

I. Inleiding

Nieuwe Sloot vormt één van de beoogde woningbouwlocaties in Alphen aan den Rijn. Gelegen nabij het kruispunt Oranje Nassausingel, Willem de Zwijgerlaan en President Kennedylaan, vormt dit een ontwikkellocatie aan belangrijke binnenstedelijke verkeersaders. Met het oog op de ontwikkeling op deze locatie, zal ook het aantal verkeersbewegingen in de omgeving toenemen. Een verkeerstoets is vanwege een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk om te bepalen of de huidige ontwikkeling gewenst is, gezien vanuit verkeer. In deze notitie wordt de ontwikkeling daarom nader beschouwd op de verkeerseffecten, alsook de wenselijkheid van de locatie ten aanzien van openbaar vervoer en langzaam verkeer.

De beoogde ontwikkeling van Nieuwe Sloot houdt in dat er maximaal 350 woningen worden gerealiseerd. Met de bouw van voornamelijk appartementen wordt een stedelijk woonmilieu beoogd, met zowel sociale huurwoningen, als middendure en dure koopwoningen.

Leeswijzer

In deze studie wordt eerst ingegaan op de bereikbaarheid van de wijk ten aanzien van het openbaar vervoernetwerk. Vervolgens wordt ingegaan op de huidige verkeerssituatie en de te verwachten verkeerseffecten van Nieuwe Sloot. Daarna wordt getoetst of het verkeersnetwerk voldoende robuust is om deze verkeersstromen op een veilige manier te verwerken. Omdat de positie van het langzaam verkeer ook mede afhankelijk is van de te verwachten verkeersintensiteiten, wordt deze als laatste toegelicht.

2. Ontsluiting openbaar vervoer

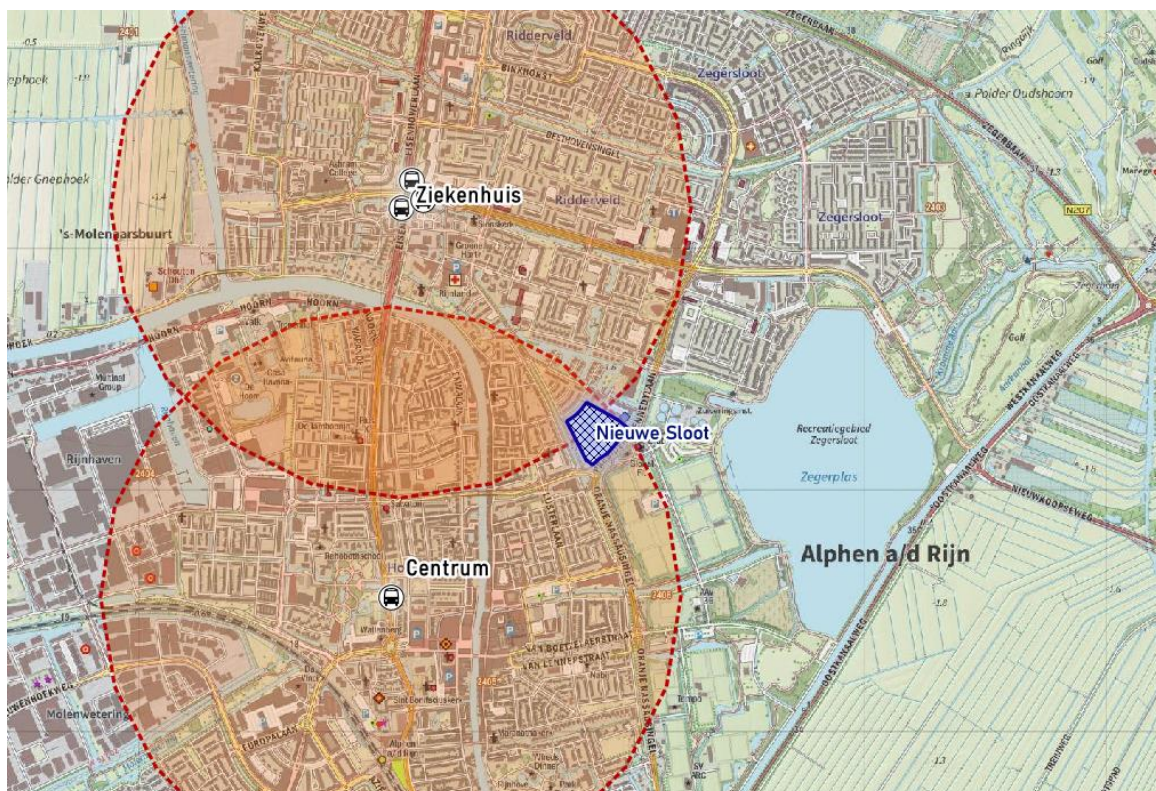
In de handreiking Duurzame Mobiliteit (2021) streeft de gemeente naar een verhoogde concurrentiekracht van openbaar vervoer ten opzichte van individueel autogebruik. Voor de nieuwe busconcessie (v/a 2022) wordt daarom naar verwachting gewerkt met het criterium dat 80% van de woonadressen hemelsbreed binnen 800 meter van een R-nethalte of station dan wel 500 meter van een bushalte ligt en 100% van de woonadressen hemelsbreed binnen 1.200 meter van een R-nethalte of station dan wel 800 meter van een bushalte ligt.

De huidige locatie is wat betreft openbaar vervoer zeer goed ontsloten. Enerzijds bevindt zich op korte loopafstand de bushalte Sportlaan, waar stadsbuslijnen 1 en 2 halteren. Deze stadsbus halteert langs de belangrijkste bestemmingen binnen Alphen aan den Rijn en sluit aan op andere OV-knooppunten, zoals het station en R-nethaltes.



