

Raadsvoorstel

Gemeente Lansingerland



Onderwerp	Start Verkenningfase verkeersmaatregelen N209 i.r.t. woningbouw
Portefeuillehouder	Simon Fortuyn
Registratienummer	BR2400099
Datum raad	19/12/2024

Gevraagde beslissing:

1. De resultaten van het onderzoeksrapport (T24.03556) en de verdiepingsslag (T24.07867) van het Multimodaal Mobiliteitsonderzoek N209 vast te stellen als vertrekpunt voor de verkenningfase.
2. De onderstaande maatregelen a, b, c en d vast te stellen, deze de hoogste urgentie te geven en met prioriteit verder uit te werken in de verkenningfase:

Maatregelen t.b.v. ontsluiting woningbouwontwikkelingen Merenweg en Wolfend:

- a) Herinrichten kruispunt Bleiswijk-zuid, conform variant 1 van de verdiepingsslag, met als uitgangspunt de fietsoversteek gelijkvloers in te passen.
- b) Een nieuwe aansluiting vanuit het projectgebied Wolfend op de N209, conform variant 2 van de verdiepingsslag.

Maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming op en rondom de N209:

- c) Verlagen van de maximumsnelheid op de N209 naar 60 km/uur, tussen Bleiswijk Noord en Bergschenhoek Zuid.
 - d) Opknippen van meerdere parallelwegen van de N209.
3. De onderstaande maatregelen e, f, g, h, i, j, k, l, m, n, vast te stellen en verder uit te werken in de verkenningfase:

Maatregelen ter verbetering van de doorstroming op en rondom de N209:

- e) Fiets- en voetgangersoversteek over de N209 op kruispunt Oosteindseweg verwijderen.
- f) Realiseren van een bypass vanuit de Boterdorpsweg naar de N209 richting de A16.

Maatregelen ter stimulering van het OV-gebruik en fietsgebruik:

- g) Uitbreiden van het fietsnetwerk, met name gericht op het verbeteren van de schoolroutes, waaronder een fietsstraat op de westelijke parallelweg van de N209 tussen Bergschenhoek en Bleiswijk, en eventueel verder.
- h) Stimuleringsmaatregelen fietsgebruik tussen de kernen en woon-werkverkeer van/naar de stations.
- i) Realiseren van meer fietsvoorzieningen, zoals fietsenstallingen om daarmee het fietsgebruik voor de 'first mile' & 'last mile' te stimuleren.
- j) Pleiten voor frequentieverhoging en versnelling OV op buslijn 173, met daarbij een eventuele routewijziging in relatie tot de woningbouwontwikkelingen.

Maatregelen ter vergroting van de leefbaarheid in Bleiswijk, nabij de N209:

- k) Geluidschermen langs N209 ter hoogte van de dorpskern Bleiswijk.

Beleidsmaatregelen ter verlaging van de verkeersproductie naar de N209:

- l) Passende, gebiedspecifieke parkeernormen bij gebiedsontwikkelingen.
- m) Faciliteren van deelmobiliteit.
- n) Stimuleren van werkgeversaanpak grote werkgevers op bedrijventerreinen.

4. Voor de verkenningsfase een incidenteel budget van € 380.000,- beschikbaar te stellen en dit te dekken door een onttrekking uit de algemene reserve.

0. Samenvatting

Op en rond de provinciale weg N209 spelen meerdere verkeerskundige knelpunten en ruimtelijke opgaven (met name woningbouw). De knelpunten hebben betrekking op bereikbaarheid, verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid, in combinatie met de beperkt beschikbare ruimte en financiële middelen voor infrastructurele ingrepen. De ernst van de knelpunten zal in de komende jaren toenemen door autonome groei, openstelling van de A16 en (grootschalige) gebiedsontwikkelingen in Lansingerland en de regio. Dit beperkt de mogelijkheden voor de woningbouwontwikkelingen van Lansingerland. Om de groei van het verkeer enerzijds te remmen, meer verkeersdruk op te vangen en de gebiedsontwikkelingen mogelijk te maken zijn adequate maatregelen noodzakelijk.

Geadviseerde maatregelen & effecten

De voorgestelde maatregelen zijn beoordeeld op hun effecten, waarbij gebruik is gemaakt van de meest actuele en gevalideerde verkeersmodellen. Met uitvoering van het beoogde maatregelenpakket worden, op basis van de modelsimulaties, de volgende effecten verwacht, waarbij meerdere maatregelen effect hebben op meerdere doelen tegelijkertijd. Niet alle maatregelen zijn even urgent of behoeven direct actie met dezelfde prioriteit. Wel dragen alle maatregelen in het pakket bij aan de doelen van bereikbaarheid (t.b.v. woningbouw), verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid.

Woningbouw

- Met de aanpassing van kruising Bleiswijk-zuid wordt, gegeven de geplande woningbouwlocatie Merenweg, een acceptabele doorstroming op de N209, alsook op het gemeentelijk wegennetwerk, verkregen. Zonder de aanpassingen worden de wachtrijen in Bleiswijk te lang. Hiervoor is het nodig om de ontsluitingsroute binnen Bleiswijk naar de N209 (Bleiswijk-zuid) te verplaatsen. De ontsluitingsroute loopt dan vanaf de Lijsterlaan, via een te realiseren noord-zuid verbinding door de nieuwe woonwijk Merenweg, via de Merenweg naar de kruising Bleiswijk-zuid. De route wordt buitenom Bleiswijk in plaats van binnendoor Bleiswijk. Zonder deze maatregel kan de woonwijk Merenweg niet volledig worden ontwikkeld.
- Een extra aansluiting van de woningbouwlocatie Wolfend rechtstreeks op de N209 is de enige mogelijkheid om het autoverkeer dat deze wijk genereert voldoende vlot en verkeersveilig af te wikkelen, zonder dat dit tot onacceptabele vertraging zorgt op de N209 en in de kern van Bergschenhoek. Wel komen daarbij ook nog ondergeschikte autoverbindingen vanuit de wijk naar de kern Bergschenhoek, t.b.v. voor 'intern' verkeer binnen de gemeente. Zonder deze extra aansluiting kan de woonwijk Wolfend niet tot ontwikkeling komen.

Bovenstaande maatregelen hebben de hoogste prioriteit en zijn randvoorwaardelijk om de woningbouwlocaties Merenweg en Wolfend volledig te kunnen ontwikkelen. Wel kunnen vooruitlopend op deze maatregel voor Merenweg 100 woningen worden gerealiseerd en onderzoeken we om dit aantal uit te breiden tot 250 woningen.

Verkeersveiligheid

- Het instellen van een maximumsnelheid van 60 km per uur op de N209, neemt een groot deel van de (perceptie van) onveiligheid weg. Daarnaast betekent een verlaging van de maximumsnelheid dat de kans op een ongeval en de ernst van de afloop van een ongeval ook afneemt. In de spitsperiodes is de

Raadsvoorstel

Gemeente Lansingerland



gemiddeld gereden snelheid op de N209 door grote drukte al laag. Deze maatregel zal dan ook met name positief effect hebben in de daluren.

- Voor fietsers wordt het op de parallelwegen veiliger als gevolg van het opknippen van de parallelwegen voor autoverkeer en het herinrichten naar fietsstraat van de westelijke parallelweg tussen Bergschenhoek en Bleiswijk. Door ook de maximumsnelheid op de parallelwegen te verlagen wordt het nog veiliger.

Verkeersintensiteit (drukke op de weg)

- De toename op sommige wegvakken komt voort uit het 'knippen' van de parallelwegen, waardoor deze minder verkeer moeten verwerken. Het 'sluipverkeer' over de parallelwegen verschuift naar de N209. Dit zorgt weliswaar voor een toename van de verkeersintensiteit op de N209, maar zorgt toch voor een betere afwikkeling doordat er minder en kortere onderbrekingen van de zijwegen zijn op het doorgaande verkeer op de N209.
- De meeste wegvakken van de N209 krijgen minder verkeer te verwerken, dan zonder toepassing van de maatregelen.
- Ten opzichte van de bestaande situatie zal het hoe dan ook drukker worden, met meer kans op vertraging. De maatregelen remmen de groei, maar er blijft altijd sprake van groei.

