

Bundel van de Mobiliteit & Financien van 8 september 2016

- 1 Opening en Mededelingen
- 2 Tussenstap Duinpolderweg: toelichting oplossingsrichtingen PlanMER
 1. Brief GS aan PS Duinpolderweg oplossingsrichtingen
 2. Adviesgroep - eindadvies en bijlagen 8 juli 2016
 - 3.1.1. Rapport Van probleemanalyse naar oplossingsrichtingen 20160405_2
 - 3.1.2 RHDHV - Memo Reactie Advies Adviesgroep DPW 20160711
 - 4 Oplegnotitie_kansrijke_oplossingsrichtingen_22_augustus_2016_versie_gezamenlijk 1.0
 - Uitnodiging inspraakbijeenkomst project Duinpolderweg 16 september 2016
- 3 Sluiting

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR Haarlem

INGEKOMEN 31 AUG. 2016

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

P.J. Labrijn

BEL/MOB

Doorkiesnummer +31631924119

labrijnp@noord-holland.nl

1 | 12

Betreft: Duinpolderweg, oplossingsrichtingen

Verzenddatum

31 AUG. 2016

Geachte leden,

Kenmerk 779292/779321

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) zenden wij u het volgende besluit van ons college toe:

Uw kenmerk

1. Kennis te nemen van de inhoud van het advies van de Adviesgroep Bereikbaarheid Duin- en Bollenstreek c.a. over de inrichting van de MER;
2. Kennis te nemen van de rapporten van het Ingenieursbureau RHDHV en de projectorganisatie Duinpolderweg met bijbehorende correspondentie;
3. Vast te stellen dat de adviezen en de rapportages de basis vormen voor de inrichting van de MER;
4. Op basis van de rapportage en bijgaande adviezen de volgende alternatieven in de MER Duinpolderweg op te nemen:
 - a. Nulalternatief
 - b. Midden alternatief
 - c. Zuidelijk alternatief
 - d. Zienswijze van de gemeenteraad van Hillegom
 - e. Het Parelalternatief 2.0
 - f. De Nieuwe N206
 - g. NOG Beter 2.0

Met deze brief bieden wij u de resultaten van de 'tussenstap project Duinpolderweg' aan. De resultaten worden in een gezamenlijke technische sessie met Statenleden van Zuid-Holland op 8 september aanstaande aan u toegelicht. Op 22 september aanstaande staan de resultaten geagendeerd in de Statencommissie Mobiliteit en Financiën voorafgegaan door een insprekbijeenkomst op 16 september 2016. In Zuid-Holland vindt de commissiebespreking plaats op 21 september aanstaande. Daarna vindt desgewenst een gezamenlijke bespreking plaats op 29 september met de Statencommissie Verkeer en Milieu van de provincie Zuid-Holland. Het uitvoeren van het MER-onderzoek als vervolgstap is daarna aan de orde.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

Korte voorgeschiedenis

In de Gebiedsuitwerking Haarlemmermeer/Bollenstreek (2006) hebben de provincies Noord- en Zuid-Holland, in samenwerking met regiopartijen, de ontwikkeling (o.a. woningbouwopgaven, ontwikkeling Greenport, waterberging) van de grensstreekregio in beeld gebracht. Om een goede invulling te geven aan de mobiliteitsopgave hebben beide provincies een "Bereikbaarheidsstudie grensstreek" opgesteld. De analyses van deze studie hebben uiteindelijk geleid tot een integraal pakket aan infrastructurele en (H)OV maatregelen die zijn vastgelegd in een samenwerkingsagenda. Deze agenda bestaat onder andere uit:

- HOV verbinding tussen Schiphol-Lisse en Noordwijk (trekkerschap bij provincie Zuid-Holland)
- Noordelijke verbinding N206-N205-A4 / Duinpolderweg (trekkerschap bij provincie Noord-Holland)
- Kleinschalige maatregelen gericht op het verbeteren van de lokale bereikbaarheid en leefbaarheid in het middengebied van de Bollenstreek (trekkerschap bij regio Holland Rijnland)

Voor het project HOV Noordwijk-Schiphol hebben PS van Zuid-Holland in 2013 een uitvoeringsbesluit genomen. De voorbereiding van de maatregelen op Zuid-Hollands grondgebied zijn in volle gang. De Maatregelen Middengebied worden opgepakt door Holland Rijnland. Projecten die inmiddels in uitvoering zijn, betreffen:

- Postviaduct (afrit 6 A44) (afgerond)
- Nagelbrug (in uitvoering)
- Afrit Flora op A44 (in uitvoering)
- Randweg Voorhout, inclusief aansluitingen op N450, N444, N443 (in voorbereiding)

Voor de Duinpolderweg is in 2012 een planstudie opgestart. Met de vaststelling van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Duinpolderweg in 2013 is opdracht gegeven, met een MER onderzoek te doen naar verschillende Alternatieven voor de Duinpolderweg. Vervolgens lagen in de Statencommissievergadering Verkeer en Milieu van Zuid-Holland van 7 januari 2015 hiertoe de Actualisatie van de Bereikbaarheidsstudie grensstreek en het voorstel voor het toevoegen van een alternatief in de milieueffectrapportage (MER) voor de Duinpolderweg voor.

De commissie M&F oordeelde dat het te vroeg was voor besluitvorming hierover. Door de gedeputeerde van Zuid-Holland werd toegezegd om een tussenstap in te lassen waarin de gehanteerde verkeerscijfers en verkeersmodellen zouden worden verduidelijkt en waarin een analyse zou worden opgesteld over de verkeersproblematiek (problemen, doelen, nut en noodzaak) en waarover communicatie met de omgeving gevoerd zou worden. In hun brief van 23 maart 2015 aan de Staten

heeft het College van GS van Zuid-Holland vastgelegd welke zaken nader zouden worden uitgewerkt in deze tussenstap. Deze brief is door de Staten van Zuid-Holland behandeld in de commissievergadering van 10 juni 2015. Deze tussenstap is tevens besproken door uw Staten in de commissievergadering Mobiliteit en Financiën van 15 juni 2015.

Bij brief aan PS van 15 maart 2016 hebben wij de probleemanalyse, als onderdeel van de tussenstap ter beraadslaging aan de Staten van Noord-Holland aangeboden. Parallel zijn deze resultaten aangeboden aan de Staten van Zuid-Holland. De Staten van Zuid-Holland en Noord-Holland hebben hierover op 6 april (ZH) en 11 en 14 april (NH) en 20 april gezamenlijk vergaderd.

Parallel aan het opstellen van de probleemanalyse heeft een proces met de omgeving plaatsgevonden. De heer Lokker heeft een verkenning naar bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak uitgevoerd. Naar aanleiding van zijn verkenning is een onafhankelijke adviesgroep met brede vertegenwoordiging vanuit het maatschappelijk middenveld in het leven geroepen. Uiteindelijk hebben 11 vertegenwoordigers van verschillende organisaties deelgenomen aan de adviesgroep. De adviesgroep is gevraagd zich te buigen over de alternatieven uit de NRD en uitgenodigd met eigen oplossingsrichtingen te komen. Op 6 juli is de vertegenwoordiger van de Natuur- en milieuorganisaties uit de adviesgroep gestapt met als reden "verandering van de doelstelling aan het einde van de adviesperiode". In aanmerking genomen de correspondentie die met de adviesgroep is gevoerd herkennen wij ons niet in deze stelling. Uit de toelichting van de voorzitter van de adviesgroep in de Stuurgroep van 7 juli 2016 op zowel proces als inhoud is hierover ook niets gebleken.

De nu voorliggende stukken betreffen de opmaak naar de keuze van de alternatieven die in de planMER meegenomen gaan worden.



A. Totstandkoming voorstel voor alternatieven in de MER

Ons besluit voor het opnemen van alternatieven in de MER is gebaseerd op diverse onderzoeken en adviezen. Hieronder wordt per document de relevantie toegelicht.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)

Dit document markeert de start van de planMER procedure. Het beschrijft hetgeen in de planMER wordt onderzocht; probleem- en doelstelling, de te beschouwen alternatieven, de te beschouwen milieueffecten en de te volgen procedure. De te onderzoeken alternatieven dienen een oplossing te bieden aan de problematiek in het noordelijk deel van de grensstreek: rondom de kernen Zwaanshoek, Beinsdorp, Hillegom, Bennebroek, Vogelenzang, Heemstede en De Zilk. In de NRD zijn de volgende alternatieven opgenomen:

- 1) nulvariant
- 2) noordelijk alternatief
- 3) midden alternatief
- 4) zuidelijk alternatief
- 5) NOG 1.0 alternatief als onderdeel van de noordelijke bouwsteen
- 6) combinatiealternatief

De alternatieven zijn gebaseerd op de conclusies uit de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek uit 2008, de MIRT-verkenning 'Van Greenport tot Mainport' en 'Huiswerkvarianten Duinpolderweg'.