Figuur 11. Ligging ontwikkellocatie Nieuwe Sloop ten opzichte van haltes stadsbus

Daarnaast is een locatie dicht bij R-nethaltes wenselijk, dit zorgt voor een snel transport op belangrijke lijnen. Een belangrijke verbinding vanuit Alphen aan den Rijn is richting Schiphol. Vanuit Schiphol volgen snelle verbindingen richting onder andere Amsterdam en Utrecht. Deze R-netverbinding is relatief snel en heeft daardoor ook minder haltes. Ontwikkellocatie Nieuwe Sloop bevindt zich binnen de streefnorm van een radius van 1200 meter rondom een R-nethalte.

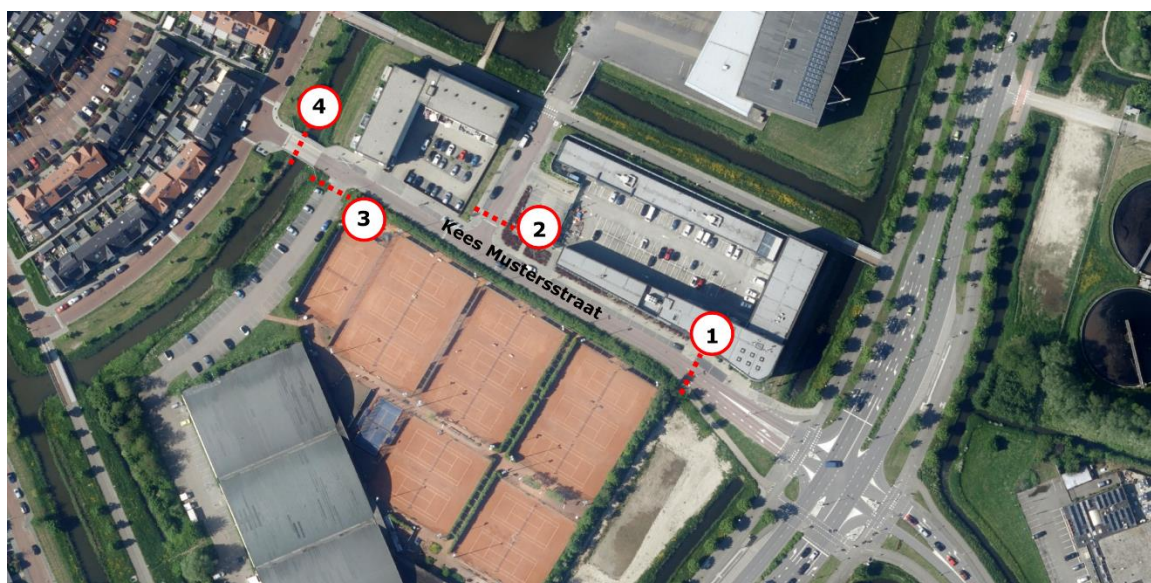


Figuur 2. Locatie planontwikkeling ten opzichte van streefwaarden halte-afstanden (blauw is 500 meter streekbussen en rood betreft 800 meter R-net)

Nieuwe Sloot ligt verder op circa 2 kilometer loop- en/of fietsafstand van het station en is daarmee ook op deze manier goed te bereiken. Binnen circa 7 minuten fietst men naar het station.

3. Huidige verkeerssituatie Nieuwe Sloot

Om een nauwkeurig beeld te krijgen van de huidige verkeerssituatie, zijn van week 4 tot en met week 8 in 2023 verkeerstellingen uitgevoerd op de Kees Mustersstraat (figuur 3). Dit is de belangrijkste ontsluitingsweg vanuit de planlocatie.



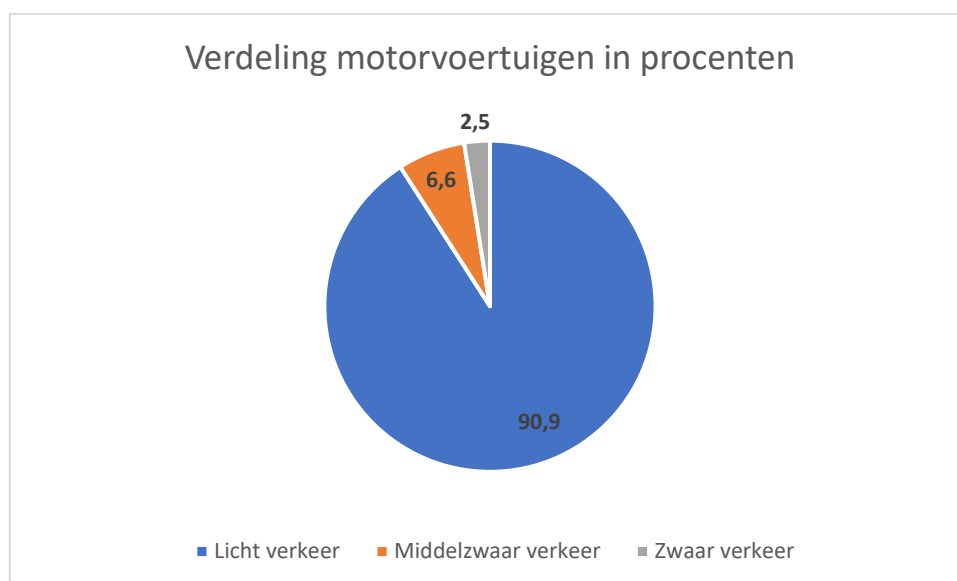
Figuur 3. Tellocaties Nieuwe Sloot (1. Locatie politie/opvangfietspad, 2. Entree Scala en Politie, 3. Entree Nieuwe Sloot, 4. Brug)

Tabel I toont de telresultaten van de verschillende locaties per gemiddelde werkdag. Fouten in de classificering van voertuigen, zijn voor locatie entree Scala/Politie, enkel gegevens gebruikt van week 8.