Doorstroming (reistijd)

- Het realiseren van het maatregelenpakket leidt tot een kleinere toename (zichthorizon 2040) van de vertraging op de N209 dan de situatie zonder verkeersmaatregelen.
- Vertragingen in Bergschenhoek en Bleiswijk, die in de autonome toekomstsituatie (zonder maatregelen) optraden, komen te verdwijnen, m.u.v. de rotondes op de Boterdorpseweg.
- Het verkeersmodel laat zien dat enkele rotondes op de Boterdorpseweg een capaciteitstekort hebben, mede vanwege een aanzienlijk hogere verkeersdruk, in combinatie met fietsers die voorrang genieten.
- Met de toevoeging van een bypass (extra rijstrook langs de rotonde) vanaf de grote rotonde Boterdorpseweg/Bergweg Noord/N209 richting de A16 verbetert de doorstroming op de Boterdorpseweg aanmerkelijk.

Leefbaarheid

- Het knelpunt van overschrijding van de geluidsbelasting langs de kern van Bleiswijk zal door de aanpassing naar een maximumsnelheid van 60 km/uur afnemen, maar niet geheel verdwijnen. Geluidschermen zullen nodig blijven, weliswaar mogelijk lager.
- Daarnaast zal door de verbetering van de doorstroming en de lagere maximumsnelheid de uitstoot van schadelijke stoffen verminderen ten opzichte van de autonome situatie.

Totale effectbeoordeling

Allesomvattend kan gesteld worden dat de maatregelen tezamen een grote positieve uitwerking zullen hebben op de ontsluiting van Lansingerland, de verkeersdoorstroming op de N209, de verkeersveiligheid op en rondom de N209 en de leefbaarheid in Lansingerland. De prioriteit ligt bij het aanpassen van Bleiswijk-zuid, een nieuwe aansluiting bij Wolfend, gevolgd door het omlaag brengen van de maximumsnelheid op de N209 en het opknippen van de parallelwegen.

Projectfasering

Vanwege de nauwe samenwerking met provincie Zuid-Holland is ervoor gekozen om het proces van initiatief tot en met realisatie gelijk te richten aan het proces van de provincie. Deze spelregels moeten ook vanwege het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) worden gevolgd om bij de provincie

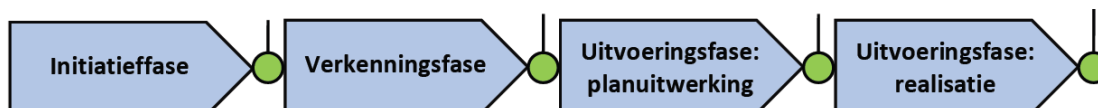
Raadsvoorstel

Gemeente Lansingerland



financiële middelen gereserveerd te krijgen voor de maatregelen die logischerwijs onder de verantwoordelijkheid van de Provincie vallen. Als eerder gezegd, is met de opgeleverde rapportages de initiatieffase afgerond en wordt de Raad een besluit gevraagd om met de verkenningsfase aan te vangen.

In hoofdlijnen ziet het proces er als volgt uit:



Bron: Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur - spelregels (sept. 2022)

Kosten verkenningsfase

De gemeentelijke kosten voor de verkenningsfase bedragen naar schatting incidenteel € 380.000.

Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

Materiële kosten	€ 180.000	(advies & ingenieursdiensten)
Personele kosten	€ 150.000	(doorbelasting uren + inhuur projectleider)
Communicatie / participatie	€ 50.000	(participatiebegeleiding)

Totale kosten	€ 380.000	

Zoals voor de uiteindelijke realisatie een verdeelsleutel tussen gemeente en de provincie Zuid-Holland bepaald moet worden, is dat ook voor de verkenning van de maatregelen noodzakelijk. Veel van de maatregelen hebben gedeelde belangen dan wel gedeelde verantwoordelijkheden. Voor de maatregelen met gedeelde verantwoordelijkheden (met name in de rol van wegbeheerder) is bij het bepalen van dit benodigd budget rekening gehouden. Het bedrag van € 380.000,- betreft dus alleen de gemeentelijke kosten voor de verkenningsfase.

De beleidsmaatregelen ter verlaging van de verkeersproductie (l, m, n) en om de mobiliteitstransitie verder in gang te zetten maken geen onderdeel uit van het incidentele budget. Deze niet infrastructurele maatregelen worden binnen de gemeentelijke beleidscyclus en reguliere exploitatie uitgevoerd. Voor wat betreft de geluidsschermen bij Bleiswijk (k) is tevens een subsidie voor de voorbereidings- & realisatiekosten beschikbaar.

Raadsvoorstel

Gemeente Lansingerland

Overzicht
infrastructurele maatregelen N209
(nummering conform
raadsvoorstel)



1. Aanleiding/ context met tijdlijn

In februari 2023 heeft de gemeenteraad een budget beschikbaar gesteld ten behoeve van een verkeerskundig onderzoek naar de knelpunten en oplossingen voor de N209 (BR2200121). Dit onderzoek is in het 3^e kwartaal van 2023 in samenwerking met de provincie Zuid-Holland opgestart.

Eind mei 2024 heeft Royal HaskoningDHV (RHDHV) de rapportage ‘Multimodaal mobiliteitsonderzoek N209’ opgeleverd, dat de gemeente in samenwerking met de provincie begeleid heeft. De samenwerking is opgezet vanwege de gezamenlijke belangen (woningbouw, verkeersveiligheid, doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid) en gezamenlijke uitdagingen en externe invloeden (o.a. woningbouw, herontwikkeling bedrijventerreinen en het openstellen van de A16).

De eindrapportage is gepresenteerd tijdens de beeldvormende avond van 3 juli 2024. Vanwege de behoefte aan nauwkeurigere duiding omtrent de (on)mogelijkheden voor een afdoende verkeersafwikkeling bij Bleiswijk-zuid (voor woningbouwlocatie Merenweg) en bij Bergschenhoek de Kulck (voor woningbouwlocatie Wolfend), en ten aanzien van een extra aansluiting vanuit de Klappolder op de N209 (o.m. voor eventuele transformatie rond de Chrysantenweg), is een verdiepingsslag uitgevoerd. De gemeente was opdrachtgever van deze verdiepingsslag en heeft de provincie inhoudelijk betrokken.

Om tot een bruikbaar eindresultaat te komen was het hoofdonderzoek, alsmede de verdiepingsslag een langduriger proces geworden dan vooraf gepland. Het onderzoek dat een doorlooptijd van bijna een jaar besloeg, was enerzijds gekenmerkt door vertragingen in de uitvoering van het onderzoek. Anderzijds bleek vaak het gewicht van de gezamenlijke belangen en de gezamenlijke uitdagingen onvoldoende om vaart te maken en voor te kunnen sorteren op maatregelenpakketten waarvoor bij beide organisaties (lees: gemeente & provincie) draagvlak was.

Uiteindelijk is de rapportage, inclusief de nodige verdiepingsslag opgeleverd met een voorgesteld maatregelenpakket, dat kansrijk en haalbaar lijkt en bijdraagt aan de doelstellingen. Ondanks de actieve inhoudelijke bijdrage van de provincie aan het hoofdonderzoek, zijn er nog steeds verschillen van inzicht over de wijze van realisatie (überhaupt) van de geadviseerde maatregelen. Het ontbreken van financiële middelen is daarbij voor de provincie het belangrijkste leidend principe. Zonder zicht op financiën wil de provincie zich vooralsnog niet committeren om zich in zetten voor het realiseren van alle maatregelen. Als gemeente zien wij een gedeelde en gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het vinden van financiële middelen voor het realiseren van de maatregelen. Wat de gemeente betreft wegen de belangen van woningbouw en verkeersveiligheid daarbij het zwaarst.

Op 22 oktober 2024 was het college van B&W in overleg met het college van GS van de provincie over de belangrijke ruimtelijke opgaven Wonen, Werken en Wind. Hieraan gekoppeld zijn ook procesafspraken gemaakt ten aanzien van benodigde maatregelen op de N209. Gezamenlijk wordt een pakket van maatregelen opgesteld met als doel de bereikbaarheid (voor woningbouw) verkeersveiligheid en leefbaarheid aan te pakken. Het is op dit moment van het grootste belang om commitment bij de provincie te behouden om - voor die maatregelen waarin we moeten samenwerken - deze samenwerking te vervolgen en bestuurlijk met elkaar vast te leggen. Onderhavig raadsbesluit bestendigt commitment vanuit de gemeenteraad.

