid/N209



Wat is het probleem?

Het kruispunt Bleiswijk-zuid op de N209 is nu al overbelast. De wachttijden zijn te lang en files slaan terug tot in de dorpskern van Bleiswijk en op de Merenweg. Dit leidt tot onveilige situaties, in het bijzonder ook voor fietsers.

Technisch: de cyclustijd van het verkeerslicht (VRI) - de tijd die nodig is om alle verkeersstromen beurtelings te bedienen - is met meer dan 90 seconden 'onvoldoende'. Bij de komst van 700 woningen aan de Merenweg neemt het verkeer op dit punt fors toe, evenals de cyclustijd.

Wat wordt er gedaan?

Het kruispunt wordt integraal heringericht, samen met het naastgelegen parallelkruispunt. De maatregelen zijn:

- Een extra rijstrook op de N209 vanuit Bergschenhoek richting Zoetermeer (zodat meer auto's tegelijk over het kruispunt kunnen).
- Een langere opstelstrook voor afslaand verkeer vanuit Zoetermeer richting Bleiswijk.
- Een extra opstelstrook voor verkeer vanuit de Merenweg richting Bergschenhoek.
- Verlenging van de rechtsaffer richting Zoetermeer bij het parallelkruispunt.

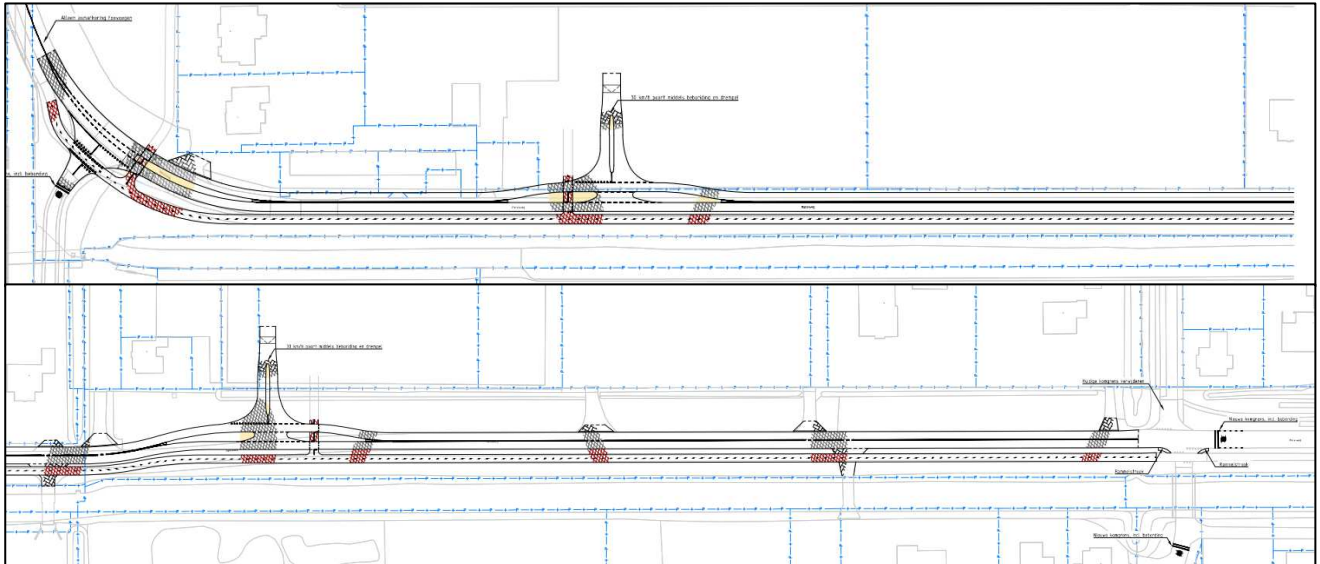
Daarnaast wordt de ontsluiting van Bleiswijk verlegd: verkeer rijdt voortaan via de Merenweg, niet meer via de oude route door de dorpskern. Dit voorkomt interferentie van verkeersstromen bij het kruispunt. Praktisch betekent dit voor een deel van het verkeer moet omrijden, maar dat wordt ruimschoots gecompenseerd door betere doorstroming in de spits.

Het fietspad wordt verlegd naar de andere zijde van de Merenweg en de bushalte wordt verplaatst.

Na realisatie daalt de cyclustijd van de VRI, zowel in de ochtend- als avondspits. Dit is technisch 'voldoende' voor een goede verkeersafwikkeling.

Effectgebied	Woningbouwlocatie Merenweg (700 woningen), het zuidelijk deel van Bleiswijk (ca. 2.600 woningen), N209 doorstroming
Haalbaarheid	Goed - vrijwel alle benodigde gronden zijn in eigendom van gemeente en provincie. De oplossing wordt onderschreven door de Provincie Zuid-Holland.
Samenhang	Maatregel 1b (Merenweg aanpassen), Maatregel 6 (Fietstunnel Bleiswijk-zuid), Maatregel 7 (Fietsstraat Anthuriumweg)

1b. Merenweg aanpassen



Wat is het probleem?

De Merenweg is nu een weg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/u. Langs deze weg komen 700 nieuwe woningen. Een ontsluitingsroute voor een woonwijk met 60 km/u is niet passend: de inrichting is niet berekend op de hoeveelheid auto- en fietsverkeer die de nieuwbouw met zich meebrengt, en de verkeersveiligheid schiet tekort.

Wat wordt er gedaan?

De Merenweg wordt binnen de bebouwde kom gebracht. Dit betekent:

- De maximumsnelheid gaat daarbij omlaag van 60 km/u naar 50 km/u
- De rijbaan en het fietspad worden verbreed.
- Er komen twee nieuwe wijkontsluitingswegen en drie nieuwe fietsaansluitingen vanuit het nieuwbouwgebied die aansluiten op de Merenweg.
- Bij elke aansluiting komt een middenberm, zodat afslaand autoverkeer en overstekende fietsers veilig kunnen wachten en oversteken.

