

Verslag van de informatiebijeenkomst “Verbeteren doorstroming N208/N443 ter hoogte van de Van Pallandtlaan, Hoofdstraat en Parklaan in Sassenheim” van provincie Zuid-Holland en gemeente Teylingen

Datum: 16 april 2019
Locatie: Grand Café Graaf Jan, Sassembourg, Jan van Brabantweg 3 te Sassenheim
Aanwezig: Carine Adriaansens - projectleider provincie Zuid-Holland
Bas Brekelmans - wethouder gemeente Teylingen
Rogier Gerritzen - omgevingsmanager provincie Zuid-Holland / voorzitter
Jaap Kik - projectleider gemeente Teylingen
Ongeveer 150 omwonenden en geïnteresseerden

Notulist: Inge Vos (Notuleerservice Nederland)

De tijdens de avond gebruikte presentatie is beschikbaar op de projectpagina op de website van de gemeente Teylingen: <https://www.teylingen.nl/pallandtlaan.html>

1. Opening

De voorzitter opent de vergadering om circa 19.30 uur en verwelkomt alle aanwezigen namens provincie Zuid-Holland en gemeente Teylingen.

De N208 is een drukke provinciale weg. Op drukke momenten is de doorstroming op de N208 en N443 ter hoogte van de Van Pallandtlaan niet voldoende. In samenspraak met de gemeente is bekeken welke oplossingen mogelijk zijn en is een plan ontwikkeld. Het is slechts een plan. Er zijn nog geen beslissingen genomen. De ideeën willen de provincie en gemeente nu delen met omwonenden en anderen. Uiteindelijk zal er besluitvorming plaatsvinden in uw gemeenteraad, nadat een participatietraject is doorlopen. Om tot een gedragen plan te komen, wordt nu de inbreng gevraagd van de omgeving.

Het project is vorige week in de gemeenteraad besproken, waar wethouder Brekelmans een presentatie heeft gegeven. Naar aanleiding daarvan verschenen al artikelen in de media. Voor een zo open en transparant mogelijk proces is nu deze avond georganiseerd, kort op het informeren van de gemeenteraad.

2. Presentatie “Doorstroming N208 Van Pallandtlaan Sassenheim”

Bas Brekelmans complimenteert de zaal voor de enorme opkomst. Het project gaat allen aan, ook de gemeente. De betreffende rotondes en het wegdeel ertussen zijn provinciaal eigendom, maar de weg loopt dwars door de bebouwde kom van Sassenheim. Gemeente en provincie vinden het belangrijk om het proces met omwonenden te doorlopen. Het project is een voorstel vanuit gemeente en provincie, waarover we graag in gesprek gaan. Er is nog geen besluit genomen. Besluiten worden genomen nadat omwonenden zijn geconsulteerd en het voorstel verder is onderzocht en onderbouwd.

Het vollopen van de (regionale) wegen is een probleem aan het worden. De verkeersdruk zal de komende jaren verder toenemen met de woningbouwontwikkeling in Sassenheim-Noord en het plan ‘Over Teylingen’. Digros wordt verbouwd. Er komen appartementen boven en bij Hoogvliet ook. Naar verwachting neemt het aantal inwoners toe en daarmee het autoverkeer. Het buurtschap Teijlingen is een flessenhals. De druk op de rotonde zal toenemen. Er moet daarom ook wat de gemeente betreft iets gebeuren om de bereikbaarheid op peil te houden.

Tussen Noordwijk en Schiphol wordt een Hoogwaardige Openbaar Vervoer (HOV) verbinding gerealiseerd, via Voorhout en Sassenheim. Deze HOV-verbinding moet goed aansluiten op andere verbindingen. We willen immers ook goede OV-verbindingen in de regio. De voorkeur gaat daarbij uit naar een vrije busbaan, maar dat is niet overal mogelijk. Eerder verkeersonderzoek, toont de nodige verkeersknelpunten aan. De provincie voert de regie op de implementatie van de HOV-corridor. De beide rotondes in de N208 vormen een knelpunt, met name voor de doorstroming en ook vanuit de HOV-corridor ligt er dus een aanleiding om maatregelen te treffen.