2. Maatschappelijk effect

De maatregelen maken een ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties zoals Merenweg en Wolfend mogelijk, waardoor het mogelijk wordt om tenminste 1300 nieuwe woningen in de bestaande kernen van Bergschenhoek en Bleiswijk te realiseren.

Het maatschappelijk effect van de voorgestelde maatregelen is om een toekomstbestendige oplossing te bieden voor de verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid, en leefbaarheid op en rondom de N209, waarbij tegelijkertijd ruimte wordt gecreëerd voor nieuwe woningbouwontwikkelingen in Lansingerland. Ook dragen de verkeersmaatregelen bij aan de mobiliteitstransitie naar een meer duurzame, actieve en publieke mobiliteit en het bereikbaar houden van de regio. Daarvoor is het wel nodig om de ontsluitingsstructuur van Bleiswijk zuid en Bergschenhoek noord aan te passen, waardoor routekeuzes beïnvloed worden. Dit is nodig om de kwaliteit van leven in de dorpskernen te kunnen behouden.

De voorgestelde verlaging van de maximumsnelheid naar 60 km/uur en het herinrichten van kruispunten dragen bij aan een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid, zowel voor automobilisten als fietsers. Minder verkeersongevallen en minder zware ongevallen als gevolg van de lagere snelheden, betekent dat de kans op ernstig letsel sterk afneemt. Bewoners woonachtig rond en gebruikers van de N209 zullen veiliger zijn én zich veiliger voelen.

Het doorvoeren van maatregelen zoals het 'knippen' van parallelwegen en het realiseren van een bypass bij de Boterdorpseweg vermindert de verkeersdruk op omliggende wegen. Dit betekent minder vertragingen en een betere doorstroming op de N209 en het onderliggende wegennet. Voor ondernemers op bedrijventerreinen -zoals Klappolder- betekent dit dat het vestigingsklimaat verbetert, de bedrijfslocaties beter bereikbaar zijn, met bijkomende concurrentievoordelen. Wel zorgt dit voor direct omwonenden van de knippen dat de routekeuze wordt beïnvloed en zij mogelijk meer om moeten rijden.

De aanleg van geluidschermen en de verlaging van de maximumsnelheid dragen bij aan het verminderen van geluidsoverlast en vergroten de leefbaarheid rond de N209. Dit betekent dat bewoners dicht bij de N209 minder hinder ervaren van verkeersgeluid en andere emissies, wat een directe positieve invloed heeft op hun woongenot en gezondheid.

De maatregelen ter bevordering van fiets- en OV-gebruik, zoals de uitbreiding van het fietsnetwerk en de lobby voor verbeterde OV-verbindingen, dragen bij aan een verschuiving van autogebruik naar duurzame vervoersmiddelen. Dit vermindert de CO₂-uitstoot en draagt bij aan de gemeentelijke duurzaamheidsdoelstellingen en het provinciaal beleid in de omgevingsverordening en omgevingsvisie.

3. Argumenten

1.1 Hiermee wordt de (toekomstige) verkeerskundige problematiek op en rondom de N209 bekrachtigd en wordt de noodzaak tot het realiseren van een maatregelenpakket vastgelegd.

Het vaststellen van de resultaten is van belang om de noodzaak en richting van verdere verkenning vast te leggen. Het bevestigt dat de problemen en oplossingsrichtingen relevant genoeg zijn voor nader onderzoek en biedt een duidelijke basis voor vervolgstappen, zoals de uitwerking van maatregelen en afstemming met stakeholders.

1.2 Zonder dit besluit kan niet worden gestart met verdere verkenning van het beoogde maatregelenpakket.

Dit besluit bepaalt de scope voor de uitwerking van het beoogde maatregelenpakket en is tegelijkertijd een politieke opdracht voor het starten van de verkenningsfase door hier middelen voor beschikbaar te stellen.

2.1 Deze maatregelen hebben de grootste en snelste positieve impact op de bereikbaarheid van Bleiswijk-zuid en Wolfend en verkeersveiligheid op de N209.

De grootste knelpunten zijn de (on)mogelijkheden om woningbouw Merenweg en Wolfend te kunnen ontsluiten, alsmede de verkeersveiligheid op de N209 en parallelwegen. De maatregelen 2a, 2b, 2c en 2d hebben het grootste en snelste vermogen om deze knelpunten op te lossen. Bijkomend voordeel is een verbetering van de leefbaarheid op de parallelwegen (minder drukte) en voor omwonenden langs de N209 (minder geluidsoverlast).

2.2 Het overnemen, uitwerken en benutten van de geadviseerde set van urgente en prioritaire maatregelen is noodzakelijk om de beoogde maatschappelijke effecten woningbouw, verkeersveiligheid zo snel mogelijk te bewerkstelligen.

De ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties, zoals Merenweg en Wolfend, hangt nauw samen met de aanpassingen aan de infrastructuur op de N209. Zonder de voorgestelde nieuwe aansluitingen en herinrichting van kruispunten zal de verwachte verkeersdruk van nieuwe bewoners leiden tot onaanvaardbare verkeersopstoppen en een verdere verslechtering van de doorstroming in de kernen. Hierdoor kunnen de geplande woningbouwlocaties niet op een verantwoorde manier worden gerealiseerd.

2.3 De maatregelen onder a en b dragen primair bij aan een afdoende ontsluiting van de woningbouwlocaties Merenweg en Wolfend.

Deze maatregelen dragen in de grootste mate bij aan de hoofddoelstelling; het zorgen voor een verkeers-ontsluiting op basis waarvan de gebiedsontwikkelingen Merenweg en Wolfend doorgang kunnen vinden. Deze maatregelen hebben daarom voor de gemeente de hoogste prioriteit.

Ten aanzien van het herontwerp van kruising Bleiswijk-zuid kan, naar aanleiding van de resultaten uit de verkeersonderzoeken gesteld worden, dat met beide varianten (1 en 2) uit de verdiepingsslag de doorstroming op de N209 zal verbeteren en dat de afwikkeling van verkeer van en naar Bleiswijk verbetert.

In Variant 1 verdwijnt de wachtrij in de ochtendspitsperiode op de Hoekeindseweg in Bleiswijk grotendeels. De ontsluitingsroute naar kruising Bleiswijk-zuid wordt verlegd naar de Merenweg en ten gevolge van de extra afwikkelingscapaciteit, met de uitbreiding en verlenging van opstelstroken, kan het kruispunt de verkeersvraag verwerken, zonder structurele wachtrijvorming.

Variant 2 zorgt voor een nog iets betere verkeersafwikkeling, maar verdient niet de voorkeur, vanwege haalbaarheidskwesties vanwege een veel grotere ruimtelijke impact en substantieel hogere benodigde investering. Daarbij komen ook nog het uitplaatsen van het tankstation en het verwerven van benodigde gronden. Ook wordt in variant 2 het lint extra onderbroken. Bij variant 1 is de negatieve impact op meerdere fronten beduidend kleiner. Daarom kiezen we voor variant 1.

In de verkenningsfase wordt nader uitgewerkt of de fietsoversteek over de N209 gelijkvloers kan blijven bestaan, zonder dat dit ten koste gaat van de goede ontsluiting van Bleiswijk en de verbeterde doorstroming op de N209. Hierdoor hoeft de geadviseerde en tevens zeer kostbare fietstunnel niet gerealiseerd te worden.

Voor de woningbouwontwikkeling Wolfend was uit eerder onderzoek (Goudappel, 2023) in opdracht van de ontwikkelaar reeds onderbouwd dat het niet op een verantwoorde wijze mogelijk is, om de 600 beoogde woningen op het onderliggend wegennet van de gemeente te ontsluiten. In de verdiepingsslag, uitgevoerd door RHDHV blijkt, dat de énige mogelijkheid is om de 600 woningen te ontsluiten een rechtstreekse aansluiting op de N209 betreft. Op basis van de verdiepingsslag kan gesteld worden dat Variant 1 (extra kruising dicht op bestaande kruising De Kulck) zal leiden tot extra vertraging op de N209. Variant 2 zorgt daarentegen wel voor een goede verkeersafwikkeling, maar heeft qua inpasbaarheid een extra uitdaging. Het zoekgebied voor een extra ontsluiting bij variant 2 is echter ruimer, zolang de extra aansluiting tenminste 300 meter van het bestaande kruispunt De Kulck gelegen ligt. Naast een extra aansluiting zal de nieuwe wijk ook op de Oosteindseweg en/of de Julianalaan aansluiten voor intern verkeer (boodschappen e.d.).

