

Aan fractie WIJ Lansingerland
t.a.v. de heren J. Alsemgeest en J. Jumelet

Van College van B&W

Onderwerp **N209 en ontsluiting woningbouwlocatie Merenweg**

Datum 21 december 2021

Ons kenmerk U21.07282

Uw brief van 11 december 2021

Geachte heren Alsemgeest en Jumelet,

Op 11 december 2021 heeft u raadvragen ingediend over verkeerssituatie N209 en ontsluiting bouwlocatie Merenweg. Met deze brief geven wij u antwoord op uw vragen.

Vraag 1

Is het u bekend dat de huidige verkeerssituatie Hoekeindseweg / toerit naar de N209 tijdens de ochtend- en de middagspits maar ook op tussenliggende uren dusdanig intens is dat dit leidt tot enorme opstoppen op de Hoekeindseweg en deels op de Merenweg?

Antwoord 1

De opstelruimte voor het verkeerslicht is beperkt. Hierdoor staan wachtende auto's voor het verkeerslicht al snel op de Hoekeindseweg vanuit beide richtingen. De Hoekeindseweg is voor rechtdoorgaand verkeer dat niet naar de N209 wil rijden inderdaad geblokkeerd. In enkele gevallen kan dit ook tot aan de Merenweg staan, maar dit komt minder vaak voor. Buiten de spits is de wachttijd voor het verkeerslicht acceptabel. Het college ziet de aansluiting N209 / Hoekeindseweg en de nabijgelegen kruising Hoekeindseweg - Hoekeindseweg als onderdeel van de integrale opgaven rondom de N209.

Vraag 2

Bent u het met ons eens dat verdere toename van de verkeersdruk op en naar deze toerit N209 voor verdere filevorming en opstopping zal leiden op de Hoekeindseweg en de Merenweg met alle risico's van dien?

Antwoord 2

Ja. Zonder aanvullende maatregelen zal een toename van verkeer leiden tot een toename van de geconstateerde verkeersterugslag op de toeleidende wegen en ook een toename van de wachttijd voor het verkeerslicht.

Vraag 3

Bent u het met ons eens dat de gehanteerde rekenmodellen voor de verkeersdruk op dit specifieke punt wellicht een verkeerd en/of geen representatief c.q. vertekend beeld geven gezien de huidige dagelijks zichtbare verkeersdruk en opstoppen?

Antwoord 3

Nee. In recent verkeersonderzoek in het kader van de woningbouwlocaties Merenweg en Lange Vaart is gebruik gemaakt van twee rekenmodellen.

1. Het regionaal verkeersmodel (V-MRDH 2.8) is gehanteerd om de verkeerseffecten van de gebiedsontwikkeling te bepalen en om varianten onderling te vergelijken. Ditzelfde model wordt gehanteerd bij vergelijkbaar onderzoek voor andere gebiedsontwikkelingen en/of infrastructuur aanpassingen. Wilderszijde, Westpolder en de A16 zijn hier voorbeelden van.
2. De applicatie 'COCON' is gehanteerd om de effecten van verkeerstoename op de kruising N209 bij Bleiswijk Zuid door te rekenen. COCON is een van de meest gebruikte programma's om verkeerslichtenregelingen te ontwerpen/ door te rekenen.

Deze rekenmethoden zijn valide, betrouwbaar, algemeen geaccepteerd en Landelijk gehanteerd in dergelijke onderzoeken.

Beide rekenmodellen geven aan dat op deze locatie verkeershinder optreedt en dat dit wegens verkeerstoename verergert, zoals ook uit de praktijk blijkt. Met beide modellen zijn tevens varianten doorberekend die bijdragen aan het verbeteren van de situatie. Overigens, ook zonder de komst van de nieuwe woningbouwlocaties in Bleiswijk ontstaan deze problemen en ligt er een opgave.

Vraag 4

Heeft u met de provincie Zuid-Holland verkend of bijvoorbeeld een extra toerit (bijv. in het verlengde van de Merenweg), gescheiden van de huidige toerit of andere mogelijkheden een oplossing zouden kunnen zijn?

Antwoord 4

Ja. Er zijn ambtelijk meerdere varianten met de provincie verkend. Naast verkeerskundige effecten is ook inpassing een belangrijk criterium. Een rechtstreekse aansluiting van de Merenweg op de N209 is ingrijpend en zeer slecht inpasbaar. Zo ontbreekt het in het verlengde van de Merenweg aan fysieke ruimte rondom de N209 om een kruispunt te realiseren en zorgt het hoogteverschil tussen de N209 en de Merenweg voor problemen, evenals de watergang met betonconstructies die daar liggen. Het creëren van een tweede rechtdoorgaande rijstrook richting de A12 en een extra linksaf opstelstrook vanuit Bleiswijk richting Rotterdam biedt meer soelaas.

