

Startnotitie N209/N206 corridor

1. Inleiding

De gemeenten Zoetermeer, Alphen aan den Rijn, Zoeterwoude en Leidschendam ondervinden dagelijks de nadelige effecten van de congestie op het hoofdwegennet en het gebrek aan een goede noord-zuid structuur tussen de A4 en de A2 en de regio Rotterdam. De problemen liggen vooral op het vlak van:

- **leefbaarheid:** veel doorgaand verkeer door bebouwde omgeving, barrièrewerking, geluidhinder en luchtvervuiling in dorpse gebieden en Stadshart Zoetermeer;
- **bereikbaarheid:** door het grote aandeel doorgaand verkeer (verkeer zonder oorsprong en bestemming in het gebied zelf) levert dit problemen op voor de bereikbaarheid van dorp en stad;
- **veiligheid:** hardrijden, gevaarlijk inhalen op wegen waarop ook landbouwvoertuigen en deels fietsers rijden, lichtnegatie bij gelijkvloerse fiets- en voetgangersoversteken, geen voorrang verlenen van automobilisten et cetera.

Een ander effect is dat stagnatie van bussen optreedt, wat een nadelig effect heeft op de dienstregeling van het busvervoer, waarmee de aantrekkelijkheid en gebruik van het openbaar vervoer in een neerwaartse spiraal komt. Dit is een ongewenste situatie omdat juist gestreefd wordt naar meer gebruik van het openbaar vervoer.

De gemeenten Zoetermeer, Zoeterwoude, Alphen aan den Rijn en ook Leidschendam en Lansingerland ondervinden deze problemen door overbelasting van het onderliggend wegennet met name tijdens de spitsperiodes.

Hieronder staan kort per gemeente de knelpunten geschetst.

Zoetermeer:

De A12 staat regelmatig vast (met name in de ochtendspits). Hierdoor kiest verkeer er regelmatig voor om de snelweg af te gaan en binnendoor (via de N209 – Australiëweg – Europaweg–N206) of via Zoeter- of Hazerswoude richting de A4 te rijden. Op bepaalde relaties wordt de route door de stad Zoetermeer geprevaleerd boven de route A12–A4. In de

ochtendspits kiest dan ook maar liefst 23% van het verkeer ervoor om de route door het centrum van Zoetermeer te nemen, vanwege de congestie op de A12-A4 en de kortere afstand van de binnendoorroute. Buiten de spits wordt de route A12-A4 meer gebruikt. Het is dus duidelijk een spitsprobleem. Daarbij komt dat door de hoge verkeersdruk op de Zwaardslootseweg (N206) de HOV-buslijn 400 in dezelfde file staat als de auto.

Uitwijkgedrag vindt in Zoetermeer vervolgens plaats naar de route tussen Europaweg en N206 via de Muzieklaan door de woonwijk Buytenwegh. Tevens ontbreekt voor de VINEX-wijk Oosterheem van Zoetermeer een goede verbinding met de A4 waardoor ook dit verkeer door de stad of via Hazerswoude Dorp rijdt.

Alphen aan den Rijn:

De doorgaande provinciale N209 in Hazerswoude Dorp is al lange tijd een knelpunt tijdens de spits, en dat niet alleen voor het doorgaande verkeer. Ook bewoners uit het dorp ondervinden problemen om het dorp te bereiken, uit te rijden of de N209 over te steken. De gebrekkige interne ontsluitingsstructuur binnen Hazerswoude Dorp is daar onder andere debet aan. Hier wordt momenteel samen met provincie aan gewerkt om dit te verbeteren. De N209 vormt niet alleen een ruimtelijke barrière en levert geluidsoverlast op, maar vanwege de wederzijdse afhankelijkheid van de beide dorps helften en de relatief hoge verkeersdruk ten opzichte van de woonkern, wordt het door bewoners ook als een mentale en sociale barrière ervaren. Ca. 2/3 van het verkeer op de N209 ten noorden van Hazerswoude Dorp is doorgaand verkeer. Ten zuiden van Hazerswoude Dorp is dit 3/4. De aanleg van de Verlengde Bentwoudlaan (vanaf 2020/2021) genereert daarbij nog 15% extra verkeer naar deze kern (bron: 2e fase planstudie N207 Zuid).