Effectgebied	Woningbouwlocatie Merenweg (700 woningen) en het zuidelijk deel van Bleiswijk (ca. 2.600 woningen)
Haalbaarheid	Zeer goed - de gronden zijn in eigendom van gemeente / recreatieschap Rottmeren en ontwikkelaar.
Samenhang	Maatregel 1a (Herinrichting kruispunt Bleiswijk-zuid/N209)

2a. Ontsluiting Wolfend interne structuur Lansingerland

Wat is het probleem?

De woningbouwlocatie Wolfend (600 woningen) ligt ingeklemd tussen de Oranjebuurt, de Oosteindseweg, de Kulck en de N209. Al deze omliggende wegen zijn nu al zwaar belast of te smal om het extra verkeer van 600 nieuwe woningen te verwerken.

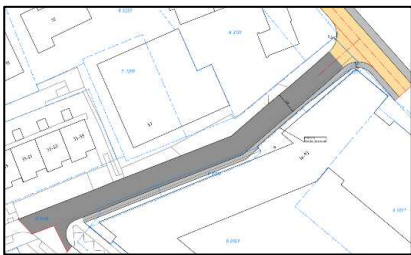
Er zijn vier deelmaatregelen (2a.1 t/m 2a.4) die samen de interne ontsluiting van Wolfend op het lokale wegennet regelen. Ze zijn complementair: alle vier zijn noodzakelijk om voldoende ontsluitingscapaciteit te creëren.

2a.1 Aanpassen profiel Emmastraat

2a.2 Aanpassen profiel Beatrixstraat

Aan de zuidzijde van Wolfend ligt de Oranjebuurt, een wijk met smalle, doodlopende straten. Om het extra auto- en fietsverkeer van het zuidwestelijke deel van Wolfend op te vangen, moeten de Emmastraat en Beatrixstraat worden verbreed en doorgetrokken naar de Julianalaan.

De Emmastraat krijgt een profiel van 5,80 meter breed. Dit is conform de CROW-richtlijnen (de landelijke standaard voor weginrichting) de ideale breedte voor een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u. De Beatrixstraat wordt eveneens verbreed en rechtgetrokken om een logische ontsluitingsroute richting Wolfend te vormen.

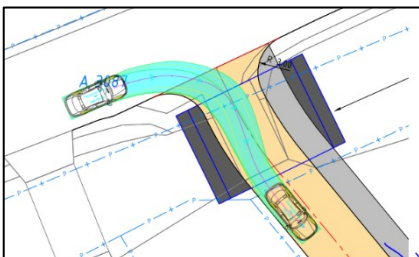


2a1 - Aanpassen profiel Emmastraat



2a2 - Aanpassen profiel Beatrixstraat

2a.3 Doorsteek vanuit Wolfend naar Oosteindseweg

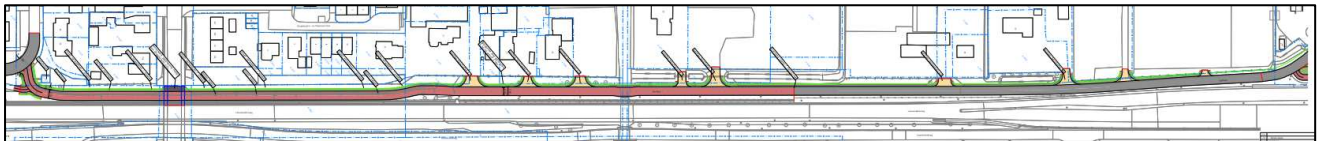


2a3 - Doorsteek vanuit Wolfend naar Oosteindseweg

Aan de westzijde van Wolfend is een extra uitgang nodig om het verkeer te spreiden over de omliggende gemeentewegen. De enige haalbare plek voor een doorsteek naar de Oosteindseweg is ter hoogte van huisnummer 2a. Het huidige kleine bruggetje op die plek wordt vervangen door een breder en volwaardig exemplaar, geschikt voor zowel auto- als fietsverkeer.

2a.4 Doortrekken Wolfend naar Europasingel als fietsstraat

Ten oosten van woningbouwlocatie Wolfend loopt de straat Wolfend (parallelweg N209) van de N209. Om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren, wordt het profiel van deze weg aangepast naar een fietsstraat. Daarbij wordt deze doodlopende weg als fietsstraat doorgetrokken en aangesloten op de Europasingel. Hierdoor is autoverbinding mogelijk tussen de Wolfend en de Julianalaan. Een fietsstraat is een weg waarop fietsers de volledige rijbaan gebruiken en auto's 'te gast' zijn. Er moet nog nader bepaald worden of dit in twee richtingen mogelijk moet zijn, of in één richting.



Doortrekken Wolfend naar Europasingel als fietsstraat

Effectgebied 2a1-2a3	Woningbouwlocatie Wolfend (600 woningen)
Haalbaarheid 2a1-2a3	Goed - de benodigde gronden zijn in eigendom van gemeente en ontwikkelaars.
Effectgebied 2a4	Woningbouwlocatie Wolfend (600 woningen) en woningen rondom Europasingel Bergschenhoek.
Haalbaarheid 2a4	Voldoende tot goed - de benodigde gronden zijn in eigendom van gemeente en/of provincie. Het draagvermogen van het viaduct over de Julianalaan moet nader onderzocht worden.
Samenhang	Maatregel 2b (Kruispunt De Kulck/N209), Maatregel 10 (Geluidsschermen Wolfend)

