provincie Zuid-Holland

GS brief aan Provinciale Staten

Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum
9 juli 2024

Ons kenmerk
PZH-2024-856226058
DOS-2013-0002219

Bijlagen
3

Aan Provinciale Staten

Onderwerp:
HOV corridor Noordwijk – Schiphol: maatregelen N208 Van Pallandtlaan te Sassenheim

Geachte Statenleden,

In de vergadering van de commissie Bereikbaarheid en Wonen op 7 februari jongstleden is u toegezegd om u voor het zomerreces van 2024 schriftelijk te informeren over de stand van zaken over de maatregelen aan de N208 Van Pallandtlaan te Sassenheim, onderdeel van het project Ontwikkeling buscorridors Noordwijk – Schiphol. Voorliggende brief betreft deze stand van zaken, waarin wij ingaan op achtereenvolgens:

- Aanleiding en voorgeschiedenis;
- Resultaten onderzoek meerstrooksrotonde N208-N443 met tunnel langzaam verkeer;
- Recente afstemming hierover in de Stuurgroep HOV (Hoogwaardig OV) Noordwijk-Schiphol en naar aanleiding daarvan ons besluit tot wijziging van de scope voor de doorstroommaatregelen aan de N208 in Sassenheim;
- Stand van zaken praktijkproef Rotonde Doseer Installatie (RDI) rotonde N208-Parklaan-W.Warnaarlaan.

Tot slot maken wij graag van de gelegenheid gebruik om u te informeren over het door provincie Noord-Holland vastgestelde provinciaal inpassingsplan (PIP) voor het Hoogwaardig OV Lisserbroek-Getsewoud, eveneens onderdeel van het project Ontwikkeling buscorridors Noordwijk – Schiphol.

Aanleiding en voorgeschiedenis
Op basis van het door uw Staten genomen uitvoeringsbesluit van 2013 hebben de provincies Zuid- en Noord-Holland, de gemeenten Noordwijk, Teylingen, Lisse, Haarlemmermeer, de Vervoerregio Amsterdam en Holland Rijnland in 2014 de "*Bestuursovereenkomst HOV Corridor Noordwijk-Schiphol*" gesloten. In deze overeenkomst zijn nadere afspraken gemaakt over de realisatie van de HOV-corridor en noodzakelijke maatregelen om dit te realiseren.

De N208 Van Pallandtlaan in Sassenheim, met daarin 2 rotondes (de rotonde N208-N443 en de rotonde N208-Parklaan-W.Warnaarlaan), is onderdeel van deze HOV-corridor. De N208 is gelegen binnen de bebouwde kom van Sassenheim en is in eigendom en beheer van de provincie Zuid-

Holland. De provincie Zuid-Holland is dan ook verantwoordelijk voor de nadere uitwerking en realisatie van de benodigde maatregelen op dit traject.

In eerste instantie heeft de provincie onderzocht of het mogelijk is het HOV via de N208 te laten rijden. Uit dit onderzoek bleek dat dit als gevolg van optredende vertragingen in de verkeersafwikkeling zonder aanpassingen niet mogelijk is. Voor de provincie is dit aanleiding geweest om de verkeersafwikkeling op de N208 in Sassenheim te onderzoeken.

Uit de studies kwam in 2017 een voorkeursvariant naar voren die voorziet in de opwaardering van beide rotondes op de N208 in Sassenheim alsmede het toevoegen van een rijstrook op de tussenliggende N208 Van Pallandtlaan.

In de Stuurgroep HOV Noordwijk-Schiphol van 19 april 2018 is besloten om deze voorkeursvariant te delen met de gemeenteraad en omgeving. De gehouden informatieavond en de behandeling en in de gemeenteraad leidden tot zorgen en veel vragen naar onder andere 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.

Naar aanleiding van de ontstane onrust is daarop besloten om een pas op de plaats te maken en eerst aanvullend onderzoek te doen om zo antwoorden te kunnen geven op de gestelde vragen. Tevens is bekeken of er nieuwe kansrijke varianten konden worden benoemd. Voor dit aanvullende onderzoek is het beschikbare regionale verkeersmodel geactualiseerd waarin alle regionale woningbouw- en verkeersontwikkelingen zijn opgenomen. In de studie is de situatie in 2040 doorgerekend met en zonder de Duinpolderweg die toen nog in beeld was.