De weg is belangrijk voor de bereikbaarheid maar vormt ook een barrière. Als het verkeer toeneemt, wordt het voor overstekende fietsers en voetgangers gevaarlijker en drukker. Voor fietsers moet worden gedacht aan een fietstunnel om een veilige oversteek van de Van Pallandtlaan mogelijk te maken. Het realiseren van fietstunnels is een uitdaging, want daarvoor moeten diepte en hellingbanen worden gerealiseerd. Daarvoor is ruimte nodig, terwijl de beschikbare ruimte ter plekke beperkt is.

Wethouder Brekelmans herhaalt dat er nog niets vast ligt. Waar tunnels specifiek zouden moeten komen, is nog niet bedacht. Het idee is om dat met elkaar nader uit te zoeken.

Naar aanleiding van de presentatie in de gemeenteraad heeft de gemeenteraad aangegeven tunnels en verkeersveiligheid heel belangrijk te vinden. Dit is dus een uitgangspunt. De wethouder heeft vanuit de raadscommissie de boodschap meegekregen om daar werk van te maken.

Jaap Kik (projectleider gemeente Teylingen) legt uit dat er sprake is van een samenwerking tussen de provincie en de gemeente. Omdat de N208 een provinciale weg is die door de gemeente en de bebouwde kom van Sassenheim loopt hebben zowel provincie als gemeente nadrukkelijk een belang en is het nodig dat het project in goede samenwerking tussen beide partijen wordt opgepakt.

Context

In een groter gebied heeft de weg een functie voor de ontsluiting van de regio: Sassenheim, Voorhout, Lisse en Noordwijkerhout. Het is één van de weinige oost-westverbindingen in de regio. Gezien deze regionale functie, zijn de N208 en N443 provinciale wegen. Anderzijds loopt de weg door de bebouwde kom van Sassenheim en langs woningen. Dit zal leiden tot een verdere toename van het gebruik van deze verbindingen. De N208 vormt een barrière en is lastig overstekbaar voor fietsers en voetgangers. De overstekbaarheid en verkeersveiligheid staan onder druk.

Aanleiding

In 2011 werd een studie gedaan naar de N208. Daarbij werden de plannen voor de HOV corridor Noordwijk en Schiphol betrokken. Bij dit plan zijn zowel de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, als diverse gemeenten in de Duin- en Bollenstreek en gemeenten Teylingen, Lisse en Haarlemmermeer betrokken. Een voorwaarde voor een goede HOV-verbinding is een goede betrouwbaarheid. Hierin ligt de aanleiding om naar het verbeteren van de doorstroming, ook voor autoverkeer, van de N208 te kijken. De insteek is om niet alleen de doorstroming te verbeteren, voor autoverkeer en OV maar ook om de barrièrewerking van de N208 te verminderen en de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren.

Samenvatting verkeersstudie

Het verkeer staat vooral vast in de ochtend- en avondspits. Voor een toekomstig verkeersbeeld is een prognose voor 2030 gemaakt. Als nu een aanpassing van de N208 wordt voorgesteld, dan moet die oplossing rekening houden met geplande ruimtelijke ontwikkelingen. Er is rekening gehouden met woningbouw, maar ook met de infrastructuur die nog wordt aangelegd, zoals de Noordelijke Randweg Voorhout, de Rijnlandroute en de Duinpolderweg, waarvan de nieuwe verbinding tussen Sassenheim en Lisse onderdeel zal gaan uitmaken.

Diverse varianten zijn onderzocht. Het is breed aangevlogen. Voor beide rotondes in Sassenheim zijn maatregelen onderzocht die maakbaar en effectief zijn. Gezien de beperkte ruimte vallen kruispunten met verkeerslichten af als mogelijkheid. Voor de rotonde bij de Hoofdstraat (N208-N443) wordt gedacht aan een knierotonde. Voor de rotonde N208-Parklaan is de gedachte om er een turborotonde van te maken.