De bevoegde gezagen hebben in 2013 de Notitie Reikwijdte en Detailniveau vastgesteld. In december 2013 in PS van de provincie Zuid-Holland en in september 2013 in GS van de provincie Noord-Holland.

Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek (Royal Haskoning, 2014)

Op verzoek van de Statencommissie V&M van ZH en de commissie voor de m.e.r. is er een actualisatie van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek uitgevoerd. Deze laat zien dat zowel in het zoekgebied van oplossingsrichtingen als in de geconstateerde problemen geen wezenlijke veranderingen zijn opgetreden en dat op basis van al uitgevoerde analyses de conclusie is te trekken dat de in de NRD benoemde alternatieven kansrijke oplossingsrichtingen zijn. De 'Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek' is op 7 januari 2015 aangeboden aan de commissie V&M in ZH en 19 januari 2015 aan de commissie M&W in NH.

Probleemanalyse Bereikbaarheid Grensstreek

De probleemanalyse is onderdeel van de planMER. Op verzoek van de Statencommissie V&M van ZH is dit onderdeel naar voren gehaald. NH stemde daarmee in. In de probleemanalyse zijn de huidige en toekomstige situatie (2030) de knelpunten op het gebied van leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor het studiegebied benoemd. Ook zijn, conform het verzoek van de commissie voor de m.e.r., de opgaven en doelstellingen nader geconcretiseerd. De Staten van Zuid- en Noord-Holland hebben hierover op 6 april (ZH) en 11 en 14 april (NH) en 20 april gezamenlijk vergaderd.

Rapport "Van probleemanalyse naar oplossingsrichtingen" (Royal HaskoningDHV, d.d. 5 april 2016 en 11 juli 2016)

Deze rapportages (zie bijlagen) betreffen een verkenning van kansrijke oplossingsrichtingen en een toetsing daarvan aan de doelstellingen en opgaven zoals die in de probleemanalyse zijn geformuleerd. Tevens wordt een voorstel gedaan voor de te onderzoeken alternatieven, rekening houdend met de oorspronkelijke alternatieven uit de NRD en de nieuwe inzichten uit de probleemanalyse. Ook reflecteert het Ingenieursbureau op het advies van de Adviesgroep.

Het advies van de Adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer/Duinpolderweg (hierna Adviesgroep), d.d. 8 juli 2016

De Adviesgroep is gevraagd de provincies te adviseren over de in de MER op te nemen alternatieven. Hierbij is de Adviesgroep gevraagd hen advies te geven op de voorliggende alternatieven en is de ruimte gegeven om ook eigen alternatieven voor te dragen. Dit mochten ook alternatieven buiten het vastgestelde plangebied uit de NRD zijn of alternatieven zonder nieuwe infrastructuur. Uitgangspunt was dat de te onderzoeken alternatieven een bijdrage moesten leveren aan de doelstellingen zoals die zijn beschreven in het bestuurlijk toetsingskader dat door de beide provincies is vastgesteld.

De adviesgroep heeft op 8 juli 2016 haar advies aangeleverd bij de beide gedeputeerden. Het advies is bijgevoegd. De Adviesgroep komt met 3 nieuwe alternatieven, stelt voor om 2 alternatieven uit de NRD te laten vervallen en om niet de Spoorvariant toe te voegen, maar in plaats daarvan het alternatief van de gemeenteraad van Hillegom.

Advies van de stuurgroep, "Duinpolderweg, kansrijke oplossingsrichtingen", d.d. 22 aug. 2016

Op basis van de rapportages van RHDHV en het advies van de Adviesgroep heeft de Stuurgroep een advies opgesteld richting de beide GS-en over de te onderzoeken alternatieven in de planMER. Dit advies is bijgevoegd. Het memo gaat in op herkomst van de alternatieven, de uitgangspunten en de wijze waarop het voorstel ten aanzien van de keuze van alternatieven tot stand is gekomen. In de conclusie wordt een voorstel aan GS gedaan over welke alternatieven wel of niet mee te nemen in de planMER. In de stuurgroep Duinpolderweg bestaat overeenstemming over de voor te leggen alternatieven als te onderzoeken alternatieven in de MER.

B. Toelichting op de inrichting van de planMER

De planMER zal volgens een aantal principes worden ingericht. Zoals gebruikelijk wordt eerst de probleemanalyse beschreven en vervolgens wordt de 'Ladder van Verdaas' doorlopen, zie hiertoe hoofdstuk 3 van bijlage 1.

Aangezien een MER-studie een omvangrijke, arbeidsintensieve en kostbare aangelegenheid is, is gekozen om zo efficiënt mogelijk met de onderzoekscapaciteit om te gaan in de voorstellen aan het bestuur en de gekozen vertegenwoordigers. Alternatieven dienen kansrijk en onderscheidend te zijn. Er is voor gekozen om niet van elk alternatief elke variant te onderzoeken, maar te werken met het principe van een meccanodoos. Als bijvoorbeeld bekend is wat de kosten en effecten van een aquaduct in het ene alternatief zijn, dan zal dat voor het andere alternatief niet anders zijn. Onderzoeklast, doorlooptijd en kosten worden daarmee beperkt.

Plangebied versus Studiegebied.

In de NRD en de probleemanalyse van de MER Duinpolderweg zijn de opgaven en doelstellingen geformuleerd. De doelstelling vanuit de NRD en probleemanalyse is gericht op het zoeken van oplossingsrichtingen voor de problematiek in het noordelijke deel van de grensstreek: rondom de kernen Zwaanshoek, Beinsdorp, Hillegom, Bennebroek, Vogelenzang, Heemstede en De Zilk. De probleemanalyse beschrijft vooral het studiegebied, het gebied binnen de invloedssfeer van een mogelijke oplossing. De NRD definieert zowel studiegebied als plangebied, waarbij het plangebied het gebied is waarbinnen de oplossing(en) met het meeste doelbereik wordt verwacht.

C. Alternatieven op te nemen in de MER

Met de NRD, de bespreking van de probleemanalyse in de statencommissies, de rapportages van RHDHV en het advies van de Adviesgroep ontstaat een veelheid aan mogelijk te onderzoeken alternatieven. Door Stuurgroep is een voorstel gedaan over het wel of niet opnemen van alternatieven in de planMER. Hieronder wordt beschreven waar het voorstel afwijkt van de vastgestelde kaders en wat de gevolgen zijn van het wel of niet opnemen.

1. Noordelijk alternatief

Dit alternatief is opgenomen in de vastgestelde NRD. Door de Adviesgroep wordt geadviseerd het Noordelijk alternatief niet op te nemen in de MER. De dorpsraad Bennebroek en het platform NOG vrezen dat dit alternatief voor meer overlast zorgt in de kernen van Vogelenzang, Bennebroek en Heemstede. Duidelijk is geworden dat het Noordelijk alternatief en dan specifiek het tracé tussen de N206 en de spoorlijn Haarlem – Leiden naar het zich laat aanzien niet vergunbaar is in het kader van de PAS en Natuurbeschermingswet. Het noordelijk tracé loopt nabij Vogelenzang (strandvlakte) over één van de meest ongerepte delen van de Bollenstreek en het langst (lees meest noordelijk) langs het Natura2000 gebied. Het niet opnemen van de noordelijke variant betekent dat voor de meccanodoos van belang

zijnde onderdelen moeten worden overgezet naar andere alternatieven (Zuid of Midden). Dat vraagt een investering in tijd en geld.

Toch wordt geadviseerd het Noordelijk alternatief niet langer in de MER op te nemen.