2b. Herinrichting kruispunt De Kulck/N209

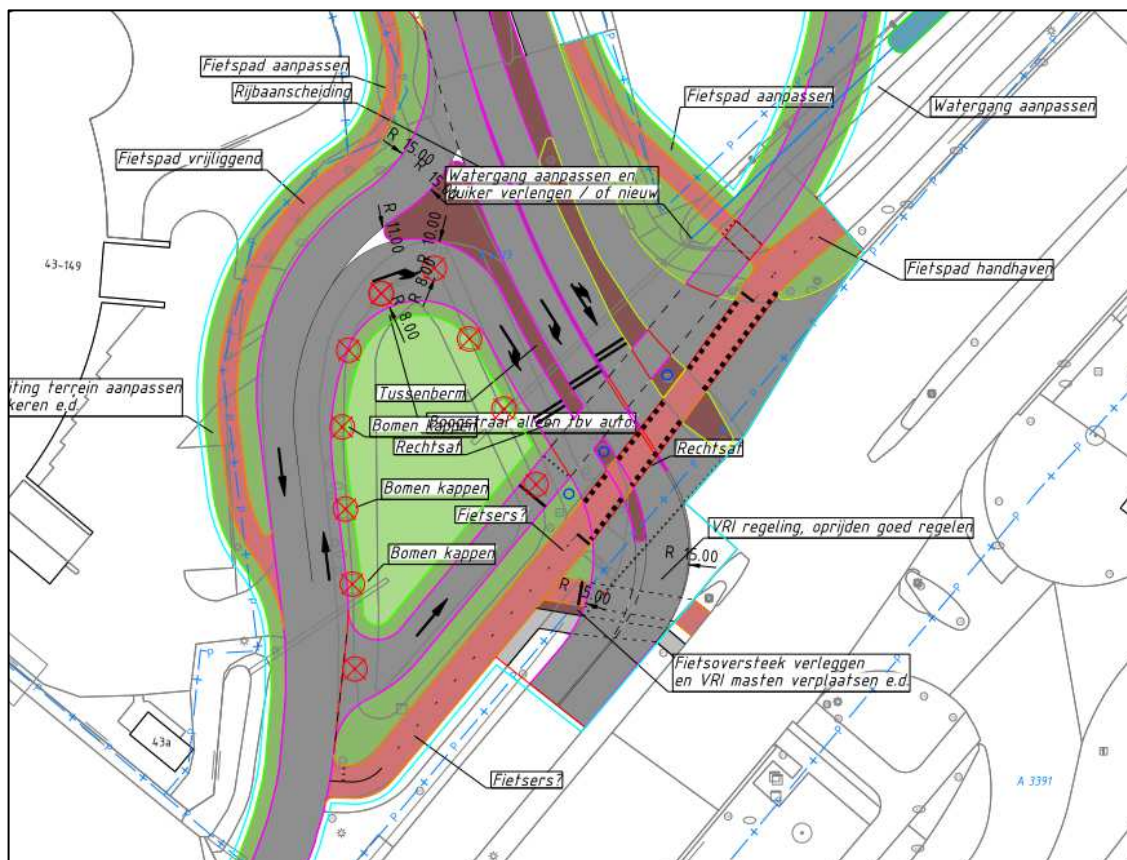
Wat is het probleem?

Voor de ontsluiting van Wolfend op de N209 is het kruispunt De Kulck het belangrijkste punt. In de huidige situatie is er onvoldoende ruimte op de Kulck voor verkeer dat staat te wachten voor het verkeerslicht (de zogenoemde opstelruimte). Als Wolfend wordt bebouwd, zullen de verkeersstromen van de Kulck en vanuit Wolfend elkaar in de weg zitten, wat de doorstroming op de N209 en in de wijk ernstig belemmert.

Wat wordt er gedaan?

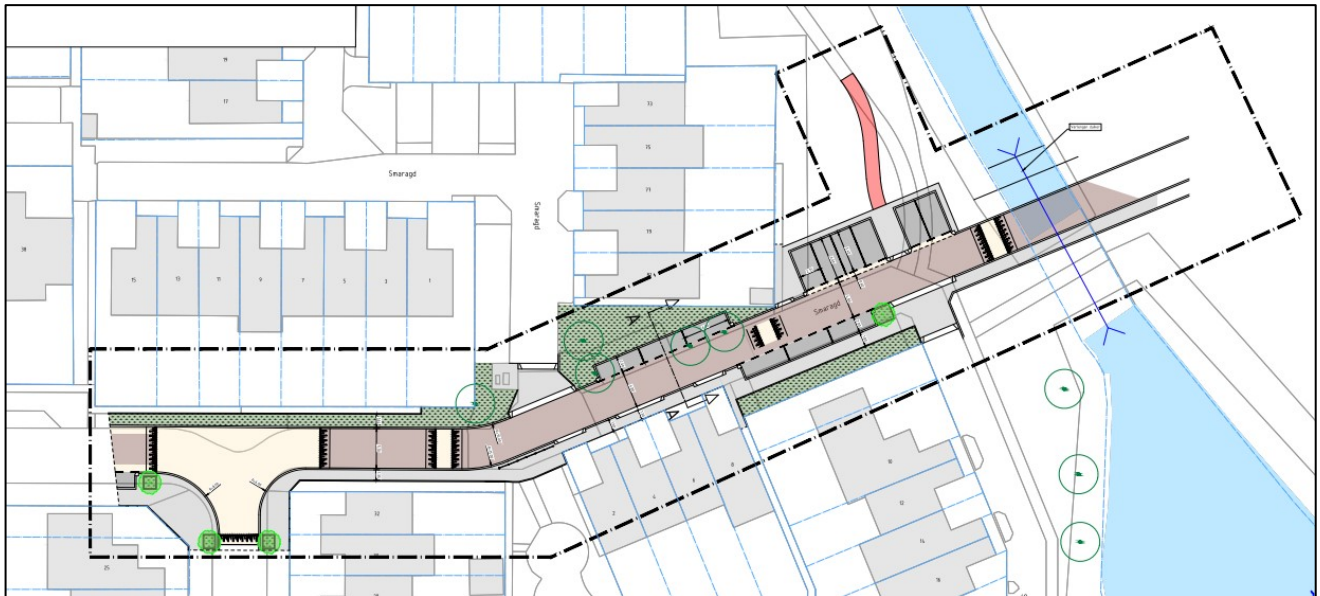
De vormgeving van het kruispunt wordt aangepast om de doorstroming te verbeteren. De belangrijkste ingreep is dat verkeer vanuit Wolfend niet meer direct linksaf kan slaan naar de N209 richting de A12. In plaats daarvan moeten deze rijbewegingen via een omrijdroute (via de rotonde bij de Oosteindseweg). Dit lijkt tegennatuurlijk, maar het maakt het kruispunt als geheel aanzienlijk efficiënter. Er zal wel sprake zijn van een gewenningsperiode.