Tabel I I. Telresultaten gemiddelde werkdag van tellocaties Kees Mustersstraat, periode week 4 t/m 8 2023

Per gemiddelde werkdag	1. Locatie politie	2. Entree scala/politie	3. Entree Nieuwe Sloot	4. Brug
Motorvoertuigen (incl. overig)	1.940	485	261	851
Tweewieler	488	334	52	317

Voorts is de snelheid op de Kees Mustersstraat gemeten. Ter hoogte van het politiebureau is een gemiddelde snelheid gemeten van 31 km/uur, met een V85 van 39 km/uur. Ten aanzien van de verdeling van het type gemotoriseerd verkeer, ontstaat het onderstaande beeld (figuur 4).



Figuur 4. Verdeling motorvoertuigen ter hoogte van locatie Politiebureau (I) weken 4-8

4. Verkeersgeneratie Nieuwe Sloot:

Voor de woningbouwontwikkeling Nieuwe Sloot is de verwachte verkeersgeneratie berekend op basis van CROW-kengetallen. In totaal zullen maximaal 350 woningen worden gerealiseerd. Omdat de verkeersgeneratie mede afhankelijk is van de woningbouwprogrammering, is onderscheid gemaakt naar aantallen per type woning. In tabel is de verwachte verkeersgeneratie van de woningbouw in Nieuwe Sloot te zien.

Tabel 2. Verwachte extra verkeersgeneratie Nieuwe Sloot, op basis van locatie rest bebouwde kom

Verwacht programma	CROW-categorie	aantal	CROW-verkeersgeneratie (gemiddelde)	Totale verkeersgeneratie
Sociale huur of middenhuur appartement (minimaal 45%)	Sociale huur / middendure huur	158	3,6	270
Koopwoning (appartement) goedkoop (minimaal 15%)	Koopwoning appartement goedkoop	52	4,9	73,5
Koopappartement (duur)	Koopwoning etage middenduur	70	5,6	252
Grondgebonden koopwoning	Koopwoning (tussen-hoekwoning)	70	7,1	852
Typische weekday		350		1.713
Typische werkdag		350		1.901

Als gevolg van de planontwikkeling wordt een totale verkeersgeneratie verwacht van gemiddeld circa 1.700 tot 1.900 motorvoertuigen per etmaal. Deze woningen zullen ontsloten worden via de Kees Musterstraat, vanwaar het verkeer zich in noordelijke en zuidelijke richting zal verdelen over de President Kennedylaan.

Afname als gevolg van amoveren sportcomplex

Uit de tellingen van februari 2023 volgt dat gemiddeld 261 motorvoertuigen per etmaal de entree van Nieuwe Sloot passeren. In die periode waren de indoor tennishallen deels in gebruik door de GGD. Ook het buitentennis seizoen was nog niet gestart.

Als de uitkomst van de verkeerstellingen worden vergeleken met de verkeersgeneratie op basis van CROW-kengetallen (14 buitenbanen, 1 padelbaan, 12 indoortennisbanen en 10 squashbanen), dan zijn de tellingen aanmerkelijk lager dan op basis van de kengetallen wordt verwacht. Waar 261 motorvoertuigen per etmaal geteld, wordt op basis van de CROW kengetallen 798 motorvoertuigen per etmaal verwacht.

Om te rekenen met een realistisch worst case scenario, is een aftrek gehanteerd die correspondeert met het laagste aantal. In dit geval worden de tellingen gebruikt (261 mvt./etmaal) voor het salderen met het te verwachten verkeerseffect.

Het netto-verkeerseffect van ontwikkeling Nieuwe Sloot

Gegeven de verwachte extra verkeersgeneratie van de woningbouw en afname als gevolg van het saneren van het sportcomplex, wordt uitgegaan van de volgende netto toename van het verkeer in het plangebied:

	Woningbouwontwikkeling	Saneren sportcomplex	Netto toename Nieuwe Sloot
Verkeersgeneratie	+ 1.901 mvt/etmaal	-261 mvt/etmaal	1.640 mvt/etmaal