De heer Kik licht de principes toe van de rotonde Hoofdstraat en de rotonde Parklaan. Ook worden voorbeelden gegeven van meerstrookrotondes ofwel turborotondes. Deze vorm wordt steeds vaker toegepast. Een turborotonde is effectief voor een betere doorstroming. De nieuwe rotonde Nagelbrug en ook de rotondes in de randweg bij Lisse zijn hier voorbeelden van.

Conclusie

De mogelijk te treffen maatregelen leveren een flinke verbetering op voor de doorstroming. Turborotondes zijn te maken, maar dit heeft wel de nodige impact op de omgeving. Het is vanwege de verkeersveiligheid niet acceptabel dat de fietser en voetganger in de beoogde nieuwe situatie gelijkvloers oversteken. Dat zou namelijk een oversteek over meerdere rijbanen betekenen. Als de beoogde aanpassingen worden doorgevoerd, dan moet dit gebeuren in combinatie met één of meerdere fiets-/voetgangerstunnels.

Structuur voor fietsers en voetgangers

Veel fietsers (waaronder naar het Fioretti College en het Rijnlands Lyceum) en voetgangers (ook vanuit de Vogelbuurt) steken de provinciale weg over. De inpassing van een of meerdere fietstunnels heeft flinke impact op de omgeving. De breedte van 7 tot 8 meter en de hellingbanen vragen de nodige ruimte. Als voorbeeld van een goede verkeersveilige oplossing wordt verwezen naar de tunnel onder de rotonde Nagelbrug (N444) in Voorhout.

Om een fietstunnel te maken, moet op diepte worden gekomen. Een ideale hellingbaan heeft een hellingsgraad van 4% tot 5%. Er is wel 80 meter nodig om van maaiveld op diepte te komen. Voor de betreffende rotondes in Sassenheim is de vraag waar en hoe die ruimte gevonden kan worden. Het betreft ook twee oversteken op korte afstand van elkaar. Van een fietser kan nog worden gevraagd om een stukje om te rijden, maar van een voetganger kan dat niet worden verwacht. Idealiter is de realisatie van twee tunnels het beste, maar hoe groot is de impact en zijn twee tunnels inpasbaar?

Projectleider Jaap Kik toont een kaart met globale varianten voor een fietstunnel. De aanpassing van de rotondes is al meer in detail uitgezocht, maar voor een fietstunnel zijn diverse oplossingen en varianten denkbaar. Echter de impact is groot en raakt vele belangen. Het is dus van groot belang om de omgeving te betrekken bij de verdere uitwerking van plannen.

Vervolgtraject

De voorzitter licht het vervolgproces toe.

Samen met omwonenden zullen werkateliers worden ingericht. Gedacht wordt aan drie tot vier werkateliers. Ingenieursbureau Movares begeleidt de werkateliers, waarin wordt gewerkt aan varianten en bekeken wordt of deze inpasbaar zijn en welke gevolgen dit heeft. Het doel is om samen met de omgeving een voorkeursalternatief te vinden, dat op een groot draagvlak kan rekenen. Het proces van de werkateliers tot aan het presenteren van een voorkeursalternatief loopt vanaf mei tot en met de zomer van 2019. Iedereen die belangstelling heeft, kan zich inschrijven voor deelname aan de werkateliers, welke drie/vier avonden tijd in beslag nemen en daarnaast om enig leeswerk vragen. De uitkomst van de werkateliers en de resultaten van het gelopen traject worden eind 2019 aan de gemeenteraad gepresenteerd. Ook volgt nog een nieuwe plenaire informatiebijeenkomst voor bewoners en belanghebbenden. Daarna kan besluitvorming in 2020 volgen.

