

STARTNOTITIE

MOBILITEITSAANPAK NOORDELIJKE DUIN- EN BOLLENSTREEK EN HAARLEMMERMEER

OP WEG TUSSEN DUIN, BOLLEN EN POLDER

Op 16 februari 2023 spraken de bestuurders in het gebied noordelijke Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer met elkaar af te willen samenwerken aan de verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de regio. Het gaat hier om de provincies Noord- en Zuid-Holland, de samenwerkingsverbanden Holland Rijnland en Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Haarlemmermeer, Hillegom, Lisse, Teylingen en Noordwijk.

DOEL STARTNOTITIE

Deze startnotitie vormt het bestuurlijk kader voor de verdere uitwerking van de samenwerking. Daarnaast vormt de startnotitie ook de basis voor het maken van bestuurlijke afspraken voor de uitwerking van deelprojecten.

De notitie beschrijft dat de infrastructuur is achtergebleven bij de economisch ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied. De woningbouwopgaven en de toename van arbeidsplaatsen vraagt een goed functionerend mobiliteitssysteem. De startnotitie formuleert oplossingsrichtingen voor alle vervoerwijzen om ook in de toekomst een leefbare, verkeersveilige en bereikbare regio te zijn.

DE VOORGESCHIEDENIS VAN DE HUIDIGE VERKEERSSITUATIE

De Duin- en Bollenstreek lag eeuwenlang ingeklemd tussen de zee en het door veenaflaving en veenaflslag ontstane Haarlemmermeer. Hierdoor ontstond een oriëntatie naar Haarlem, Leiden en Amsterdam, waarvan de ruimtelijke weerslag nog steeds zichtbaar is. Deze zichtbaarheid is met name te zien in de noord-zuid oriëntatie van spoor, water, trein-, en fietsverbindingen. Haarlemmermeer ontwikkelde zich na de inpoldering in flink tempo tot een grote gemeente. Met de luchthaven Schiphol vormt de gemeente een belangrijk economisch kerngebied.

MAATREGELENPAKKET NOORDELIJKE DUIN- EN BOLLENSTREEK

- Er komt € 10 miljoen voor fietsmaatregelen (onderdeel bijdrage provincie Zuid-Holland), met daarin ruimte voor de onverwacht hogere kosten van een fietstunnel bij Lisse en het verder verkennen en uitwerken van concrete maatregelen op basis van de Fietsstrategie Holland-Rijnland.
- Voor het OV houden we het bij de bestaande afspraken (lopend proces HOV Noordwijk – Schiphol). De regio heeft een wens voor extra OV-verbindingen. De financiering van deze OV-afspraken en -wens valt buiten de context van de Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek.
- De provincie Zuid-Holland heeft het initiatief als het gaat om de verbinding tussen de A44 bij Abbenes en de provinciale weg N208 ten zuiden van Lisse.
- De regio Noordelijke Duin- en Bollenstreek heeft het initiatief voor de verbinding tussen de N207 en de N206 met een aftakking naar station Hillegom.
- Middelen Provincie Zuid-Holland zijn beschikbaar en blijven beschikbaar voor het brede pakket.
- We werken aan het vinden van externe financiering, omdat we kansen zien (ieder levert hiertoe een inspanning).

De verkavelingsstructuur van de Haarlemmermeerpolder is aangesloten op de Duin- en Bollenstreek. De sociaal-economische oriëntatie van de Duin- en Bollenstreek kantelde mede hierdoor. De noord-zuidoriëntatie werd oost-west. Deze wordt versterkt door de rol die de Duin- en Bollenstreek vervult voor de recreatieve en toeristische behoeften van Haarlemmeerders en Amsterdammers. En de groene gebieden in Haarlemmermeer trekken ook bezoekers uit de Duin- en Bollenstreek. Schiphol

en MRA (Amsterdam Zuidoost) zijn grote economische trekkers met veel arbeidsplaatsen, ook voor inwoners vanuit de noordelijke Duin- en Bollenstreek.

