

Onderwerp

Uitvoeringsbesluit turbokluisrotonde N209-Heerewegh

Bestuurlijke samenvatting van het voorstel

Met het vaststellen van het Uitvoeringsbesluit rotonde N209-Heerewegh gaan Provinciale Staten akkoord met het afronden van de verkenningsfase en het starten van de uitvoeringsfase van dit project. De uitvoeringsfase omvat de nadere planuitwerking en daadwerkelijke realisatie van een turbokluisrotonde op het kruispunt N209-Heerewegh te Benthuizen, in de gemeente Alphen aan den Rijn. Zie ook figuur 1 op pagina 4.

De realisatie van een turbokluisrotonde zal de verkeersveiligheid op deze locatie positief beïnvloeden en daarnaast zorgen voor een betere doorstroming van het verkeer door het verwijderen van erfaansluitingen op de hoofdrijbaan. Er is onder omwonenden en in de (lokale) politiek veel draagvlak voor de aanleg van een rotonde, omdat de locatie nu als verkeersonveilig wordt ervaren. Dit komt deels doordat het huidige voorrangskruispunt in een flauwe bocht ligt en deels door de nabijgelegen erfaansluitingen op de hoofdrijbaan. Deze kunnen komen te vervallen door de aanleg van een rotonde.

Conform de Regeling Projecten Zuid-Holland zouden Gedeputeerde Staten het uitvoeringsbesluit mogen nemen omdat de provinciale bijdrage lager is dan € 10 mln. Dat het uitvoeringsbesluit toch aan Provinciale Staten wordt voorgelegd vloeit voort uit een toezegging van gedeputeerde Zevenbergen in de vergadering van 20 november 2024 van uw Statencommissie Bereikbaarheid & Wonen. Aangezien het oorspronkelijke verzoek om de verkeersveiligheid van het kruispunt N209-Heerewegh te verbeteren is gekomen vanuit Provinciale Staten en het benodigde budget hiervoor ook door u beschikbaar is gesteld, lag het in de rede om ook het uitvoeringsbesluit door u te laten nemen. Dit op het moment dat er uitsluitsel zou zijn over de gemeentelijke bijdrage voor dit project.

InhoudMaatschappelijke opgave

Een bereikbaar Zuid-Holland zorgt ervoor dat we veilig en duurzaam kunnen reizen of je nu gebruik maakt van de weg, het water, het openbaar vervoer of de fiets. Om ervoor te zorgen dat de provincie Zuid-Holland voor iedereen bereikbaar is en blijft op een duurzame en veilige manier legt de provincie ook nieuwe provinciale infrastructuur aan en verbetert, waar dit wenselijk en/of nodig is, bestaande provinciale infrastructuur. Of een infrastructurele ingreep passend en nodig is wordt bepaald door onderzoek te doen naar oorzaken en mogelijk maatregelen. Verkeersveiligheid en duurzaamheid zijn standaard elementen in de voorbereiding van projecten. We streven naar een zo verkeersveilig mogelijke inrichting van onze infrastructuur. Tijdens de werkzaamheden laten we het belang van de gebruikers meewegen, om overlast zo veel als mogelijk te voorkomen.

Voorgeschiedenis

Op het kruispunt N209-Heerewegh te Benthuisen vinden relatief veel ongevallen plaats. Uit de verkenning is gebleken dat de huidige inrichting niet direct de oorzaak is van deze ongevallen. Veel ongevallen zijn het gevolg van ongewenst rijgedrag en/of onoplettendheid van deelnemers aan het verkeer. Een andere inrichting van de weg met minder conflictpunten en een lagere snelheid heeft een positieve invloed op de verkeersveiligheid en kan op veel draagvlak rekenen in de omgeving. Daarbij kunnen ook de huidige erfaansluitingen op de hoofdrijbaan anders worden aangesloten, waaronder die van de Firma Vermeulen. De erfaansluitingen liggen in de huidige situatie vrij kort na de bocht en zijn daarom laat zichtbaar voor de weggebruikers die geen oprijdend en afslaand verkeer verwachten.