Dit onderzoek uit 2019 leidde tot nieuwe inzichten qua oplossingsrichtingen. Uit nieuwe cijfers over het te verwachten verkeer in de toekomst bleek dat de rotonde N208-Parklaan-W.Warnaarlaan in de toekomst ook afdoende kan functioneren zonder aanpassing. Maatregelen op de rotonde N208-N443 blijven wel nodig. Uit de studie volgde een nieuwe variant die bestaat uit het aanpassen van de rotonde N208-N443 naar een meerstrooksrotonde, plus de realisatie van een tunnel voor langzaam verkeer op deze locatie[1]. Op deze manier wordt het verkeer op beide takken van de N208 zo goed mogelijke capaciteit geboden, en kunnen fietsers en voetgangers ongelijkvloers de N208 kruisen. De rotonde N208-Parklaan-W.Warnaarlaan blijft ongewijzigd in deze variant en het deel van de N208 Van Pallandtlaan tussen beide rotondes wordt niet uitgebreid met een extra rijstrook, met uitzondering van een korte invoegstrook.

Eind 2019 en begin 2020 zijn bijeenkomsten gehouden voor de omgeving waarin de aanleiding, de context en de stand van zaken in het project zijn toegelicht en waarin een inhoudelijke toelichting is gegeven op de uitkomsten van het onderzoek. Bewoners en andere belanghebbenden zijn vervolgens tot maart 2020 in de gelegenheid gesteld om schriftelijk te reageren op het onderzoeksrapport. Door de omgeving is veelvuldig gebruik gemaakt van de mogelijkheid om op het rapport te reageren; in totaal zijn 121 zienswijzen ontvangen. De ingediende reacties zijn vertaald naar een breed

[1] De tunnel is nodig, omdat het gelijkvloers kruisen van dubbele stroken onveilig is vanwege het risico op afdekongevallen.

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

Geconcludeerd is dat er een aantal onderwerpen is dat nadere uitwerking verdiende voor er een besluit over het vervolg kan worden genomen, dit betrof de zogenaamde '3 rode draden': 'Leefbaarheid Van Pallandtlaan', 'Ontsluiting van de Vogelbuurt' en 'Leefbaarheid en verkeersveiligheid N443'.

In 2021 en 2022 is vervolgens onderzoek verricht naar deze 3 rode draden met inbreng van werkgroepen uit de omgeving.

In het voorjaar van 2023 zijn de onderzoeksresultaten opgeleverd, teruggekoppeld aan de werkgroepen en gepresenteerd aan de gemeenteraad. Daarbij is aangegeven dat de volgende maatregelen verder uitgewerkt gaan worden:

- meerstrooksrotonde N208-N443 met tunnel voor langzaam verkeer (de tunnel is bij een grotere rotonde nodig om een verkeersveilige oplossing te kunnen bieden voor fietsers en voetgangers);
- praktijkproef met een RotondeDoseerInstallatie (RDI) op rotonde N208-Parklaan-W.Warnaarlaan. Deze maatregel is voortgekomen uit participatie met de omgeving met als doel de wachttijd vanuit de Vogelbuurt voor deze rotonde op drukke momenten te verkorten. Dit betreft een praktijkproef, omdat de werking in deze specifieke praktijksituatie niet op voorhand is aan te geven en het bovendien geen standaardoplossing is voor de provincie Zuid-Holland.

Met deze maatregelen zou het op peil houden van de doorstroming voor (H)OV en auto samen kunnen gaan met een verbetering van de lokale ontsluiting, de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers en de leefbaarheid.

Resultaten onderzoek meerstrooksrotonde N208-N443 met tunnel langzaam verkeer
In 2023 is opdracht gegeven aan ingenieursbureau RHDHV om de maatregel meerstrooksrotonde N208-N443 met tunnel voor langzaam verkeer uit te werken naar een integraal ontwerp, om zodoende inzicht te krijgen of en hoe de maatregel kan worden ingepast in de bestaande infrastructuur en welke consequenties dit heeft. Onderdeel van de opdracht was tevens om een bijbehorende kostenraming (SSK) op te stellen met actueel prijspeil om zicht te krijgen op de gemoeide investeringskosten.