2. Midden alternatief

Dit alternatief is opgenomen in de vastgestelde NRD. De Adviesgroep adviseert dit alternatief op te nemen in de MER om een goede afweging te kunnen maken ten opzichte van andere alternatieven. Ook de Stuurgroep adviseert deze te onderzoeken vanwege onderscheidend vermogen. Voorgesteld wordt dit alternatief op te nemen in de MER.

3. Zuidelijk alternatief

Dit alternatief is opgenomen in de vastgestelde NRD. De Adviesgroep adviseert het Zuidelijk alternatief niet op te nemen in de MER. Behalve de verwachting dat het alternatief een verkeersaanzuigende werking heeft, zijn er door de adviesgroep geen andere argumenten naar voren gebracht om dit alternatief niet te willen onderzoeken. De Stuurgroep adviseert deze wel te onderzoeken vanwege haar onderscheidenheid ten opzichte van de andere alternatieven. Het alternatief heeft een wezenlijk andere verkeerskundige werking dan andere alternatieven en levert informatie voor de meccanodoos.

Voorgesteld wordt dit alternatief op te nemen in de MER.

4. Pakket NOG 2.0

Dit alternatief is een nieuw voorstel vanuit de adviesgroep. Bij de inspraak op de NRD is verzocht te onderzoeken of het NOG Beter pakket kan worden opgenomen in de planMER. Het NOG Beter pakket is samengesteld uit maatregelen in de gehele grensstreekregio. In de Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek is onderzocht en geconcludeerd dat het totaalpakket geen integraal maatregelpakket is, maar een pakket gespreide/lokale maatregelen, die afzonderlijk van elkaar functioneren met geringe synergie. In de NRD is één onderdeel van het NOG Beter pakket opgenomen, namelijk het gedeelte dat binnen de noordelijke bouwsteen valt, de verbinding tussen de Weerlaan (Hillegom) en de N205. Op basis van de inzichten van de Actualisatie van de Bereikbaarheidsstudie en de probleemanalyse is door het Platform NOG het pakket NOG 2.0 ontwikkeld en ingebracht in de Adviesgroep. Het pakket bestaat onder meer uit 5 nieuwe infrastructurele verbindingen¹. Het alternatief heeft een aantal elementen in zich dat bij belangrijke stakeholders niet op draagvlak kan rekenen (het ministerie van IenM voor wat betreft de aansluiting Rijnsburg en de dorpsraad Zwaanshoek voor wat betreft de noordelijke

¹ In dit pakket is de Noordelijke Randweg Rijnsburg ook opgenomen. Deze verbinding is onderzocht in deel A van de Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek als onderdeel van de bouwsteen Gespreid. Van dit onderdeel is geconcludeerd dat het lokaal voor een verbetering zorgt, maar in onvoldoende mate bijdraagt aan de opgaven van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek.

verbinding Zwaanshoek). Daarentegen omvat het alternatief ook gespreide maatregelen die gericht zijn op het oplossen van de lokale knelpunten en vormt daarmee een onderscheidende toevoeging op het geheel aan alternatieven.

Voorgesteld wordt het pakket NOG 2.0 op te nemen in de planMER Duinpolderweg. Een aantal elementen van dit alternatief valt buiten het, door de Staten in de NRD, vastgestelde plangebied.

5. Combinatie alternatief

Dit alternatief is opgenomen in de vastgestelde NRD. Het Combinatiealternatief uit de NRD valt geheel binnen de scope van het alternatief Nieuwe N206 van de Adviesgroep. Door te werken met het meccanodoosprincipe kunnen de effecten van het Combinatiealternatief worden bepaald uit het effectenonderzoek van het alternatief Nieuwe N206. Geadviseerd wordt daarom bij toevoeging van het Nieuwe N206alternatief, het Combinatiealternatief te laten vallen.

6. Spoorvariant

Dit alternatief is door de Stuurgroep ontwikkeld in verband met vergunbaarheid van de vastgestelde alternatieven als gevolg van de stikstofdepositie. Met de intrede van de PAS in 2015 is er zicht gekomen op de vergunbaarheid van de NRD alternatieven, met uitzondering van een deel van het Noordelijk alternatief. Mocht onverhoopt blijken dat voor het beoogde toekomstjaar de alternatieven alsnog niet vergunbaar zijn, dan is de zienswijze van de gemeenteraad van Hillegom, in reactie op de Spoorvariant, een terugvaloptie, omdat dit alternatief op stikstofdepositie ongeveer dezelfde effecten heeft als de Spoorvariant. Het advies van de Adviesgroep sluit aan bij de stelling van de Stuurgroep om de Spoorvariant als alternatief te laten vervallen. Voorgesteld wordt de Spoorvariant niet op te nemen in de MER Duinpolderweg.

7. Zienswijze van de gemeenteraad van Hillegom

Dit alternatief is door de gemeente Hillegom aangedragen als alternatief voor de Spoorvariant. Het alternatief is verkeerskundig geanalyseerd door RHDHV en als kansrijke oplossingsrichting beoordeeld. De Stuurgroep Duinpolderweg heeft op 2 december 2015 geadviseerd het alternatief op basis van kansrijkheid op te nemen in de MER. Dit adviseert ook de Adviesgroep in meerderheid. Voorgesteld wordt dit alternatief op te nemen in de MER.

8. Parel alternatief 2.0

Dit alternatief is een nieuw voorstel vanuit de adviesgroep. Het Parelalternatief 2.0 is een combinatie van flankerende maatregelen en nieuwe infrastructuur. Onderdeel van het alternatief is het uitgaan van een fasering, door eerst in te zetten op flankerende maatregelen en pas als de werkelijkheid aantoont dat de doelstellingen niet worden gehaald

over te gaan tot lokale infrastructurele ingrepen. Het alternatief biedt interessante inzichten voor flankerende maatregelen die het waard zijn om op korte termijn op haalbaarheid te onderzoeken. Het deel dat uitgaat van infrastructurele ingrepen bestaat uit nieuwe infrastructuur rondom Lisse en de aansluiting van de Nieuwe Bennebroekerweg op de A4. Experts geven aan dat effecten van het alternatief zich vooral voor doen in de omgeving van Lisse en minder op het noordelijk deel van de Bollenstreek en Zuid-Kennemerland, waarvoor deze studie bedoeld is. Een aantal elementen van dit alternatief valt buiten het, door de Staten in de NRD, vastgestelde plangebied. Voorgesteld wordt het alternatief mee te nemen in de planMER.

9. Alternatief Nieuwe N206

Dit alternatief omvat het Combinatie-alternatief uit de NRD aangevuld met een Randweg om Lisse, inclusief aansluiting op bestaande op/afrit A44 bij Kaag/Abbenes. De aanvulling van de Randweg Lisse met een aansluiting op de A44 is in de Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek onderzocht. De verbinding van de N205-A44-Lisse is in deel A van de Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek geanalyseerd als onderdeel van bouwsteen Zuid. Geconcludeerd kan worden dat deze maatregel een ontlasting van de N208 en aansluiting Sassenheim veroorzaakt en daarmee lokaal bijdraagt aan de problematiek in dit gebied.

Gezien het verwachte oplossende vermogen van de combinatie van beide maatregelen wordt geadviseerd het alternatief toe te voegen aan de MER. Het Combinatiealternatief kan hiermee vervallen.

Een aantal elementen van dit alternatief valt buiten het, door de Staten in de NRD, vastgestelde plangebied.

D. Voorstel op te nemen alternatieven in de MER

Bij de bespreking van de probleemanalyse in de gezamenlijke statencommissievergadering van 20 april 2016 is door de statenleden verzocht om bij een voorstel voor alternatieven voor de MER aan te geven hoe wordt omgegaan met de referentie (nulalternatief), nulplusalternatief, lokale maatregelen, gespreide maatregelen etcetera. Zoals hierboven geduïd wordt voorgesteld het nulalternatief op te nemen in de MER. Het doel van een Nulplusalternatief is met relatief beperkte middelen de doelstellingen van het project te bereiken. Het nulplusalternatief is daarmee een samenstel van onderdelen van de Ladder van Verdaas, waarbij vanuit de samenwerkingsagenda Bereikbaarheid Grensstreek ook al diverse maatregelen worden opgepakt en uitgevoerd en/of gaan in uitvoering. Daarnaast bevatten de voorliggende alternatieven voorstellen die invulling geven aan een nulplusalternatief, dan wel knelpunten alternatief (zoals Parelalternatief en Pakket NOG 2.0).