Op verzoek van de commissie Bereikbaarheid en Wonen en de gemeenteraad van Alphen aan den Rijn (waar Benthuisen toe behoort) is onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid op het kruispunt en naar mogelijke oplossingsrichtingen.

In 2023 en 2024 hebben ingenieursbureaus Movares en Arcadis onderzoek gedaan naar het kruispunt. Uit het onderzoek van Movares uit 2023 kwam naar voren dat een rotonde de voorkeuroplossing is voor wat betreft de verkeersveiligheid en doorstroming. Daarnaast biedt een rotonde de mogelijkheid om de firma Vermeulen door middel van een parallelweg op de Heerewegh te ontsluiten. Bij andere kruispuntvormen is dit niet goed mogelijk.

Arcadis is doorgegaan met het rotondeontwerp als voorkeursoplossing en heeft deze verder geoptimaliseerd, wat heeft geresulteerd in een turboklufrotonde. De turboklufrotonde die Arcadis heeft ontworpen is relatief goed inpasbaar en biedt voldoende ruimte voor een aparte aansluiting voor de firma Vermeulen op de rotonde. Daarnaast komen de huidige perceelaansluitingen op de N209 te vervallen door het aanbieden van een alternatieve ontsluitingsroute richting de zuidelijker gelegen rotonde N209 Bentwoudlaan. Dit past binnen het beleid van de provincie om perceelaansluitingen op de hoofdrijbaan op te heffen waarmee grote snelheidsverschillen worden voorkomen. Met dit ontwerp ontstaat er, met het oog op de beschikbare ruimte, een zo optimaal mogelijk oplossing voor de inrichting van de weg. Uit gesprekken die met omwonenden, de firma Vermeulen en andere belanghebbenden zijn gevoerd, blijkt ook dat er veel draagvlak is voor dit ontwerp (zie figuur 1).

De genoemde onderzoeken zijn eerder met u gedeeld, in de Commissievergadering Bereikbaarheid en Wonen van 20 november 2024. Deze stukken zijn desgewenst via de volgende link te raadplegen: <https://pzh.notubiz.nl/modules/1/Ingekomen%20stukken/982901>

Financiën en dekking

De realisatiekosten voor de turboklufrotonde worden nu ingeschat op circa € 7 mln. Dit is gebaseerd op een kostenraming op basis van het huidige (voorlopig) ontwerp, aangevuld met kosten voor (intern) projectmanagement. In de nadere planuitwerking wordt het ontwerp verder uitgewerkt tot een definitief ontwerp met bijbehorende meer gedetailleerdere kostenraming. Daarbij wordt bijvoorbeeld ook de ondergrond nog nader onderzocht (kabels en leidingen).

In het PZI 2025-2039 is een reservering opgenomen van € 7,1 mln. aan investeringsmiddelen. De provinciale bijdrage is € 5,1 mln. De gemeente Alphen aan den Rijn draagt € 2 mln. Bij aan dit project. De gemeenteraad van Alphen heeft hiertoe op 27 maart jl. besloten. Met dit uitvoeringsbesluit wordt € 7,1 mln. beschikbaar gesteld als uitvoeringskrediet.

De meest actuele kostenraming heeft prijspeil 1 januari 2024 en is volgens de SSK-systematiek (Standaard Systematiek Kostenramingen) opgesteld op basis van het Voorlopig Ontwerp met een onzekerheidsmarge van circa +/- 30%.

De risicoreservering voor dit project is een gebruikelijk percentage van de bouwkosten, passend bij de onzekerheidsmarge van de raming.

De toekomstige beheerlasten (exploitatie) worden geraamd op gemiddeld ca. € 35.000, - per jaar. De precieze extra lasten worden na oplevering verwerkt in het Meerjarenonderhoudsprogramma (MJOP), zodat hier in de toekomst rekening mee kan worden gehouden.

Financiële risico's:

- *Aanvullende kosten voor verkeersmaatregelen.* De exacte uitvoeringswijze en fasering van de werkzaamheden zijn in deze fase nog niet definitief bekend. Zowel tijdens het opstellen van het contract als tijdens de voorbereiding van de realisatie door de aannemer zal aandacht worden besteed aan verkeersveiligheid en bereikbaarheid tijdens de uitvoering van het project en de bijbehorende maatregelen en kosten.