2.4 De maatregelen 2c en 2d zorgen voor een betere verkeersveiligheid en doorstroming op en rondom de N209.

Het verlagen van de maximumsnelheid draagt bij aan een grotere verkeersveiligheid, doordat de kans op een ongeval én de ernst van de afloop, ermee afnemen. Tegelijkertijd zorgt deze maatregel voor een lagere geluidsbelasting voor de omwonenden. Ook maakt het de route vanwege de langere reistijd, voor navigatiesystemen, minder aantrekkelijk. Dit heeft een remmende werking op het verkeersaanbod. De lagere maximumsnelheid heeft vooral in de daluren de meeste positieve impact. Daardoor leidt dit niet tot een verminderde verkeersafwikkeling, zoals eerder werd verondersteld. In de spits is de gemiddelde rijksnelheid tenslotte al lager, maar worden de pieksnelheden met deze maatregel wel afgevlakt.

Door de parallelwegen te knippen, is 'sluipen' via de parallelwegen niet meer mogelijk. Onder opknippen wordt verstaan het drastisch verminderen van de hoeveelheid autoverkeer op de parallelwegen. Knippen van de parallelwegen kan op meerdere manieren worden uitgewerkt. Denk hierbij bijvoorbeeld aan fysieke barrières (paal/sluis), dynamische afsluitingen (poller) of het instellen van éénrichtingsverkeer. Ook kunnen VRI's afgesteld worden op faciliteren van doorstroming op de N209, door bijvoorbeeld de parallelwegen eens in de 5-10 minuten groen licht te geven. Zulke maatregelen zorgen voor minder onnodige onderbrekingen van de doorstroming op de N209. Dit zorgt weliswaar wel voor een toename van de verkeersintensiteit op de N209, maar zorgt het tóch voor een betere afwikkeling, doordat er minder en kortere onderbrekingen van de zijwegen zijn.

2.5 Met maatregel 2a is zicht op een oplossing voor de ontsluiting van de woningbouwlocatie aan de Merenweg.

Middels de motie M2023-013 (Omgevingsplan locatie Merenweg in relatie met de N209) heeft de gemeenteraad het college opgeroepen, waarborgen in het omgevingsplan Merenweg op te nemen m.b.t. de fasering van de woningbouw, in relatie tot een goede en adequate verkeersontsluiting via de N209. Vanuit de verdiepingsslag is deze adequate maatregel voorhanden en wordt hiermee rekening gehouden in het omgevingsplan Merenweg. Deze motie en de beoogde adequate maatregel is meegenomen in de gesprekken met de provincie en zijn tot uiting gekomen in het Multimodaal mobiliteitsonderzoek N209 en de verdiepingsslag.

Met de voorgestelde en schetsmatig ontworpen aanpassing van kruising Bleiswijk-zuid, wordt (onder meer) een adequate verkeersontsluiting van de voorziene woningbouwlocatie Merenweg gerealiseerd. Het college concludeert dat op basis van beslispunt 2a de motie M2023-013 afgehandeld kan worden. De afhandeling zal opgenomen worden in de Motielijst in een komende raadsvergadering.

2.6 De uitwerking van sommige maatregelen vraagt geen directe samenwerking met Provincie Zuid-Holland.

Maatregelen die geen directe interactie en samenwerking met de provincie Zuid-Holland vereisen, betreffen de maatregelen uit beslispunt 2d (voor zover in beheer van de gemeente) 3h, 3i, 3j, 3l, 3m, 3n en 3k. Wat de uitwerking van deze maatregelen betreft, kan de gemeente de Verkenningfase direct en zelfstandig aanvangen. Na de verkenningfase kunnen deze maatregelen -waar mogelijk- versneld worden uitgevoerd en geïmplementeerd, waardoor de gemeente snel kan inspelen op de lokale mobiliteitsbehoeften en bijdragen aan de mobiliteitstransitie.

2.7 De uitwerking van sommige maatregelen vraagt wél directe samenwerking met Provincie Zuid-Holland.

De verkeersmaatregelen zijn (deels) beoogd op de wegen, die in beheer zijn bij, en eigendom zijn van, de provincie. Dit maakt samenwerking met de provincie noodzakelijk om de voorgestelde maatregelen succesvol uit te kunnen werken en vervolgens te kunnen realiseren. Dit gaat enerzijds om ruimtelijke inpassing en onderbouwing en anderzijds om financiering. Als gemeente kunnen wij deze niet zelfstandig implementeren en financieren. Daarvoor stellen wij de provincie medeverantwoordelijk, conform de spelregels Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (2022).

Deze maatregelen, waarvoor de gemeente en provincie Zuid-Holland gedeelde belangen en/of verantwoordelijkheden hebben, worden afspraken vastgelegd in een bestuursovereenkomst en gezamenlijk uitgewerkt in de Verkenningfase. Deze betreffen de maatregelen uit beslispunt 2a, 2b, 2c, 2d (voor zover in beheergebied van de provincie), 3e, 3f en 3g, alsmede de beleidsmaatregelen 3l, 3m en 3n.

2.8 Er loopt een parallel traject met de provincie om te komen tot bestuurlijke afspraken over wonen, werken en wind, met daaraan ook gekoppeld de maatregelen op en rondom de N209.

Op 22 oktober 2024 heeft het college van B&W een bezoek gebracht aan het college van GS van de provincie Zuid-Holland. Tijdens dit bezoek zijn afspraken gemaakt t.a.v. de woonopgave, windopgave, werkopgave en ook bereikbaarheidsopgave. Deze afspraken worden nog in 2024 vastgelegd in een bestuursovereenkomst. Voor wat betreft de N209 wordt beoogd om gezamenlijk een maatregelenpakket op te stellen t.b.v. de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in Lansingerland en daarmee woningbouw mogelijk te maken. De basis voor dit maatregelenpakket is het Multimodaal Mobiliteitsonderzoek N209 en de verdiepingsslag.

3.1 Deze maatregelen hebben positieve impact op de bereikbaarheid, verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid op en rondom de N209, maar zijn minder urgent dan de maatregelen onder beslispunt 2. Hoewel deze maatregelen niet direct de acute problemen aanpakken zoals de maatregelen onder beslispunt 2, zijn ze onverminderd van groot belang voor het toekomstbestendig maken van de infrastructuur en het beheersen van de autonome groei door reeds lopende gebiedsontwikkelingen, de openstelling van de A16 en het toenemen van de automobiliteit. Deze maatregelen dragen bij aan de mobiliteitstransitie en zorgen op termijn voor enerzijds een afname van de groei en anderzijds voor het beter faciliteren van de groei, alsmede het bieden van alternatieven voor het autogebruik, passend in de mobiliteitstransitie.

3.2 De maatregelen 3e en 3f zorgen voor een betere doorstroming op en rondom de N209.

Ten aanzien van de bypass vanaf de Boterdorpseweg richting de N209/A16, kan naar aanleiding van het onderzoek gesteld worden, dat hiermee de bestaande en te verwachten verkeersgeneratie, ook als gevolg van woningbouwlocatie Wilderszijde, beter ontsloten kan worden naar de N209. Wel blijft de

doorstroming op de overige rotondes van de Boterdorpsweg een bottleneck. Dit heeft in een ander kader met verkeersmaatregelen uitgewerkt te worden, maar maakt geen onderdeel uit van dit voorstel.

Het weghalen van de fietsoversteek over de N209 aan het einde van de Oosteindseweg, nabij de Schreyackerweg, zorgt ook voor een betere doorstroming op de N209. Langzaam verkeer kan dan via de parallelwegen naar De Kulck en Bleiswijk-zuid om daar op een veilige en gecoördineerde wijze over te steken. Doordat de parallelwegen worden opgeknapt en de maximumsnelheden beoogd zijn om te verlagen naar 30 km/uur, kan dit ook op een veiligere manier. Gezien de herkomsten en bestemmingen van fietsers en voetgangers, is de omrijtijd en -afstand, met het weghalen van de oversteek over het algemeen nihil.