Meer informatie kan worden verkregen via de werkateliers en de aan het eind van dit jaar te organiseren plenaire informatiebijeenkomst. Tijdens de informatiemarkt (na afsluiting van dit

plenaire deel) kunnen ideeën en suggesties worden meegegeven aan het projectteam. Daar kan men zich ook aanmelden voor de werkateliers. Tenslotte wordt informatie beschikbaar gesteld via de projectpagina op de website van gemeente Teylingen.

Vragen / opmerkingen

- Een bewoner van de Molenstraat wijst op het vele verkeer van en naar de A44. Wat is de visie ten aanzien van de A44 ten opzichte van de slechte doorstroming op de N208? De voorzitter merkt op dat de A44 een Rijksweg is. De problematiek ligt breder dan alleen de doorstroming van verkeer. In de gemeenteraad werd gesproken over de slechte en gevaarlijke oversteekbaarheid. Er is dus een breder belang: het gaat over doorstroming en oversteekbaarheid en veiligheid. Als ergens een probleem wordt aangepakt en opgelost, gaat het elders vaak weer knellen. Ter plaatse van 't Soldaatje is ook een doorstroomprobleem. De provincie gaat echter niet over rijksweg A44. Vanuit de zaal wordt gewezen op het feit dat de A44 een bottleneck is. De aansluitingen zijn te kort dus ontstaan al snel opstoppingen. Wethouder Brekelmans zegt dat er sprake is van een aantal bottlenecks. De A44 heeft korte toe- en afritten. Echter ook wanneer er sprake is van een goede doorstroming op de A44, staat het verkeer op drukke momenten ook vast op de N208 en N444. De opstoppingen worden onder meer veroorzaakt door verkeer van en naar Keukenhof, maar in de winter zijn ook tellingen gedaan en zien we ook filevorming. Met de A44 zal het Rijk ook iets moeten, maar er moet ergens worden begonnen. Een feit is dat het verkeer op de N208 vaak vaststaat, ook wanneer het verkeer op de A44 doorstroomt. Bovendien gaat het niet alleen om de doorstroming, maar ook om de oversteekbaarheid en (verkeers)veiligheid.
- Een bewoonster merkt op dat het vanuit de Vogelenbuurt naar de Parklaan lastig is om met de auto twee rijbanen te moeten oversteken. Zij roept op om hier wat aan te doen.
- Een aanwezige vraagt of tunnel voor het autoverkeer is overwogen. Het is in beginsel een mogelijkheid, maar de inpasbaarheid levert een enorme uitdaging op. Het zou gaan om een fors stuk infrastructuur. Als men bedenkt hoeveel ruimte al nodig is voor een fietstunnel, dan gaat het bij een autotunnel om nog veel meer ruimte. Ook zal er sprake zijn van extreem hoge kosten.
- In de zaal wordt geconstateerd dat wordt gerekend op en met meer verkeer. Is een studie gedaan naar oplossingen die minder verkeer in Sassenheim opleveren? Is ook gedacht aan een rondweg om Sassenheim heen? Nu wordt een weg door het dorp nog drukker gemaakt. Spreker hoort niet wat het doet voor bewoners (impact). Verkeer doet wat voor ieders gezondheid. Wat deze inwoner betreft hoeft het niet nog drukker te worden. Hij adviseert om een studie te doen naar een omleidingsweg en daarmee juist het rustiger maken van de route door het dorp. De voorzitter is zich ervan bewust dat de betreffende aanwonenden aan een drukke weg wonen. Als de situatie opnieuw zou worden ontworpen, dan zou de weg niet zo door de bebouwde kom worden getekend. Maar waar dan wel? Door ongeschonden gebied en op bollengrond? Daar kan men ook vraagtekens bij plaatsen. De N-weg waar het nu om gaat, ligt waar die ligt. Een nieuw gebied doorsnijden, is een heel ander project en traject.
- Een aanwezige merkt op dat het een goed initiatief is dat met bewoners in gesprek wordt gegaan, maar geeft aan dat het lijkt alsof besluiten al zijn genomen. Kan in het voortraject met bewoners in gesprek worden gegaan over alternatieven en het trechteren van ideeën? De voorzitter benadrukt dat er geen besluit is genomen. Er ligt een schets en er zijn diverse mogelijkheden om met bewoners en belanghebbenden het gesprek aan te gaan. De overheid

maakt eerst globale plannen en gaat daarmee vervolgens naar buiten. Het is aan de politiek om te besluiten. De politiek vertegenwoordigt de inwoners van gemeente Teylingen.

