

Vervolgproces na inspraak N208 – Van Pallandtlaan

Vertaling van de inspraak op het onderzoeksrapport N208 Van Pallandtlaan naar vervolgstappen en verdere uitwerking.

25 mei 2020

Afgelopen periode heeft er onderzoek plaatsgevonden naar mogelijke maatregelen aan de N208 Van Pallandtlaan ter hoogte van Sassenheim. Het onderzoeksrapport is aangeboden aan de raad van Teylingen en aan de omgeving en tot 1 maart jl. heeft daar inspraak op plaatsgevonden. Deze reacties zijn, in deze notitie, verwerkt tot een voorstel voor het vervolg. Hieronder wordt eerst ingegaan op de context en de aanleiding van het project, op de stappen die afgelopen periode zijn gezet en vervolgens wordt ingegaan op de resultaten van de inspraak en wat die betekenen voor het vervolg.

1. Context en doel

Er vindt op dit moment een verkenning plaats naar de doorstroming op de N208 en N443 ter hoogte van Sassenheim. Deze verkenning staat niet op zichzelf. Zowel vanuit de HOV-corridor Noordwijk-Schiphol als het belang van de regionale (auto)bereikbaarheid als zijn de N208 en N443 al eerder benoemd als nader uit te werken knelpunt en hierover zijn eerder al besluiten genomen.

HOV-corridor Noordwijk-Schiphol

- In het kader van de Bereikbaarheidsstudie grensstreek uit 2008 zijn afspraken gemaakt om de regio bereikbaar te houden. Een van de afspraken is de realisatie van een Hoogwaardige Openbaarvervoer verbinding tussen Noordwijk en Schiphol. Provincie Zuid-Holland is hier trekker van.
- In november 2012 heeft de gemeenteraad van Teylingen ingestemd met het tracé van het HOV binnen de gemeente Teylingen, nadat het Breed Bestuurlijk Overleg Grensstreek daarover eerder een besluit had genomen. Daarmee is bepaald dat de corridor (onder meer) via de Parklaan, rotonde N208-Parklaan, Van Pallandtlaan, rotonde N208-N443 en N208 richting Lisse (en v.v.) rijdt.
- In het bij het raadsvoorstel behorende “Startdocument HOV-corridor Noordwijk-Schiphol” zijn de locaties benoemd waar maatregelen nodig zijn om het tracé door Teylingen geschikt te maken voor de HOV-corridor. De beide rotondes in de N208 Van Pallandtlaan zijn in dit document opgenomen, waarbij is aangegeven dat het doel is “een verbeterde doorstroming voor alle verkeer”.

- Eind 2013 zijn in de Stuurgroep HOV (waarin vertegenwoordigd beide provincies, de regio's en de regiogemeenten) de Bestuursovereenkomst en Uitvoeringsovereenkomst vastgesteld waarin afspraken zijn gemaakt over de doelen, randvoorwaarden, uitwerking en financiering van maatregelen op de corridor. Deze overeenkomsten zijn door de verantwoordelijk portefeuillehouders getekend, waaronder door de wethouder van de gemeente Teylingen. Bijlage bij deze overeenkomst is het uitvoeringsprogramma; de lijst met locaties waar maatregelen nodig zijn voor de invoering van de HOV-corridor. Onderdeel van dit programma zijn (nader uit te werken) aanpassingen aan de N208.
- In de raadsvergadering van 6 januari 2016 heeft de raad ingestemd met het maatregelpakket voor de HOV-corridor op het wegennet van de gemeente. De rotondes in de N208/N443 zijn hiervan geen onderdeel omdat deze rotondes in eigendom en beheer bij de provincie zijn. In de rapportage die onderdeel vormt van het raadsvoorstel is wel opgenomen dat door de provincie maatregelen op de N208 worden genomen in het kader van de HOV-corridor.