Bestaande situatie

Het betreffende gedeelte van de N209 loopt tussen Hazerswoude-Rijndijk en de A12. De weg is ingericht als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, bestaande uit 1 rijbaan met 2x1 rijstrook, met een maximumsnelheid van 80 km/h. Op een gemiddelde werkdag rijden er op de N209 nabij Benthuizen per etmaal circa 16.000 motorvoertuigen.

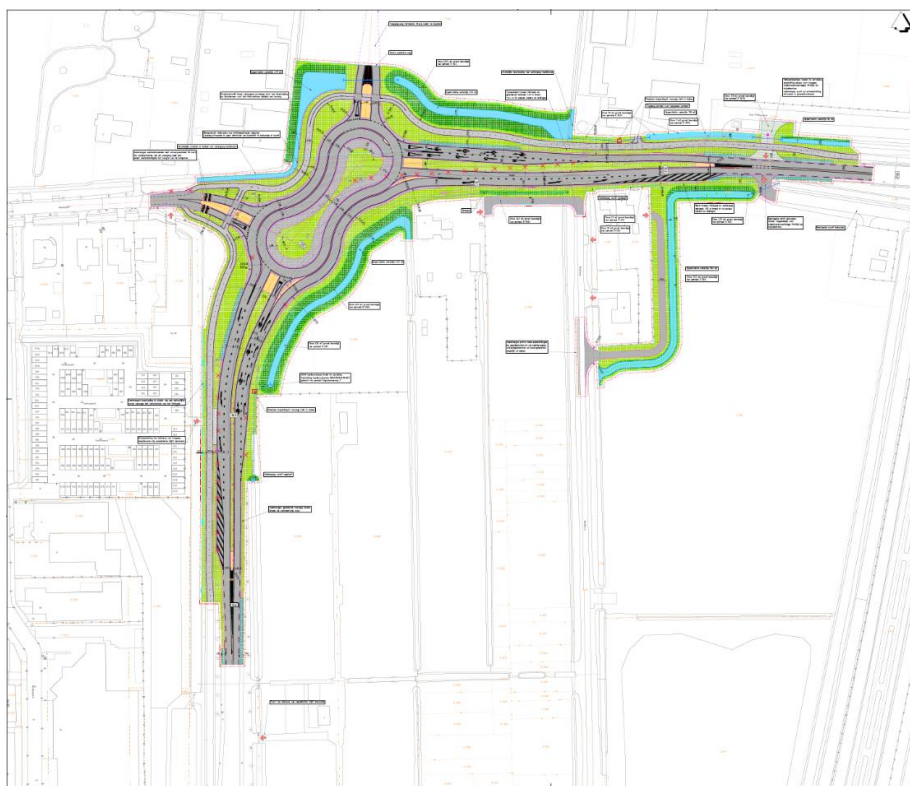
Ter hoogte van Benthuizen voldoet de N209 niet volledig aan de (landelijke) richtlijnen voor de inrichting van provinciale wegen. Zo zijn er een aantal uitritten aanwezig, die direct op de N209 aansluiten. Eén van de uitritten is van de firma Vermeulen, een groot aannemersbedrijf, dat al langer de wens heeft om veiliger ontsloten te worden op de N209. Tevens worden drie woonadressen (Hoogeveenseweg 5, 7 en 9) rechtstreeks via de N209 ontsloten. Dat is niet conform de richtlijnen die de provincie hanteert, omdat dit tot grote snelheidsverschillen en conflictpunten leidt.

Vanwege de beperkte ruimte is er relatief weinig plaats voor een nieuwe kruispuntvorm. In de onderzoeken zijn verschillende kruispuntvormen onderzocht, waarvan de eerste vier zijn afgefallen:

- Een nieuw vormgegeven voorrangskruispunt levert nauwelijks verbeteringen op voor de verkeersveiligheid.
- In een door verkeerslichten geregeld kruispunt kan geen veilige ontsluiting voor de firma Vermeulen worden gerealiseerd. De alternatieve aansluiting aan de zuidkant is in deze variant ook mogelijk.