Echter, de noord-zuid gerichte infrastructuur (rijks- en provinciale wegen, spoorlijnen) bleef in de Bollenstreek de afgelopen vijftig jaar dominant. De infrastructuur in oost-westelijke richting groeide niet mee met de veranderende oriëntatie. De uitzondering hierop vormt de aanleg en verbreding van de N207. Het gevolg is veel (oost-west) doorgaand verkeer door kernen zoals Beinsdorp, Hillegom, Lisse, Lisserbroek, Zwaanshoek en De Zilk. Dagelijkse maken veel forenzen gebruik van dezelfde niet toereikende infrastructuur.

De verdere(toekomstige) gebiedsontwikkeling in de Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer zetten de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid in de bestaande kernen nog meer onder druk. Het verder werken aan het gehele maatregelenpakket (zie kader pagina 1) vormt hierop een antwoord

ADAPTIEVE AGENDA ALS FUNDAMENT VOOR VERBETERING

HAARLEMMERMEER, NOORD-HOLLAND EN VERVOERREGIO AMSTERDAM NETWERKSTUDIE EN ADAPTIEVE AGENDA

Haarlemmermeer groeit hard. De gemeente realiseert een substantieel deel van de regionale ontwikkelingsambitie met een woningbouwschaalsprong van circa 20.000 woningen tot 2040 en een stevige groei van het aantal arbeidsplaatsen. Het mobiliteitssysteem in Haarlemmermeer loopt daardoor tegen de maximale capaciteit op. De ruimtelijke ontwikkelingen kunnen niet zonder een substantiële mobiliteitsaanpak. De *Netwerkstudie* vormt hiervoor de basis: analyse en oplossingsrichtingen. De *Adaptieve Agenda* verdiept, prioriteert en programmeert de oplossingsrichtingen uit de *Netwerkstudie*. De *Adaptieve Agenda* bevat zeven pakketten; vijf voor de verschillende ontwikkelocaties, één met randvoorwaarden voor alle gebiedsontwikkelingen en één met regionale en overige oplossingsrichtingen (gebiedsoverstijgend belang).

Zo staan in het pakket voor Lisserbroek:

- De doorfietsroute Noordwijk – Lisse – Lisserbroek-H
- HOV Noordwijk – Schiphol;
- Een verdiepende studie voor een verbinding tussen N208 en A44, met een aansluiting Lisserbroek;
- Het realiseren van een ruit om Lisserbroek en Lisse

De *Netwerkstudie*, resulterend in de *Adaptieve Agenda* van de gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam (zie kader) sluit goed aan op de afspraken die de samenwerkende partijen in de Duin- en Bollenstreek in 2022 met elkaar hebben gemaakt (zie kader). Onderdeel van de *Adaptieve Agenda* is dat autoverkeer naar de randen van de kernen wordt geleid. Zo wordt in het kader van de woningbouwprogrammering in Lisserbroek onderzocht in hoeverre een robuuste randstructuur de grote druk in

de kernen en op de bestaande bruggen over de Ringvaart (zoals de Lisserbrug) kan verminderen. Vanuit deze parallelle belangen ontstaat een goed fundament om de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in het gebied gezamenlijk op te pakken en tot realisatie te brengen.

NIET-INFRASTRUCTURELE MAATREGELEN

Voorafgaand aan een besluit over de aanleg van nieuwe infrastructuur moeten ook de effecten van niet-infrastructurele maatregelen in beeld zijn gebracht. De negen partijen werken volgens de redeneerlijn van “verminderen, verbeteren en veranderen”. Het betreft hierbij dan bijvoorbeeld om via een werkgeversaanpak mensen te bewegen buiten de spitsuren te reizen, infrastructuur beter te benutten en het gebruik van duurzame verplaatsingswijzen te stimuleren.