Alles overziend wordt het voorstel gedaan om de MER Duinpolderweg uit te voeren met de volgende alternatieven:

- 1) Nulalternatief
- 2) Midden alternatief
- 3) Zuidelijk alternatief
- 4) Zienswijze van de gemeenteraad van Hillegom
- 5) Parel alternatief 2.0*
- 6) Alternatief Nieuwe N206*
- 7) Pakket NOG 2.0*

*Met het meenemen van deze alternatieven wordt het plangebied uitgebreid ten opzichte van het plangebied zoals vastgesteld in de NRD. Zolang de scope vanuit de oorspronkelijk in de NRD geformuleerde nut en noodzaak / probleemanalyse gelegitimeerd is, heeft dit geen juridische consequenties, omdat de scope in de NRD in principe globaal wordt vastgelegd en er goed kan worden onderbouwd waarom alternatieven buiten het vastgestelde plangebied worden toegevoegd. Echter, op het moment dat het bevoegd gezag het toetsingskader in het licht van het vorenstaande wil heroverwegen, zullen de doelen en toetsingskader geherformuleerd moeten worden en zal het democratische besluitvormingstraject (inclusief inspraak) opnieuw moeten worden doorlopen.

Naast de genoemde infrastructurele alternatieven, ligt het voor de hand om een combinatie te zoeken met maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement, openbaar vervoer en het beter benutten en aanpassen van bestaande wegen. Dit geldt voor alle op te nemen alternatieven en kan bijvoorbeeld door flankerend beleid / mitigerende maatregelen te omschrijven in het MER.

Wij vertrouwen erop dat de uitkomsten van de tussenstap u voldoende informatie bieden voor een volledig beeld van de mobiliteitsproblematiek van het grensstreekgebied.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

waarnemend provinciesecretaris

H.J. Scharman

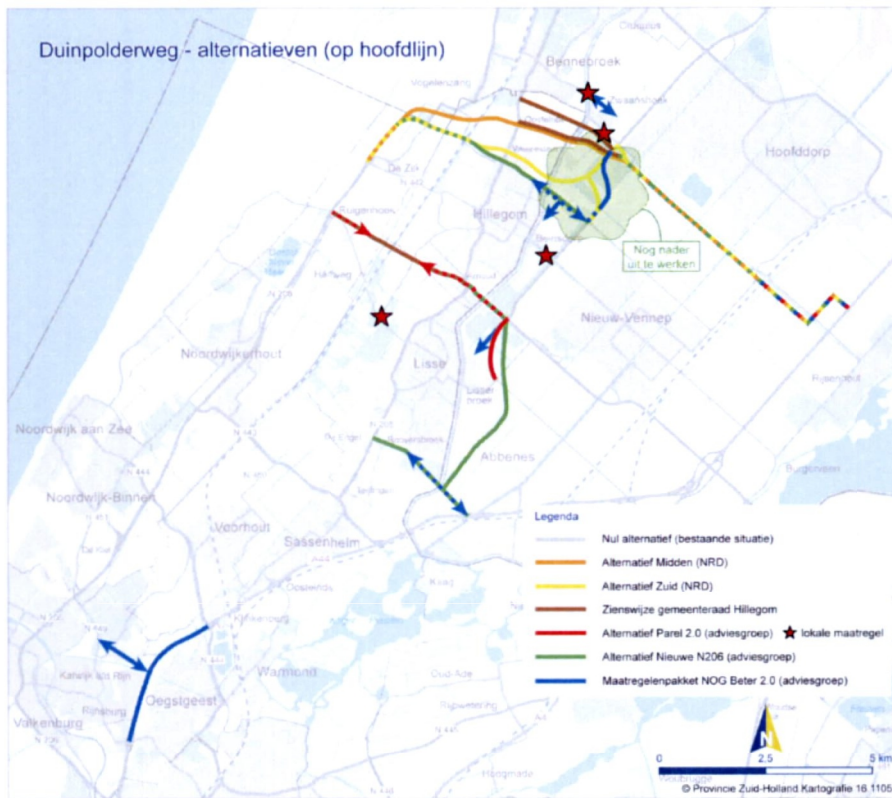
voorzitter

J.W. Remkes

Bijlagen:

1. Rapportage oplossingsrichtingen RHDHV
2. Advies van de Adviesgroep Bereikbaarheid B'strek-H'meer/DPW

3. Rapportage RHDHV op het advies van de AG
4. Advies van de stuurgroep/projectorganisatie



Haarlem, 8 juli 2016

Geachte mevrouw Post en mijnheer Vermeulen,

Hierbij bied ik u het advies van de Adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer/DPW aan de Stuurgroep Duinpolderweg aan. De afgelopen maanden hebben de leden zich, op uw verzoek, gebogen over de vraag welke alternatieven van de zogenaamde “Duinpolderweg” naar haar inzichten wel of niet in het m.e.r.-onderzoek zouden moeten worden meegenomen.

Leden

Lid van de adviesgroep waren de volgende organisaties:

1. Platform NOG, vertegenwoordigd door de heer Jan Knijn
2. Stichting Spoorvariant Nee!, vertegenwoordigd door de heer Hans Meskers
3. Bedrijfsleven Bollenstreek, vertegenwoordigd door de heer Alfons Morssink
4. LTO Noord, vertegenwoordigd door de heer Andries Middag
5. Dorpsraad Zwaanshoek, vertegenwoordigd door de heer Wim Kruyt
6. Dorpsraad Beinsdorp, vertegenwoordigd door mevrouw Greet Plaatzer
7. EVO, Vertegenwoordigd door de heer René Ton
8. TLN, vertegenwoordigd door de heer Jaap Verkiel
9. VNO-NCW, vertegenwoordigd door mevrouw Laura van Klink
10. Dorpsraad Bennebroek, vertegenwoordigd door mevrouw Anneke Quispel
11. De regionale natuur- en milieuorganisaties, vertegenwoordigd door de heer Karel van Broekhoven¹

Na de eerste vier vergaderingen kreeg de adviesgroep het verzoek twee organisaties toe te laten treden die hun deelname aan Platform NOG tijdelijk hebben opgeschort. Dat waren de dorpsraad Bennebroek en Milieudefensie namens de regionale natuur- en milieuorganisaties. De adviesgroep heeft daar mee ingestemd omdat hiermee de maatschappelijke belangen in het gebied completer vertegenwoordigd werden.

De Keukenhof heeft eenmaal deelgenomen aan de adviesgroep maar achtte het niet verstandig dat zij als één specifiek bedrijf in de adviesgroep plaats zou nemen terwijl het bedrijfsleven in algemene zin door verschillende organisaties werd vertegenwoordigd.

Werkwijze

De adviesgroep heeft in totaal 8 keer vergaderd. In lijn met het advies van Jan Pieter Lokker heeft zij aan het begin een aantal spelregels voor haar eigen functioneren vastgesteld. Zo is er expliciet afgesproken dat er geen eenduidig advies hoefde te worden geformuleerd en dat ook de minderheidsstandpunten in het eindadvies zouden worden verwoord. Ook zijn er afspraken gemaakt over de communicatie, aanwezigheid van de projectorganisatie en verslaglegging. Een van de belangrijkste afspraken was dat de kracht van de argumenten gelden, niet de macht van het getal. De spelregels vindt u terug in bijlage 1.

¹ De natuur- en milieuorganisaties zijn op 6 juli uit de adviesgroep gestapt wegens “verandering van de doelstelling aan het einde van de adviesperiode”.

De adviesgroep stond onder leiding van een onafhankelijke voorzitter, de heer Hans Luiten. Ambtelijk secretaris was de heer Jelle Kootstra. Vanaf de tweede vergadering was, op verzoek van de adviesgroep², de heer Bert Grotenhuis, projectmanager van de provincie Noord-Holland, aanwezig. Afspraak was dat hij alleen informatie en advies zou geven als de leden van de adviesgroep daar om vroegen. De heer Grotenhuis was dus ook geen lid van de adviesgroep.

De adviesgroep heeft er voor gewaakt niet op de stoel van Gedeputeerde Staten of de ambtelijke projectgroep te gaan zitten. Zij heeft geen verkeersstudies overgedaan, geen financiële berekeningen laten maken of verkeersmodellen opnieuw laten doorrekenen. Zij heeft de problematiek van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de Grensstreek gezien vanuit de maatschappelijke belangen die zij vertegenwoordigde. Om die reden hebben de leden ook geregeld overleg kunnen voeren met hun achterbannen.