5. Uitgangspunten in het verkeersmodel

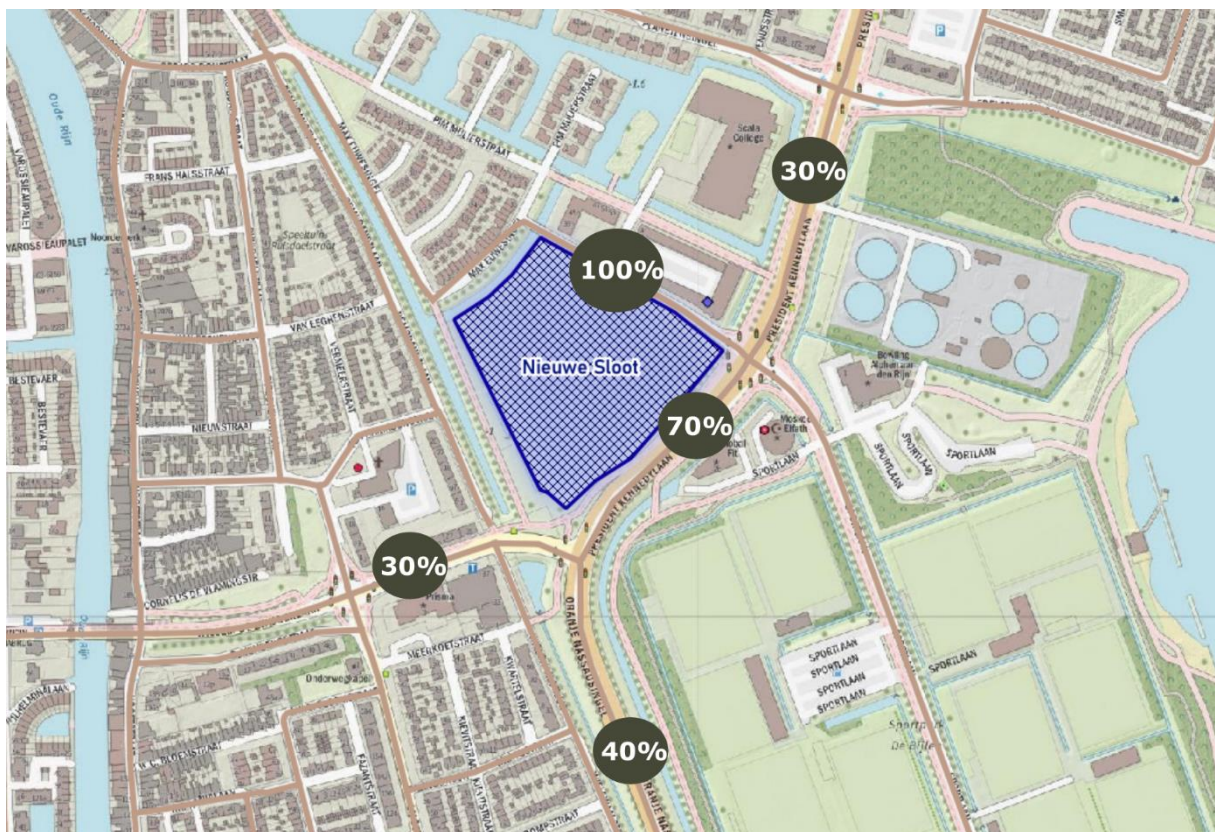
Voor het bepalen van de verkeersintensiteiten, wordt de basis gevormd door het verkeersmodel. In een verkeersmodel wordt op basis van kenmerken van het wegennet (o.a. capaciteit/snelheid) en sociaaleconomische gegevens (over wonen, werken en voorzieningen) een inschatting gemaakt van

de (toekomstige) verkeersintensiteit op het wegennet. Tellingen worden uitgevoerd om dit model te kalibreren.

Het huidige verkeersmodel is het Regionaal Verkeersmodel Midden-Holland 4.1 (RVMH 4.1). Voor een verfijningsslag van de aantallen op de wegvakken, zijn aanvullende tellingen uitgevoerd (zie hoofdstuk 3). Op basis hiervan is het basisjaar (2021) in lijn gebracht met de tellingen. Waar in het modelmatige basisjaar 2021 circa 1.700 mvt/etmaal op de Kees Mustersstraat worden verwacht, zijn er in februari 2023 circa 1.940 geteld per werkdag. Een kleine correctie op het basisjaar heeft daarom plaatsgevonden. Voor de nieuw te realiseren woningen in het gebied, is uitgegaan van kengetallen van het CROW (2021).

6. Verkeerstoedeling Nieuwe Sloot

Zoals eerder vermeld wordt het autoverkeer ook in de toekomst via de Kees Musterstraat afgewikkeld. Meer onzekerheid is er over de verkeersverdeling voor- en na de Kees Musterstraat. Op basis van bekende woon-werkpendelcijfers (bijlage I) en gegevens van bestemmingen (o.a. winkel-, sport-, educatie- en recreatievoorzieningen), is een toedeling gemaakt van het verkeer uit de ontwikkellocatie naar de relevante wegvakken. Uit figuur 5 valt op te maken dat een groot deel zuidelijk georiënteerd zal zijn, waarna ook dit verkeer zich zal verspreiden over de Oranje Nassausingel en de Willem de Zwijgerlaan. Waar de Oranje Nassausingel van belang zal zijn voor verkeer richting centrum Lage Zijde, Rotterdam en Utrecht, zal de Willem de Zwijgerlaan/Julianabrug voornamelijk gebruikt worden voor verkeer richting Hoge Zijde, de bedrijventerreinen en Leiden/Den Haag.