Regionale bereikbaarheid: Programma Ontsluiting Greenport

- Onder regie van Holland Rijnland werken de regionale overheden continu samen aan het op peil houden van de bereikbaarheid van de regio. Hiervoor bestaat het "Programma Ontsluiting Greenport Duin- en Bollenstreek (POG)".
- Het Algemeen Bestuur Holland Rijnland heeft op 29 juni 2011 het Programmaplan Ontsluiting Greenport Duin- en Bollenstreek vastgesteld en de regionale uitvoeringsprogramma's worden jaarlijks geactualiseerd.
- In het programmaplan is een groot aantal projecten opgenomen om de bereikbaarheid van de Greenport Duin- en Bollenstreek te verbeteren. Hoewel het afzonderlijke projecten zijn, is de onderlinge verwevenheid groot.
- In het Regionaal Investeringsfonds Holland Rijnland (RIF) is voor het project "Noordelijke Ontsluiting Greenport" geld gereserveerd voor de uitvoering van een aantal projecten ten behoeve van de verbetering van de regio.
- In het "Programma Ontsluiting Greenport" zijn de N208 en N443 en specifiek de doorstroming op de beide rotondes (rotonde N208-N443 en rotonde N208-Parklaan) opgenomen.
- In het programma is opgenomen: *"Doel: Het verbeteren van de doorstroming op de rotondes N443/N208 en Parklaan/N443 en daarmee het verbeteren van de doorstroming op de N443 en N208 als geheel"*.

Verder ligt er een aanleiding in het onderzoeken van mogelijkheden voor verbetering van de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). Zowel bij de rotonde N208-Parklaan als de rotonde N208-N443 steekt langzaam verkeer de N208 over. Bij de rotonde Parklaan is dit met name verkeer tussen de Vogelbuurt en het centrum van Sassenheim. De oversteek bij de rotonde N208-N443 is drukker; hier kruist een regionale fietsverbinding de N208 en steken (onder meer) veel middelbare scholieren de N208 over.

De aanleiding en het doel voor de verkenning zijn daarmee driedig:

- Goede doorstroming (en daarmee voldoende snelheid en goede betrouwbaarheid) voor het openbaar vervoer, op de corridor Noordwijk-Schiphol, zoals hierboven beschreven.
- Op peil houden van de doorstroming, ten behoeve van een goede (auto)bereikbaarheid van de gemeente Teylingen (Voorhout en Sassenheim) en de regio (Noordwijkerhout, Lisse), met het oog op de functie van de N208 en de N443 in de regionale bereikbaarheid. Dit is het doel zoals opgenomen in het Programma Ontsluiting Greenport.

- Verbetering van de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid van het langzaam verkeer en daarmee ook vermindering van de barrièrewerking die voor het langzaam verkeer uitgaat van de N208.

2. Eerdere stappen

Naar aanleiding van de hierboven beschreven opgaven heeft provincie Zuid-Holland initiatief genomen tot een studie naar mogelijke maatregelen aan de N208 en N443. Provincie en gemeente werken in deze studie samen. De resultaten hiervan zijn door de wethouder gepresenteerd in de commissie Ruimte van 9 april 2019 en op 16 april 2019 is er een informatiebijeenkomst voor de omgeving gehouden.

Het gepresenteerde voorkeursalternatief betrof aanpassing van de zowel de rotonde N208-N443 als de rotonde N208-Parklaan, met uitbreiding van rijstroken, om de capaciteit te vergroten. Daarbij is ook aangegeven dat het dan niet meer mogelijk is om de N208 als fietser of voetganger nog gelijkvloers over te steken en dat aanpassing van de rotondes daarom alleen kan in combinatie met één of twee fietstunnels onder de N208 door, voor een veilige oversteek van fietsers en voetgangers.

Zowel tijdens de presentatie in de commissie Ruimte als op de informatieavond is aangegeven dat er nog geen besluit over maatregelen is genomen maar dat de uitkomsten van de studie zijn gepresenteerd om de commissie en omgeving hierover (beeldvormend) te informeren en om reacties op te halen ten behoeve van het vervolg.

Tijdens de informatieavond en daarop volgend zijn er veel vragen gesteld en opmerkingen gemaakt naar aanleiding van het gepresenteerde voorkeursalternatief. Zo is er gevraagd naar de nadere (cijfermatige) onderbouwing, de relatie met het project Duinpolderweg, de relatie met de doorstroming op de A44, een verdiepte ligging en de mogelijkheden van een randweg rond Sassenheim.

Hierop is besloten pas op de plaats te maken en geen verdere uitwerking te geven aan het voorkeursalternatief, maar alle gestelde vragen te beantwoorden en deze informatie te delen met de gemeenteraad en de omgeving en in de fase daarna het vervolg te bepalen. Daarmee is ook besloten dat er niet langer sprake is van een voorkeursalternatief.