UITWERKING VOLGENS HET STOMP-PRINCIPE

Alle deelnemende partijen in de samenwerking hanteren in de ontwikkelingen rond mobiliteit het STOMP-principe. Het STOMP-principe kijkt wat er nodig is op het gebied van mobiliteit. Wat kan opgelost worden met verdichten of nabijheid, wat met fietsmaatregelen en openbaar vervoer. En als al die maatregelen onvoldoende blijken wordt gekeken of infrastructuur een oplossing kan bieden.

De negen samenwerkende partijen volgen dit principe De aanpak van de HOV-lijn Noordwijk-Schiphol en de aanpak rond het doorfietspaden netwerk zijn hier voorbeelden van. De realisatie van de verbetering van de autobereikbaarheid is het sluitstuk van de aanpak.

MOBILITEITSMATREGELEN ALS VOORWAARDE VOOR RUIMTELIJK-ECONOMISCHE ONTWIKKELINGEN

Ruimtelijk economische ontwikkelingen, zoals de woningbouwopgaven en de groei van het aantal arbeidsplaatsen in zowel de Duin- en Bollenstreek als Haarlemmermeer zetten de toch al matige regionale bereikbaarheid verder onder druk. En daarmee de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Mobiliteitsopgaven staan dan ook niet op zichzelf. Zij faciliteren de gewenste ontwikkelingen zoals neergelegd in de Verstedelijkingsstrategie van de Metropoolregio Amsterdam en de Strategische Agenda Ruimte Duin- en Bollenstreek. Dat geldt ook voor de ruimtelijke voorstellen aan het Rijk die de provincies Noord- en Zuid-Holland voorbereiden.

In deze startnotitie zijn de meest recente zaken opgenomen van wat nu bekend en vastgesteld is rondom bijvoorbeeld woningbouwontwikkelingen. In de samenwerking blijven we actualiteiten delen en kijken we wat de impact daarvan is op de mobiliteitsaanpak in de Noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer.

Haarlemmermeer heeft in haar Omgevingsvisie de ruimtelijke ontwikkelingen in kaart gebracht. De woningbouwontwikkelingen rond Hoofddorp, Nieuw-Vennep en Lisserbroek en de ontwikkeling van arbeidsplaatsen rondom Schiphol verhogen de druk op het mobiliteitsnetwerk.

De *Netwerkstudie* en de *Adaptieve Agenda* zijn vastgesteld door de Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en Haarlemmermeer.

De vijf gemeenten van de Duin- en Bollenstreek stelden in 2021 de *Strategische Agenda Ruimte Duin- en Bollenstreek* als integraal kader voor hun ontwikkeling vast, met onder andere woningbouwlocaties in Voorhout, Noordwijk, Lisse en Hillegom. De ontwikkeling van deze locaties verhoogt de druk op het mobiliteitsnetwerk. Toekomstige bewoners zullen vaak buiten de Duin- en Bollenstreek werken. De *Uitvoeringsagenda Duin- en Bollenstreek* (vastgesteld in 2022) vormt het integrale kader, met zes topprioriteiten. De bereikbaarheid in het noordelijk deel van het gebied wordt hierin uitgewerkt. De Regionale Omgevingsagenda en Regionale Strategie Mobiliteit van Holland Rijnland vormen hiervoor het grote integrale kader.

RELATIES MET ANDERE VOORNEMENS

Rijkswaterstaat bereidt de vervanging en reconstructies van een aantal bruggen en viaducten in rijksweg A44 voor. De uitvoering hiervan start in 2025 en kent een looptijd tot ongeveer 2031. Dit biedt zowel kansen als uitdagingen.

Partijen verkennen de mogelijkheden om een aantal uit te voeren maatregelen in het kader van de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid versneld uit te voeren. Daarmee vermindert de overlast en het beperkt de verminderde doorstroming gedurende de uitvoering van de werkzaamheden aan de A44.