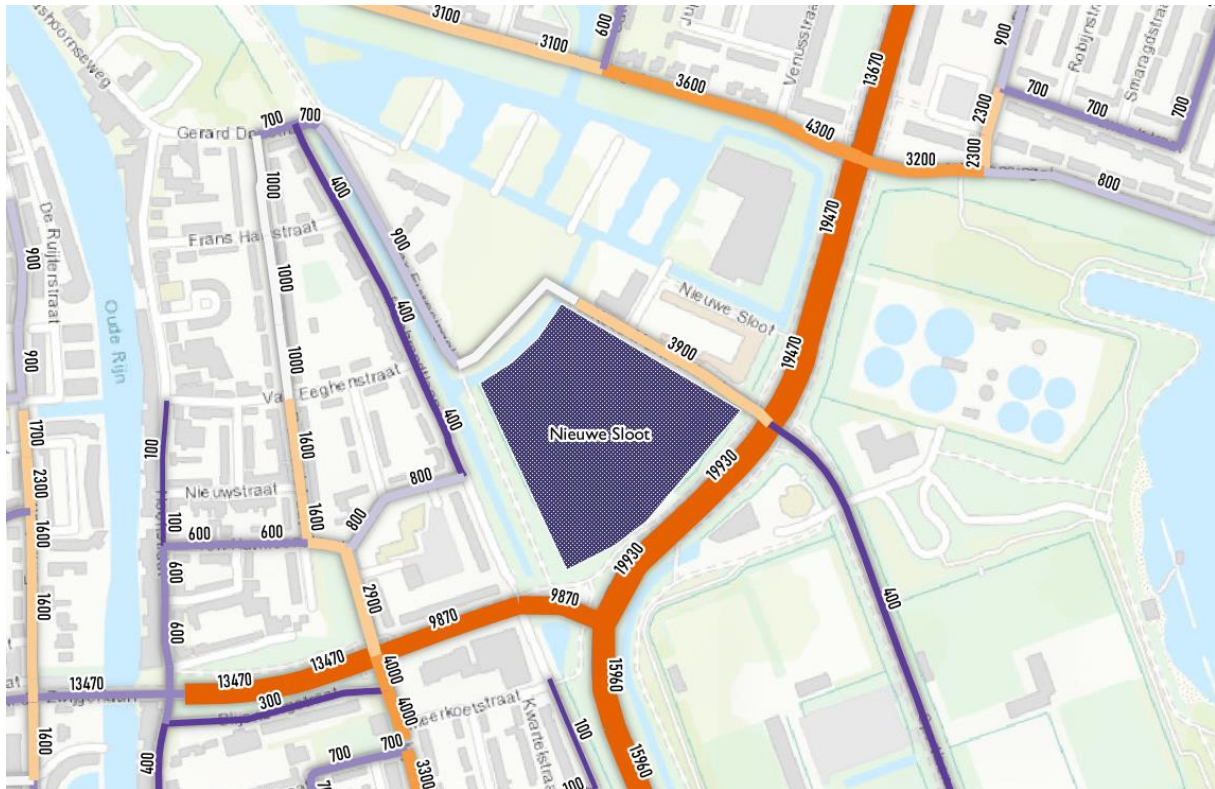


Figuur 5. Verkeerstoedeling ontwikkellocatie Nieuwe Sloot (onder andere op basis van pendelstromen - zie Bijlage I)

7. Effect op (omliggende) wegvakken

Nadat de verwachte verkeersgeneratie is berekend en het verkeer is toebedeeld, worden de cijfers uit het verkeersmodel geplust met de verwachte verkeersgeneratie. Zodoende wordt inzicht verkregen in de te verwachten verkeerseffecten op omliggende wegvakken als gevolg van de

ontwikkeling Nieuwe Sloot. Daarbij geldt ten alle tijden dat een model geen werkelijkheid vormt, maar wel een onderbouwd beeld geeft van de effecten.



Figuur 6. Verwachte verkeersintensiteiten omgeving Nieuwe Sloot op een gemiddelde werkdag (bron RVMH 4.1 – 2040 Zekere plannen incl. verkeersgeneratie op basis van CROW-kengetallen)

Kees Mustersstraat

Figuur 6 toont dat de Kees Mustersstraat in het toekomstjaar meer verkeer krijgt te verwerken. Waar op dit moment bijna 1.900 motorvoertuigen per etmaal rijden over deze erftoegangsweg, wordt dit in de toekomst maximaal circa 3.900 op een gemiddelde werkdag. Tijdens het drukste uur zullen dit circa 330 motorvoertuigen betreffen.

In de recente CROW-richtlijnen zijn geen intensiteiten genoemd die passend zijn bij een dergelijke erftoegangsweg. In het ASVV 2004 is een indicatie gegeven dat intensiteiten tussen de 5.000 en 6.000 motorvoertuigen per etmaal acceptabel zijn voor een erftoegangsweg, mits deze goed is ingericht. In de ontwerpwijzer voor fietsverkeer is beschreven dat fietsverkeer gemend met overig verkeer op een erftoegangsweg kan rijden wanneer de intensiteiten beperkt blijven tussen de 3.500 en 5.000 mvt/etmaal. Daarbij dient het wegprofiel ideaal te zijn ingericht. Het huidige wegprofiel van de Kees Mustersstraat voorziet gezien haar breedte van circa 5,5 meter in een profiel dat de toekomstige intensiteiten op een acceptabele manier kan verwerken. De gelijkwaardige kruisingen maken het voor verkeer noodzakelijk om alert te zijn op verkeer van rechts en daarmee hun snelheid te matigen.

Richting het kruispunt van de President Kennedylaan, zijn er twee voorsorteerstroken op de Kees Mustersstraat. Dit vergroot de afwikkelingscapaciteit van dit kruispunt en voorziet in een vlotte afwikkeling vanuit de Kees Mustersstraat. Voor fietsers is hier een opvangfietspad die voorkomt dat voorsorterende auto's hier mengen met het fietsverkeer. Het gebruik van dit opvangfietspad is alleen niet geheel volgens de regels, wat vraagt om een oplossing (hoofdstuk 7).

Ook het politiebureau Alphen aan den Rijn is gevestigd aan deze straat. Voor de hulpdiensten is het zaak dat zij op een snelle manier kunnen vertrekken vanuit hun uitvalsbasis. In overleg met de politie

is aangegeven dat voldoende rijbaanbreedte geborgd moet blijven en dat er voldoende zicht is op de kruising met de planlocatie.

Gebiedsontsluitingswegen

De relevante omliggende gebiedsontsluitingswegen zijn de President Kennedylaan, Willem de Zwijgerlaan, Oranje Nassausingel en de Burgemeester Bruins Slotsingel. Deze wegen krijgen te maken met een toename van de verkeersintensiteit, variërend van maximaal 2% tot 7%. Naar mate men verder van de planlocatie af rijdt, neemt logischerwijs ook het planeffect af.

De omliggende gebiedsontsluitingswegen zijn nagenoeg allen ruim gedimensioneerd. Onder andere de President Kennedylaan en Oranje Nassausingel zijn rondom de planlocatie voorzien van 2x2 rijstroken. Bij de verschillende omliggende kruispunten zijn afhankelijk van de rijrichtingen aparte opstelstroken gerealiseerd. De ruime dimensionering van deze wegen is ook nodig, hier rijden dagelijks veelal meer dan 15.000 motorvoertuigen per etmaal. Lokaal is er dan ook nog steeds kans op enige stagnatie.