Zoeterwoude

Toename van het verkeer in de ochtend- en avondspits via het onderliggende wegennet zorgt voor overlast (geluid en trilling) maar vooral het gedrag (hardrijden, gevaarlijk inhalen, geen voorrang verlenen) van automobilisten leidt tot veel onbegrip en verkeersonveiligheid. De N206 is niet voorzien van ZOAB-wegdek waardoor de geluidsbelasting aan de gevels hoog is. Als gevolg van de verbreding van A4 en verbreding van de Europaweg (in het kader van de Rijnlandroute) geven de verkeerscijfers aan dat de N206 en de lokale wegen bij Zoeterwoude drukker worden. Dit heeft negatieve effecten op onder meer de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting. De gemeente Zoeterwoude vindt het niet wenselijk dat het doorgaande verkeer over de gemeentelijke wegen door de kleine kernen rijdt. De gemeente zoekt naar maatregelen om deze verkeersoverlast te bestrijden. Zij vindt het daarbij van groot belang dat de N206 op korte termijn van ZOAB wordt voorzien.

Leidschendam en Lansingerland

Ook deze gemeenten ondervinden de overlast van vooral doorgaand verkeer. Voor Leidschendam speelt hier met name de onveiligheid bij het doorgaand verkeer via Stompwijk naar de N206.

Conclusie

Er zijn veel ontwikkelingen in het gebied op de A4, A12, N207, A13 en A20. Recente verkeerscijfers wijzen uit dat het verkeer op de N209 nog verder zal groeien na realisatie van de verbinding A13–A16 (bron: Trajectnota/MER Rijksweg 13/16). Ook de N206 neemt iets toe door de verbreding van de A4 (bron: Plan MER A4–Burgerveen). De effecten zijn nu al merkbaar maar moeten ook in het kader van die ontwikkelingen en de autonome groei nader worden onderzocht. De gezamenlijke wens is dat er een oplossing komt die het bewoonde bebouwde komgebied ontziet en het doorgaande verkeer verplaatst naar een route waar dit minder overlast oplevert maar toch de bereikbaarheid gegarandeerd is en deze zelfs verbeterd kan worden. De N209, N206 en de binnenstedelijke stadswegen van Zoetermeer zijn hiervoor niet geschikt omdat deze door woonkernen lopen.

2. Samenhang met andere ontwikkelingen

De bovenstaande problemen zijn o.a. verwoord in de Mobiliteitsvisie 2030 Zoetermeer. Ook de gemeenteraad en het college van Alphen aan den Rijn hebben zich hierover in 2017 uitgesproken. Zij geven aan dat zij, bovenop de aanleg van de Bentwoudlaan en de ontsluitingsmaatregelen bij Hazerswoude Dorp, graag maatregelen willen om het doorgaande verkeer door Hazerswoude Dorp terug te dringen. Het knelpunt Hazerswoude Dorp is opgenomen in de knelpuntenanalyse en mobiliteitsagenda van Holland Rijnland en het RVVP van de regio Midden Holland. Verder zijn er diverse infrastructurele ontwikkelingen die mogelijk effect hebben op dit gebied:

- Aanleg N434 (Rijnlandroute), (Leiden, in uitvoering);
- Aanleg snelwegkoppeling A13-A16 en aansluiting op N209 (RWS);
- Aanleg (Verlengde) Bentwoudlaan A12-N455 (PZH, aanleg 2022);
- Infrastructurele verbeteringen aan de N209 ter hoogte van Hazerswoude-Dorp;
- Verbreding A20 tussen Nieuwerkerk a/d IJssel en Gouda (RWS);
- Verbreding A4 Den Haag-Burgerveen (in procedure), inclusief onderzoek naar aanleg OV hub en relatie met stagnatie N206-A4.
- Verkenning A12 Gouda-De Meern (in BO MIRT 2018), start 2019, inclusief verbeteren aansluiting N11/A12;
- Project Beter Bereikbaar Gouwe: infrastructureel maatregelpakket voor verbeteren bereikbaarheid en leefbaarheid in oostelijk deel binnen ring N11, A4, A12;
- Verkenning lightrailverbinding Zoetermeer-Leiden uit de uitvoeringsagenda Bereikbaarheid (MRDH, 2018).