PROBLEEMSTELLING:

“Uitgaande van:

- *het mobiliteitsbeleid van de negen samenwerkende partijen,*
- *de onderkenning van knelpunten in de multimodale bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de functionele regio,*
- *de woningbouwopgaven,*
- *alsook de behoefte om de ontsluitingsstructuur meer in balans te brengen met oost-west gerichte sociaal-maatschappelijke leefpatronen,*

beogen partijen met de aanpak mobiliteitsmaatregelen NDBS&H de bereikbaarheid in de functionele regio substantieel te verbeteren. De aanpak is multimodaal gericht.”

TOELICHTING BIJ DE PROBLEEMSTELLING:

De partijen in deze samenwerking zijn de twee provincies, twee regio's en vijf gemeenten genoemd in deze startnotitie.

De functionele regio strekt zich in oostwest-richting uit van de kuststrook tot de westflank van de Haarlemmermeerpolder. In noord-zuidrichting omvat de functionele regio het gebied tussen de provinciegrens en de N443.

De maatregelen moeten aansluiten bij het vigerende mobiliteitsbeleid en bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op het niveau van de functionele regio.

In het kader van de woningbouwopgave moeten de maatregelen bijdragen aan de leefbaarheid in de dubbeldorpen, de bereikbaarheid van de gebiedsontwikkeling Lisserbroek en de regionale bereikbaarheid.

De bijdrage van de maatregelen moet zich voordoen op alle vervoersmodaliteiten, waarbij ook de samenhang tussen modaliteiten een aandachtspunt is.

OPLOSSINGSRICHTING EN KEUZE

De Noord- en Zuid-Hollandse partijen hebben elkaar gevonden in de constatering dat er veel samenhang is als het gaat om oplossingsrichtingen en te maken keuzen.

De partijen onderkennen een gemeenschappelijk regiobelang. Ze kiezen ervoor om gezamenlijk onderzoek te doen naar drie concrete projecten, waarbij de uitwerking op projectniveau in wisselende samenstellingen kan plaatsvinden¹.

MAATREGELENPAKKET - DRIE PROJECTEN

Het maatregelenpakket is een totaalpakket, dat als geheel verder moet worden uitgewerkt. Het pakket richt zich op de multimodale bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van de functionele regio. Het pakket onderscheidt drie delen. Daarnaast wordt reeds ingezet op openbaar vervoer, in het bijzonder de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol. Dit HOV-project is eerder gestart en kent een eigen projectorganisatie². Hoewel relevant in het kader van de multimodale aanpak en STOMP, maakt het HOV-project om deze reden geen deel uit van het maatregelenpakket en deze startnotitie.

▪ Fietsmaatregelen

Verplaatsingen tot 15 à 20 kilometer in de functionele regio zijn met de (elektrische) fiets uit te voeren. Herkomsten en bestemmingen liggen op fietsafstand van elkaar. Het netwerk van goede fietsroutes verdient nadrukkelijk verbetering. Alle negen deelnemende partijen voeren actief beleid om te komen tot een volledig netwerk van doorfietsroutes.

Basis voor de realisatie van het doorfietsrouten netwerk vormen de plannen van de MRA en Zuid-Holland. De actualisatie van het doorfietsrouten netwerkplan van Holland Rijnland sluit hierop goed aan.

Holland Rijnland heeft de regie als het gaat om de actualisatie van het doorfietsrouten netwerk in Zuid-Holland. De VRA heeft de regie als het gaat om het coördineren van het uitvoeren van projecten van het MRA doorfietsrouten netwerk in de regio Amstelland Meerlanden (waar Haarlemmermeer onder valt).

Naast het belang van doorfietsroutes is ook de bijdrage van fietsmaatregelen aan ketenmobiliteit een aandachtspunt dat valt binnen de afspraken van het maatregelenpakket (en de afspraken

¹ Op onderdelen van maatregelen kan de samenwerking met meer of minder partijen worden opgepakt. Kern van de samenwerking is dat de maatregelen op het brede niveau van de stuurgroep worden afgestemd.