Zo levert de Willem de Zwijgerlaan met openingen van de Julianabrug dikwijls vertraging op voor verkeer vanuit en richting het westen. Even verderop vormt de verkeersregelininstallatie op de Prins Bernhardlaan – Willem de Zwijgerlaan – Prinses Irenelaan een vertragende factor tijdens spitsuren. De verminderde afwikkeling hier kan versterkt worden als gevolg van deze planontwikkeling, al is het daadwerkelijke planeffect zeer beperkt. Gesteld kan worden dat de vertraging op deze wegvakken, nu en in de toekomst, zich autonoom ook al voordoet.

Voor de verkeersregelininstallaties op de President Kennedylaan en Oranje Nassausingel geldt dat deze in de toekomst acceptabele cyclustijden tonen en de verwachte toename als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen goed kunnen verwerken.

8. Langzaam verkeer

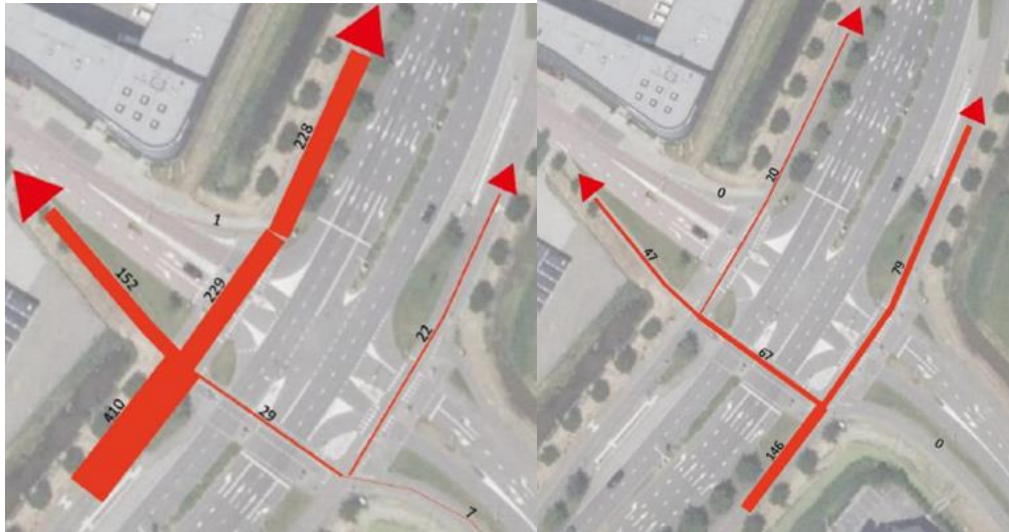
Voor langzaam verkeer is het streven om - in tegenstelling tot gemotoriseerd verkeer – te voorzien in een netwerk waarmee men zich zo snel en kort mogelijk kan bewegen door Alphen aan den Rijn. Fietsen wordt gemotiveerd. Autoverkeer wordt gedemotiveerd, met name op korte ritten. Fietzers zullen in het plan gebruik maken van de bestaande fietsverbindingen, zoals het Max Euwepad, Pim Mullierpad en het vrijliggende fietspad langs de president Kennedylaan.

De fietspaden rondom de planlocatie maken onderdeel uit van het hoofdfietsnetwerk van Alphen aan den Rijn en zijn daar gezien hun breedte ook op ingericht. Voor inwoners vanuit en richting het plangebied wordt het mogelijk om op een snelle en comfortabele manier hun bestemming te bereiken. Zaak is wel dat vanuit de planlocatie op minimaal twee plekken een aansluiting komt op genoemde fietspaden.

Naast de fietsers richting en vanuit de planlocatie, moet er ook gekeken worden naar het effect van het gemotoriseerd verkeer op fietsers elders. Zo zal de Kees Mustersstraat te maken krijgen met extra verkeer. De vormgeving hier is zodanig dat deze het verkeer goed kan afwikkelen. Richting het kruispunt dient het verkeer voor te sorteren. Het voorsorteren heeft geen effect op fietsers; deze gaan hiervoor namelijk al over op een vrijliggend fietspad. Voor een autoloos alternatief zijn er in de directe nabijheid bovendien twee opties in de vorm van het Pim Mullierpad en het Max Euwepad.

Ondanks de aanwezigheid van goede fietsvoorzieningen vragen de fietsbewegingen in de Kees Mustersstraat extra aandacht, vooral doordat fietsers het opvangfietspad (vanuit Kees Mustersstraat ri. President Kennedylaan) vaak in omgekeerde richting gebruiken. Het gaat hierbij met name om scholieren afkomstig vanuit zuidelijke richting van de Kennedylaan of de Sportlaan die via de Kees Mustersstraat naar het Scala College rijden. Uit een telling van donderdag 18 oktober 2018 blijkt dat op het drukste moment (tussen 8:00 en 8:15) circa 200 keer deze route hebben genomen. De

‘ontworpen’ route voor deze fietsers is via het Pim Mullierpad; blijkbaar is deze route voor hen minder aantrekkelijk vanwege het mogelijk moeten stoppen bij de VRI. Deze ongewenste fietsbewegingen zijn er op dit moment al en zullen met de toenemende intensiteiten leiden tot meer potentiële conflictsituaties, zeker tijdens de ochtendspits. Op dit moment bestempelt ook de politie dit naburige kruispunt als ‘ongelukkig’.



Figuur 7. Fietsbewegingen tijdens telling 18 oktober 2018 vanaf fietspad President Kennedylaan kant Nieuwe Sloot (links) en kant nabij Sportlaan (rechts)

Een oplossing dient gevonden te worden, de vorm hiervan moet nader uitgewerkt worden. Geopteerd wordt voor het volwaardig maken en het doortrekken van het fietspad langs de Kees Mustersstraat tot de kruising met het Scala College. Op basis van de tellingen in weken 4 t/m 8 2023 rijden er op dit traject circa 500 tot 800 fietsers per dag. De realisatie van een volwaardig vrijliggend fietspad heeft daarmee voornamelijk voor scholieren een belangrijke functie en voorkomt daarbij de ongewenste fietsbewegingen.