Hieronder gaan wij in op de resultaten van dit onderzoek en de kostenraming. Zie voor meer achtergronden het *Rapport Schetsontwerp meerstrooksrotonde N208 - N443 met tunnel voor langzaam verkeer* (**bijlage 1**) en het *Rapport Kostennotitie Rotonde N208 - N443 en fietstunnel* (**bijlage 2**).

<u>Omvang inpassingsgebied</u>
De inpassing van de meerstrooksrotonde N208-N443 met tunnel voor langzaam verkeer (zie afbeelding 1) vereist reconstructie van de N208 in Sassenheim over een lengte van ca. 700m (vanaf de 3e Poellaan tot ca. halverwege het wegvak tussen beide rotondes). Dit enerzijds als gevolg van de

toevoeging van een extra toeleidende rijstrook naar de rotonde en een extra afrijstrook vanaf de rotonde. Anderzijds is dit het gevolg van de inpassing van de tunnel voor langzaam verkeer[2], waarvoor in het verlengde van de tunnel een 2-richtingenfietspad nodig is tot aan het bestaande 2-richtingenfietspad bij de 3e Poellaan om te voorzien in een goede bereikbaarheid van de tunnel voor fietsers uit Lisse en de Vogelbuurt.

Om de tunnel te kunnen inpassen dient een perceel met een beeldbepalend pand in het zuid-oostkwadrant van de rotonde te worden aangekocht en het pand te worden geamoveerd.

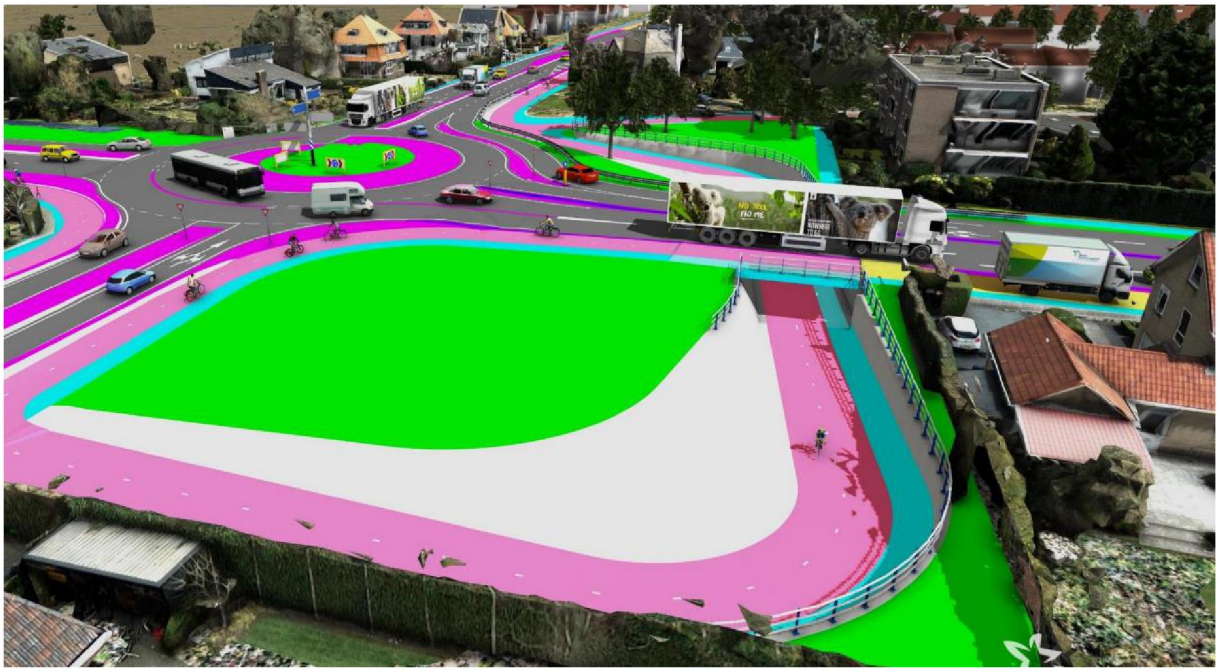


Afbeelding 1. Impressie meerstrooksrotonde en tunnel

<u>Concessies t.a.v. ontwerprichtlijnen en gevolgen voor de verkeersveiligheid</u>
De beperkte ruimte maakt dat inpassing van de meerstrooksrotonde en tunnel voor langzaam verkeer niet mogelijk is zonder daarbij concessies te doen ten aanzien van de ontwerprichtlijnen.