² In het kader van het maatregelenpakket is afgewogen dat bestaande afspraken omtrent HOV toereikend zijn. Het project HOV Noordwijk-Schiphol kent een eigen begroting met een omvang van € 46 miljoen.

met Provinciale Staten in Zuid-Holland). De bijdrage van fietsmaatregelen aan de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van HOV-voorzieningen is hierbij van belang. Dit aspect wordt meegenomen bij het prioriteren en toekennen van budgetten aan maatregelen.

Binnen de fietsmaatregelen neemt de fietstunnel in de N208 nabij Lisse een bijzondere positie in. Het bij de provincie Zuid-Holland beschikbare budget voor fietsmaatregelen binnen het maatregelenpakket voor de bereikbaarheid van de noordelijke Duin- en Bollenstreek biedt enige ruimte voor een bijdrage aan de meerkosten van deze fietstunnel.

▪ **Verbinding N208 – A44 (Lisse-Lisserbroek)**

Een nieuwe verbinding tussen N208 en A44, ten zuiden van Lisse, draagt naar verwachting bij aan verbeterde bereikbaarheid van de hele regio. Deze nieuwe (oever)verbinding ten zuiden van Lisse moet de bestaande brug in de kern tussen Lisse en Lisserbroek ontlasten. De studie naar deze nieuwe oostwest-verbinding verkent de mogelijkheden voor openbaar vervoer, fiets en auto. Daarbij kan de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de kernen van Lisse, Lisserbroek en Sassenheim significant beter worden. Ook de ontwikkeling van nieuwe woongebieden als Geestwater (Lisse; 1.250 woningen), Lisserbroek-Noord en Binnen Turfspoor (Haarlemmermeer; 2.400 woningen in fase 1; uitbreiding mogelijk tot 4.000 woningen) komt met deze nieuwe verbinding een stap dichterbij.

De provincie Zuid-Holland trekt de regionale samenwerking voor dit project. Samen met de regio worden oplossingsrichtingen geformuleerd. Dit start met het bepalen van een zoekgebied tussen de N208 en A44. De resultaten worden vastgelegd in een voorbereidingsbesluit. Dit is het eerste bestuurlijke besluit na vaststelling van de startnotitie. De verwachting is dat dit besluit in 2024 wordt genomen.

Vervolgens worden alle oplossingsrichtingen doorgerekend op effecten en beoordeeld op nut en noodzaak. Ook volgt een kostenraming. Deze verkenningen leiden tot een voorkeur van de regiopartijen voor één alternatief. Dit alternatief wordt voorgelegd voor besluitvorming (uitvoeringsbesluit)³. Met het uitvoeringsbesluit wordt de verbinding een project met geoordeeld budget. In de provincie Zuid-Holland beslissen Provinciale Staten over het voorbereidingsbesluit. De projectpartners nemen besluiten op basis van evenknieën van het voorbereidingsbesluit.

▪ **Verbinding N206 – N207 met aftakking naar station Hillegom**

De verbinding N206 – N207, met een aftakking naar station Hillegom, vormt een oost-west verbinding als vervanging van de bestaande wegen die qua doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid ontoereikend zijn. Door de realisatie van een verbinding met de N206-N207 kan het station Hillegom uitgroeien naar een regionale HUB richting Haarlem, Leiden en Hoofddorp.

Hillegom en Noordwijk zijn gezamenlijk trekker van dit deelproject. Het project start met een verkenning van mogelijkheden en beperkingen. Belangrijke elementen daarbij vormen de kruising met het spoor en de mogelijkheid om de verbinding in fasen te realiseren. De verkenning resulteert in een besluit over het vervolgproces. De verkenningsfase is in de eerste helft van 2025 afgerond.

COMMUNICATIE EN PARTICIPATIE

▪ **Communicatie**

Het gezamenlijk opgestelde communicatieplan vormt de basis voor de communicatie. Inwoners, belangengroepen, ondernemers en betrokken organisaties worden regelmatig geïnformeerd over de voortgang van het project en de verschillende onderdelen. Dit gebeurt met nieuwsbrieven en

³ De term 'voorbereidingsbesluit' is gebaseerd op terminologie die gebruikt wordt door de provincie Zuid-Holland.

met algemene persberichten. Er is een projectwebsite: [Een bereikbare en leefbare Noordelijke Duin- en Bollenstreek & Haarlemmermeer - Provincie Zuid-Holland](#).