Eenzelfde principe geldt voor verkeer dat vanaf de N209 Wolfend in wil: ook dat kan niet direct linksaf, maar maakt een omrijdbeweging via dezelfde rotonde. Daarnaast wordt er voor verkeer richting de A16 een aparte rechtsafstrook aangelegd, waarvoor het naastgelegen fietspad wordt verlegd.



Effectgebied	Woningbouwlocatie Wolfend (600 woningen), Bergschenhoek Noord, N209
Haalbaarheid	Voldoende - nader ontwerpend onderzoek kan mogelijk een onteigeningsprocedure voorkomen. Inpassing fietsoversteken i.r.t. verkeersveiligheid is nog een ontwerputdaging. Het benodigde stuk grond ligt ten noorden van De Kulck. Zo nodig wordt gepoogd dit minnelijk te verwerven.
Samenhang	Maatregelen 2a.1 t/m 2a.4 (interne ontsluiting Wolfend), Maatregel 10 (Geluidsschermen Wolfend)

3. Opwaarderen Smaragd van Erf naar Erftoegangsweg (30)



Wat is het probleem?

De Edelsteenwijk is een zogenoemde 'bloemkoolwijk': woonbuurten sluiten als doodlopende erven aan op de Edelsteenweg. De Smaragd is momenteel een woonerf met een maximumsnelheid van 15 km/u.

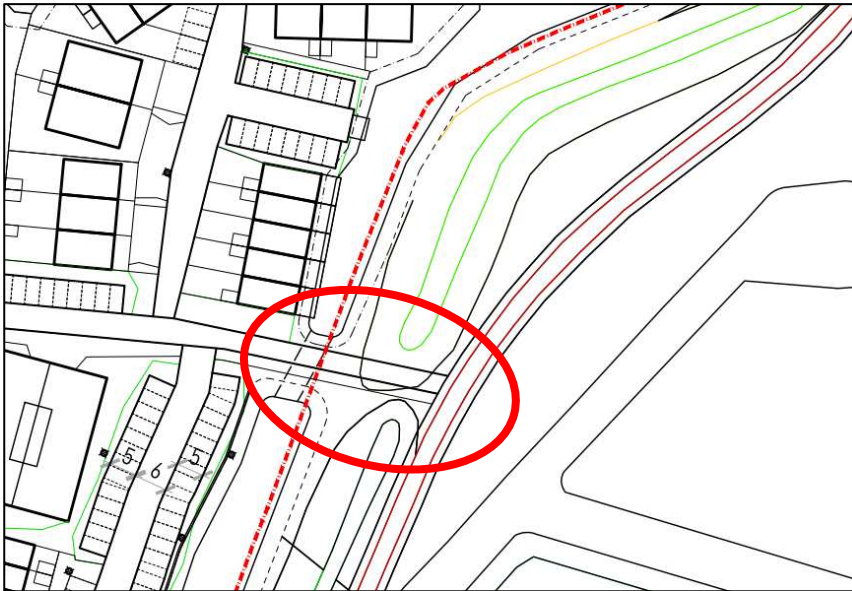
Met de komst van 175 woningen op de ontwikkellocatie Driehoek Noordpolder zal het autoverkeer op de Smaragd toenemen met circa 875 motorvoertuigbewegingen per dag. Dat is te veel voor een woonerf. De maximumsnelheid van 15 km/u is dan niet meer passend bij het verkeersaanbod, en de inrichting voldoet niet meer aan de eisen gebaseerd op de CROW-richtlijnen.

Wat wordt er gedaan?

De Smaragd wordt opgewaardeerd tot erftoegangsweg 30 km/u en conform ingericht. De weg wordt daarbij doorgetrokken naar de nieuwe ontwikkellocatie Driehoek Noordpolder.

Effectgebied	Woningbouwlocatie Driehoek Noordpolder (175 woningen)
Haalbaarheid	Zeer goed - alle benodigde gronden zijn in eigendom van de gemeente.
Samenhang	Maatregel 4 (Fietsdoorsteek naar Metropolitane Fietsroute), Maatregel 5a (Voetpad naar bushalte), Maatregelen 5b/5c (Herinrichting Edelsteenweg)

4. Doorsteek fietspad / calamiteitenweg vanuit DNP naar MFR + bus



Wat is het probleem?

Direct ten oosten van Driehoek Noordpolder loopt de Metropolitane Fietsroute Zoetermeer-Rotterdam: een snelle, comfortabele fietsverbinding op regionaal niveau. De nieuwe bewoners van Driehoek Noordpolder hebben momenteel géén directe aansluiting op deze route. Dat is een gemiste kans, zowel voor duurzame mobiliteit als voor de aantrekkelijkheid van de wijk. Ook de huidige bewoners van de Edelsteenbuurt profiteren van de doorsteek.

Wat wordt er gedaan?

Er wordt een fietsdoorsteek aangelegd vanuit Driehoek Noordpolder naar de Metropolitane Fietsroute. Hiermee worden Rotterdam en Zoetermeer voor de nieuwe bewoners goed en snel bereikbaar per fiets, e-bike of speed pedelec. Ook wordt hiermee de route tussen Bleiswijk en Berkel en Rodenrijs verkort. De route is ook bruikbaar als calamiteitenweg.

De Metropolitane Fietsroute zelf wordt in samenwerking met de MRDH (Metropoolregio Rotterdam Den Haag) voor 2029 verbreed naar 4,5 meter.

Effectgebied	Woningbouwlocatie Driehoek Noordpolder (175 woningen) en omliggende buurten die profiteren van de nieuwe fietsverbinding
Haalbaarheid	Zeer goed - alle benodigde gronden zijn in eigendom van de gemeente.
Samenhang	Maatregel 5a (Voetpad naar bushalte), Maatregel 7 (Fietsstraat Anthuriumweg)

5a. Aanleg voetpad vanuit DNP naar MFR/Bushalte HOV ZoRo



Wat is het probleem?