Dit is onder meer het geval bij de maatvoering van de meerstrooksrotonde, waar de beperkte ruimte noodzaakt tot het afwijken van de standaard van de provincie Zuid-Holland en toepassing van de minimale maat cf. de CROW-richtlijn. Voor de tunnel geldt dat deze alleen inpasbaar is met toepassing van min of meer haakse bochten in de tunneltoeritten (zie afbeelding 2); idealiter is er doorzicht in verband met de sociale veiligheid.

[2] De tunnel is nodig, omdat het gelijkvloers kruisen van dubbele stroken onveilig is vanwege het risico op afdekongevallen.



Afbeelding 2. Impressie tunnel voor langzaam verkeer met haakse bochten

Binnen de marges van de ontwerprichtlijnen moet voor diverse andere ontwerponderdelen een minimale maat worden toegepast. De combinatie/stapeling van minimale maten maakt dat dit ten koste gaat van de verkeersveiligheid / vergevingsgezindheid en gevoel van veiligheid.

Dit is het geval langs de noordtak (Hoofdstraat, westzijde) waar slechts ruimte resteert voor een smal toegangspad van/naar de aanliggende woningen tussen de perceelsgrens en de N208 (zie afbeelding 3). In de huidige situatie is hier meer ruimte dankzij een voet- en fietspad.



Afbeelding 3. Impressie wegvak N208 Hoofdstraat

Ook op de parallelweg langs de zuidwestzijde van de N208 neemt de verkeersveiligheid af, vanwege de noodzakelijke versmalling van de parallelweg met daarop zowel bestemmingsverkeer (auto's in 1 richting) als fietsers (2 richtingen) en de smalle scheiding met de N208, zie afbeelding 4.



Afbeelding 4. Impressie wegvak tussen beide rotondes

Ook het aanpassen van het huidige 1-richtingfietspad tot 2-richtingenfietspad tussen de tunnel en 3e Poellaan kan in dit kader worden genoemd, vanwege de conflicten tussen fietsverkeer uit 2 richtingen met de in- en uitritten van de aanliggende percelen en de zijwegen (zie afbeelding 5).

Hoewel de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer ter plaatse van de rotonde dankzij de tunnel verbetert (vanwege het opheffen van gelijkvloerse oversteken bij de rotonde), blijven fietsers uit Lisse en langzaam verkeer van/naar de woningen langs de westzijde van de N208 Hoofdstraat aangewezen op een gelijkvloerse oversteek over de N208 bij de Nachtegaallaan (zie eveneens afbeelding 5) of bij Ter Beek.



Afbeelding 5. Impressie gelijkvloerse oversteek N208 bij Nachtegaallaan

Consequenties voor de omgeving
De inpassing heeft onder andere de volgende consequenties voor de omgeving:

1. Verwerving en amoveren van een beeldbepalend pand in het zuidoost kwadrant van de rotonde;
2. Afnemende bereikbaarheid van bestemmingen langs de N208 ten noorden van de rotonde. Deze zijn alleen nog rechtsaf in/uit ontsloten vanwege de noodzakelijke verhoogde rijbaanscheiding tussen de rotonde en de Nachtegaallaan. Omrijdbewegingen voor dit bestemmingsverkeer zijn het gevolg.
3. De parallelweg langs de noordoostzijde van de N208 dient te worden afgesloten van de Ter Leedelaan vanwege de inpassing van de tunnel.
4. De parallelweg langs de zuidwestzijde van de N208 moet worden versmald, waardoor parkeren op de rijbaan niet meer mogelijk is. Hiervoor is nog geen alternatieve oplossing gevonden.
5. Parkeren langs de N208 ten noorden van de rotonde komt te vervallen. Hiervoor is nog geen alternatieve oplossing gevonden.
6. Doorgaande fietsers tussen de beide rotondes dienen via omliggende straten te worden geleid, omdat het niet meer gewenst is om hier doorgaand fietsverkeer af te wikkelen.
7. De inpassing vereist kap van 11 bomen en bosschages. Compensatie is naar verwachting mogelijk rondom de fietstunnel.