Iedereen kan zich aanmelden voor de nieuwsbrief. Medio 2023 zijn er circa 100 aanmeldingen. Voor de deelprojecten zijn er naast de nieuwsbrieven, persberichten en website ook informatiebijeenkomsten denkbaar.

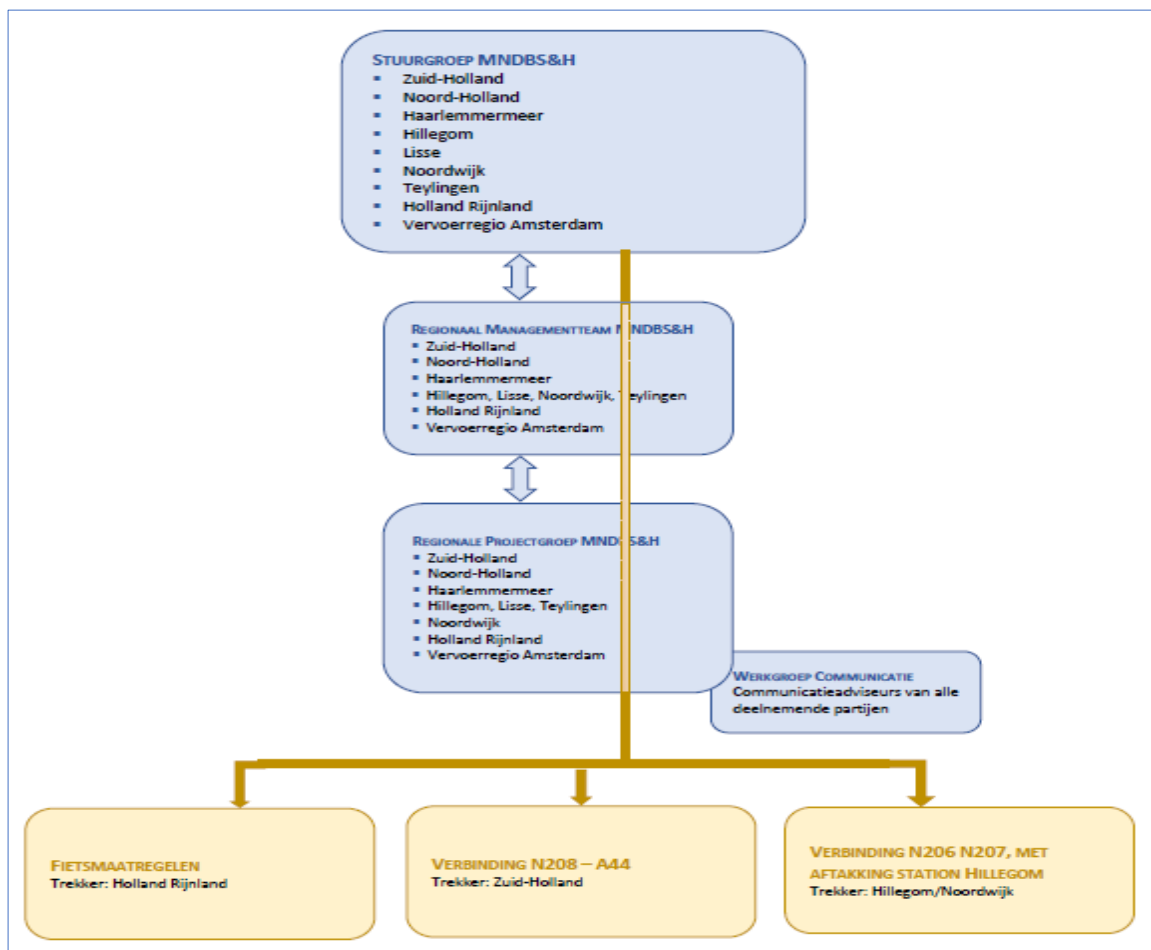
Speciaal voor de vijf gemeenteraden, Provinciale Staten van Noord- en Zuid-Holland en de besturen van de samenwerkingsverbanden is er een voortgangsinformatiebrief. Kort na iedere stuurgroepbijeenkomst verschijnt deze informatiebrief. Met raads- en statenbijeenkomsten informeren de stuurgroepleden de eigen bestuurlijke achterban.