- Op de vraag wat wordt voorgelegd aan de raad; een akkoord met rotondes, een rondweg of een ander alternatief, antwoordt de voorzitter dat gekeken wordt naar wat inpasbaar is en binnen de projectscope valt. Het is een vast gegeven dat er niet veel kan worden gedaan met de kruispunten. Er is een probleem en dat moet worden opgelost.

Wethouder Brekelmans zegt toe dat de politiek richting besluitvorming of planuitwerking ideeën over een rondweg of de doorstroming van de A44 zal meenemen en beschouwen bij de te kiezen oplossingen. Ook zal worden aangegeven waarom de voorkeur uitgaat naar een bepaalde variant boven bijvoorbeeld een rondweg. De politiek zal transparant zijn. In de besluitvorming moet helder zijn waarom varianten zijn afgefallen. Over de aangedragen suggestie voor een ondertunneling merkt de wethouder op dat het daarbij over miljoenen euro's meer gaat. Het is een provinciale weg. De provincie gaat over de financiën.

- Wat is nu precies in Sassenheim de provinciale weg?
Wethouder Brekelmans legt uit dat de hoofdrijbanen van de N208 en de N443 tot de provinciale weg behoren. De twee parallelbanen zijn van de gemeente. Die worden niet aangepast. De parallelstructuur blijft bestaan.
- Wordt het tracé Van Pallandtlaan vanaf de A44 richting Lisse in het beoogde plan een tweebaansweg?
Wethouder Brekelmans antwoordt bevestigend. Het tweebaansdeel ligt er net na de rotonde. Voordat men de bypass naar Lisse bereikt gaan de twee banen 'eruit'. De flessenhals wordt als het ware rechtgetrokken. Er ligt een groenstrook tussen. Dat is publiek groen. Er zou een extra rijbaan moeten komen, maar die komt niet in de voortuinen van aanwonenden te liggen. Het ruimteprobleem doet zich voor bij de rotondes en houdt verband met de diepte die moet worden gevonden voor de beoogde fietstunnel(s).
- Een aanwezige in de zaal heeft begrepen dat verkeerstellingen zijn gehouden. Geluidsoverlast en luchtvervuiling lijken echter niet te zijn gemeten. Het verzoek is dan ook om ook te meten op geluid en luchtkwaliteit.
De heer Kik legt uit dat er nu een verkeersstudie is gedaan. In het vervolgtraject zal nader onderzoek plaatsvinden, onder meer naar de waterhuishouding, luchtkwaliteit, geluid, de huidige en de te verwachten verkeersbelasting.
- Hoe staat het met het beoogde tracé tussen Sassenheim en Lisse van de in ontwikkeling zijnde Duinpolderweg?
De heer Kik vertelt dat er eind vorig jaar een voorkeursalternatief is gekozen voor de Duinpolderweg. Hiermee is vastgesteld waar de Duinpolderweg globaal komt te liggen. Op hoofdlijnen is besloten dat de weg er komt. Nu wordt een MER-onderzoek gedaan. Analyse van de effecten van deze nieuwe verbinding laten zien dat deze een deel van het verkeer van de N208 weghaalt. Als de nieuwe verbinding niet zou worden aangelegd, zou de verkeersgroei een stuk groter zijn dan waarmee nu rekening wordt gehouden. Dat effect is echter niet zo groot, dat geen aanpassingen nodig zijn om de doorstroming op de N208 op peil te houden.
- Een aanwonende van de Hoofdstraat heeft nu al 2 rijstroken voor zijn woning. Wat zijn de gevolgen voor hem en zijn gezin met jonge kinderen als daar straks vijf rijstroken komen te liggen?