3.3 De maatregelen 3g, 3h, 3i en 3j dragen bij aan meer fietsgebruik en ov-gebruik en daardoor minder auto-gebruik.

Deze maatregelen spelen met name een belangrijke rol bij het bevorderen van fiets- en (OV-)gebruik en verminderen daardoor het gebruik en dus ook de verkeersproductie van de auto. Deze maatregelen dragen bij aan het verlagen van de verkeersdruk en ondersteunen de bredere mobiliteitstransitie naar duurzamer vervoer en meer actieve verplaatsingen.

Het uitbreiden van fietsvoorzieningen, zoals de aanleg van een fietsstraat op de westelijke parallelweg tussen Bergschenhoek en Bleiswijk (maatregel g), en het verbeteren van de OV-verbindingen (maatregel j), maken het aantrekkelijker om voor deze vormen van vervoer te kiezen. Dit leidt direct tot minder autoverkeer en een lagere druk op de bestaande infrastructuur, waaronder de N209.

In de uitwerking wordt in ieder geval aangesloten op het lopende traject van het inrichten van een fietsstraat op de westelijke parallelweg van de N209 tussen Bergschenhoek en Bleiswijk en mogelijk verder. Hier was eerder al een ontwerpfasen opgestart door de provincie, waarin de gemeente participeert. Ook kan in de uitwerking aangesloten worden op reeds lopende projecten t.a.v. het uitbreiden van de fietsparkeermogelijkheden bij Berkel Westpolder en de realisatie van de Metropolitane fietsroutes. Dit maakt het gebruik van de fiets een aantrekkelijk alternatief voor zowel korte als lange ritten en voor het combineren van fietsen met het OV.

Verder werkt de RET in 2025 aan een nieuw busnetwerk om per 2026 te effectueren. Lansingerland zal hierin participeren om zorg te dragen dat de gebiedsontwikkelingen goed ontsloten worden en er zicht is op frequentieverhoging. Hierbij gaan we er vanuit dat de beoogde Rijksbezuinigingen van 10% per 2026 wordt teruggedraaid. Investerings in infrastructuur voor deelmobiliteit en fietsen zijn op lange termijn kostenbesparend doordat ze de noodzaak voor grote infrastructurele wegverbeteringen verminderen.

3.4 Het geluidsschermbaanmaatregel 3k verhoogt de leefbaarheid rondom de N209.

Deze maatregel draagt bij aan de leefbaarheid van de bewoners langs de N209 aan de oostzijde. Hiertoe was reeds de voorbereiding opgestart, maar tijdelijk 'on-hold' gezet in afwachting op de resultaten van het Multimodaal mobiliteitsonderzoek N209. Ondanks het maatregelenpakket neemt de verkeersdruk dermate toe dat een geluidsschermbaan noodzakelijk blijft. De voorbereidingen voor een geluidsschermbaan worden daarom voortgezet, uitgaande van de te verwachten verkeersintensiteit zoals geconcludeerd in het mobiliteitsonderzoek.

3.5 Het treffen van alleen fysieke maatregelen is niet voldoende om de verkeersproblemen structureel op te lossen.

Beleidsmaatregelen zijn noodzakelijk om het verkeersaanbod te verminderen en de mobiliteit duurzamer en toekomstbestendig te maken en bij te dragen aan het in beweging houden van de gemeente en de regio. Het is juist de combinatie van fysieke aanpassingen en beleidsmaatregelen die ervoor zorgt dat de verkeersproblemen door (autonome) groei van de regio structureel worden opgelost. De fysieke maatregelen zorgen voor een goede verkeersafwikkeling en ontsluiting, maar zonder een vermindering van het autoverkeer via beleidsmaatregelen, blijft de druk op de wegen te hoog. Omgekeerd, als alleen beleidsmaatregelen worden getroffen, zoals het stimuleren van fiets- en OV-gebruik, zonder de noodzakelijke fysieke aanpassingen, blijven er knelpunten bestaan op de wegen en kunnen de nieuwe woongebieden niet worden ontsloten en worden veiligheidsknelpunten niet aangepakt.

3.6 Deze beleidsmaatregelen (3l, 3m, 3n) dragen ook bij aan het verlagen van het autogebruik.

Het aanpassen van parkeernormen en deze gebiedspecifiek te bepalen is een middel om het bezitten van meer auto's, en daarmee ook het gebruik, in te perken. Gebiedspecifieke parkeernormen zorgen ervoor dat in gebieden waar alternatieve vervoersopties zoals deelmobiliteit, fietsen en openbaar vervoer goed beschikbaar zijn, er minder behoefte is aan parkeerruimte voor privéauto's. Deze gebiedspecifieke parkeernormen worden overigens gebaseerd op daadwerkelijk autobezit per huishouden en de aanwezigheid van voorzieningen. Deze worden op plekken waar een beperkt aanbod van openbaar vervoer is, niet verder omlaag bijgesteld ten opzichte van het autobezit. Daarmee wordt er geen kunstmatig tekort gecreëerd, maar is de norm wel beter afgestemd op de lokale behoefte naar type woning en/of voorziening. Bij gebiedsontwikkelingen en in het parkeerbeleid komt speciaal aandacht voor de aanwezigheid van deelmobiliteit. Deze maatregel past ook (wordt geëist) in de omgevingsverordening van de provincie Zuid-Holland.

Ook worden lokale (grote) werkgevers aangespoord om hun personeel met het OV en de fiets naar werk te reizen, in plaats van het blijven faciliteren van de auto voor woon-werkverkeer. Voor deze aanpak sluiten we aan bij de mogelijkheden die samenwerkingsverband Zuid-Holland Bereikbaar biedt.

De beleidsmaatregelen als bedoeld in 3l, 3m en 3n worden in de reguliere gemeentelijke beleidscyclus nader uitgewerkt.

3.7 zie 2.6

3.8 zie 2.7

4.1 Een incidenteel budget voor de verkenningsfase is nodig om het externe onderzoek en de interne kosten te kunnen dekken. Dit maakt het mogelijk om tijdig te beginnen met de verdere uitwerking van de voorgestelde maatregelen.

Budget voor het vervolg is nodig, om het extern uit te besteden nader onderzoek in de verkenningsfase en de interne kosten die hiermee gemoeid zijn, te kunnen dekken.

4.2 Waar mogelijk zoeken we gezamenlijk naar financiering en toerekening van kosten.

Samen met de provincie Zuid-Holland, wordt de toerekenbaarheid van kosten voor benodigde maatregelen aan de betreffende wegbeheerders én aan de openstelling van de A16 bepaald (met verwijzing naar de monitoringsafpraak met het Rijk d.d. 11-11-2015 kenmerk: IENM/BSK-2015/218406).

Een deel van de verkeerstoename en de daarbij benodigde maatregelen zijn het directe gevolg van de openstelling van de A16. Op basis van afspraken met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu uit 2015 is overeengekomen dat de verkeerseffecten op het onderliggende wegennet één jaar na de openstelling van de A16 gemonitord zullen worden. Deze monitoring is essentieel om vast te stellen in hoeverre de A16 bijdraagt aan verkeersgroei en welke gevolgen dit heeft voor wegen zoals de N209 en andere verkeersknooppunten in Lansingerland.

Volgens de gemaakte afspraken ligt de verantwoordelijkheid voor verkeersknelpunten door autonome verkeersgroei bij de betreffende wegbeheerders, zoals de gemeente Lansingerland en de provincie Zuid-Holland. Echter, voor knelpunten die direct voortvloeien uit de ingebruikname van de A16 ligt de verantwoordelijkheid bij het Rijk. Het is daarom van belang om niet alleen de afgesproken monitoring uit te voeren, maar ook inzicht te verkrijgen in de toerekenbaarheid van de benodigde maatregelen op de N209. Hiermee wordt vastgesteld welke partij verantwoordelijk is voor de uitvoering en financiering van deze maatregelen. Ook pogen we samen met de provincie Zuid-Holland op te trekken in het onderzoeken van de mogelijkheden voor rijkssubsidies en versnellingstafels t.b.v. infrastructuurmaatregelen voor woningbouw.

4.3 De verwachting is dat een (beperkt) deel van de maatregelen direct gevolg zijn van de betreffende gebiedsontwikkelingen, waardoor de kosten op deze ontwikkelingen verhaald kunnen worden.