Vraag 5

Bent u het met ons eens dat verdere intensivering en druk op de huidige toerit Hoekeindseweg/N209 vraagt om veel integralere aanpak om een dagelijks verkeersinfarct te voorkomen opdat Bleiswijk via de zuidkant bereikbaar is en blijft?

Antwoord 5

Ja. Het college pleit al langer voor een integrale aanpak van de N209. Hierbij gaat het niet alleen om de auto-ontsluiting bij Bleiswijk Zuid, maar ook een veilige fietsoversteek tussen Bleiswijk en Bergschenhoek en de algehele verkeersveiligheid en doorstroming op de N209. Wij vragen de Provincie Zuid-Holland het voortouw te nemen als wegbeheerder van de N209.

Vraag 6

Bent u het met ons eens dat ook een verdere intensivering en druk op de huidige toerit aan de noordzijde van Bleiswijk eveneens om een veel integralere aanpak vraagt om een dagelijks verkeersinfarct te voorkomen opdat Bleiswijk via de noordkant ook bereikbaar blijft?

Antwoord 6

Ja. Dit maakt wat ons betreft onderdeel uit van dezelfde integrale aanpak als bedoeld bij de beantwoording van de vorige vraag. Ook de verkeersafwikkeling en veiligheid op de noordelijke aansluiting van Bleiswijk is een aandachtspunt, echter zijn de problemen hier een stuk kleiner dan bij Bleiswijk Zuid.

Vraag 7

Bent u het met ons eens dat het verkeer vanuit en naar de toekomstige wijk Merenweg primair geleid moet worden via de Merenweg om de wijk in te komen c.q. Bleiswijk te verlaten?

Antwoord 7

Ja, de planvorming tot nu toe welke in het Masterplan woningbouwlocaties Lange Vaart en Merenweg voorziet hier ook in. De Merenweg is nadrukkelijk bedoeld als hoofdontsluiting van de nieuwe wijk. Dat sluit niet uit dat ook andere ontsluitingen nodig zijn voor een goede verkeersafwikkeling van de wijk, en van Bleiswijk als geheel. Voor verbinding tussen de nieuwe woonwijk en de van de rest van Bleiswijk, inclusief het winkelcentrum en het Noorden van Bleiswijk is ook ontsluiting op het bestaande wegennet in de kern noodzakelijk, mede om de kruising met de N209 bij Bleiswijk Zuid en de Hoekeindseweg niet onnodig te belasten met verkeer dat niet de N209 op wil rijden.

Vraag 8

Bent u het met ons eens dat a. het ontsluitingsplan binnen de wijk nog volledig vrij is en dus maakbaar is met het oog op het ontsluiten van deze wijk bijv. via de Merenweg? En b. de verkeersaansluiting van het gehele nieuwe wijk Merenweg vraagt om nauwkeurige inpassing in haar omgeving rekening houdend met de bestaande situatie?

Antwoord 8

De door uw raad vastgestelde Nota van Uitgangspunten (T20.13141) stelt kaders voor de hoofdontsluiting. Binnen dat kader is de hoofdontsluitingsstructuur uitgewerkt. Deze hoofdstructuur wordt vastgelegd in het Masterplan Lange Vaart en Merenweg, welke in januari 2022 wordt aangeboden ter bespreking in de commissie Ruimte. Bij de totstandkoming hiervan is rekening houden met het algemeen belang, waaronder

ook het belang van de bestaande gebouwde omgeving. Toename van het verkeer op bestaande wegen is te verwachten, echter tot een acceptabel niveau, uitgaande van leefbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming. De exacte inpassing van deze wegen worden in een latere planfase uitgewerkt.

Vraag 9

U bent bekend met de bezwaren van de bewoners aan de Nachtegaallaan om via deze laan de wijk eveneens te ontsluiten. Wat heeft u concreet gedaan met de door deze bewoners aangereikte alternatieven om tot een voor hen betere inpassing te komen en waarom blijft u kiezen voor de door u bedachte ontsluitingsmogelijkheid Nachtegaallaan?

Antwoord 9

Wij zijn bekend met de bezwaren van een groep bewoners uit de omgeving van de Nachtegaallaan. De door de bewoner(s) aangereikte alternatieven zijn verkeerskundig en stedenbouwkundig beoordeeld. Een door de bewoners ingebrachte variant is ook met het verkeersmodel (V-MRDH) nader doorberekend. Alles overwegende heeft dit niet geleid tot andere inzichten of een geschikter alternatief anders dan het aansluiten van de nieuwe wijk op de Nachtegaallaan. Alle tussenresultaten en conclusies zijn steeds met de bewoners gecommuniceerd.