Op circa 200 meter van Driehoek Noordpolder ligt de R-net bushalte Anthuriumweg. Dit is een halte op de ZoRo-busbaan, een directe HOV-verbinding tussen treinstation Lansingerland-Zoetermeer en metrostation Rodenrijs. Hier rijdt buslijn 170. Desondanks is er momenteel géén voetpad van de nieuwe woonwijk naar deze halte. Nieuwe bewoners kunnen de bus dus niet te voet bereiken.

Wat wordt er gedaan?

Er wordt een voetpad aangelegd van Driehoek Noordpolder naar de bushalte Anthuriumweg. Dit faciliteert OV-gebruik door nieuwe bewoners en maakt de bus ook aantrekkelijker voor de huidige bewoners van de Edelsteenbuurt.

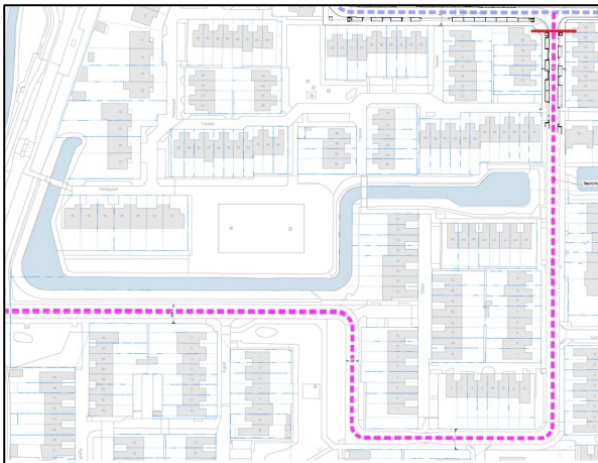
Op langere termijn is de ambitie om de HOV-busbaan om te zetten naar een HOV-railverbinding Zoetermeer-Rotterdam, wat het OV-gebruik verder zal stimuleren.

Effectgebied	Woningbouwlocatie Driehoek Noordpolder (175 woningen) en huidige bewoners Edelsteenbuurt
Haalbaarheid	Zeer goed - alle benodigde gronden zijn in eigendom van de gemeente.
Samenhang	Maatregel 4 (Fietsdoorsteek), Maatregel 7 (Fietsstraat Anthuriumweg)

5b. Herinrichten Edelsteenweg Noord



5c. Herinrichten Edelsteenweg Zuid



Wat is het probleem?

Door de woningbouw in Driehoek Noordpolder neemt het autoverkeer op de Edelsteenweg toe met circa 875 motorvoertuigbewegingen per dag. Ook het fietsverkeer stijgt. Niet alleen door de 175 nieuwe woningen, maar vooral omdat de nieuwe fietsdoorsteek (maatregel 4) naar de Metropolitane Fietsroute en fietsers van/naar Bleiswijk extra fietsers via de Edelsteenweg trekt. De huidige inrichting wordt hierop aangepast.

Wat wordt er gedaan?

Zowel de Edelsteenweg Noord als de Edelsteenweg Zuid worden heringericht. De verbeteringen bestaan uit:

- Aanleg van duidelijke parkeervakken, zodat geparkeerde auto's niet langer de rijbaan blokkeren.
- Toevoeging van verkeersdrempels voor snelheidsreductie.
- Aanleg van suggestiestroken voor fietsers, zodat hun positie op de weg duidelijk zichtbaar is.

Effectgebied	Woningbouwlocatie Driehoek Noordpolder (175 woningen) en huidige bewoners van de Edelsteenbuurt
Haalbaarheid	Zeer goed - het betreft bestaande gemeentelijke straten die in eigendom zijn van de gemeente.
Samenhang	Maatregel 3 (Smaragd), Maatregel 4 (Fietsdoorsteek), Maatregel 5a (Voetpad bushalte)

6. Fietstunnel Bleiswijk-zuid

Wat is het probleem?

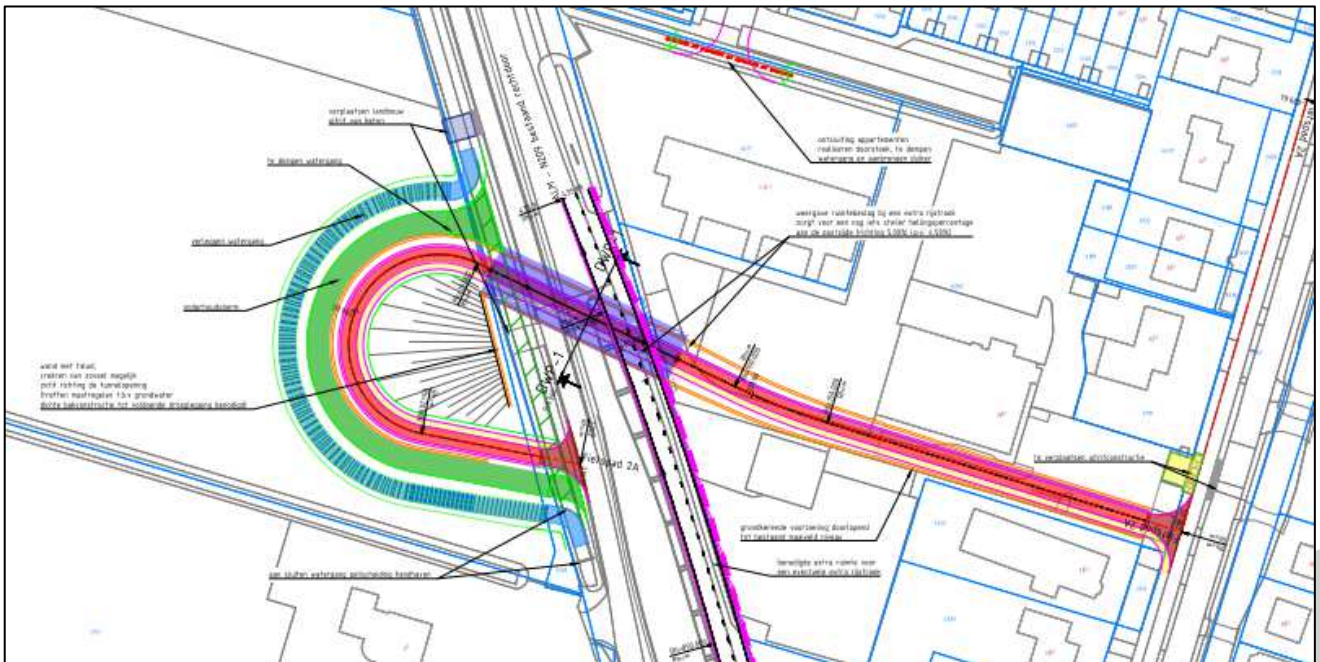
In Bleiswijk, maar ook in Berkel en Bergschenhoek, staan meerdere middelbare scholen. Een groot deel van de scholieren fietst dagelijks tussen de dorpskernen. De oversteek over de N209 ter hoogte van Bleiswijk-zuid ligt daarmee op één van de drukste schoolfietsroutes van de gemeente, en dat tijdens dezelfde spitsperiodes waarin de N209 zelf ook enorm belast is.