Twee maal heeft de adviesgroep een brief aan de Gedeputeerden Post en Vermeulen gestuurd. De eerste maal om meer tijd te vragen om zorgvuldig te kunnen adviseren (die werd verleend), de tweede maal om zekerheid te verkrijgen dat oplossingen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid in de Grensstreek ook buiten het oorspronkelijke plangebied konden worden gezocht/gerealiseerd. Het antwoord van de Provincie Noord-Holland was bevestigend. De brieven aan en van de provincie zijn als bijlage nummer 2 toegevoegd.

Hoofdonderwerp van bespreking was **de vraag welke alternatieven wel of niet in de m.e.r.-studie moesten worden meegenomen, en dus niet welke oplossing zou moeten worden gerealiseerd.**

Uitgangspunt bij de bespreking was dat te onderzoeken alternatieven een bijdrage moesten leveren aan de doelstellingen zoals die zijn beschreven in het bestuurlijk kader dat door de provincies Noord- en Zuid-Holland is vastgesteld. Kortweg komen die er op neer dat de gekozen oplossingsrichtingen bij moeten dragen aan een verbeterde bereikbaarheid van de Grensstreek en tegelijk de leefbaarheid op een aantal - expliciet aangegeven - plaatsen moet verbeteren.

De adviesgroep heeft de vrijheid gekregen en genomen om allerlei verschillende **te onderzoeken** alternatieven aan te dragen, dus ook alternatieven waarvoor geen nieuwe infrastructuur hoefde te worden aangelegd of die buiten het oorspronkelijke plangebied van de Nota Reikwijdte en Detailniveau vielen. Het enige criterium was dat de voorgestelde maatregelen bij moesten dragen aan de hierboven genoemde doelstellingen. Om duidelijk te maken dat ook andere oplossingen dan een “stroomweg” mogelijk waren heeft de adviesgroep haar naam dan ook gewijzigd in “Adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer/DPW”.

Onderlinge tegenstellingen

We willen niet verhullen dat de adviesgroep op een belangrijk punt onderling sterk verdeeld was. Een aantal organisaties³ heeft bij hun toetreden aangegeven de probleemanalyse als zodanig niet te onderschrijven. Naar hun idee is het nut maar ook de noodzaak van een nieuwe (stroom)weg niet aangetoond, terwijl zij zich op het standpunt stellen dat er grote nadelige effecten zijn voor de leefbaarheid, het milieu en het (bollen)landschap. Dat is ook na de vergaderingen van de adviesgroep

² Platform NOG verklaarde zich daar niet mee eens.

³ Platform NOG, Stichting Spoorvariant Nee!, Dorpsraad Bennebroek, LTO Noord.

niet veranderd. Ook hebben enkele leden⁴ bezwaren tegen de tot nu toe gevolgde procedure omdat deze niet conform de Handreiking MIRT-verkenning zou zijn verlopen.

Andere leden onderschreven de probleemanalyse juist wel. Zij maken zich juist zorgen over de slechte bereikbaarheid. Dat komt grotendeels door het ontbreken van een goede oost-westschakel in het wegennet waardoor verkeer naar andere routes zoekt. Dat is de kern van het probleem en de structuurverbetering moet dan ook wel onderzocht kunnen worden.

Beide groepen erkennen overigens de waarde van het agrarisch productielandschap en de open polder en vinden dat de alternatieven deze waarden zo min mogelijk moeten aantasten.

Omdat de provincies als voorwaarde had gesteld dat de probleemanalyse zelf niet meer ter discussie stond is er gesproken over de vraag of organisaties die de probleemanalyse niet onderschreven wel of niet zouden kunnen toetreden tot de adviesgroep. Iedereen was het er over eens dat daar geen bezwaar tegen was. Wel is expliciet afgesproken dat de probleemanalyse zelf niet ter discussie stond en dat uitgangspunt van de bespreking bleef in hoeverre bepaalde (te onderzoeken) oplossingen wel of niet een bijdrage zouden leveren aan de doelstellingen die door de provincies zijn vastgesteld.

De 7 alternatieven op de lijst van de projectorganisatie

Tijdens de vergaderingen heeft de adviesgroep zich verdiept in de 7 alternatieven zoals die door de projectorganisatie zijn aangedragen als mogelijk te onderzoeken alternatieven in de m.e.r.-studie:

1. Noordelijk Alternatief
2. Midden Alternatief
3. Zuidelijk Alternatief
4. NOG Alternatief
5. Combinatie Alternatief
6. Spoor variant
7. Zienswijze gemeente Hillegom

Nieuwe alternatieven

Daarnaast heeft de adviesgroep zich gebogen over vijf alternatieven die tijdens de vergaderingen van de adviesgroep naar voren zijn gebracht:

1. Door de regionale Natuur- en Milieuorganisaties: het Nulalternatief
2. Door de dorpsraad Beinsdorp en dorpsraad Zwaanshoek: het Parel Alternatief 2.0
3. Door Stichting Spoorvariant Nee!: de Ringvaart Variant
4. Door het Platform NOG: NOG Beter 2.0
5. Door het Bedrijfsleven Bollenstreek: de Nieuwe N206

Ladder van Verdaas

De adviesgroep vindt het gebruik (door de provincie) van de zogenaamde Ladder van Verdaas (zie de Nota Reikwijdte en Detailniveau, pagina 15) een goed uitgangspunt. Deze benaderingswijze zorgt ervoor dat allereerst wordt gezien of binnen de bestaande infrastructuur oplossingen kunnen worden gevonden. Pas als flankerend beleid en kleinere ingrepen onvoldoende soelaas bieden mag

⁴ Platform NOG, Dorpsraad Bennebroek.

pas tot nieuwe infrastructurele maatregelen worden overgegaan. Deze Ladder hebben we in bijlage 3 toegevoegd.

Bespreking te onderzoeken alternatieven

Hieronder lopen we kort de verschillende alternatieven langs. Allereerst komen de nieuwe alternatieven aan bod, daarna de alternatieven van de projectorganisatie. Waar nodig wordt verwezen naar de uitgebreidere bijlagen. In de voetnoten kunt u zien welke organisaties voorstander waren van een bepaald alternatief. De alternatieven worden behandeld in de oplopende volgorde van de Ladder van Verdaas.

De Nieuwe alternatieven

1 Het Nulalternatief

Een minderheid binnen de adviesgroep⁵ gaat er vanuit dat de doelstellingen zoals verwoord in het bestuurlijk kader via maatregelen op de allereerste treden van de ladder van Verdaas kunnen worden behaald. De ondersteuners van dit alternatief wijzen erop, dat het VENOM model, zoals in de probleemanalyse wordt gerapporteerd, aangeeft dat bij het RC groeiscenario zonder maatregelen (de autonome ontwikkeling) de verkeersintensiteiten op de knelpunten in 2030 met ongeveer 10% zullen zijn afgenomen ten opzichte van het jaar 2010. Daarmee wordt dus ruim aan de doelstellingen uit de probleemanalyse voldaan, die stellen dat deze intensiteiten in 2030 niet mogen zijn toegenomen. Verder wijzen zij erop, dat de werkelijke economische groei al 10 jaar lager is dan het RC scenario en er geen redenen zijn om aan te nemen dat dit zal veranderen. Om de opgegeven doelstellingen te halen zijn dus geen wegbreidingen nodig. Plaatselijke ontwikkelingen kunnen plaatselijke ingrepen noodzakelijk maken, die door de lagere overheden kunnen worden opgepakt.

Nu wordt in ieder m.e.r.-onderzoek het Nulalternatief (=de autonome ontwikkeling) standaard als “referentie” meegenomen. De aanhangers van het Nulalternatief benadrukken echter dat de uitkomsten van de m.e.r.-studie niet slechts als “referentie” ten opzichte van andere alternatieven moeten worden gebruikt maar als een serieus alternatief door de politiek in haar afweging moet worden meegenomen. Met andere woorden: zij pleiten er voor dit alternatief serieus op haar voordelen te onderzoeken en geen nieuwe ingrepen te doen als de m.e.r.-studie aantoont dat ook hiermee de doelstellingen worden behaald.