De heer Kik wijst op het plan voor een ongelijkvloerse kruising voor fietsers en voetgangers. De betreffende aanwonende constateert dat een ongelijkvloerse kruising voor fietsers en voetgangers niets verandert aan het feit dat straks vijf rijstroken voor zijn woning komen te liggen. Dit zal het verkeer versnellen. Daarmee wordt de situatie voor zijn kinderen en anderen voor zijn woning dus gevaarlijker.

De heer Kik vertelt dat de bypass blijft liggen. Het aantal rijbanen neemt met één strook toe. In het geval van de aanwonenden van de Hoofdstraat van drie naar vier rijbanen. En door een tunnel is een gelijkvloerse oversteek voor fietsers en voetgangers niet meer nodig.

- Een omwonende vraagt zich af hoe de gemeente en provincie tot de conclusie komen dat de verkeersdruk toeneemt in plaats van vermindert. De Duinpolderweg gaat de boel ontlasten. Feitelijk zouden de toe- en afrit van de A44 moeten worden verlegd.
De heer Kik zegt dat rekening wordt gehouden met het effect van de Duinpolderweg. Dat effect zal zijn dat het verkeer door Sassenheim heen terugloopt. Echter de N208 houdt een belangrijke regionale functie. Vanwege overige regionale ontwikkelingen (woningbouw) valt juist weer een toename van verkeer te verwachten.
- Vanuit de zaal wordt een suggestie gedaan voor de aanleg van een randweg langs de sportvelden. Het verkeer van en naar Voorhout hoeft dan niet door Sassenheim heen. Voor het verkeer van en naar Lisse geldt hetzelfde. Dit was een plan van vijftig jaar geleden. Wellicht kan dit plan het beste worden uitgevoerd.
De heer Kik zegt dat de aanleg van een randweg een enorme impact om de omgeving heeft en tientallen miljoenen euro's zal gaan kosten. Een randweg biedt voordelen, maar heeft ook zeker negatieve gevolgen. Iedere aanpassing van bestaande infrastructuur en de aanleg van nieuwe infrastructuur hebben gevolgen, zowel in positieve als in negatieve zin. Een randweg brengt een forse investering en een grote ruimtelijke impact met zich mee. Dat is dus van een andere orde, qua haalbaarheid en termijnen dan de aanpassing die nu is voorzien. Over de plannen voor bijvoorbeeld de Duinpolderweg is tientallen jaren nagedacht en gesproken. Dat een aanpassing van de N208 de nodige impact heeft op de omgeving dat realiseren de gemeente en de provincie zich terdege.
- Wat is het effect van het verbreden van een rotonde als alle verkeer vervolgens weer op één baan terecht komt?
De turborotonde bij de nieuwe Nagelbrug in Voorhout is een goed voorbeeld. De verkeersdoorstroming op de N208 strookt op bij kruispunten. Als een aanpassing wordt doorgevoerd, zoals gepresenteerd, dan worden meer capaciteit en een betere verkeersafwikkeling geboden. Niet de gehele weg hoeft te worden verbreed. De kruispunten zijn qua afwikkeling de bepalend voor de doorstroming.
- Een bewoonster van de Van Pallandtlaan is verbaasd over het plan voor fietstunnels. Zij weet nog dat de rotondes er kwamen. Er kwam toen veel protest vanuit de wijk. Toen was de aanleg van tunnels niet mogelijk. Nu kan het opeens wel.
De voorzitter stelt dat het gaat over de inpasbaarheid. De inpasbaarheid is een lastige kluit. Er zijn mogelijkheden maar het is geen ruim gebied. Dus zal scherp ontworpen moeten worden. Er is minder ruimte dan men zou willen. De bestaande rotondes worden wat breder. Fietsers en voetgangers zouden daar niet moeten oversteken. Er moet iets worden gedaan met het idee voor tunnels. Daarover praten de provincie en de gemeente graag met omwonenden en de overige inwoners van Sassenheim.
Wethouder Brekelmans vult aan dat voor de aanpassing van de situatie op de rotondes en voor de aanleg van tunnels nu ideeën en input worden opgehaald bij de bevolking. Er ligt nog

niets vast, anders dan een getekende pijl. Met elkaar moet worden bedacht hoe plannen het beste kunnen worden ingepast.