De daaropvolgende periode is, in opdracht van de provincie Zuid-Holland, een vervolgstudie uitgevoerd om de hierboven genoemde vragen te beantwoorden. De gemeente is in samenwerking met de provincie bij deze studie betrokken.

In de studie wordt achtereenvolgens ingegaan op het huidige verkeersbeeld op de N208 en N443 in Sassenheim, de situatie in 2040 zonder aanpassingen en mogelijke varianten uitgaande van aanpassingen. Hierbij is eerst gekeken naar aanpassingen aan de bestaande route en vervolgens naar mogelijkheden om de bestaande route te verluwen, zodat hier geen aanpassingen nodig zijn. Het rapport beschrijft deze varianten en hun effecten.

Het rapport gaat niet verder dan een beschrijving van varianten en hun effecten. Het doel in deze fase is nadrukkelijk om de gestelde vragen met betrekking tot onder meer de noodzaak en urgentie van mogelijke aanpassingen goed te onderbouwen en om inzicht te geven in de effecten en gevolgen van maatregelen/varianten. De rapportage is vervolgens eind 2019 aangeboden aan de gemeenteraad en aan de omgeving.

3. Inspraak op het rapport

Het rapport beschrijft de huidige verkeerssituatie op de N208 ter hoogte van Sassenheim, de ontwikkeling van het verkeer naar 2040 en mogelijke scenario's om de doorstroming en verkeersveiligheid, uitgaande van die groei van het verkeer, op peil te houden. Het rapport beschrijft mogelijke varianten, maar geeft geen voorkeursoplossing.

Op 10 december 2019 en op 17 februari 2020 zijn bijeenkomsten gehouden voor de omgeving waarin de aanleiding, de context en de huidige stand van zaken in het project zijn toegelicht en waarin een inhoudelijke toelichting is gegeven op de uitkomsten van het onderzoek. Tot 1 maart 2020 kon iedereen middels een zienswijze reageren op het eind 2019 verschenen rapport.

Afgelopen periode is door de omgeving veelvuldig gebruik gemaakt van de mogelijkheid om op het rapport te reageren. Er zijn in totaal 121 zienswijzen ontvangen, met daarin meer dan 300 vragen en/of opmerkingen.

Alle vragen en opmerkingen zijn (geanonimiseerd) gebundeld en voorzien van een antwoord. Deze "antwoordnota" treft u als bijlage bij deze notitie.

Voorliggende notitie en de antwoordnota worden via de website van de gemeente gepubliceerd, zodat deze voor iedereen beschikbaar is, iedereen die een reactie heeft gegeven kan zien wat daarmee gebeurt en duidelijk is welke vervolgstappen in het project worden genomen.

4. "Rode draden" en vertaling naar vervolgstappen

Uit alle ontvangen inspraakreacties is een aantal duidelijke rode draden te halen. Dat wil zeggen dat er een beperkt aantal onderwerpen is waar heel veel reacties en vragen over zijn ontvangen. Deze worden hieronder nader beschreven. Daarbij is ook aangegeven wat die rode draden betekenen voor de vervolgstappen (nadere uitwerking) in het project.

Het rapport is medio december 2019 vrijgegeven met de beschrijving van de resultaten van de uitgevoerde studie. Daarbij is ook aangegeven dat het rapport ongetwijfeld nog niet compleet is, of bepaalde nieuwe vragen oproept of op punten een nadere uitwerking vraagt. Op basis van de ontvangen reacties en de daaruit afgeleide rode draden zal deze nadere uitwerking op de betreffende punten worden opgepakt. Dit met als doel om (nog steeds als onderdeel van de beeldvormende fase) alle relevante informatie beschikbaar te maken, ten behoeve van een weloverwogen besluit.

De rode draden uit de inspraak zijn:

a. Beter in beeld brengen van de gevolgen als er geen aanpassingen worden gedaan

Er is behoefte aan een nadere uitwerking waarin goed wordt ingaan op de nul-variant: wat gebeurt er als er geen maatregelen aan de N208 worden getroffen? Uit de ontvangen reacties ontstaat nu een beeld dat het een (beleids)keuze is om het verkeer te laten groeien op de N208 en N443. Dat leidt vaak tot de reactie dat dat ongewenst is. Die verkeerstoename is echter geen keuze, maar een gegeven. Dat gegeven en de gevolgen daarvan moeten duidelijker worden benoemd in relatie tot het scenario waarin er geen aanpassingen aan de N208 worden gedaan: wat zijn dan de gevolgen op de

doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Dit wordt de komende periode in een nadere uitwerking beter dan nu gedaan in beeld gebracht.