■ Participatie

Participatie vormt een onlosmakelijk onderdeel van alle projecten in het maatregelenpakket. Een goede voorbereiding is hierbij noodzakelijk. In drie bijeenkomsten zijn circa 120 partijen geanalyseerd op hun belangen en betrokkenheid. Daarbij is onderscheid gemaakt naar de deelprojecten. Voor het project doorfietsrouten netwerk zal een dergelijke betrokkenenanalyse plaatsvinden als er zicht is op het uitvoeringsprogramma. De participatie wordt georganiseerd op het niveau van de afzonderlijke projecten. Bij de uitvoering van de participatie worden de gemeenteraden en provinciale staten betrokken. Zij vormen vaak voor inwoners en ondernemers het eerste aanspreekpunt.

ORGANISATIE

De bestuurlijke Stuurgroep MNDBS&H vormt de kern van de organisatie. De stuurgroep neemt besluiten over het totale project.



De negen deelnemende partijen stemmen af in het Regionaal Managementteam (RMT). Daarmee heeft het RMT een sturende rol op de voortgang. De regionale ambtelijke projectgroep bereidt de bijeenkomsten van de stuurgroep en het RMT voor.

De uitvoering van de projecten gebeurt in projectwerkgroepen. Het voorzitterschap van de stuurgroep ligt in handen van de provincie Zuid-Holland.

FINANCIËN

Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben met de begrotingsbehandeling 2023 € 47,5 miljoen euro gereserveerd voor het verbeteren van de multimodale bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de noordelijke Duin- en Bollenstreek⁴. Daarbij geeft de provincie prioriteit aan de verbinding N208-A44. Afgesproken is dat € 10 miljoen wordt aangewend voor fietsmaatregelen, waaronder de een bijdrage voor de fietstunnel in de N208 nabij Lisse.

Binnen het *Regionaal Investeringsfonds* (RIF) van Holland Rijnland is € 12,5 miljoen gereserveerd voor de uitvoering van infrastructurele maatregelen in de noordelijke Duin- en Bollenstreek.

De *Adaptieve Agenda* van de gemeente Haarlemmermeer, de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam koppelt budgetten aan onderzoeksprojecten. Voor 2024 betreft het onder andere een studie naar de regionale ontsluitingsmogelijkheden bij Lisserbroek (N208-A44-verbinding).

Voor werkzaamheden die in de voorbereiding van de drie deelprojecten moeten worden verricht hebben de vier gemeenten in de Duin- en Bollenstreek voor 2023 en 2024 ruim € 0,5 miljoen beschikbaar. Onderdeel van het plan van aanpak voor de studiefase N208-A44 zal ook een voorstel voor de bekostiging van die studiefase zijn, met een bijdrage van alle bij die studie betrokken partijen.

De Zuid-Hollandse partijen hebben afgesproken zich in te spannen voor extra financiën voor de realisatie van de projecten.

Volgens vigerende spelregelkaders besluiten alle partijen per faseovergang en per project over financiële middelen. In Noord-Holland is nog geen budgetreservering opgenomen in het investeringsprogramma. Wel is onderzoeksbudget beschikbaar.

RISICO'S

Dit onderdeel beschrijft de risico's op het niveau van de startnotitie. Bij ieder van de genoemde deelprojecten hoort een eigen risico-inventarisatie

▪ Bestuurlijk commitment

Alle negen partijen hebben op 16 februari 2023 aangegeven te willen samenwerken aan de verbetering van de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van de noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer. De beide provincies hebben in de recentelijk gesloten coalitieakkoorden de bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer expliciet benoemd (zie kader).