De huidige situatie is meervoudig problematisch:

- De fietspaden naar en de oversteek zelf zijn smal en risicovol, zeker als het fietsverkeer verder toeneemt door de nieuwbouw.
- Fietzers die de oversteek gebruiken, onderbreken het autoverkeer op de N209. Dit beperkt de capaciteit van kruispunt Bleiswijk-zuid, precies op het moment dat die capaciteit het hardst nodig is.
- De N209 vormt een barrière die fietsgebruik, ook buiten de schooltijden, ontmoedigt.

Wat wordt er gedaan?

Er wordt een fietstunnel aangelegd ca. 100 meter ten noorden van kruispunt Bleiswijk-zuid. De tunnel sluit aan op het lokale fietsnetwerk en op de fietsstraat Anthuriumweg (maatregel 7). Met deze ongelijkvloerse kruising (d.w.z. fietsers en auto's kruisen elkaar niet meer op hetzelfde niveau) wordt de schoolfietsroute



veilig en comfortabel, neemt de fietsveiligheid toe, en wordt de doorstroming op de N209 niet meer belemmerd door overstekende fietsers.

Effectgebied	Geheel Lansingerland - de tunnel verbindt Bleiswijk met de ZoRo-bushalte en de Metropolitane Fietsroute.
Haalbaarheid	Voldoende - de benodigde ruimte bestaat deels uit een bestaande straat en deels uit akkerlanden. De straat kan worden aangepast als toerit voor de tunnel. Wel is grondverwerving om dit project mogelijk te maken.
Samenhang	Maatregel 1a (Kruispunt Bleiswijk-zuid), Maatregel 7 (Fietsstraat Anthuriumweg)

7. Fietsstraat Anthuriumweg - aansluiting Planetenweg en fietstunnel Bleiswijk-zuid

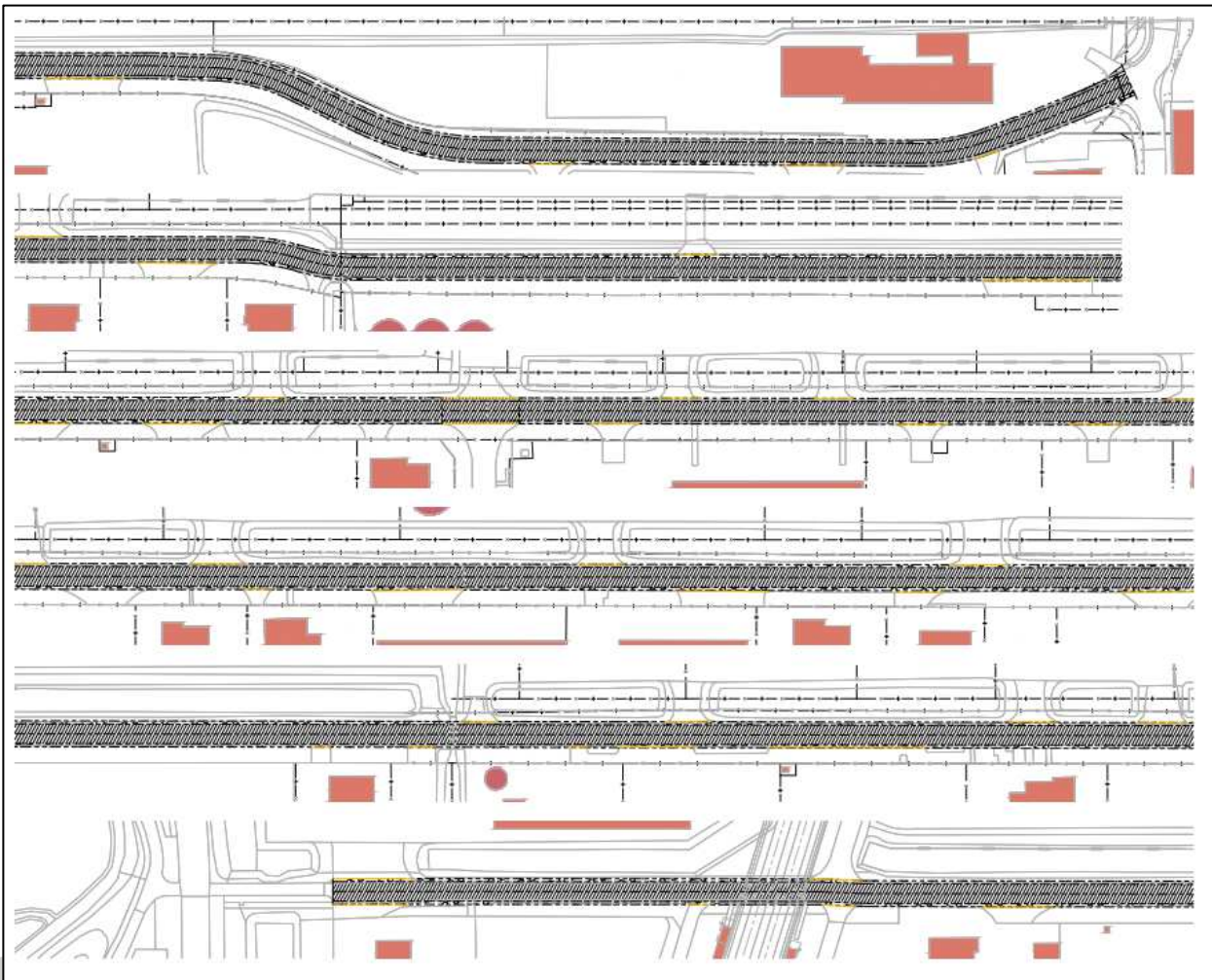
Wat is het probleem?