In het kader van kostenverhaal wordt verwacht dat een deel van de noodzakelijke verkeersmaatregelen direct voortkomt uit specifieke gebiedsontwikkelingen, zoals de woningbouwlocaties bij Bleiswijk-Zuid en Wolfend. Dit betekent dat de kosten voor deze maatregelen, met name de fysieke aanpassingen in de infrastructuur, voor een deel kunnen worden verhaald op de betrokken gebiedsontwikkelingen en projectontwikkelaars.

4. Kanttekeningen

1.1 Er is een risico dat de gemaakte keuzes te vroeg als definitief worden beschouwd.

De woningbouwontwikkelingen en het behalen van de overige maatschappelijke doelen zijn gebaat bij voortgang. De voortgang van de ontwikkelingen is tenslotte afhankelijk van de voortgang op het N209 dossier. Vanwege de benodigde voortgang worden nu al keuzes gemaakt voor het uitwerken van verkeersmaatregelen met als doel deze te realiseren. Hierover heeft bijvoorbeeld nog geen participatie plaatsgevonden. Dit is echter wel onderdeel van de verkenningsfase. Het is mogelijk dat het vaststellen van de resultaten van de initiatiefase voor enkele belanghebbenden, met name bewoners en ondernemers, te vroeg gebeurt. Door de verkenningsfase flexibel in te richten en inzichten vanuit de participatie te betrekken bij de verdere uitwerking in de verkenningsfase spelen we hier op in.

2.1 De afhankelijkheid van de provincie kan tot vertraging leiden.

De uitvoering van de maatregelen is sterk afhankelijk van de bereidheid van de provincie om net als de gemeente prioriteit te geven aan de beoogde maatregelen en de samenwerking. De relatie tot de andere ruimtelijke opgaven waarvoor we samen met de provincie aan de lat staan, werken vertragend op de voortgang van de N209. Zolang de provincie niet bereid is om zowel inhoudelijk (beleidsmatig) als financieel bij te dragen, kunnen de maatregelen waarvoor we mede van hen afhankelijk zijn niet (snel) uitgevoerd worden. Dit heeft vertraging of zelf afstel van woningbouw tot gevolg, als het gaat om de aanpassingen bij Bleiswijk-zuid en/of een extra kruispunt op de N209 bij Wolfend. De provincie geeft voor enkele maatregelen te kennen dat het niet past binnen hun beleid (extra kruising N209) of te wachten op

een landelijk traject (verlagen maximumsnelheid op N209). Ook blijft het ontbreken van geld voor de provincie een reden om géén maatregelen te beogen.

2.2 Zonder de aanpassingen bij Bleiswijk-zuid en de extra kruising bij Wolfend kunnen de gebieden niet (volledig) tot ontwikkeling komen.

Zonder de noodzakelijke aanpassingen bij Bleiswijk-zuid en de aanleg van een extra kruising bij Wolfend kunnen deze gebieden niet volledig worden ontsloten, wat betekent dat de geplande gebiedsontwikkelingen niet (Wolfend), of slechts gedeeltelijk (Merenweg), kunnen worden gerealiseerd. De huidige infrastructuur is onvoldoende om de extra verkeersdruk van deze nieuwe ontwikkelingen op te vangen, waardoor deze aanpassingen absoluut noodzakelijk zijn voor de verdere groei en ontwikkeling van de woonwijken.

2.3 Voor de beoogde aanpassingen van de kruispunten is het nodig om gronden te verwerven. Dit kan een tijdrovend proces worden.

Het verkrijgen van de benodigde gronden en de investeringskosten kunnen een lange procedure zijn, met mogelijke bezwaarprocedures en uitdagingen bij de ruimtelijke inpassing. Om deze risico's te beperken, moeten we vroeg in overleg treden met eigenaren en bewoners en mogelijke alternatieven in kaart brengen.

2.4 Het verlagen van de maximumsnelheid kan weerstand oproepen bij weggebruikers.

Het verlagen van de snelheid zal door veel weggebruikers mogelijk niet goed worden ontvangen en kan leiden tot problemen in de naleving van deze regel. De aanvullende bijbehorende maatregelen ter ondersteuning van de lagere maximumsnelheid zal in de verkenningsfase duidelijk worden gemaakt.

2.5 Het aanbrengen van knips op de parallelwegen kan weerstand bij bewoners en ondernemers oproepen.

Knips zullen het verkeer op parallelwegen verhinderen. Dit is positief omdat het sluipverkeer teruggevoerd wordt naar de hoofdrijbaan. Tegelijkertijd hebben bewoners en ondernemers op de parallelwegen ook niet meer de bewegingsvrijheden als voorheen. In de verkenningsfase moet de exacte invulling per parallelweg worden uitgewerkt. Een knip kan in verschillende vormen worden uitgewerkt; als (bus)sluis waar langbouwvoertuigen wel overheen kunnen, in de vorm van een poller met venstertijden of middels eenrichtingsverkeer. Op deze wijze werken we toe naar een effectieve knip die vooral z'n werk doet wanneer dat ook echt nodig is.

2.6 De extra aansluiting vanuit de Klappolder op de N209 ter hoogte van de Laan van Mathenesse is niet in dit voorstel opgenomen.

In de verdiepingsslag is ook gestudeerd op de extra aansluiting vanuit de Klappolder op de N209 ter hoogte van de Laan van Mathenesse. De besluitvorming voor deze extra aansluiting is echter opgenomen in het raadsvoorstel voor de Klappolder.

2.7 De beoogde maatregel om de motie mee af te handelen, gaat uit van volledige realisatie van de woningbouwlocatie Merenweg.

De beoogde herinrichting van het kruispunt Bleiswijk-zuid gaat uit van volledige ontwikkeling van 700 woningen op de woningbouwlocatie Merenweg. Vooruitlopend op realisatie van deze maatregel wordt in ieder geval de realisatie van 100 woningen aan de Lijsterlaan ontwikkeld. Aanvullend onderzoeken we of we ook 250 woningen kunnen realiseren vooruitlopend op de maatregel als bedoeld in beslispunt 2a.

3.1 Het verlagen van de verkeersproductie is absoluut noodzakelijk, maar beleidsmaatregelen zoals strengere parkeernormen hebben een verlagend effect op het autobezit en worden door bewoners mogelijk negatief ontvangen. Het is ook niet conform het gemeentelijk parkeerbeleid uit 2014 waaraan de gemeenteraad wil vasthouden.

De invoering van strengere parkeernormen kan als te beperkend en te sturend worden gezien door bewoners, ondernemers en uw raad. Het is niet het doel om een lagere parkeernorm en strenger parkeerbeleid te hanteren dan strikt noodzakelijk. Een passende, gebiedspecifieke parkeernorm is het uitgangspunt. Voor de woningbouwontwikkelingen Merenweg en Wolfend betekent een passende parkeernorm, dat deze overeenkomstig is met het autobezit en te verwachten aantal bezoekers, afgestemd op de aanwezigheid van het openbaar vervoer en de fietsvoorzieningen. Een extra lage parkeernorm -om daarmee actief te sturen op lager autobezit- is voor deze locaties niet passend, aangezien het geen ontwikkellocaties rondom HOV en hoogwaardige (centrum)voorzieningen betreffen.

3.2 Het stimuleren van OV- en fietsgebruik is positief, maar het succes is afhankelijk van externe partijen.

De inzet van RET en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag is nodig om deze maatregelen tot een succes te maken, maar de medewerking hiervan kan niet worden gegarandeerd. Dit is mede vanwege de bezuinigingen in het OV die in de rijksbegroting voor 2026 is opgenomen. Successen zijn hierdoor onzeker. RET is wel van plan om het busnetwerk in 2025 voor 2026 te herzien. Dit biedt kansen om het OV op buslijn 173 te verbeteren, dan wel te wijzigen vanwege de gebiedsontwikkelingen.

3.3 De inpassing van de geluidschermen blijft een complexe opgave.

Uit eerdere verkenningen naar de geluidschermen bij Bleiswijk blijkt dat het niet mogelijk is om met behoud van bomen, sloot en voldoende ruimte voor het verkeer de schermen te plaatsen.

Ook het omlaag brengen van de maximumsnelheid voorkomt niet dat er schermen nodig zijn of de benodigde ruimte minder wordt.

Wel kunnen de schermen mogelijk lager uitgevoerd worden.