Als een fietstunnel wordt aangelegd dan moet diepte worden gehaald. De ontwerpers zullen creatief moeten zijn. Een mogelijk gevolg kan zijn dat er toch huizen of panden op de randen staan. Met de eigenaren zal dan in gesprek worden gegaan. Die gesprekken kunnen leiden tot een wenselijke oplossing. Het is iets waarnaar moet worden gekeken vanuit het algemeen belang. Dat is een serieuze implicatie, waarmee niet lichtzinnig mag worden omgegaan. Echter er mag ook niet lichtzinnig worden omgegaan met een (gevaarlijke) verkeerssituatie voor fietsende kinderen en overige fietsers en voetgangers.

- Een bewoner is voorstander van een betere doorstroming maar niet voor meer verkeersgeluid. De grootste verkeersader ligt tussen de twee betreffende rotondes. Wanneer de weg tussen de twee rotondes wordt ondertunneld dan heeft dat minder geluidsoverlast en een veilige verkeerssituatie tot gevolg.

Wethouder Brekelmans weet dat een vergelijkbare situatie speelde in Voorschoten in de ontwerpfase van de Rijnlandroute. Daar kwam ook de optie van een randweg naar voren. Vanuit de gemeente is het een relevante vraag. Als een randweg of ondertunneling een betere oplossing biedt, maar als daarvoor niet wordt gekozen dan moet duidelijk worden beargumenteerd waarom niet wordt gekozen voor een randweg. De gemeente komt op voor haar inwoners en hun belangen, dus kan de mogelijkheid van een randweg zeker worden onderzocht. Wellicht is het de meest optimale oplossing, maar de problematiek doet zich voor op de rotondes.

Dit soort ideeën is wat de provincie en de gemeente willen ophalen. Dadelijk tijdens de aansluitende informatiemarkt kan men ideeën of suggesties opschrijven en meegeven. Daarnaast kan men deelnemen aan de werkateliers.

- Vanuit de zaal wordt gevraagd wat de relatie van de onderhavige problematiek is met de genoemde "Corridor Noordwijk-Schiphol".

De voorzitter antwoordt dat provincie Zuid-Holland in de gehele provincie werkt aan HOV. Daar waar de bus langsrijdt moeten maatregelen worden getroffen om de doorstroming en betrouwbaarheid te verbeteren. Daarbij wordt ook naar de fietsoversteken gekeken. De financiering komt uit het programma HOV. Binnen dit programma hebben de Staten geld gereserveerd voor maatregelen ter verbetering van de doorstroming.

- Waarom zou de gemeente hier iets 'verpesten' ten gunste van het HOV? De in Sassenheim voorgestelde aanpassingen worden niet exclusief gedaan voor de bus. De aanpassingen worden grotendeels betaald uit het programma omdat de maatregelen ten goede van de doorstroming op de N208 komen, waar ook de bus veel baat bij heeft.

- Een bewoner ergert zich aan het feit dat het vanavond helemaal niet gaat over de mensen die aan de Van Pallandtlaan en Parklaan wonen. Er wonen mensen langs de N208. De geluidshinder zal toenemen. De visie vanuit de gemeente en provincie is dat er meer verkeer over de N208 dan wel de rotondes moet.