Andere ontwikkelingen die effect kunnen hebben op het verkeer op de lokale en provinciale wegen is de invoering van de vrachtwagenheffing. Recente modelberekeningen van Rijkswaterstaat tonen aan dat de invoering van vrachtwagenheffing, zonder extra maatregelen, leidt tot uitwijkgedrag waarmee de lokale wegen en kernen extra worden belast.

Tot slot zijn er de grote woningbouwopgave in de Randstad Holland. In Zoetermeer betreft dit tot 2030 een groei van 10.000-16.000 woningen. Voor Alphen aan den Rijn is tot 2030 de totale woningbehoefte ruim 4200 woningen. De provinciale bevolkingsprognose van de provincie, die een indicatie geeft van de groei van de regio Holland Rijnland, komt voor dezelfde periode uit op circa 36.000 woningen voor de gehele regio Holland Rijnland (bron: regionale woonagenda 2017 HR).

Gebied

Op 31 mei 2017 is, in opdracht van de provincie Zuid-Holland, de 'Lange Termijn Verkenning Boskoop e.o. (LTV)' opgeleverd. De LTV bevat een inventarisatie van alle initiatieven en projecten in het gebied. Hieruit zijn zes belangrijke opgaven gedestilleerd:

1. Landschap, Ecologische Structuur en Recreatie
2. Water en Bodem
3. Energietransitie
4. Economie
5. Infrastructuur: Noord-Zuid verbindingen
6. Infrastructuur: Oost-West verbindingen

Het rapport legt nadrukkelijk een relatie tussen belangrijke projecten in het gebied of in de directe omgeving daarvan, zoals Groene Cirkels, Bodegravenbogen, het Gouwe-onderzoek, de woningbouw- en energieopgave en de logistieke corridor A12. Dit alles samen geeft een beeld van veel verschillende plannen en ambities in het gebied, waartussen veelal de samenhang en afstemming ontbreekt.



De belangrijkste opgaven geven aanleiding om te sturen op de drie verschillende ontwikkelassen en een open middengebied (bron: LTV, 31-05-2017)

3. Aanpak

Er is commitment bij de gemeenten, provincie, de regio's HR, MRDH en MH en Rijkswaterstaat om gezamenlijk een oplossing te vinden voor de genoemde problemen. De eerste stap in dit proces zou het opstellen van een probleemanalyse zijn, waarbij rekening wordt gehouden met het huidige transitverkeer, de verwachte toename van woningbouw, bedrijvigheid en infrastructuur, zowel hard als zacht.

Op basis van deze probleemanalyse kunnen verdere stappen worden gezet in de richting van een onderzoek naar oplossingsmaatregelen die breed kunnen zijn en elkaar kunnen aanvullen, zoals verbeteren van openbaar vervoer, fiets, deelmobiliteit, benutting, smart mobility oplossingen, maar ook de aanleg van nieuwe infrastructuur. De systematiek van de Ladder van Verdaas¹ zou in dit proces gebruikt kunnen worden als uitgangspunt bij het onderzoeken van mogelijke oplossingen bij verkeersproblemen en het bepalen van nut en noodzaak van nieuwe infrastructuur.

Uitgangspunten

- Multilaterale aanpak en financiering
- Het te onderzoeken probleemgebied betreft het gedeelte tussen Lansingerland en de N11 en tussen de A4 en het oostelijk deel van Hazerswoude Dorp (N209) (zie onder).



- Het gebied ligt binnen of aan de 'rondweg' A4-N11-A12 en ligt op het snijvlak van drie regio's: Holland Rijnland (HR), Midden Holland (MH) en de Metropoolregio Rotterdam – Den-Haag (MRDH). De N209 is de centrale as door dit gebied die de A12 en N11 met elkaar verbindt. De N206 verbindt Zoetermeer met Leiden, Katwijk en de bollenstreek en de A12 met de A4.