De Anthuriumweg is een belangrijke schakel in het regionale fietsnetwerk: de weg verbindt de Metropolitane Fietsroute Zoetermeer-Rotterdam met de fietstunnel bij Bleiswijk-zuid (maatregel 6). De route wordt intensief gebruikt door scholieren die tussen de drie dorpskernen fietsen.

De verkeersveiligheid is echter al jaren een aandachtspunt: tussen 2014 en het moment van opstellen waren er 13 geregistreerde verkeersongevallen op de Anthuriumweg, waaronder 9 gewonden en 1 dodelijk slachtoffer. Met de bouw van Driehoek Noordpolder (direct ten westen) en Merenweg (direct ten oosten) zal het fietsverkeer op de Anthuriumweg verder toenemen. Tegelijkertijd zit er relatief veel vrachtverkeer op de Anthuriumweg voor leveranciers en transporteurs voor de glastuinbouw.

Wat wordt er gedaan?

De Anthuriumweg wordt omgevormd tot fietsstraat. Een fietsstraat is ingericht voor fietsers als primaire weggebruikers; auto's zijn er 'te gast'. De weg krijgt een breedte van 5,0 meter rijbaan met aan beide zijden 0,80 meter halfverharding als uitwijkruimte waarbij de fietser prominent in het middengedeelte een plek krijgt. De maximumsnelheid wordt teruggebracht van 60 km/uur naar 30 km/uur.



Effectgebied	Verbindt Berkel (>12.000 woningen) met Bleiswijk (>5.200 woningen); aan één zijde aansluiting op Metropolitane Fietsroute, aan andere zijde op fietstunnel Bleiswijk-zuid
Haalbaarheid	Zeer goed - het tracé is een bestaande gemeentelijke weg en de extra benodigde ruimte is beschikbaar.
Samenhang	Maatregel 4 (Fietsdoorsteek DNP), Maatregel 5a (Voetpad bushalte), Maatregel 6 (Fietstunnel Bleiswijk-zuid) Daarnaast voert de provincie een apart project uit waarbij de parallelweg N209 tussen de Oosteindseweg en Anthuriumweg ook een fietsstraat wordt.

8. Aanpassing wegprofiel en snelheidsbeperking vanwege verkeersveiligheid Heuslootweg

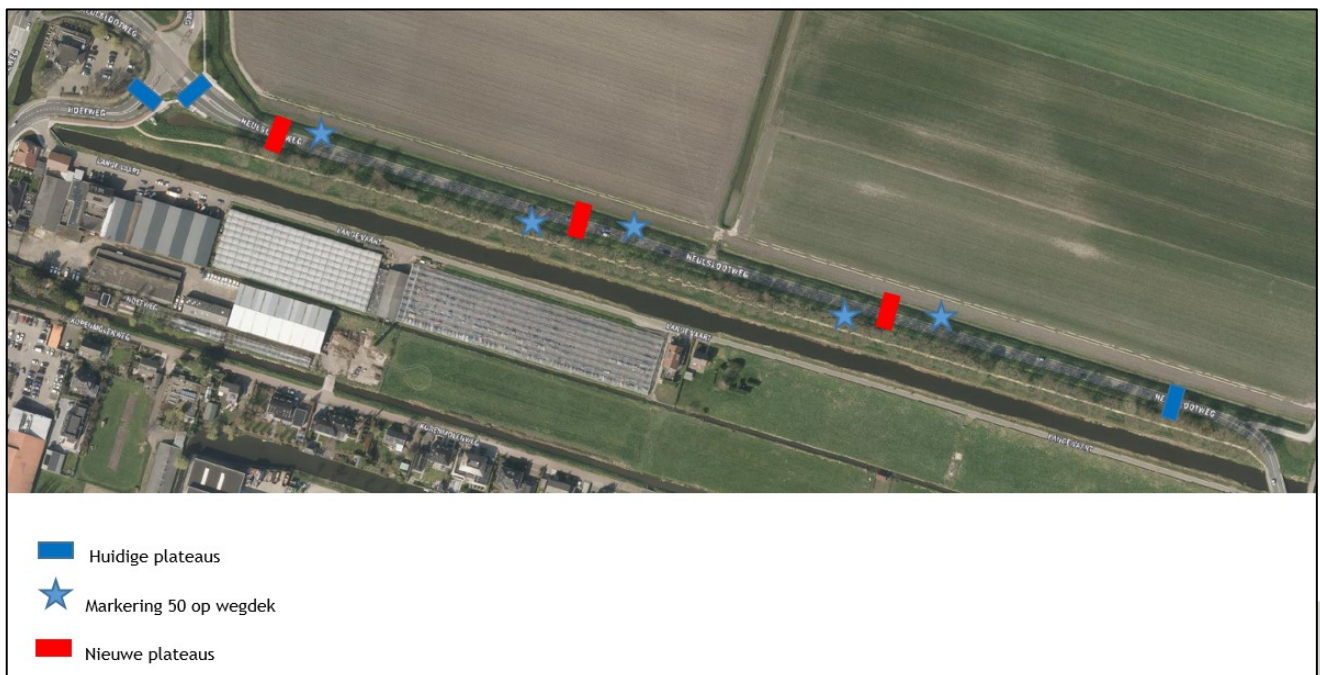
Wat is het probleem?