3.4 De ontsluiting van woningbouwlocaties wordt mogelijk gemaakt, maar dit ontslaat de gemeente én provincie niet tot het nemen van de overige maatregelen

Er is een risico dat maatregelen om moverende redenen afvallen. Het pakket van maatregelen is in samenhang met elkaar opgesteld. Dat betekent dat het geen menukaart is, maar het succes afhankelijk is van het realiseren van alle maatregelen. Niet alles hoeft tegelijkertijd, maar dit ontslaat ons en de provincie niet van de verantwoordelijkheid voor het nemen van maatregelen. Regelmatige monitoring van de verkeerssituatie, alsmede de snelheid van woningbouw, is bepalend voor de snelheid en prioriteit van het nemen van de maatregelen uit het maatregelenpakket.

4.1 Hierbij is uitgegaan dat een deel van de benodigde kosten voor de verkenningsfase ook door de provincie wordt gedragen.

Zoals voor de uiteindelijke realisatie een verdeelsleutel bepaald moet worden, is dat ook zo voor de verkenning van maatregelen. Veel van de maatregelen vloeien voort uit gedeelde belangen, dan wel uit gedeelde verantwoordelijkheden. Voor deze maatregelen is bij de bepaling van de hoogte van het benodigd budget uitgegaan dat de provincie ook bijdraagt. De daadwerkelijke totale kosten voor de uitwerking zijn dus hoger.

4.2 Het bepalen van de toerekenbaarheid van maatregelen aan de openstelling van de A16 is nodig, maar dit kan een complex en langdurig proces worden.

Het overleg met het Rijk, de provincie en andere partijen over de toerekenbaarheid van de maatregelen kan complex zijn en lang duren, vooral omdat iedere partij zijn eigen belangen heeft. De afspraken over monitoring zijn duidelijk vastgelegd, maar er is altijd nog besluitvorming nodig van alle bestuurlijke betrokkenen over de toerekenbaarheid. Dit is een groot risico op vertraging in het treffen van maatregelen.

4.3 Het bepalen van de kostenverdeling aan de gebiedsontwikkelingen is belangrijk, maar zorgt voor potentieel vertraging in de woningbouw en te nemen maatregelen.

De maatregelen kunnen ten dele toegerekend worden aan de ontwikkelaars van de specifieke gebiedsontwikkelingen. Hierover gaan wij met hen het gesprek aan. In de verkenningsfase wordt gestart met de afstemming over de maatregelen met de ontwikkelaars om hier zo snel mogelijk duidelijkheid over te kunnen verschaffen.

5. Financiële consequenties met dekkingsvoorstel

Kosten verkenningsfase

De gemeentelijke kosten voor de verkenningsfase bedragen naar schatting incidenteel € 380.000.

Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

Materiële kosten	€ 180.000	(advies & ingenieursdiensten)
Personele kosten	€ 150.000	(doorbelasting uren + inhuur projectleider)
Communicatie / participatie	€ 50.000	(participatiebegeleiding)

Totale kosten	€ 380.000	

Onder materiële kosten valt de externe inhuur van advies en ontwerpdiensten. De personele kosten betreffen alle interne kosten voor ambtelijk opdrachtgever, projectleider (inhuur), specialisten en ondersteunende rollen.

Zoals voor de uiteindelijke realisatie een verdeelsleutel tussen gemeente en de provincie Zuid-Holland bepaald moet worden, is dat ook voor de verkenning van de maatregelen noodzakelijk. Veel van de maatregelen hebben gedeelde belangen dan wel gedeelde verantwoordelijkheden. Voor de maatregelen met gedeelde verantwoordelijkheden (met name in de rol van wegbeheerder) is bij het bepalen van dit benodigd budget rekening gehouden. Het bedrag van € 380.000,- betreft dus alleen de gemeentelijke kosten voor de verkenningsfase. Voor maatregelen waarvan de provincie Zuid Holland de uitwerking moet doen zit in dit voorstel dus geen budgetaanvraag.

De beleidsmaatregelen ter verlaging van de verkeersproductie en om de mobiliteitstransitie verder in gang te zetten maken geen onderdeel uit van het incidentele budget. Deze niet infrastructurele maatregelen worden binnen de gemeentelijke beleidscyclus en reguliere exploitatie uitgevoerd. Voor wat betreft de geluidsschermen bij Bleiswijk is tevens een subsidie voor de voorbereidingskosten beschikbaar.

Er wordt voorgesteld deze kosten te onttrekken uit de algemene reserve. Er is niet gekozen om een voorbereidingskrediet aan te vragen, omdat veel van de fysieke maatregelen een gedeelde verantwoordelijk-

heid hebben tussen gemeente en provincie, waarbij ook extern naar dekking gezocht wordt, zoals uit subsidies, toerekenbaarheid aan ontwikkelaars en toerekenbaarheid aan openstelling van de A16. Hierdoor is er realisatie van activa in de verkenningsfase nog niet aan de orde. Als afsluiting van de verkenningsfase volgt een uitvoeringsbesluit. Dat is het moment dat een eventueel voorbereidingskrediet wordt aangevraagd.

Globale kosteninschatting infrastructurele maatregelen (geen onderdeel van voorstel)

In onderstaande opsomming zijn de globale investeringskosten van de beoogde maatregelen geduid. De kosten betreffen de investeringskosten exclusief BTW, zonder vastgoedkosten, zonder kosten voor grondverwerving en met een vast aangenomen percentage voor werkzaamheden aan kabels en leidingen.

• Herontwerp Bleiswijk-zuid	€ 2,5 miljoen	(Merenweg variant 1)
• Extra aansluiting Bergschenhoek	€ 2,5 miljoen	(Wolfend variant 2)
• Verlagen maximumsnelheid	PM	
• Fietsoversteek Oosteindseweg verwijderen	PM	
• Knips op de parallelwegen	€ 0,7 miljoen	(gebaseerd op 7 knippen)
• Bypass Boterdorpseweg naar N209/A16	€ 2,0 miljoen	
• Fietsstraat westelijke parallelweg	€ 1,2 miljoen	
• Geluidscherm Bleiswijk	€ 5 miljoen	(financiering provincie/ Rijk)

In de verkenningsfase worden de kosten nader, en met grotere nauwkeurigheid gespecificeerd en wordt de (financiële) verdeelsleutel tussen gemeente en provincie, rijk en zo mogelijk ook al met de ontwikkelaars, duidelijk gemaakt. Samen met de provincie proberen we ook rijkssubsidies te benutten.

6. Juridische aspecten

Dit voorstel heeft geen juridische consequenties. In de verkenningsfase worden (vooralsnog) geen juridische besluiten genomen, waar tegen bezwaar en beroep mogelijk is.

7. Duurzaamheid

De oplossingen voor de (verkeerskundige) knelpunten worden ook gezocht in het stimuleren van gebruikmaking van openbaar vervoer, deelmobiliteit en niet-gemotoriseerd vervoer, en aanpassing van parkeernormen en dragen in die zijn bij aan de mobiliteitstransitie.

8. Extern draagvlak / burgerparticipatie

In de initiatieffase is niet met stakeholders, anders dan de provincie Zuid-Holland, de MRDH en Rijkswaterstaat geparticipeerd. De maatregelen zijn conceptueel onderzocht en worden in de verkenningsfase uitgewerkt. Onderhavig besluit betreft dan ook een tussenstap om te komen tot een uitgewerkt pakket van maatregelen. Ten behoeve van de uitvoering van het vervolgonderzoek in de verkenningsfase wordt een participatieplan opgesteld en ten uitvoer gebracht.

9. Verdere procedure

De maatregelen zijn in de initiatieffase op conceptueel niveau ontworpen, het zijn principeschetsen die voldoende oplossend vermogen hebben om de N209 en de gebiedsontwikkelingen toekomstbestendig te kunnen ontsluiten, de verkeersveiligheid te verbeteren en de leefbaarheid tegelijkertijd te verbeteren. De te verwachten effecten zijn van dien aard, dat vervolg gegeven dient te worden aan nader onderzoek, nadere uitwerking, en nadere effectbepaling.

In de verkenningsfase worden de maatregelen concreter en gedetailleerder uitgewerkt, waarbij wordt gestart met de prioritaire maatregelen uit beslispunt 2. Dit omvat precieze maatvoering, inpassing van percelen en infrastructuur (zoals kabels, leidingen), grondeigendommen, groen, evenals eventuele watercompensatie. Ook worden de beleidsmatige maatregelen nader uitwerkt en, al dan niet als onderdeel van de omgevingsvisie en omgevingsprogramma's geëffectueerd.