De voorzitter bestrijdt het laatste. Er hoeft niet meer verkeer over. Er is meer verkeer dan dat nu op drukke momenten kan worden verwerkt. Het oplossen daarvan leidt niet automatisch ook tot meer verkeer. Ruimtelijke ontwikkelingen zoals woningbouw leiden wel tot groei van het autoverkeer. Velen blijven voor de auto kiezen. Hopelijk kiest men op termijn vaker voor de elektrische fiets, maar het feit is dat er veel verkeer over de weg gaat en zal blijven gaan. De regionale weg zal er nog lang liggen.

De heer Kik wijst op de lokale en regionale functie van de weg. Provincie Zuid-Holland en gemeente Teylingen realiseren zich dat de impact groot is. Daarom organiseren ze deze

participatie in een vroeg stadium. Er liggen een idee en een uitkomst van een verkeersstudie. Het plan heeft impact op regionale en op lokale schaal. Alle aanwezigen wordt gevraagd om hun geluid te laten horen. De heer Kik geeft aan dat juist om de aanwonenden vroeg te informeren en in de gelegenheid te stellen hun mening te vormen en te geven over het plan, een avond als deze wordt georganiseerd. Er wordt dus ook nadrukkelijk naar het belang van de directe omgeving gekeken.

- Vanuit de zaal wordt opgemerkt dat rotondes hun langste tijd hebben gehad. Bij Akzo is een nieuwe rotonde aangelegd. Ook daar staat het verkeer nu al regelmatig stil. Rotondes zijn te klein. Echter in Sassenheim zouden ze niet moeten worden vergroot. In 2030 is de capaciteit alweer achterhaald. Het is beter om verder te kijken naar 2040.
De heer Kik legt uit dat een rotonde niet altijd de juiste oplossing biedt. Een meerstrooksrotonde biedt vaak wel een goede oplossing omdat deze fors meer verkeer kan verwerken dan een enkelstrooksrotonde. Er zit echter een eindigheid aan de hoeveelheid verkeer die een meerstrooksrotonde kan verwerken. De vormgeving en afwikkeling van deze rotondes is nauwgezet doorgerekend en de voorgestelde rotondes kunnen het verkeer verwerken. Als een rotonde het verkeer niet aankan dan stond het ontwerp hier nu niet op sheet.
Vanuit Noordwijkerhout is er ook sprake van een drukke verkeersstroom. In verschillende richtingen moet de capaciteit van de rotondes worden uitgebreid, zodat op de rotondes de doorstroming in zijn geheel verbetert.
- Een dame in de zaal hoort dat het nodige wordt gezegd over verkeersveiligheid. Zij spreekt in het kader van de geopperde tunnels haar zorg uit over de sociale veiligheid.
Wethouder Brekelmans erkent dat sociale veiligheid bij elke tunnel een belangrijk punt is. Dat is nu precies één van de onderwerpen om met elkaar over te spreken. Hoe moet de tunnel eruit zien en aangekleed worden? Het veiligheidsgevoel in een tunnel moet goed zijn. Dit is een belangrijk ontwerppunt. Tegenwoordig worden tunnels, qua breedte en doorzicht ook juist met het oog op sociale veiligheid ontworpen.
- Provincie Zuid-Holland wil de verkeersdoorstroming aanpassen. De gemeente wil daaraan meewerken, maar vraagt dan wel om tunnels. Wie draait op voor de kosten?
Wethouder Brekelmans vertelt dat de inzet van de gemeente is gericht op financiering door de provincie. Er is ook nog een spaarpot in het kader van de het oplossen van de slechte oostwestverbinding in de regio. De wethouder deelt de opvattingen dat er aan de A44 en bij 't Soldaatje ook wat moet gebeuren. Die opvattingen worden meegenomen.
De huidige inschatting is dat met de voorgestelde aanpassingen van de rotondes binnen het budget kan worden gebleven.

3. Sluiting

De dagvoorzitter rondt het plenaire deel af. Eenieder wordt uitgenodigd om de informatiemarkt buiten de zaal te bezoeken. Alle aanwezigen worden bedankt voor hun komst en inbreng.

De bijeenkomst wordt om 20.51 uur gesloten.