

# ANTWOORD

## VAN GEDEPUTEERDE STATEN

### OP VRAGEN VAN

H.S. van der Bent en M. Cetin (CDA)

(d.d. 27 februari 2019)

Nummer

3483

Onderwerp

Aanpak N209

Aan de leden van Provinciale Staten

*Toelichting vragensteller*

*Op dit moment gebeuren er te veel ongelukken op de N209. De volgende knelpunten zijn aangegeven door de CDA fractie Lansingerland.*

- *Rijstroken*
  - *Noordzijde: Vanaf de A12 tot stoplichten bij de veilingen 3 rijstroken, daarna 1*
  - *Zuidzijde: vanaf ter hoogte Gemeentehuis Lansingerland 2 rijstroken, daarna 1*
- *Intensiteit*
  - *Er is de afgelopen jaren steeds meer verkeer gekomen.*
  - *Bij kruispunten vanaf de kernen Bleiswijk en Bergschenhoek komt steeds meer verkeer, m.n. in de ochtend en avondspits.*
  - *Er is de laatste jaren veel bedrijvigheid bijgekomen, waardoor veel vrachtverkeer.*
- *Breedte*
  - *Achter Bleiswijk in de flauwe bocht is het erg smal, geen uitwijk mogelijk.*
- *Parallelwegen*
  - *Door het vol lopen van de N209 gaan de parallelwegen als sluiptwegen gebruikt worden. Het gevolg is dat op deze wegen vol en vast loopt en het voor de fietsers gevaarlijker is.*
- *Veiligheid*
  - *Door de intensiteit gebeuren er bijna wekelijks ongelukken.*
- *Snelheid*
  - *De maximale snelheid lijkt niet logisch.*
- *A16/A13*
  - *Na de aanleg het doortrekken van de A16 naar de A13, wordt verwacht dat er nog veel meer verkeer vanaf de aansluiting van de A16 op de N209 bij het Ankie Verbeek Ohrlaan naar de A12 naar en van Zoetermeer en Den Haag gebruik zal maken van de N209.*

Vragen:

1. *Kunt u aangegeven of het mogelijke is op korte termijn deze gevaarlijke punten aan te pakken?*

Antwoord

Gezien het aantal ongevallen in een relatief kort tijdsbestek besteedt de provincie veel aandacht aan (het onderzoeken van) de verkeerssituatie op de N209. Op basis van de ongevallenanalyses is geconcludeerd dat er geen infrastructurele redenen aan te wijzen zijn voor de oorzaak van de ongevallen. De weg is weliswaar verkeersveilig ingericht maar als zich een ongeval voordoet dan is de afloop vaker ernstig.

De inrichting van de N209 is grotendeels in overeenstemming met de landelijke richtlijnen van de kennisplatform "CROW". Door bebouwing, watergangen en andere infrastructuur is er echter onvoldoende ruimte om de N209, zonder grote impact, verder op te waarderen.

Er zit een grote verkeersdruk op de N209 ter plaatse van Bleiswijk en Bergschenhoek, die in de toekomst, gelet op de ontwikkelingen, niet zal afnemen.

Op zo kort mogelijke termijn zal de provincie Zuid-Holland, op de gedeelten waar de ruimte tussen de asmarkering het toelaat (Hoekeindseweg en Leeuwenakkerweg), zogenaamde "broodjes" aanbrengen om het inhalen te ontmoedigen.

Verder wordt overwogen om, bij de kruisingen waar invoegers zijn en langzaam verkeer oversteekt, snelheidsremmende plateaus aan te leggen. Onderzocht wordt nog wel in hoeverre trillings- en geluidsoverlast van invloed zijn op de realiseerbaarheid en de omgeving.

Ook wordt, gezamenlijk met politie en gemeente Lansingerland gekeken of het haalbaar is om een aanvraag in te dienen bij het Openbaar Ministerie voor de plaatsing van een flitspaal bij De Kulck ten behoeve van snelheid- en roodlichthandhaving.

Wanneer de voorgenomen geluidschermen in Bergschenhoek en in Bleiswijk worden geplaatst zullen ook de bermten op de betreffende wegvakken worden heringericht. In het geval dat de draagkracht onvoldoende is worden deze voorzien van bermverharding (grasbetonstenen), zodat een eventuele stuurfout zonder ernstige gevolgen kan worden gecorrigeerd. In Bergschenhoek zal dit naar verwachting volgend jaar plaatsvinden, in Bleiswijk hangt het nog af van de definitieve oplossingsrichting van het scherm op dat wegvak.

Daarnaast vindt er momenteel een onderzoek plaats naar de mogelijkheden voor een fietstunnel ter hoogte van de kruising Hoekeindseweg/Overbuurtseweg. Over de resultaten van dit onderzoek wordt u naar verwachting nog voor de zomer geïnformeerd.

2. *De aanleg A13/A16 zal gevolgen hebben voor de N209. Kunt u aangeven hoe deze gevolgen worden gemonitord, wat u gaat doen om ongewenste verkeerstoename te voorkomen en op welke wijze de gemeente Lansingerland hierbij wordt betrokken?*

**Antwoord**

Uit de berekeningen ten behoeve van het Ontwerp Tracebesluit volgde dat aanleg van de A16 Rotterdam resulteert in een toename van de verkeersintensiteiten op sommige hoofdverbindingen van het onderliggend wegennet (OWN). Onder meer in de gemeente Lansingerland zullen sommige wegen veel meer verkeer te verwerken krijgen. Voor een deel betreft dit provinciale wegen. Dit gegeven heeft ertoe geleid dat gemeente Lansingerland en provincie de handen ineen geslagen hebben en in 2016 aandacht hebben gevraagd voor het nader onderzoeken van deze consequenties van de A16 Rotterdam.