9. Conclusie

Met de ontwikkeling van Nieuwe Sloot geeft Alphen aan den Rijn invulling aan haar ambitie om op passende locaties binnen de kern Alphen aan den Rijn te ‘verdichten’. De ontwikkeling voorziet in de sloop van het huidige tenniscomplex en de bouw van 350 woningen. Met de voorgenomen ontwikkeling van Nieuwe Sloot, is in deze notitie de positie en het effect van openbaar vervoer, langzaam en gemotoriseerd verkeer nader beschouwd.

Nieuwe Sloot is gunstig gelegen ten opzichte van het openbaar vervoernetwerk. Met een stadsbushalte op korte loopafstand en R-nethaltes en het station op relatief korte fietsafstand, is deze locatie goed ontsloten middels het OV. Ook de directe aansluiting op bestaande fietsinfrastructuur is goed; hier sluit men direct aan op het hoofdfietsnetwerk. Vanuit de ambitie om duurzame modaliteiten te stimuleren, is Nieuwe Sloot een logische locatie om tot een ruimtelijke ontwikkeling te komen.

Voor gemotoriseerd verkeer, dient rekening gehouden te worden met een toename van verkeer op de omliggende wegvakken. Met name de Kees Mustersstraat vraagt in het bijzonder aandacht, gezien het gemengd gebruik van deze weg door zowel fietsers, hulpdiensten als autoverkeer. Op deze weg zal de planlocatie ook ontsloten worden. De Kees Mustersstraat heeft voldoende capaciteit om de toename van verkeer te verwerken. Desalniettemin is het gegeven de ongewenste fietsbewegingen in tegengestelde richting wenselijk om een vrijliggend fietspad te realiseren.

Het effect op de omliggende gebiedsontsluitingswegen is beperkt. De kruispunten op de Willem de Zwijgerlaan hebben tijdens spitsperioden of brugopeningen in de huidige situatie zo nu en dan vertraging, dit zal zich ook in de toekomst voordoen. Het planeffect op deze kruispunten is gering en staat daarmee betrekkelijk los van eventuele vertraging op deze kruispunten.

BIJLAGE I:

Sportcomplex huidig	M2	CROW-categorie	Verkeersgeneratie per 100m2/bvo	Eenheid	MVT/etmaal
Buitentennisbanen (14)	10000	Sportveld	80	Per 10.000m2, op basis van parkeernorm (x4)	80
Indoortennisbanen (12)	8000	Tennishal	4,3	Per 100m2 bvo	344
Padelbaan buiten (1)	200	Tennishal	4,3	per 100m2 bvo	8,6
Squashbanen (9)	1500	Squashhal	24,4	per 100m2 bvo	366
Totale verkeersgeneratie					798,6

Tabel 3. Verwachte verkeersgeneratie huidige tennishal o.b.v. CROW-kengetallen

BIJLAGE I: toedeling relatieve woon-werkpendel naar hoofdorïentatie vanuit planlocatie

Vanuit	Werkregio's	aantal banen x 1 000	km	Oriëntatie	Aandeel auto	Aantal x1000
Alphen aan den Rijn	Alphen aan den Rijn	10	2,9	via Julianabrug	0,4	4
Alphen aan den Rijn	Alphen aan den Rijn	8	2,9	via Oranje Nassausingel	0,4	3,2
Alphen aan den Rijn	Haarlemmermeer	2,8	23,8	via Burgemeester Bruins Slotsingel / N207	0,75	2,1
Alphen aan den Rijn	's-Gravenhage (gemeente)	2,8	28,2	via Julianabrug	0,75	2,1
Alphen aan den Rijn	Leiden	2,7	14,8	via Julianabrug	0,75	2,025
Alphen aan den Rijn	Utrecht (gemeente)	2,6	38,3	via Oranje Nassausingel	0,75	1,95
Alphen aan den Rijn	Amsterdam	2,2	35,7	via Burgemeester Bruins Slotsingel / N208	0,75	1,65
Alphen aan den Rijn	Alphen aan den Rijn	2	2,9	via Burgemeester Bruins Slotsingel / N209	0,4	0,8
Alphen aan den Rijn	Gouda	1,8	14,2	via Oranje Nassausingel	0,75	1,35
Alphen aan den Rijn	Leiderdorp	1,5	12,2	via Julianabrug	0,75	1,125
Alphen aan den Rijn	Rotterdam	1,5	30,4	via Oranje Nassausingel	0,75	1,125
Alphen aan den Rijn	Zoetermeer	1,4	13,6	via Julianabrug	0,75	1,05
Alphen aan den Rijn	Nieuwkoop	1,2	10,3	via Oranje Nassausingel	0,75	0,9
Alphen aan den Rijn	Bodegraven-Reeuwijk	1,1	10,2	via Oranje Nassausingel	0,75	0,825
Alphen aan den Rijn	Waddinxveen	1	8,3	via Oranje Nassausingel	0,75	0,75
Alphen aan den Rijn	Zoeterwoude	0,8	9,3	via Julianabrug	0,75	0,6
Alphen aan den Rijn	Amersfoort	0,8	60,9	via Oranje Nassausingel	0,75	0,6
Alphen aan den Rijn	Kaag en Braassem	0,6	10,9	via Burgemeester Bruins Slotsingel / N210	0,75	0,45
Alphen aan den Rijn	Lansingerland	0,6	20,1	via Oranje Nassausingel	0,75	0,45
Alphen aan den Rijn	Katwijk	0,5	22,2	via Julianabrug	0,75	0,375
Alphen aan den Rijn	Woerden	0,5	22,1	via Oranje Nassausingel	0,75	0,375
Alphen aan den Rijn	Zuidplas	0,5	15	via Oranje Nassausingel	0,75	0,375
Alphen aan den Rijn	Aalsmeer	0,4	20,8	via Burgemeester Bruins Slotsingel / N211	0,75	0,3