- Een enkelstrooksrotonde biedt onvoldoende capaciteit om het verkeersaanbod af te kunnen wikkelen.
- Een 'standaard' turborotonde is fysiek niet inpasbaar op deze locatie.
- Een turbokluisrotonde is wel inpasbaar, biedt voldoende oplossend vermogen en kan op veel draagvlak rekenen.

Arcadis heeft van de turbokluisrotonde een voorlopig ontwerp (VO) gemaakt, zoals te zien is in figuur 1. In dit ontwerp krijgt de firma Vermeulen een eigen aansluiting op de rotonde (noordelijke tak) en worden de perceelaansluitingen van Hoogeveenseweg 5, 7 en 9 niet meer via de N209, maar via de Benthorn ontsloten. Deze sluit ten zuiden van het onderzoeksgebied aan op de rotonde N209-Bentwoudlaan-Boslaan.



Figuur 1: Voorlopig ontwerp turbokluisrotonde N209-Heerewegh

Stikstofdepositie

Tijdens de aanlegfase van het project komen stikstofemissies vrij door de inzet van bouwmaterieel en transportvoertuigen. Ook moet rekening worden gehouden met de stikstofemissies van omgeleid verkeer. Als de doorstroming verbetert ten gevolge van het project kan dit een verkeersaantrekkende werking hebben. Dit wordt bepaald aan de hand van een verkeersonderzoek. Bij een verhoogde verkeersdoorstroom moeten ook de emissies tijdens de gebruiksfase van de rotonde in ogenschouw worden genomen. Deze stikstofemissies kunnen leiden tot additionele stikstofdepositie op stikstofgevoelige natuur in Natura 2000-gebieden. De stikstofdepositie als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling op Natura 2000-gebieden kunnen worden berekend met het wettelijk voorgeschreven programma AERIUS Calculator. Indien sprake is van deposities $>0,00$ mol/ha/jr. op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, zijn vervolgstappen nodig. In dit stadium van het project is voor de aanlegfase, noch gebruiksfase een Aerijs-berekening uitgevoerd.

Omdat ervoor gekozen is om een deel van de onderzoeken uit de verkenningsfase pas in de uitvoeringsfase uit te voeren, heeft er op dit moment nog geen AERIUS-berekening plaatsgevonden. De AERIUS-berekening zal daarom in de uitvoeringsfase moeten worden gedaan. Dit kan leiden tot aanpassingen van het project en van de financiële kaders en planningskaders.

Duurzaamheid

Samen met Arcadis en de gemeente Alphen aan den Rijn is tijdens het onderzoek een duurzaamheidssessie gehouden. Hierin zijn maatregelen benoemd die betrekking hebben op het thema duurzaamheid en die kunnen worden toegepast in het project. Hierbij is ook het team Duurzame Infrastructuur van de provincie betrokken geweest.

Hierbij zijn tien verschillende maatregelen kansrijk geacht. Deze hebben bijvoorbeeld betrekking op duurzaam en herbruikbaar materiaalgebruik, de inpassing van groen en het realiseren van (extra) waterberging. De verschillende mogelijkheden worden in de uitvoeringsfase verder verkend.

Risico's

Risicodossier

Arcadis heeft samen met de provincie en met de gemeente Alphen aan den Rijn een risicosessie gehouden. Hierin zijn mogelijke risico's voor de vervolgfase(n) van het project benoemd en zijn bijbehorende oplossingsrichtingen bedacht. Het grootste risico wordt gezien in het ontbreken van de benodigde hoeveelheid stikstofruimte om de werkzaamheden uit te kunnen voeren. Indien nodig kan echter worden bekeken of elders stikstofruimte kan worden vrijgemaakt of dat de stikstofuitstoot voor dit project kan worden teruggedrongen, bijvoorbeeld door de inzet van duurzaam materieel zoals schoon en emissieloos materieel.