Investeringskosten
De kostenraming (SSK) op basis van het opgestelde schetsontwerp en prijspeil december 2023 sluit op een bedrag van € 17,5 mln (excl. btw)[3].

Hiermee zijn de investeringskosten een veelvoud van wat ten tijde van de bestuursovereenkomst uit 2014 voor N208-maatregelen begroot was: € 4,9 mln (= 4,5 mln + 10% onvoorzien)[4].

De thans beschikbare middelen bij de provincie Zuid-Holland binnen het project HOV Noordwijk-Schiphol voor de N208-maatregelen bedragen ca. € 5,5 mln[5] (prijspeil 1 januari 2023), wat resulteert in een dekkingstekort van € 12,0 mln (excl. btw). Wanneer het project gecompenseerd zou worden voor prijsontwikkeling t/m 2023 zou dit het tekort slechts beperkt kunnen terugbrengen.

Gerekend met de door Holland Rijnland gereserveerde middelen van € 4,0 mln in het Regionaal InvesteringsFonds, onderdeel Programma Ontsluiting Greenport, voor aanpassing van de rotonde N208-N443 in Sassenheim, zou het dekkingstekort neerkomen op € 8,0 mln (excl. btw).

Rijtijdeffecten bij meerstrooksrotonde

[3] Met 70% zekerheid liggen kosten binnen bandbreedte van € 13,6 mln en € 21,5 mln (excl. btw).
[4] Verschillen kunnen worden verklaard door onder andere gewijzigde scope, waaronder een tunnel voor langzaam verkeer met aansluitend 2-richtingenfietspad, vastgoedkosten voor aankoop van een beeldbepalend pand en prijsontwikkeling vanaf 2014.
[5] Beschikbare middelen conform de bestuursovereenkomst uit 2014 van € 4,9 mln + 3,0 mln indexatie t/m 2022 cf. Kadernota, minus reeds gemaakte kosten € 2,4 mln.

De resultaten van het onderzoek naar de haalbaarheid van de inpassing en de kostenraming zijn besproken met vervoerder Qbuzz, die vanaf eind 2024 de dienstregeling voor het OV in Zuid-Holland Noord gaat verzorgen.

Uit analyse van Qbuzz op basis van gemeten rijtijden van de bus uit 2022 volgt dat voordeel voor de bus er bij een meerstrooksrotonde vooral zou zijn voor de bus vanuit de richting Lisse. De rijtijdwinst bij een goede doorstroming als gevolg van een meerstrooksrotonde kan in deze richting zo'n 2 minuten zijn, gebaseerd op het verschil in gemeten huidige rijtijden op het traject tussen de haltes Beekbrug en Van Pallandtlaan in de avondspits (ca. 3 minuten rijtijd) versus de rijtijd buiten de spits (ca. 1 minuut).

In de andere richting ligt er reeds een bypass langs de huidige rotonde en is er in de huidige situatie geen noemenswaardige vertraging o.b.v. de gemeten rijtijden uit 2022. Een meerstrooksrotonde levert voor deze richting derhalve nagenoeg geen rijtijdwinst op.

Qbuzz geeft aan te begrijpen dat een kostbare investering met grote impact op de omgeving niet in verhouding staat tot de voordelen voor de bus. Qbuzz heeft aangegeven ook zonder doorstromingsmaatregelen op deze rotonde een betrouwbare dienstregeling (de vertragingen zijn voorspelbaar) met aansluitingen op de treinen te kunnen bieden.

Uit eerder onderzoek van Movares uit 2019 (*Aanvullende studie verkeersafwikkeling N208, in opdracht van de provincie Zuid-Holland*) door middel van dynamische verkeerssimulatie gebaseerd op verkeersmodelprognoses voor het jaar 2040 bleek eveneens dat vooral de bus vanuit de richting Lisse baat heeft bij de meerstrooksrotonde, zie onderstaande tabel. Ten opzichte van de autonome situatie in 2040 werd een rijtijdwinst van ca. anderhalve minuut geprognotiseerd (zie onderstaande tabel) op het traject tussen 3e Poellaan en Parklaan voor de variant waarbij de huidige rotonde N208-N443 tot meerstrooksrotonde wordt uitgebreid en de huidige rotonde N208-Parklaan niet wordt aangepast. Uit de resultaten volgde toen tevens dat er in de tegenrichting juist sprake was van een rijtijdverlies van ca. een halve minuut doordat er minder hiaten ontstaan in de hoofdstroom van de rotonde N208-N443 naar de rotonde N208-Parklaan, met vertraging voor de bus vanuit de Parklaan tot gevolg. Het vervallen van de meerstrooksrotonde als doorstroommaatregel heeft dus een gunstig effect op de doorstroming bij de rotonde N208-Parklaan voor bussen vanuit de Parklaan.