b. Roep om een regionale oplossing

Heel veel reacties gaan in op feit dat de doorgaande/regionale verbinding via de N443 en de N208 door de bebouwde kom van Sassenheim loopt, dat de verkeersdruk hier de afgelopen tientallen jaren sterk is toegenomen en verder zal toenemen en dat het niet (langer) gewenst is dat dit verkeer via de kom van Sassenheim wordt afgewikkeld. Er wordt daarom gepleit voor een “regionale oplossing” waarmee het doorgaande verkeer tussen de N206 en de A44 (v.v.) een alternatief krijgt, zodat de bestaande route via de N443 en de N208 wordt verluwd. Over hoe deze nieuwe regionale verbinding moet lopen, verschillen de meningen, maar de overkoepelende oproep is wel om door middel van een nieuwe verbinding in de regio de huidige route te verluwen en af te waarderen.

Deze reactie is zeer begrijpelijk en het is logisch dat deze zo vaak terugkomt. De verkeersdruk op de N208 en N443 is afgelopen tientallen jaren sterk gegroeid en met de verdere verkeerstoename, zal ook de impact op de omgeving (geluid, luchtkwaliteit, trillingen, oversteekbaarheid) toenemen. De situatie met de doorgaande weg door de bebouwde kom is, los van of daar een oplossing voor is en zo ja welke, zeker niet ideaal.

De studie naar de regionale bereikbaarheid – en daarmee ook naar mogelijke nieuwe regionale verbindingen waarmee de huidige route via de N208 en N443 wordt ontlast – is geen onderdeel van de scope van deze studie. Dat wil niet zeggen dat die niet van belang is en beide hebben nadrukkelijk wel een relatie met elkaar, maar voorliggende studie naar mogelijke aanpassingen aan de N208 heeft betrekking op de periode tot 2040. De opgave (en vraagstelling voor deze studie) is om voor de periode tot 2040 maatregelen te onderzoeken waarmee de bereikbaarheid en verkeersveiligheid op peil blijven.

Een eventuele nieuwe regionale verbinding heeft in alle gevallen grote ruimtelijke en financiële consequenties. Projecten met een omvang zoals bijvoorbeeld de Rijnlandroute en Duinpolderweg hebben, van eerste planvorming tot uiteindelijke uitvoering, een doorlooptijd van minstens 15 tot 20 jaar. Daarmee is een eventuele nieuwe regionale verbinding die mogelijk ontlasting biedt aan de N208 en de N443, mogelijk een oplossing voor de langere termijn, na 2040. De vraag welke maatregelen aan de bestaande wegen nodig en mogelijk zijn om in de periode tot 2040 de doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid op peil te houden blijft dus bestaan.

Het regionale bereikbaarheidsbeleid is, zoals beschreven, op dit moment vastgelegd in het Programma Ontsluiting Greenport (POG). Aanpassingen aan de N208 zijn daarvan ook onderdeel. Onder regie van Holland Rijnland wordt er de komende periode gewerkt aan een nieuwe regionale strategie mobiliteit, inclusief een uitwerking voor de Duin- en Bollenstreek. Deze kan worden gezien als de “opvolger” van het POG en moet antwoord geven op de vraag welke maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid van de regio op een langere termijn op peil te houden. Een mogelijke nieuwe regionale verbinding zoals hierboven beschreven en in de inspraak veelvuldig bepleit, is een maatregel die in deze nieuwe strategie moet worden afgewogen.

c. Nadere uitwerking van het aspect leefbaarheid

Veel insprekers wijzen op de gevolgen van het verkeer op de N208 en de N443 op de leefbaarheid en op de verdere verslechtering hiervan bij verdere toename van het verkeer. Het aspect leefbaarheid is in het onderzoeksrapport weliswaar benoemd en de verschillende varianten zijn hierop gescoord, maar insprekers geven aan dat dit onderwerp onvoldoende is uitgewerkt in het rapport.