Deze uitwerking maakt het mogelijk om de maatschappelijke baten, kosten, effecten en consequenties nauwkeuriger te beoordelen. Er wordt gestreefd naar een optimale balans tussen maatschappelijke voordelen, technische haalbaarheid en financiële kosten.

In deze fase wordt ook een eerste voorstel voor financiering, planning en uitvoering voorbereid, dat wederom ter besluitvorming aan de raad wordt voorgelegd. Onderdeel hiervan is het resultaat van het traject met de provincie en andere belangrijke stakeholders om de maatregelen waarvoor wij afhankelijk zijn van (financiële) medewerking van hen.

Bijlagen

1. Multimodaal mobiliteitsonderzoek N209 Lansingerland (T24.03556)
2. Management samenvatting Multimodaal mobiliteitsonderzoek N209 Lansingerland (T24.03561)
3. Verdiepingsslag multimodaal mobiliteitsonderzoek N209 en Klappolder (T24.07867)
4. Ontwerptekening kruising Bleiswijk-zuid t.b.v. woningbouwlocatie Merenweg (I24.17765)
5. Ontwerptekening kruising Bergschenhoek de Kulck t.b.v. woningbouwlocatie Wolfend (I24.17766)
6. Afspraken over monitoring verkeerseffecten A13/16 op specifieke delen van het OWN (I15.41874)
7. PZI spelregels September 2022, provincie Zuid-Holland (I24.17762)
8. Oplegbrief raadsvoorstel Start Verkenningsfase verkeersmaatregelen N209 (U24.05329)
9. Gelakt - Afspraken over monitoring verkeerseffecten A13/16 op specifieke delen van het OWN (I24.19873)

Onderwerp	Start Verkenningfase verkeersmaatregelen N209 i.r.t. woningbouw
Portefeuillehouder	Simon Fortuyn
Registratienummer	BR2400099
Datum raad	19/12/2024

De raad van de gemeente Lansingerland;
Na het voorstel gelezen te hebben

Op basis van de argumenten

- 1.1 Hiermee wordt de (toekomstige) verkeerskundige problematiek op en rondom de N209 bekrachtigd en wordt de noodzaak tot het realiseren van een maatregelenpakket vastgelegd.
- 1.2 Zonder dit besluit kan niet worden gestart met verdere verkenning van het beoogde maatregelenpakket.
- 2.1 Deze maatregelen hebben de grootste en snelste positieve impact op de bereikbaarheid van Bleiswijk-zuid en Wolfend en verkeersveiligheid op de N209.
- 2.2 Het overnemen, uitwerken en benutten van de geadviseerde set van urgente en prioritaire maatregelen is noodzakelijk om de beoogde maatschappelijke effecten woningbouw, verkeersveiligheid zo snel mogelijk te bewerkstelligen.
- 2.3 De maatregelen onder a en b dragen primair bij aan een afdoende ontsluiting van de woningbouwlocaties Merenweg en Wolfend.
- 2.4 De maatregelen 2c en 2d zorgen voor een betere verkeersveiligheid en doorstroming op en rondom de N209.
- 2.5 *Met maatregel 2a is zicht op een oplossing voor de ontsluiting van de woningbouwlocatie aan de Merenweg.*
- 2.6 *De uitwerking van sommige maatregelen vraagt geen directe samenwerking met Provincie Zuid-Holland.*
- 2.7 *De uitwerking van sommige maatregelen vraagt wél directe samenwerking met Provincie Zuid-Holland.*
- 2.8 *Er loopt een parallel traject met de provincie om te komen tot bestuurlijke afspraken over wonen, werken en wind, met daaraan ook gekoppeld de maatregelen op en rondom de N209.*
- 3.1 Deze maatregelen hebben positieve impact op de bereikbaarheid, verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid op en rondom de N209, maar zijn minder urgent dan de maatregelen onder beslispoint 2.
- 3.2 De maatregelen 3e en 3f zorgen voor een betere doorstroming op en rondom de N209.
- 3.3 De maatregelen 3g, 3h, 3i en 3j dragen bij aan meer fietsgebruik en ov-gebruik en daardoor minder autogebruik.

3.4 Het geluidsschermbord uit maatregel 3k verhoogt de leefbaarheid rondom de N209.

3.5 Het treffen van alleen fysieke maatregelen is niet voldoende om de verkeersproblemen structureel op te lossen.

3.6 Deze beleidsmaatregelen (3l, 3m, 3n) dragen ook bij aan het verlagen van het autogebruik.

4.1 Een incidenteel budget voor de verkenningsfase is nodig om het externe onderzoek en de interne kosten te kunnen dekken. Dit maakt het mogelijk om tijdig te beginnen met de verdere uitwerking van de voorgestelde maatregelen.

4.2 Waar mogelijk zoeken we gezamenlijk naar financiering en toerekening van kosten.

4.3 De verwachting is dat een (beperkt) deel van de maatregelen direct gevolg zijn van de betreffende gebiedsontwikkelingen, waardoor de kosten op deze ontwikkelingen verhaald kunnen worden.

Besluit(en)

1. De resultaten van het onderzoeksrapport (T24.03556) en de verdiepingsslag (T24.07867) van het Multimodaal Mobiliteitsonderzoek N209 vast te stellen als vertrekpunt voor de verkenningsfase.
2. De onderstaande maatregelen a, b, c en d vast te stellen, deze de hoogste urgentie te geven en met prioriteit verder uit te werken in de verkenningsfase:

Maatregelen t.b.v. ontsluiting woningbouwontwikkelingen Merenweg en Wolfend:

- a) Herinrichten kruispunt Bleiswijk-zuid, conform variant 1 van de verdiepingsslag, met als uitgangspunt de fietsoversteek gelijkvloers in te passen.
- b) Een nieuwe aansluiting vanuit het projectgebied Wolfend op de N209, conform variant 2 van de verdiepingsslag.

Maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming op en rondom de N209:

- c) Verlagen van de maximumsnelheid op de N209 naar 60 km/uur, tussen Bleiswijk Noord en Bergschenhoek Zuid.
- d) Opknippen van meerdere parallelwegen van de N209.

3. De onderstaande maatregelen e, f, g, h, i, j, k, l, m, n, vast te stellen en verder uit te werken in de verkenningsfase:

Maatregelen ter verbetering van de doorstroming op en rondom de N209:

- e) Fiets- en voetgangersoversteek over de N209 op kruispunt Oosteindseweg verwijderen.
- f) Realiseren van een bypass vanuit de Boterdorpseweg naar de N209 richting de A16.

Maatregelen ter stimulering van het OV-gebruik en fietsgebruik:

- g) Uitbreiden van het fietsnetwerk, met name gericht op het verbeteren van de schoolroutes, waaronder een fietsstraat op de westelijke parallelweg van de N209 tussen Bergschenhoek en Bleiswijk, en eventueel verder.
- h) Stimuleringsmaatregelen fietsgebruik tussen de kernen en woon-werkverkeer van/naar de stations.
- i) Realiseren van meer fietsvoorzieningen, zoals fietsenstallingen om daarmee het fietsgebruik voor de 'first mile' & 'last mile' te stimuleren.

- j) Pleiten voor frequentieverhoging en versnelling OV op buslijn 173, met daarbij een eventuele routewijziging in relatie tot de woningbouwontwikkelingen.

Maatregelen ter vergroting van de leefbaarheid in Bleiswijk, nabij de N209:

- k) Geluidschermen langs N209 ter hoogte van de dorpskern Bleiswijk.

Beleidsmaatregelen ter verlaging van de verkeersproductie naar de N209:

- l) Passende, gebiedspecifieke parkeernormen bij gebiedsontwikkelingen.
 - m) Faciliteren van deelmobiliteit.
 - n) Stimuleren van werkgeversaanpak grote werkgevers op bedrijventerreinen.
4. Voor de verkenningsfase een incidenteel budget van € 380.000,- beschikbaar te stellen en dit te dekken door een onttrekking uit de algemene reserve.

Dit Raadsbesluit is vastgesteld door de raad van de gemeente Lansingerland in zijn openbare vergadering van 19 december 2024,

de griffier,

de voorzitter,

drs. Eveline Hamelink-van Rens

drs. Pieter van de Stadt