Prognose 2040	**Traject**	**Rijtijd bus 80-percentiel[6] (sec.)**		
		Autonoom	Meerstrooksrotonde	Verschil
Ochtendspits	Parklaan - 3e Poellaan	219	250	31
	3e Poellaan - Parklaan	198	186	-12
Avondspits	Parklaan - 3e Poellaan	180	183	3
	3e Poellaan - Parklaan	293	199	-94

Tabel 1. Rijtijden bus (80-percentiel) in 2040[7]

[6] De tijd waarbinnen 80 procent van de bussen het traject aflegt.

[7] Bron: Aanvullende studie verkeersafwikkeling N208 Sassenheim, Movares 2019, variant 2 (meerstrooksrotonde N208/N443 met tunnel voor langzaam verkeer en behoud van de rotonde 208/Parklaan in huidige vorm).

Stuurgroep HOV Noordwijk-Schiphol
De uitkomsten van het onderzoek naar de inpassing, de nieuwe inzichten in de investeringskosten en de duiding van de rijtijdeffecten zijn op 21 juni jl. voorgelegd aan de Stuurgroep HOV Noordwijk-Schiphol waarin de provincies Zuid- en Noord-Holland, de gemeenten Noordwijk, Teylingen, Lisse, Haarlemmermeer, de Vervoerregio Amsterdam en Holland Rijnland zitting hebben.

De Stuurgroep heeft op 21 juni jl.:

1. Kennis genomen van de onderzoeksresultaten m.b.t. het onderzoek naar inpassing en kosten van de meerstrooksrotonde N208-N443 met tunnel voor langzaam verkeer;
2. Geconcludeerd dat het plan voor de meerstrooksrotonde N208-N443 met tunnel voor langzaam verkeer niet haalbaar is en ingestemd met het voorstel om het onderzoeksproces naar deze maatregel te beëindigen;
3. Ingestemd met het voorstel om geen nieuwe onderzoekstrajecten op te starten naar andere doorstroommaatregelen op de N208 in Sassenheim. Dit gelet op de uitkomsten van het jarenlange onderzoek naar vele verschillende doorstroommaatregelen op de N208- passage, alsmede gelet op de inzet van samenwerkende partijen in de Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer voor een betere bereikbaarheid en leefbaarheid, waarbij een nieuwe verbinding tussen de N208 en de A44 ten zuiden van Lisse en Lisserbroek wordt onderzocht met als doel om de dorpskernen te ontlasten.
4. Ingestemd met het voorstel dat de provincie Zuid-Holland samen met vervoerder Qbuzz verkent wat er op de corridor aan eventuele aanvullende maatregelen ter bevordering van het (H)OV nog mogelijk is.
5. Verzocht aan de provincie Zuid-Holland om het bij de provincie Zuid-Holland beschikbare krediet voor de N208-maatregelen beschikbaar te houden voor het project HOV Noordwijk-Schiphol.

Besluit tot scopewijziging met behoud projectkrediet
Gelet op de uitkomsten van het Stuurgroepoverleg hebben wij het besluit genomen de scope van het project HOV Noordwijk-Schiphol met betrekking tot de doorstroommaatregel N208 in Sassenheim te wijzigen, het onderzoek naar een doorstromingsmaatregel op de N208 in Sassenheim te beëindigen en te gaan verkennen met Qbuzz wat er op de corridor aan eventuele aanvullende maatregelen ter bevordering van het (H)OV nog mogelijk is.