In eerste instantie is gekozen voor het monitoren van de veranderingen van de verkeerstromen en de verkeersafwikkeling in het invloedsgebied van de A16 Rotterdam. Deze afspraak is ook opgenomen in de "Inpassingsovereenkomst A16 Rotterdam" die op 30 oktober 2015 door het Rijk, de gemeenten Lansingerland en Rotterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) is ondertekend:

*"Gezien de verwachte verkeerseffecten van de A13/16 op specifieke delen van het onderliggend wegennet zal de Vervoersautoriteit MRDH het initiatief nemen om met Partijen en de Provincie Zuid-Holland afspraken te maken over de monitoring van de verkeerseffecten van de A13/16 op deze delen van het onderliggend wegennet en de omgang met deze verkeerseffecten."*

Door de MRDH is het initiatief genomen en is met alle betrokken partijen een monitoringprogramma A16 Rotterdam opgesteld, waarvan provincie Zuid-Holland de trekker is. In de brief van het ministerie van I&M aan de regionale partijen over "Afspraken over monitoring verkeerseffecten A13/16 op specifieke delen van het OWN" d.d. 11 november 2015 (kenmerk IENM/BSK-2015/218406) wordt beschreven dat de monitoring een nulmeting zal inhouden vóór de ingebruikname van de A16 Rotterdam. Eén jaar na openstelling van de nieuwe weg wordt opnieuw gemeten wat de verkeerstoename is op het onderliggend wegennet en of er knelpunten ontstaan. In de brief van het ministerie wordt aangegeven dat het uitgangspunt is dat de accommodatie van de autonome ontwikkeling van het verkeer op het onderliggend wegennet de verantwoordelijkheid is van de betreffende wegbeheerder en de groei als gevolg van de openstelling van de A16 Rotterdam de verantwoordelijkheid is van de Minister.

Naast monitoring na 1 jaar wordt er 5 jaar na openstelling tevens een tweede nameting uitgevoerd om de lange termijn effecten zichtbaar te maken. De dataverzameling ten behoeve van de 0-meting is ondertussen gestart. De verwachting is dat de rapportage van de 0-meting in de loop van 2019 opgeleverd zal worden.

Het monitoringsprogramma ging in eerste instantie alleen uit van het daadwerkelijk meten van de verkeersintensiteiten voor- en na realisatie van de A16 Rotterdam. De uitkomsten zouden kunnen leiden tot de wens of misschien wel de noodzaak om allerlei ingrepen te verrichten die op dat moment minder goed inpasbaar zouden kunnen zijn. Vervolgens zou het dan nog een aanzienlijke tijd duren, voordat deze aanvullende maatregelen gerealiseerd zijn. Om die reden wilden de gemeente Lansingerland en de provincie graag al bij voorbaat meer inzicht krijgen in wat de monitoring naar alle waarschijnlijkheid zal laten zien. Eventuele knelpunten in het OWN willen de gemeente Lansingerland en de provincie al vóór de opening van de A16 Rotterdam opgelost hebben. In de bilaterale overeenkomst A16 Rotterdam tussen Provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat hebben beide partijen het volgende afgesproken:

*“Mocht de provincie Zuid-Holland op basis van aanvullende verkeersonderzoeken vóór de opening van de A16 van mening zijn dat er knelpunten zullen ontstaan direct na opening van de A16, dan zal overleg tussen partijen worden gepleegd over de te nemen maatregelen. In aansluiting op de bovenvermelde brief is het uitgangspunt dat de accommodatie van de autonome groei van het verkeer op het provinciale wegennet de verantwoordelijkheid is van de provincie en de groei als gevolg van de weg de verantwoordelijkheid is van de minister”*

De eerste fase van het aanvullend verkeerskundig onderzoek, waarbij onderzocht is of er ook op basis van de nieuwste verkeersmodellen problemen op het onderliggend wegennet verwacht worden na opening van de A16 Rotterdam, is afgelopen jaar afgerond. Dit heeft geleid tot een vervolgonderzoek, waarbij met behulp van dynamische modellen meer in detail gekeken zal worden naar de ernst van de knelpunten die ontstaan na opening van de A16 Rotterdam. Verder zal in dit vervolgonderzoek aangegeven worden in hoeverre deze knelpunten een gevolg zijn van autonome ontwikkelingen of van de opening van de A16 Rotterdam. De verwachting is dat de eerste resultaten vóór de zomer dit jaar beschikbaar zullen zijn.

Zowel het monitoring-onderzoek als het aanvullende verkeersonderzoek wordt uitgevoerd in samenwerking met de verschillende betrokken partijen (Rijkswaterstaat, Provincie Zuid-Holland, MRDH, Gemeente Rotterdam en Gemeente Lansingerland). Bij het monitoring-onderzoek is ook de Gemeente Pijnacker-Nootdorp betrokken.

De resultaten van de 0-meting van het monitoringonderzoek en de resultaten van het aanvullende verkeersonderzoek zullen ingebracht worden in de Bestuurlijke Afstemgroep (BAG) A16 Rotterdam.

Den Haag, 26 maart 2019

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,  
secretaris, voorzitter,

drs. H.M.M. Koek drs. J. Smit