2 Het Parel Alternatief 2.0

Het Parel Alternatief 2.0 is een combinatie van flankerende maatregelen en nieuwe infrastructuur. Allereerst worden er tal van flankerende maatregelen voorgesteld (stappen 2 tot en met 6 van Verdaas), verspreid over het hele studiegebied. Naar het idee van dit deel van de adviesgroep⁶ is er de afgelopen jaren teveel aandacht uitgegaan naar de vraag waar de nieuwe infrastructuur moet komen (stap 7 van Verdaas) en is er te weinig aandacht geweest voor allerlei vormen van flankerend beleid. Zo zouden de provincies en de stadsregio's steviger in een hoogwaardig OV kunnen investeren. Met de Keukenhof zouden veel meer afspraken over alternatief vervoer kunnen worden ontwikkeld. Met de binnenvaart kunnen afspraken worden uitgebreid over de openingstijden van

⁵ Platform NOG, Dorpsraad Bennebroek. LTO Noord ondersteunt het onderzoek van dit alternatief.

⁶ Dorpsraad Beinsdorp, dorpsraad Zwaanshoek, LTO Noord, Stichting Spoorvariant Nee! (LTO Noord en Stichting Spoorvariant Nee! ondersteunen niet aanleg van een stroomweg, nummer 16).

bruggen over de Ringvaart. Een aantal uitgestelde renovaties van bruggen kan versneld worden uitgevoerd om storingen te voorkomen. Deze maatregelen zouden op korte termijn uitgevoerd kunnen worden. Een deel van deze maatregelen is er specifiek op gericht om op korte termijn het doorgaande verkeer door Zwaanshoek tegen te gaan.

Daarnaast omvat het Parel Alternatief diverse lokale maatregelen om de verkeersstromen te verbeteren. Door het verbreden van de Bennebroekerweg tussen de Spoorlaan en de A4 verbetert de verkeersafwikkeling op dit stuk. Door het verdubbelen van de N207 tussen de N205 en de N208 en het in een latere fase mogelijk maken van de verbinding van de N208 naar de N206 ontstaat een nieuwe west-oost verbinding. De Keukenhof kan ontsloten worden via deze weg. Samen met de rondweg rond Lisse en Lissebroek inclusief aansluiting via bestaande wegen op de A44 en A4 ontstaat zo een pakket dat de problemen adequaat moet oplossen. Indien de noodzaak is aangetoond, kan de locatie van een eventuele verbinding van de N208 naar de N206 bepaald worden waarbij een aftakking zou kunnen komen ten behoeve van de Keukenhof.

Dit deel van de adviesgroep verwacht dat een slimme en goede toepassing van deze flankerende maatregelen, samen met infrastructurele ingrepen, kan bijdragen aan het behalen van de bestuurlijke doelstellingen en acht het daarom zeer wenselijk om dit alternatief in de m.e.r.-studie mee te nemen. Mocht deze studie uitwijzen dat de flankerende maatregelen voldoende effect opleveren, dan zou ook nog kunnen worden overwogen om eerst dat pakket van flankerende maatregelen versneld uit te voeren. Pas als de werkelijkheid (toch een betrouwbaardere indicatie dan een model) heeft aangetoond dat met deze maatregelen de bestuurlijke doelstellingen niet worden behaald zou kunnen worden overgegaan tot de lokale infrastructurele ingrepen. Daarbij geldt uiteraard dat de flankerende maatregelen er niet toe moeten leiden dat latere oplossingen duurder uitvallen of zelfs geblokkeerd worden. Voor een concretere uitwerking van dit alternatief verwijzen we naar bijlage nummer 4.

3 De Ringvaart Variant

De Ringvaartvariant omvat verschillende infrastructurele maatregelen, allen ten oosten van de N208. Deze maatregelen zijn:

- het verbreden van de Bennebroekerweg tussen de Spoorlaan en de A4 tot twee rijstroken per richting over de hele lengte.
- Een verbinding tussen de N205 en de N208 tussen Hillegom en Bennebroek.
- Een randweg om Lisse vanaf de N205 naar de N208 inclusief aansluiting op de A44 (afrit 2 Kaag/Abbenes)
- Eventueel vierbaans maken van de N207 tussen de N205 en de N208.
- De HOV verbinding Noordwijk-Schiphol via de Elswoutbrug laten lopen in plaats van over een nieuw te bouwen HOV brug.

Door deze maatregelen worden enkele belangrijke knelpunten opgelost, waaronder barrièrewerking Ringvaart en aansluiting A4 en ontstaat naar verwachting meer ruimte voor doorgaand verkeer op de N443.

De adviesgroep vindt de maatregelen zinvol om te onderzoeken. Omdat deze allen onderdeel zijn van andere alternatieven (Parel Alternatief en Nieuwe N206) wordt dit alternatief niet als separaat alternatief in het advies opgenomen.

4 NOG Beter 2.0

Het Platform NOG en de Dorpsraad Bennebroek willen een ander alternatief in de m.e.r.-studie onderzocht hebben, het pakket NOG Beter 2.0. De adviesgroep ondersteunt dit idee⁷. In dat alternatief wordt geen nieuwe regionale verbindingsweg gerealiseerd tussen N206 en N208. Dit omdat volgens hen nut en noodzaak van een dergelijke verbinding nog steeds niet is aangetoond. Daarentegen wordt in dit alternatief de nadruk gelegd op het zo goed mogelijk oplossen van de lokale knelpunten die onder meer in het rapport Probleemanalyse zijn beschreven. Ook gaat dit alternatief gericht op zoek naar maatregelen om de eveneens verspreide woningbouwlocaties te kunnen ontsluiten. Om deze sterk verspreid over de regio gelegen knelpunten optimaal aan te pakken stelt dit alternatief gespreide kleinere infrastructurele maatregelen voor. Het door NOG Beter 2.0 voorgestelde pakket maatregelen bestaat uit:

- een noordelijke Randweg bij Zwaanshoek, waardoor de verkeersdruk op Zwaanshoek afneemt;
- een verbreding van de Bennebroekerweg tussen de Spoorlaan en de A4 voor een betere aansluiting op de A4;
- een verbinding tussen de Weerlaan in Hillegom en de N205 (Weerlaanweg), met een extra verbinding over de Ringvaart, waardoor de overige bruggen worden ontlast en de druk op Zwaanshoek, Bennebroek en Beinsdorp afneemt;
- een verbinding tussen de Poelpolder in Lisse en de A44 (afrit Kaag/Abbenes), waardoor de verkeersdruk op de N208 tussen Lisse en Sassenheim afneemt, het verkeer rond de Lisserbrug afneemt alsmede het verkeer op de Van Pallandtlaan in Sassenheim Noord;
- de Noordelijke Randweg Rijnsburg, waardoor minder verkeer gebruik maakt van de N444 tussen A44 en Voorhout en Rijnsburg.

Dit pakket van maatregelen wordt aangevuld met enkele flankerende maatregelen, onder meer gericht op de ontsluiting van de woningbouwlocaties. Voor nadere details verwijzen we naar bijlage 5.

5 De Nieuwe N206

Een groot deel van de adviesgroep⁸ vindt dat het alternatief “De Nieuwe N206” in het m.e.r.-onderzoek moet worden meegenomen. Dit alternatief loopt vanaf de N206 bij De Zilk, via het tracé Pastoorslaan naar de N208 en vervolgens via de Weerlaan naar de N205 (De Drie Merenweg). Vanaf de N205 zou er een soepele aansluiting moeten komen naar de Nieuwe Bennebroekerweg om zo uit te kunnen komen op de A4. Dit deel van het alternatief komt sterk overeen met het zogenaamde Combinatie Alternatief dat ook al door de projectorganisatie is voorgesteld (nummer 5, zie hierboven). Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat dit een weg met 4 rijstroken mag worden. De maximumsnelheid op de gebruikte bestaande wegen binnen de bebouwde kom moet beperkt blijven

⁷ De organisaties Platform NOG, Dorpsraad Bennebroek, Stichting Spoorvariant Nee! en LTO Noord steunen dit plan, de overige organisaties niet maar hebben er geen bezwaar tegen dat dit alternatief wordt onderzocht.