Wij zijn voornemens om, op advies van de Stuurgroep, de middelen die binnen het project HOV Noordwijk-Schiphol beschikbaar zijn voor de N208-maatregelen, ca. € 5,5 mln (prijspeil 1 januari 2023) minus kosten samenhangend met de RDI en projectmanagementkosten voor het HOV project, aan te houden voor het project en het projectkrediet gelijk te houden in het PZI. Dit krediet zal worden aangewend voor de volgende doelen:

- de financiering van eventuele aanvullende maatregelen op het oorspronkelijke maatregelpakket, volgend uit de nog te starten verkenning met Qbuzz;

- als reservering voor nog onvoorziene tekorten bij andere partijen voor de door hen te realiseren maatregelen voor het project HOV Noordwijk-Schiphol, die zij met subsidie van de provincie Zuid-Holland realiseren.

Praktijkproef RotondeDoseerInstallatie rotonde N208-Parklaan-W.Warnaarlaan
Wat betreft de eerder genoemde praktijkproef met de RotondeDoseerInstallatie (RDI) op rotonde N208-Parklaan-W.Warnaarlaan kunnen wij u berichten dat deze praktijkproef in voorbereiding is en gepland is om komende winter te starten. Deze maatregel is voortgekomen uit participatie met de omgeving. De doseerlichten zullen worden geplaatst op de N208 vóór de rotonde komend vanaf de A44 met als doel de wachttijd vanuit de Vogelbuurt voor deze rotonde op drukke momenten te verkorten.

De doseerlichten worden geactiveerd, zodra een voertuig op de W.Warnaarlaan langere tijd moet wachten voor de rotonde. De doseerlichten geven het N208-verkeer dan korte tijd rood licht, waardoor het voor autoverkeer vanaf de W.Warnaarlaan gemakkelijker wordt om de rotonde op te rijden.

De voorgenomen duur van de praktijkproef is één jaar. Gedurende dit jaar worden de effecten van de dosseerinstallatie op het wegverkeer gemonitord. Dit betreft analyse van meetgegevens uit de RDI (wachttijden, verkeersintensiteiten), analyse van camerabeelden (opvolggedrag en verkeersveiligheid) en observaties ter plaatse (o.a. effect op doorstroming op de N208). Het betrokken ingenieursbureau voert eerst een nulmeting uit als de doseerlichten nog niet in werking zijn. Vervolgens vindt gedurende het jaar elk kwartaal een zelfde analyse plaats en wordt hierover gerapporteerd, met tot slot een eindrapportage over de gehele duur van de proef. Op basis van de monitoringsgegevens kan indien nodig ook tussentijds worden bijgestuurd in de afstelling van de doseerinstallatie bij het zoeken naar een optimum tussen enerzijds het verkorten van de wachttijd en anderzijds behoud van een goede doorstroming op de N208.

Het ontwerp en de wijze van monitoring zijn afgestemd met de gemeente Teylingen en toegelicht aan het Burgercomité Teylingen-Noord.

Wij zullen voor de start van de proef naar de omgeving communiceren. Gedurende de looptijd van de praktijkproef zullen wij u vanzelfsprekend informeren wanneer daar aanleiding toe is. Na afloop van de proef komen wij bij u terug met de uitkomsten van de monitoring en evaluatie op basis waarvan de provincie Zuid-Holland besluit over het handhaven of het verwijderen van de doseerlichten.

PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud
Tot slot zijn wij verheugd u te kunnen informeren dat Provinciale Staten van Noord-Holland op 10 juni jl. het provinciaal inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek-Getsewoud, onderdeel van het project HOV Noordwijk-Schiphol, hebben vastgesteld. Het PIP maakt de realisatie van de nieuwe brug over de Ringvaart en de busbaan in de gemeente Haarlemmermeer ruimtelijk mogelijk. Volgens planning van de provincie Noord-Holland kunnen de eerste bussen halverwege 2029 gebruik maken van de nieuwe infrastructuur.

Gedeputeerde Staten gaan ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

secretaris,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

plv. voorzitter,

M.E. van Leeuwen

Bijlagen

- Bijlage 1 Rapport RHDHV Schetsontwerp meerstrooksrotonde N208 - N443 met tunnel voor langzaam verkeer
- Bijlage 2 Rapport RHDHV Kostennotitie meerstrooksrotonde N208 - N443 en fietstunnel
- Bijlage 3 Brief aan het College van B&W van gemeente Teylingen