Alphen aan den Rijn	Noordwijk	0,4	25,9	via Burgemeester Bruins Slotsingel / N212	0,75	0,3
Alphen aan den Rijn	Teylingen	0,4	21,3	via Burgemeester Bruins Slotsingel / N213	0,75	0,3
Alphen aan den Rijn	Delft	0,4	29,4	via Julianabrug	0,75	0,3
Alphen aan den Rijn	Amstelveen	0,3	27,2	via Burgemeester Bruins Slotsingel / N214	0,75	0,225
Alphen aan den Rijn	Stichtse Vecht	0,3	35	via Burgemeester Bruins Slotsingel / N215	0,75	0,225
Alphen aan den Rijn	Uithoorn	0,3	19,1	via Burgemeester Bruins Slotsingel / N216	0,75	0,225
Alphen aan den Rijn	Leidschendam-Voorburg	0,3	22,3	via Julianabrug	0,75	0,225
Alphen aan den Rijn	Rijswijk (ZH.)	0,3	27,5	via Julianabrug	0,75	0,225
Alphen aan den Rijn	Westland	0,3	37,3	via Julianabrug	0,75	0,225
Alphen aan den Rijn	Capelle aan den IJssel	0,3	26,2	via Oranje Nassausingel	0,75	0,225
Alphen aan den Rijn	Nieuwegein	0,3	40,2	via Oranje Nassausingel	0,75	0,225
Alphen aan den Rijn	Haarlem	0,2	35,5	via Burgemeester Bruins Slotsingel / N217	0,75	0,15
Alphen aan den Rijn	Hilversum	0,2	45,5	via Burgemeester Bruins Slotsingel / N218	0,75	0,15
Alphen aan den Rijn	Lisse	0,2	23,1	via Burgemeester Bruins Slotsingel / N219	0,75	0,15
Alphen aan den Rijn	De Ronde Venen	0,2	22,9	via Burgemeester Bruins Slotsingel / N220	0,75	0,15
Alphen aan den Rijn	Oegstgeest	0,2	17,8	via Julianabrug	0,75	0,15
Alphen aan den Rijn	Pijnacker-Nootdorp	0,2	24,1	via Julianabrug	0,75	0,15
Alphen aan den Rijn	Schiedam	0,2	35	via Oranje Nassausingel	0,75	0,15
Alphen aan den Rijn	Almere	0,1	60,1	via Burgemeester Bruins Slotsingel / N221	0,75	0,075
Alphen aan den Rijn	Diemen	0,1	36,8	via Burgemeester Bruins Slotsingel / N222	0,75	0,075
Alphen aan den Rijn	Hillegom	0,1	24,8	via Burgemeester Bruins Slotsingel / N223	0,75	0,075
Alphen aan den Rijn	Ouder-Amstel	0,1	33	via Burgemeester Bruins Slotsingel / N224	0,75	0,075
Alphen aan den Rijn	Voorschoten	0,1	16,6	via Julianabrug	0,75	0,075
Alphen aan den Rijn	Wassenaar	0,1	20,7	via Julianabrug	0,75	0,075
Alphen aan den Rijn	Arnhem	0,1	95,3	via Oranje Nassausingel	0,75	0,075
Alphen aan den Rijn	Barendrecht	0,1	38,4	via Oranje Nassausingel	0,75	0,075
Alphen aan den Rijn	Breda	0,1	75,1	via Oranje Nassausingel	0,75	0,075
Alphen aan den Rijn	Bunschoten	0,1	63,7	via Oranje Nassausingel	0,75	0,075
Alphen aan den Rijn	Cuijk	0,1	112,5	via Oranje Nassausingel	0,75	0,075
Alphen aan den Rijn	Dordrecht	0,1	48,2	via Oranje Nassausingel	0,75	0,075
Alphen aan den Rijn	Eindhoven	0,1	112,4	via Oranje Nassausingel	0,75	0,075
Alphen aan den Rijn	Gorinchem	0,1	48,1	via Oranje Nassausingel	0,75	0,075
Alphen aan den Rijn	Helmond	0,1	116,4	via Oranje Nassausingel	0,75	0,075
Alphen aan den Rijn	's-Hertogenbosch	0,1	81,6	via Oranje Nassausingel	0,75	0,075
Alphen aan den Rijn	Houten	0,1	43,9	via Oranje Nassausingel	0,75	0,075
Alphen aan den Rijn	Krimpen aan den IJssel	0,1	28,2	via Oranje Nassausingel	0,75	0,075

Alphen aan den Rijn	Krimpenerwaard	0,1	24	via Oranje Nassausingel	0,75	0,075
Alphen aan den Rijn	Montfoort	0,1	26,7	via Oranje Nassausingel	0,75	0,075
Alphen aan den Rijn	Ridderkerk	0,1	38,9	via Oranje Nassausingel	0,75	0,075
Alphen aan den Rijn	Soest	0,1	54,7	via Oranje Nassausingel	0,75	0,075
Alphen aan den Rijn	Tilburg	0,1	85,6	via Oranje Nassausingel	0,75	0,075
Alphen aan den Rijn	Venray	0,1	132	via Oranje Nassausingel	0,75	0,075
Alphen aan den Rijn	Vijfheerenlanden	0,1	45,2	via Oranje Nassausingel	0,75	0,075
Alphen aan den Rijn	Vlaardingen	0,1	36,9	via Oranje Nassausingel	0,75	0,075
Alphen aan den Rijn	Zeist	0,1	49	via Oranje Nassausingel	0,75	0,075