¹ De Ladder van Verdaas gaat er vanuit dat eerst wordt gekeken naar benuttingsmaatregelen, OV en fiets etc en als laatste naar de aanleg van infrastructuur.

- Het gaat om een inventarisatie van ontwikkelingen over een termijn van 0–20 jaar.
- In ieder geval gebruik maken van bestaande verkeersmodelgegevens, infrastructuur–woningbouw– en bedrijfslocatieprognoses en voor zover aanwezig: het grootschalige kentekenonderzoek op de rijkswegen dat door Rijkswaterstaat in 2018 is gehouden.
- Onderzoek met gebruikmaking van het Nederlands regionaal mode (NRM), aangevuld met andere modeldata zoals het MRDH–verkeersmodel uit 2019 en/of het Midden Holland (versie 3.2 wordt nu opgesteld).

Aanpak

De volgende gefaseerde aanpak :

1. Probleemanalyse, inclusief:
 - Beschrijving ontwikkelingen en ambities op gebied van infrastructuur, werken en wonen.
 - Beschrijving samenhangende ontwikkelingen en ambities op mobiliteit.
 - Beschrijving verschillende gemeentelijke en regionale visies op infrastructuur binnen het gebied.
 - Bepalen huidig en toekomstig gebruik van de N206, N209 en lokale wegen inclusief onderscheid aandeel doorgaand– en bestemmingsverkeer.
 - Beschrijving toekomstperspectief/scenario('s).
 - Voorstel en aanbevelingen oplossingsrichtingen voor de korte, middellange en lange termijn, met daarbij een indicatie van de kosten, voor/nadelen en vervolgstappen.

Wij stellen voor dit onderdeel uit te besteden. De kosten voor dit onderzoek worden in gelijke mate gedeeld tussen de gemeenten Alphen aan den Rijn, Zoetermeer en provincie Zuid–Holland. De kosten worden geraamd tussen de € 50.000,– en maximaal € 100.000,– (uitvraag aan minimaal 3 bureaus).
2. Keuze en uitwerken van een integraal maatregelpakket op basis van probleemanalyse en toekomstperspectief/scenario('s) inclusief participatietraject nader te bepalen stakeholders.
3. Agenderen binnen regionale, provinciale, en Rijks–gebiedsagenda's.

Planning probleemanalyse (stap 1)

- Vaststellen startnotitie door gemeenten Alphen aan den Rijn, Zoetermeer en de provincie Zuid–Holland in juni/juli 2019.
- Uitvraag 3 bureaus juli/augustus 2019.
- Selectie en opdracht winnend bureau augustus 2019.
- Probleemanalyse in concept gereed Q4 van 2019 en bespreken met bestuurders.
- Definitieve probleemanalyse voorleggen bij bestuurders Q1 2020 met een voorstel over de te nemen vervolgstappen.

Een planning voor het vervolg is in overleg te bepalen en afhankelijk van de uitkomsten van de probleemanalyse.

4. Organisatie en participatie

Partijen die betrokken zijn bij het opstellen van deze studie zijn:

Trekkers:

- Gemeente Alphen aan den Rijn: Ricardo Heijne
- Provincie Zuid-Holland: Etienne van der Horst, Gabi van Duijnhoven
- Gemeente Zoetermeer: Peter van der Tuin

Meedenkers:

- Gemeente Zoeterwoude: Jac Paul Spaas
- Gemeente Lansingerland: Maarten Batenburg
- Gemeente Leidschendam-Voorburg: Bas Ligthart
- Rijkswaterstaat: Niels Bijlsma
- Regio's (MRDH, Holland Rijnland en Midden-Holland): resp. Arjan Veurink, Iris de Bruijn en Mohamed Kalai.

Andere partijen die indirect betrokken zijn: gemeente Gouda, gemeente Leiden, gemeente Waddinxveen.