Daarnaast vraagt de aanwezigheid van een grote aannemer als direct belanghebbende nabij de projectlocatie om aandacht in de volgende projectfase(n). De provincie wil bij haar aanbestedingen zo open en transparant mogelijk zijn op basis van de eigen aanbestedingsregels. De betreffende aannemer zou kunnen inschrijven bij een toekomstige aanbesteding. Het is voor ons belangrijk dat bij de aanbesteding een level playing field aanwezig is waarbij alle potentiële inschrijvers evenveel

kans maken en wordt voorkomen dat er (de schijn van) belangenverstrengeling ontstaat. Wij blijven hier in de volgende fases zorgvuldig mee omgaan en doen desgewenst extra onderzoek.

Grondverwerving

Er is al inzichtelijk gemaakt welke gronden verworven dienen te worden, maar er is in deze fase nog niet met de grondeigenaren gesproken, waardoor er nog geen zicht is of deze grond minnelijk verworven kunnen worden. Het grootste deel van de gronden moet van de firma Vermeulen komen.

Aanvullende onderzoeken

Een ander belangrijk risico vormen de aanvullende benodigde “conditionerende” onderzoeken. Omdat er in de verkenningsfase nog maar beperkt onderzoek is gedaan naar zaken als waterhuishouding, flora en fauna en de grondverwerving, bestaat er een risico dat het project vertraging oploopt of dat er aanvullende eisen worden gesteld. Door de conditionerende onderzoeken in het begin van het vervolgproces uit te voeren, ontstaat echter meer tijd om mogelijke aanvullende eisen zo snel mogelijk in het ontwerp te integreren.

Voor de volgende aspecten is nog vervolgonderzoek benodigd:

Geluid

Er is nog geluidonderzoek nodig in het kader van de Wet geluidhinder. Hieruit volgt of er geluidsknelpunten ontstaan en welke maatregelen en voorzieningen hiervoor kunnen worden genomen.

Geotechniek

Bij het ontwerp moet er rekening worden gehouden met voorbelasten of toepassing van lichtgewicht ophoogmaterialen. Meestal valt de keuze op het aanbrengen van een voorbelasting gedurende 0,5 – 1 jaar. Om die reden is het noodzakelijk om zo snel mogelijk na het uitvoeringsbesluit geotechnisch grondonderzoek uit te voeren.

Stikstof

Het uitvoeren van Aeriusberekeningen. De uitkomsten van de Aerijs-berekeningen tijdens de aanleg- en gebruiksfase geven inzicht in de hoeveelheid stikstofdepositie die het gevolg is van de voorgenomen ontwikkeling. Door tijdige berekeningen kunnen potentiële stikstofgerelateerde uitdagingen in een vroeg stadium worden geïdentificeerd, waardoor passende maatregelen genomen kunnen worden. Zie hiervoor ook de alinea ‘Stikstofdepositie’ op pagina 4.

Kabels en leidingen

Er dient nog nader onderzoek te worden gedaan naar (het verleggen van) kabels en leidingen.

Hemelwaterafvoer en waterhuishouding

Er is inzichtelijk gemaakt hoe waterberging moet worden toegevoegd aan de omgeving door de aanleg van de turbokluisfrotonde. Hiervoor is in de volgende fase nadere afstemming benodigd met het waterschap over het huidige ontwerp.

Daarnaast dienen in de volgende fase minstens de volgende onderzoeken nog te worden uitgevoerd:

- Flora en faunaonderzoek
- Onderzoek om inzicht te krijgen in de aanwezige natuurwaarden en de effecten van het project hierop
- De aanwezigheid van Niet Gesprongen Explosieven (NGE) vormt een groot veiligheidsrisico bij graafwerkzaamheden. Hier dient een onderzoek naar de NGE te worden gedaan te beginnen met een oriënterend historisch onderzoek.
- Archeologie
- Via een (bureau)onderzoek de archeologische waarden in dit gebied in beeld brengen.
- Milieu hygiënische bodemkwaliteit

Juridische aspecten

Proces

Fase van het beleidsproces

De verkenningsfase wordt met voorliggend uitvoeringsbesluit afgerond. Daarna start de uitvoeringsfase, in eerste instantie met de nadere planuitwerking en vervolgens de daadwerkelijke realisatie na het nemen van een realisatiebesluit.