⁸ Bedrijfsleven Bollenstreek, Dorpsraad Zwaanshoek, Dorpsraad Beinsdorp, EVO, TLN, VNO-NCW, de Stichting Spoorvariant Nee! en LTO Noord steunen het onderzoeken van deze variant. Maar de laatste twee vinden dat pas het tracé van N206 tot N208 mag worden aangelegd als overtuigend wordt aangetoond dat dit laatste stuk verbinding nuttig en noodzakelijk is. Ook de dorpsraden van Beinsdorp en Zwaanshoek steunen dit alternatief mits er flankerende maatregelen worden genomen tegen doorgaand verkeer door beide kernen.

(50 km/h). Delen van de weg zouden verdiept kunnen worden aangelegd. De MER moet straks worden uitgevoerd met de juiste randvoorwaarden, dus niet met een 4-strooks stroomweg als dat niet de bedoeling is.

Deze leden van de adviesgroep achten het noodzakelijk om ook ten zuiden van Hillegom maatregelen te treffen. De “Nieuwe N206” is namelijk een totaalpakket. Een verbinding van de N208 bij Lisse naar de A44 (afrit Kaag/Abbenes) is een onlosmakelijk onderdeel van dit alternatief. Hierdoor neemt de verkeersdruk op de aansluiting Sassenheim naar verwachting af, waardoor de N443 beter functioneert. Het doortrekken van de N205 tot een soort rondweg van Lisse kan de toekomstige ontwikkeling van Lisserbroek ontsluiten. De verdubbeling van het laatste stuk N207 bij Lisse zorgt voor een soepeler verkeersafwikkeling bij de aansluiting N208/N207.

Tenslotte maken flankerende maatregelen voor het weren van doorgaand verkeer uit de kern van Zwaanshoek ook deel uit van dit alternatief.

De argumenten van de voorstanders van dit alternatief zijn dat hiermee:

- een extra verbinding over de Ringvaart wordt gerealiseerd waardoor de druk op Zwaanshoek en Beinsdorp afneemt;
- enerzijds een vlotte doorstroming wordt gegarandeerd voor het verkeer, een belangrijk punt voor met name Bedrijven Bollenstreek, VNO-NCW, TLN en EVO;
- anderzijds geen hoogwaardige stroomweg ontstaat die onnodig verkeer aantrekt waardoor extra overlast in Bennebroek en Vogelenzang ontstaat;
- er relatief weinig schade wordt veroorzaakt aan de agrarische economie / bollenvelden;
- de verkeersoverlast in een aantal de kernen (waar nu de overlast groot is) naar verwachting wordt verminderd;
- er relatief veel gebruik wordt gemaakt van bestaande tracés en niet grote gebieden opnieuw worden doorkruist.

De 7 varianten op de lijst van de ambtelijke projectgroep

De adviesgroep heeft ook alle alternatieven die door de ambtelijke projectgroep zijn opgevoerd onder de loep genomen. Van de meeste alternatieven neemt zij kennis, over een aantal wil zij graag iets opmerken.

Een deel van de adviesgroep⁹ acht het verstandig dat het alternatief Zienswijze Hillegom wordt meegenomen in het m.e.r.-onderzoek. Zij acht het voor een goede afweging tussen de alternatieven van belang om ook de gegevens van dit alternatief onder ogen te krijgen. De extra brug over de ringvaart en de verbinding tussen de N206 en de N207 zullen naar verwachting de bereikbaarheid, robuustheid en leefbaarheid verbeteren. Het andere deel van de adviesgroep vindt dit juist niet verstandig. Het beoogde tracé (Middenalternatief) in de Noordelijke Bouwsteen zal een doorsnijding betekenen van de Oosteinderpolder alsmede een grote aantasting van de leefomgeving; ook de oost-west verbinding van de N206 naar de N207 zal het landschap en de agrarische structuur, waaronder het bollenlandschap, onomkeerbaar aantasten. Stichting Spoorvariant Nee! benadrukt nog dat de Hillegomse Zienswijze is ontstaan uit de Spoorvariant en naar aanleiding van de stikstof discussie. Er

⁹ Bedrijfsleven Bollenstreek, Dorpsraad Zwaanshoek, Dorpsraad Beinsdorp, EVO, TLN, VNO-NCW

is derhalve geen grond meer om deze variant mee te nemen in verdere onderzoeken. Voorts stelt zij dat het doortrekken van de N207 naar de N206 een onacceptabele/aanzienlijke toename van de verkeersdruk in het centrum van de gemeente Noordwijkerhout veroorzaakt.

De adviesgroep heeft grote moeite met de zogenaamde Spoorvariant maar heeft vernomen dat ook de projectorganisatie inmiddels vindt dat dit alternatief niet meer onderzocht hoeft te worden.

Ook heeft een aantal partijen¹⁰ grote moeite met de alternatieven in het zogenaamde noordelijke kwadrant. Dit zijn de drie alternatieven die in het oorspronkelijke plangebied waren opgenomen (alternatief Noord, Midden en Zuid). Deze organisaties stellen zich op het standpunt dat deze alternatieven juist voor meer verkeersoverlast zullen zorgen in de dorpen Bennebroek, Vogelenzang en Heemstede, waardevolle landschappen ernstig zullen aantasten, voor extra stikstofbelasting van Natura 2000 gebieden zullen zorgen en ten koste gaan van waardevolle bollengrond; zij adviseren allen deze drie alternatieven niet in de m.e.r.-studie mee te nemen. Andere leden van de adviesgroep delen deze zorgen maar vinden wel dat één van deze alternatieven onderzocht moet worden om een goede afweging te kunnen maken. Zij¹¹ kiezen er voor dat het Midden Alternatief wel onderzocht wordt omdat deze onderdeel is van het alternatief Zienswijze Hillegom.

Het advies luidt, namens de gehele adviesgroep, om het Noordelijk Alternatief, het Zuidelijk Alternatief én de Spoor Variant niet in de m.e.r.-studie mee te nemen.

Resumerend

Zoals al eerder gemeld hebben wij de onderlinge tegenstellingen binnen de adviesgroep ten aanzien van de probleemanalyse en het wel of niet eventueel realiseren van een nieuwe stroomweg niet willen verhullen. Die tegenstelling heeft er dan ook voor gezorgd dat deelnemers hun voorkeuren hebben uitgesproken voor zeer verschillende te onderzoeken alternatieven, die tezamen een breed palet hebben opgeleverd.

De Adviesgroep Haarlemmermeer-Bollenstreek/DPW¹² adviseert de leden van de Stuurgroep Duinpolderweg om **in ieder geval** de volgende **nieuwe** alternatieven mee te nemen in het m.e.r.-onderzoek (in willekeurige volgorde):

1. Parel Alternatief 2.0
2. Nieuwe N206
3. NOG Beter 2.0

De adviesgroep stelt voor om bepaalde alternatieven uit de lijst van de projectgroep **niet** te onderzoeken:

- Noordelijk Alternatief
- Zuidelijk Alternatief

¹⁰ LTO Noord, Dorpsraad Bennebroek, Platform NOG, Stichting Spoorvariant Nee!

¹¹ VNO-NCW, EVO, TLN, Bedrijfsleven Bollenstreek, dorpsraad Beinsdorp, dorpsraad Zwaanshoek.

¹² Platform NOG ondersteunt dit advies niet omdat: "De adviesgroep is op 1 april op pad gestuurd uitsluitend met de doelstellingen vermeld in de Probleemanalyse van Royal HaskoningDHV van 9 februari 2016. Pas op 23 juni jl. werden deze doelstellingen – terwijl het eerste concept-advies al op tafel lag – uitgebreid met die van de NRD, waardoor de adviesgroep vanaf 1 april jl. gedurende drie maanden dus is uitgegaan van een incompleet beoordelingskader"

- Spoor Variant.

Zij adviseert in meerderheid de volgende alternatieven nadrukkelijk **wel** te onderzoeken in de m.e.r.-studie:

- Alternatief Zienswijze Hillegom
- Nulalternatief, met daarbij de opmerking dat de laatste als meer dan een zogenaamd referentie alternatief moet worden gezien.

Een deel van de alternatieven ligt dus buiten het oorspronkelijk plangebied zoals dat in de Nota Reikwijdte en Detailniveau is vastgelegd. Dat hebben wij gedaan omdat, zoals ook door u bevestigd in uw brief dd. 23 juni 2016, oplossingen ook buiten het oorspronkelijke plangebied gezocht en gerealiseerd mogen worden.