Gedurende de (lange) doorlooptijd van deelprojecten kunnen verkiezingen er toe leiden dat politiek-bestuurlijk het project of deelprojecten anders beoordeeld worden.

COALITIEAKKOORD NOORD-HOLLAND

Gezien de grote woningbouwopgave blijven we in overleg met de provincie Zuid-Holland en de gemeenten over een goede bereikbaarheid in de regio Haarlemmermeer en de Duin- en Bollenstreek.

COALITIEAKKOORD ZUID-HOLLAND

We voeren het statenvoorstel Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin en Bollenstreek uit.

⁴ De middelen van de provincie Zuid-Holland zijn gereserveerd voor besteding binnen de provincie Zuid-Holland.

- **Technische realisatie**
De risico's die verband houden met de technische realisering worden verkend in projectstudies. Zo willen we inzicht opdoen over de meest wenselijke ligging van nieuwe infrastructuur (economisch, landschappelijk, etc.), willen we weten of de regio inderdaad beter bereikbaar wordt en waar de leefbaarheid verbetert. De antwoorden op deze vragen moeten bekend zijn voor we beginnen aan procedures in het kader van het omgevingsbeleid.
- **Stikstof, CO₂**
De effecten van de projecten op natuur- en milieu worden verkend in een milieu-effectstudie. Het stikstofvraagstuk vormt voor alle projecten een ongewis risico en moet voor zowel de uitvoering als na realisatie goed in beeld gebracht worden. Het Natura 2000 gebied Kennemerland Zuid (tussen het Noordzeekanaal en Noordwijk) vormt hierbij een extra aandachtspunt. De milieustudies zullen ook duidelijkheid verschaffen over de CO₂ ruimte voor de realisatie van beide trajecten N208-A44 en N206-N207.
- **Maatschappelijk commitment**
Er moet bij het project en de deelprojecten rekening gehouden worden met (georganiseerde) maatschappelijke weerstand. Dat zal variëren van organisaties als het gaat om aantasting van groen en landschap, het verdwijnen van percelen voor de bollenteelt tot aan individuele grondeigenaren die een nieuwe verbinding over hun perceel gaan krijgen. Tegelijkertijd zijn er maatschappelijke belangen en partijen, zowel bewonersgroepen als organisaties uit het bedrijfsleven, die een verbeterde bereikbaarheid, meer leefbaarheid en meer verkeersveiligheid ondersteunen.
- **Andere (semi) overheidspartijen**
Voor de verschillende deelprojecten is medewerking van andere partijen onontbeerlijk. Voor het deelproject N208-A44 gaat het in ieder geval om Rijkswaterstaat (aansluiting op A44) en het Hoogheemraadschap van Rijnland (piekwaterberging). Voor het deelproject N206-N207 vormt ProRail de gesprekspartner als het gaat om de ongelijkvloerse spoorkruising ten zuiden van Hillegom. Rijkswaterstaat voert tussen 2025 en 2031 groot onderhoud uit aan de A44. In grote delen van de functionele regio hebben deze werkzaamheden ingrijpende gevolgen voor het gebruik van de bestaande wegen. Ook begrenst de verhoogde druk op het regionale wegennet de mogelijkheden voor het uitvoeren van overige werkzaamheden in het gebied. Dit kan significante impact hebben op projectplanningen van voorgenomen maatregelen en vraagt zodoende afstemming met Rijkswaterstaat.
- **Financiën**
De financierbaarheid van projecten is niet een automatisch gegeven. Stijgende materiaal- en bouwkosten, en de voorlopige status van eerste ramingen vormen een substantieel risico voor de uitvoering.
- **Planning**
Na vaststelling van de startnotitie is het opstellen van een projectplanning voor ieder project een eerste stap. De hiervoor genoemde risico's hebben alle invloed op de projectplanningen.