De beoogde aansluiting van de nieuwe wijk op onder andere de Nachtegaallaan is het best passend binnen het principe van verdeling van het verkeer en leidt tevens het minst tot knelpunten elders. De te verwachten verkeersdrukke in de Nachtegaallaan is overigens zeer beperkt en leidt niet tot onoverkomelijke hinder of verkeersonveilige situaties.

We bieden de bewoners van de Nachtegaallaan mogelijkheden om de bestaande weg te verplaatsen, zodat deze verder van de woningen komt te liggen en/of een andere weginrichting. In een volgende planfase wordt dit verder uitgewerkt, waarbij de bewoners worden betrokken.

Vraag 10

Op welke wijze ontmoedigt u het autoverkeer vanuit de nieuwe wijk Merenweg naar de bestaande bebouwing van Bleiswijk en voorkomt u sluijverkeer via het de bestaande wegenstructuur Bleiswijk richting de noordelijk toerit N209?

Antwoord 10

Dit wordt niet ontmoedigd. Verkeer vanuit de nieuwe wijk worden aangemoedigd om via de Merenweg naar de N209 te rijden. Bij de kruising van de Hoekeindseweg bij de N209 wordt een voorrangsregeling ingesteld waarbij de Merenweg in de voorrang ligt. Dit maakt het aantrekkelijker om via de Merenweg naar de N209 te rijden. Dit is tevens de snelste route vanuit de wijk naar de N209.

Verkeer dat geen bestemming heeft op de N209 richting het zuiden kan via de Lijsterlaan naar het centrum of het noorden van Bleiswijk rijden. Zo hoeven zij niet langs de drukke kruising met de N209 en zorgen zij daar niet onnodig voor extra verkeersdrukke.

In het plan zijn fietsverbindingen opgenomen tussen de nieuwe wijk en de rest van Bleiswijk. Door te zorgen dat deze fietsverbinding aantrekkelijk en van goed niveau zijn, willen we inwoners verleiden gebruik te

maken van de fiets voor de lokale bestemmingen. De fietsroutes zijn gericht op: Centrum Bleiswijk, het openbaar vervoer, de sportvelden en het recreatiegebied.

Vraag 11

Bent u het met ons eens dat de ontsluiting en de bereikbaarheid van de kern Bleiswijk nu ernstig onder druk staat en maar zeker ook in de komende jaren verder onder druk komt te staan door allerlei ontwikkelingen in en rondom Bleiswijk maar ook door de ontwikkeling van de N209 in relatie tot de A12 en A16?

Antwoord 11

Het college herkent een samenhangend aantal opgaven rond de N209 en Bleiswijk. Nieuwe ontwikkelingen en autonome groei zullen inderdaad leiden tot meer drukte. Wethouder Fortuyn overlegt met gedeputeerde Zevenbergen over de opgaven op en rond de N209.

Vraag 12

Bent u het met ons eens dat, samen met onder meer de provincie, er een verdergaande integrale visie ontwikkeld moet gaan worden over de ontsluiting en de bereikbaarheid van Bleiswijk op korte, middellange en lange termijn die wellicht verder gaat dan de huidige wegenstructuur?

Zo ja, hoe gaat u dat aanpakken en op welke termijn?

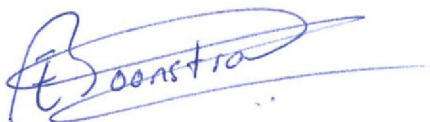
Zo nee, waarom niet en ziet u geen risico's in deze voor de toekomst?

Antwoord 12

Ja. Wethouder Fortuyn spreekt op 21 januari 2022 met gedeputeerde Zevenbergen over de N209. Onze wens is een - ook door u aangehaalde - integrale verkenning op de aspecten doorstroming, veiligheid en leefbaarheid op en rond de N209. De ontsluiting van Bleiswijk is hiervan een belangrijk, maar niet het enige onderdeel. Al eerder informeerden wij de gemeenteraad hierover. Een integrale verkenning vraagt om een doorkijk naar de toekomstige functie die de N209 speelt in het wegennet, en mogelijk haalbare maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit moet in samenhang gebeuren met het wegnemen van knelpunten in de doorstroming, waaronder bij Bleiswijk.

Wij verwachten dat wij met deze brief antwoord hebben gegeven op uw raadvragen.

Met een vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Lansingerland



Esther Boonstra
plv. Gemeentesecretaris



drs. Pieter van de Stadt
Burgemeester