Participatie

De gemeente Alphen aan den Rijn is als belangrijkste partner betrokken, als medeopdrachtgever aan zowel Movares als Arcadis en als co-financier voor zowel het onderzoek als voor het toekomstige project.

Aanwonenden van het onderzoeksgebied zijn door middel van KES (Klant Eisen Specificatie) - gesprekken gevraagd naar hun wensen. Daarnaast is het schetsontwerp aan hen voorgelegd. Een aantal belangenorganisaties, zoals Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de fietsersbond zijn ook door middel van KES-gesprekken betrokken bij het onderzoek.

Procedure

Eerdere besluitvorming

Zie ook de voorgeschiedenis. De begroting van de turbokluisrotonde N209-Heerewegh is opgenomen in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur 2025-2039 (PZI). Het PZI wordt jaarlijks aan u voorgelegd bij de behandeling van de begroting en indien nodig bijgesteld via de voorjaarsnota.

Vervolgproces

Nadat het Uitvoeringsbesluit is vastgesteld zullen onder andere de volgende activiteiten worden opgepakt:

- Het afsluiten van een uitvoeringsovereenkomst met de gemeente Alphen aan den Rijn, waarin de gemeentelijke bijdrage wordt vastgelegd en ook afspraken worden gemaakt over beheer- en onderhoudsgrenzen en over de verdere participatie van de gemeente in dit project.

- Het aanschrijven van nutsbedrijven voor het verwijderen van kabels en leidingen waarvan in gezamenlijk overleg is geconcludeerd dat deze niet kunnen blijven liggen tijdens de realisatiefase en/of gebruiksfase van de turbokluisrotonde.
- Het uitvoeren van de conditionerende onderzoeken en verder uitwerken van het Voorlopig Ontwerp.
- Het opstellen van het contract ten behoeve van de aanbesteding.
- Het nemen van het realisatiebesluit door de verantwoordelijke portefeuillehouder.
- Het starten van de daadwerkelijke aanbesteding van het werk.

De gunning van het werk staat op zijn vroegst gepland in 2027. Vervolgens zal de opdrachtnemer een definitief ontwerp maken en de realisatie verder voorbereiden. De start van de uitvoeringswerkzaamheden is voorzien voor eind 2027. Deze planning is erop gebaseerd dat de benodigde gronden minnelijk verworven kunnen worden. Mocht dit onverhoopt niet lukken, dan zal het langer duren voordat de rotonde kan worden gerealiseerd.

Verdere formele besluitmomenten

Zoals eerder is aangegeven hoeft het realisatiebesluit, conform de Regeling Projecten Zuid-Holland niet te worden voorgelegd aan Provinciale Staten. Besluitvorming door Provinciale Staten is wel vereist bij het eventueel verhogen van het investeringskrediet mocht dit nodig blijken. Dit loopt via de reguliere P&C-cyclus zoals de PZI/begroting of Voorjaarsnota.

Ontwerp-Besluit

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

Gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 27 mei 2025, met het besluitnummer PZH-2025-873065227;

Gelet op Artikel 143, lid 2 van de Provinciewet;

Gelet op Artikel 2.2.1 Regeling Projecten Zuid-Holland;

Besluiten:

1. Vast te stellen het Uitvoeringsbesluit turbokluisfrotonde N209-Heerewegh in Benthuisen waarmee de Uitvoeringsfase wordt aangevangen.
2. Vast te stellen van het benodigde uitvoeringskrediet van € 7,1mln. voor de realisatie van turbokluisfrotonde N209-Heerewegh in Benthuisen, waarvan € 2 mln. wordt bijgedragen door de gemeente Alphen aan den Rijn.

Den Haag, 9 juli 2025

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

Griffier
drs. B.S.M. Sepers

Voorzitter
mr. A.W. Kolff

Den Haag, 27 mei 2025

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

Secretaris
drs. M.J.A. van Bijnen MBA

Voorzitter
mr. A.W. Kolff