Dit wordt onderkend. Onder leefbaarheid kunnen verschillende aspecten worden verstaan: verkeersgeluid, luchtkwaliteit, fijnstof, trillingen, barrièrewerking e.a. Er zal een nadere uitwerking plaatsvinden op het onderwerp leefbaarheid waarbij eerst het onderwerp leefbaarheid beter zal worden gedefinieerd naar die aspecten. Vervolgens zal voor de nul-situatie (geen aanpassingen) en voor de in het rapport beschreven varianten in beeld worden gebracht wat de gevolgen zijn op die aspecten. In deze uitwerking wordt de Omgevingsdienst West Holland (ODWH) betrokken.

d. Bereikbaarheid van de Vogelbuurt

De in- en uitgangen van de Vogelbuurt sluiten aan op de N208. Insprekers wijzen veelvuldig op de grote verkeersdrukte op de N208 en gevolgen hiervan op met name het verlaten van de buurt (oprijden van de N208) en geven aan zich hierover zorgen te maken als de verkeersdruk verder toeneemt. Voor het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) geldt hetzelfde: wat zijn de gevolgen voor de oversteekbaarheid van de N208 bij een toenemende verkeersdruk en hoe goed komen bewoners dan nog de wijk in en uit?

Dit aspect is onvoldoende belicht in het rapport. Deze gevolgen op de ontsluiting van de Vogelbuurt worden de komende periode in een nadere uitwerking uitgebreider dan nu gedaan in beeld gebracht.

e. In beeld brengen van effecten op de N443

Het project richt zich op de N208 ter hoogte van Sassenheim en de beide rotondes, aangezien vertragingen bij kruispunten/rotondes ontstaan, wat leidt tot de vraag welke aanpassingen mogelijk zijn om de capaciteit hier te vergroten. Door een aantal insprekers is aangegeven dat de effecten van mogelijke aanpassingen verder strekken dan de rotondes. Voor het aangrenzende wegvak van de N443 geldt dat een forse toename van de verkeersintensiteiten wordt verwacht.

Meer dan nu in het rapport is beantwoord is de vraag wat de gevolgen op de aangrenzende N443 zijn en om deze in beeld brengen, per variant, waarbij de vraag wordt beantwoord of de verschillende varianten van invloed zijn op de verkeersintensiteit op dit wegvak. Daarbij wordt ook de relatie gelegd met andere ontwikkelingen, zoals de Ruïne van Teylingen en woningbouw in Overteylingen. We brengen daarbij de eventuele gevolgen voor de N443 in kaart qua verkeer. Het is – meer dan nu gedaan – van belang om een totaalbeeld te schetsen en de samenhang tussen ontwikkelingen en mogelijke aanpassingen, ook buiten de scope van dit project.

5. Vervolgproces en planning

Het vervolgproces ziet er op hoofdlijnen als volgt uit.

- De Omgevingsdienst West Holland (ODWH) zal een belangrijke rol spelen in de verdere uitwerking van de genoemde punten en met name het onderwerp leefbaarheid. De ODWH beschikt over veel gegevens op het gebied van leefbaarheid (luchtkwaliteit en geluid).
- Tot de zomer 2020: uitvoeren van de nadere uitwerking op de in de vorige paragraaf beschreven punten.
- Na de zomer (derde kwartaal) 2020 leveren we, op basis van de aanvullende onderzoeken n.a.v. de rode draden, het volledige onderzoek op. Met de beantwoording van de rode draden ligt dan alle relevante informatie op tafel en kan de opiniërende fase worden

ingegaan. Het volledige pakket wordt door B&W Teylingen aan de raad aangeboden, voorzien van een voorstel voor een voorkeursalternatief (VKA). Hiermee gaan we de Oordeelsvormende fase in, waarin de raad van gedachten kan wisselen over het VKA. Tevens volgt in dezelfde week een algemene informatieavond waarin de omgeving wordt bijgepraat over de stand van zaken. In verband met de Corona-crisis is het goed denkbaar dat deze avond online wordt gehouden.

- Vierde kwartaal 2020: aansluitend volgt de Besluitvormende fase, waarin de raad gevraagd wordt om een uitspraak te doen over het door B&W voorgestelde VKA (onder voorbehoud uitkomsten vorige fase). Afhankelijk van de uitkomsten ook nadere besluitvorming binnen de provincie en de Stuurgroep HOV.
- Vanaf 2021: Bij acceptatie van het VKA: verdere uitwerking van de (inpassing van de) gekozen variant door de projectorganisatie, i.s.m. de omgeving (werkateliers).