Ten zuiden van de Heuslootweg ligt woningbouwlocatie Lange Vaart. De Heuslootweg heeft nu een maximumsnelheid van 80 km/u. Uit akoestisch onderzoek in het kader van het omgevingsplan Lange Vaart blijkt dat dit geluidsniveau te hoog is voor de toekomstige bewoners, met name voor de appartementen die direct aan deze weg grenzen.

Alleen het plaatsen van een lager snelheidsbord is niet voldoende om de snelheid daadwerkelijk naar 50 km/u terug te brengen. Rijgedrag wordt beïnvloed door de fysieke inrichting van de weg: als de weg 80 km/u 'voelt', rijdt men ook harder.

Wat wordt er gedaan?

De snelheid op de Heuslootweg wordt verlaagd naar 50 km/u. Dit wordt ondersteund door infrastructurele maatregelen: extra drempels en attentieverhogende markering. Hiermee wordt zowel de leefbaarheid voor nieuwe bewoners als de verkeersveiligheid op de weg verbeterd. Hiervoor wordt de bebouwde komgrens aangepast. Het bebouwde kombesluit hiertoe heeft al plaatsgevonden.



Effectgebied

Woningbouwlocatie Lange Vaart (125 woningen) en het noordoostelijk deel van Bleiswijk (ca. 1.300 woningen) dat via kruispunt Bleiswijk-Noord op de N209 ontsluit

Haalbaarheid	Zeer goed - dit is een relatief eenvoudige maatregel op een weg in beheer van de gemeente. Aandachtspunt is de impact op het busvervoer.
Samenhang	Maatregel 9 (Fietsoversteek Lange Vaart)

9. Verbeteren verkeersveiligheid fietsoversteek Lange Vaart

Wat is het probleem?

Bij de oversteek Lange Vaart-Edisonlaan steken fietsers de weg over. Door de komst van de nieuwbouwwijk Lange Vaart neemt zowel het autoverkeer als het aantal fietsers op dit punt toe.

Wat wordt er gedaan?

De oversteek wordt veiliger gemaakt door attentieverhogende maatregelen: extra bebording en belijning. Dit attendeert automobilisten tijdig op de oversteekplaats en verhoogt de zichtbaarheid van fietsers.



Effectgebied	Woningbouwlocatie Lange Vaart (125 woningen) en fietsers vanuit Bleiswijk-Noord richting recreatiegebied
Haalbaarheid	Zeer goed - dit is een relatief eenvoudige maatregel op een weg in beheer van de gemeente.
Samenhang	Maatregel 8 (Heulslootweg)

10. Geluidsschermen Wolfend

Wat is het probleem?

Woningbouwlocatie Wolfend grenst aan de N209, een provinciale weg met een verkeersintensiteit van circa 20.000 voertuigen per etmaal. Langs een deel van de N209 zijn in 2024 al geluidsschermen gerealiseerd (ter hoogte van de kruising met de Bergweg Noord tot aan Wolfend, ca. 1.300 meter). Deze zijn betaald met Rijkssubsidie.

De Rijkssubsidie was echter niet bedoeld en niet toereikend voor het resterende, nog onbebouwde deel: de toekomstige woningbouwlocatie Wolfend. De resterende ca. 400 meter is op dit moment nog niet voorzien van geluidswerende voorzieningen, omdat er op dit moment nog geen woningen staan en de locatie daarmee buiten het zogeheten doelmatigheidscriterium valt.

Wat wordt er gedaan?

De gemeente laat een geluidsscherm aanleggen als verlengstuk van het bestaande 3,0 meter hoge scherm, tot aan de kruising De Kulck (maatregel 2b). Er ligt al een recent ontwerp (2024) dat als bruikbaar uitgangspunt dient voor dit aanvullende deel.

Effectgebied	Woningbouwlocatie Wolfend (600 woningen)
Haalbaarheid	Goed - de benodigde ruimte is beschikbaar en in eigendom van de Provincie. Er is een recent ontwerp beschikbaar die als basisontwerp kan fungeren
Samenhang	Maatregel 2a (interne ontsluiting Wolfend), Maatregel 2b (Kruispunt De Kulck/N209)

11. Opheffen fiets- en voetgangersoversteek Oosteindseweg

Wat is het probleem?

Bij het kruispunt aan het einde van de Oosteindseweg (oostzijde) op de N209 zijn twee apart geregelde oversteeken voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) aanwezig. Dit kost veel tijd in de cyclustijd van het verkeerslicht en onderbreekt regelmatig het doorgaande autoverkeer op de N209.

De oorzaak van lange wachttijden op dit punt is de combinatie van:

- Slechts één doorrijdende rijstrook op de N209 ter hoogte van dit kruispunt.
- Een lastige oversteek door een helling (topboog) bij de zuidelijke oversteek.
- Een significante hoeveelheid langzaam verkeer dat de doorstroming onderbreekt.

Tegelijk zijn er goede alternatieven beschikbaar (nu al de oversteek bij Bleiswijk-zuid en bij De Kulck, en straks de fietstunnel Bleiswijk-zuid). Het gebruik van de oversteek bij de Oosteindseweg is bovendien al afgenomen nadat de bushalte daar werd opgeheven.

Wat wordt er gedaan?

De fietsoversteek en de voetgangersoversteek over de N209 aan het einde van de Oosteindseweg worden opgeheven. Langzaam verkeer wordt verwezen naar de alternatieven: de oversteek bij De Kulck (maatregel 2b) en de fietstunnel bij Bleiswijk-zuid (maatregel 6). Dit verbetert de doorstroming op de N209 aanzienlijk.

Achtergrondinformatie: de N209 is één van de twee hoofdverkeersaders van Lansingerland en ontsluit de dorpskernen Bergschenhoek en Bleiswijk, inclusief de drie nieuwe woningbouwgebieden. Met de geplande woningbouw en autonome groei in de regio wordt de N209 anderhalf keer zo druk als nu het geval is. Het wegnemen van onnodige flessenhalzen is dan ook essentieel.



Effectgebied	Dorpskernen Bergschenhoek en Bleiswijk, inclusief alle woningbouwgebieden (ca. 14.000 woningen) en doorgaand verkeer op de N209
Haalbaarheid	Goed - de Provincie steunt dit plan.