Heldere communicatie over uitkomsten m.e.r.-onderzoek

Tenslotte zouden wij u graag willen adviseren over de communicatie rond de uitkomst van de m.e.r.-onderzoeken. De leden van de adviesgroep zijn zich er terdege van bewust dat iedere bestudeerde oplossing nieuwe discussie zal opleveren en velen zullen zeer nauwgezet de uitkomsten van de m.e.r.-onderzoeken bestuderen om te weten te komen wat de effecten zijn van bepaalde alternatieven en vooral de vraag te kunnen beantwoorden of het echt wel nuttig is, in het licht van een verbeterde bereikbaarheid en leefbaarheid, om voor een bepaalde oplossing te kiezen. Wij dringen er daarom op aan dat de uitkomsten van de m.e.r.-onderzoeken op een zeer heldere en begrijpelijke wijze met alle betrokkenen worden gedeeld. En we hopen uiteraard met u dat de m.e.r.-onderzoeken daadwerkelijk de nodige helderheid gaan verschaffen.

Tot slot

We hopen u hiermee een advies te hebben gegeven waar u mee uit de voeten kunt als u moet bepalen welke alternatieven in de m.e.r.-procedure worden meegenomen.

Als adviesgroep spreken wij uit dat wij graag, als de uitkomsten van de m.e.r.-onderzoeken bekend worden en de verdere studie- en planvorming ter hand wordt genomen, als maatschappelijke groeperingen nauw bij het proces betrokken willen blijven.

Uiteraard zijn wij te allen tijde bereid om een toelichting te geven op dit advies.

Met vriendelijke groeten, namens de adviesgroep Bollenstreek-Haarlemmermeer/DPW,

Hans Luiten
voorzitter

Bijlagen

1. Spelregels Adviesgroep
2. Brieven inzake uitstel en bestuurlijk kader inclusief antwoord
3. Ladder van Verdaas
4. Parel Alternatief 2.0
5. NOG beter 2.0
6. Nieuwe N206

BIJLAGE 1.

Spelregels en werkwijze Adviesgroep

Algemeen

De gesprekken zijn bedoeld om te komen tot uitwisseling van wederzijdse kennis en ervaringen, en zo mogelijk samenwerking. Om dat te bereiken spannen de deelnemers zich in voor een goede onderlinge relatie en de kwaliteit van de dialoog. Daarom zetten wij hierna enkele spelregels uiteen voor gesprekken tussen projectorganisatie en bewonersgroepen. Wij bewaken gezamenlijk deze omgangsvormen en spelregels.

Respectvolle omgang

Er is ruimte voor discussie en emoties. Deelnemers laten elkaar uitpraten en bieden elkaar de ruimte voor ieders argumenten en standpunten. Zonder waardeoordeel over de persoon in kwestie.

Constructief

Deelnemers aan het overleg doen mee vanuit een positieve grondhouding. Inbreng van kennis, ideeën en wensen, openstaan voor nieuwe inzichten. Continuïteit in de gesprekken is voor beide partijen van belang. Dat geldt voor zowel de mensen die deelnemen aan de gesprekken als voor de consistentie in de inhoudelijke inbreng. De belangengroep wordt zo goed mogelijk in staat gesteld om op de daarvoor bedoelde momenten een zienswijze of reactie te geven op de plannen.

Vastleggen inhoud gesprekken

De voorzitter leidt het gesprek en overlegt met de projectorganisatie over een overlegruimte en de verslaglegging. Het verslag wordt geaccordeerd door alle deelnemers van de adviesgroep. Dit kan ook inhouden dat we opschrijven dat leden het niet eens zijn over bepaalde zaken (agree to disagree), of met de projectorganisatie. Een geaccordeerd verslag is randvoorwaarde voor een vervolgoverleg. Verslagen worden gedeeld met de achterbannen van bewonersgroepen en de bij de Duinpolderweg betrokken bestuurders.

Betrokkenheid

Deelname is voor partijen niet vrijblijvend, inclusief de leden van de projectorganisatie. Deelname vraagt aanwezigheid, tijd en inzet van de deelnemers. Deelnemers accorderen het verslag. De samenstelling van de gespreksgroep is zo veel mogelijk constant i.v.m. de continuïteit van de gesprekken. De gespreksgroep representeert de achterban.

Verder

Elke deelnemer aanvaardt de spelregels over proces en communicatie. Deelnemers, die alleen de eigen spelregels wensen te hanteren plaatsen zich buitenspel en daarmee buiten het schootsveld van de democratische besluitvorming. Van volksvertegenwoordigers wordt tijdens de overlegfase een zekere terughoudendheid verwacht in het geven van opvattingen en oordelen, zodat de adviesgroep 'ongestoord' zijn werk kan doen. Het spiegelbeeld daarvan is dat vanuit de adviesgroep terughoudend wordt omgegaan met contacten met pers, volksvertegenwoordigers en publieke opinie. Het staat iedere deelnemer van de adviesgroep vrij is om te communiceren met de eigen achterban en richting de Staten bij de commissievergaderingen, waarbij hetgeen binnen de adviesgroep wordt besproken, binnenskamers blijft totdat het verslag door de Adviesgroep is vastgesteld.

Gezien de urgentie die wordt geschetst om vanuit daadkrachtig bestuur te komen tot besluiten wordt van de deelnemers verwacht zich op de inhoud van de vraagstukken te richten en niet de inzet te richten op het doen van procesinterventies.

Randvoorwaarden

De probleemanalyse is reeds bestuurlijk vastgesteld. Hoewel het de adviesgroep vrij staat hierover een advies te formuleren voor de besluitvorming in de staten, staat de inhoud van de probleemanalyse als rapportage niet ter discussie. Nagestreefd wordt om de adviezen van de adviesgroep in deze fase van afronding van de tussenstap in te passen in de planning van bestuurlijke besluitvorming.

In beginsel volgen de adviezen van de adviesgroep het reguliere besluitvormingsproces binnen het project Duinpolderweg (projectgroep-MT-Stuurgroep-GS-PS)

BIJLAGE 2.

Brieven inzake uitstel advies en bestuurlijk kader

Hillegom, 18 april 2016

Geachte mevrouw Post en mijnheer Vermeulen,

Vanmiddag heeft, in een goede sfeer, de derde bijeenkomst van de adviesgroep Duinpolderweg plaatsgevonden.

De leden van de adviesgroep hebben de laatste weken, onder hoge tijdsdruk, veel informatie verwerkt en de nodige tijd besteed aan de drie vergaderingen. Zij constateren echter, willen zij tot een goed advies komen, dat zij meer tijd nodig hebben. Tijd om de verschillende varianten te bestuderen, met de achterban te overleggen en met elkaar binnen de adviesgroep van gedachten te wisselen.

Namens de adviesgroep verzoek ik u dan ook om maximaal 8 weken extra tijd om ons werk goed en grondig te kunnen doen. Mocht het ons lukken om eerder onze werkzaamheden af te ronden, dan melden wij dat direct.

Met vriendelijke groeten,

Namens de adviesgroep Duinpolderweg,

Hans Luiten
voorzitter

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Aan de Adviesgroep Duinpolderweg
t.a.v. voorzitter, de heer J.F. Luiten
Schiermonnikoog 89
1506 ZM Zaandam

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

E.F. van Norren
BEL/VV

Doorkiesnummer +31235144221
norrene@noord-holland.nl

1 | 2

Betreft: Verzoek adviesgroep Duinpolderweg

1 bijlage

Geachte heer Luiten,

Uw verzoek van 18 april 2016 – namens de adviesgroep – om meer tijd voor een goed en grondig advies is op 21 april in de stuurgroep Duinpolderweg besproken, daags na de gezamenlijke Statencommissie bespreking van ZH en NH, waarin dit ook onderwerp van gesprek was. Naar aanleiding hiervan berichten wij u als volgt.

De leden van de stuurgroep hebben unaniem aangegeven dat het wenselijk is dat de adviesgroep de gevraagde tijd en ruimte krijgt om een advies op te stellen. U krijgt op basis van het door uzelf gedane verzoek maximaal 8 weken extra tijd. Gerekend vanaf de datum van het verzoek, betekent dit dat uw advies daarmee op 13 juni 2016 beschikbaar zal zijn of zoveel eerder als mogelijk. Wij zullen in de planning van de daaropvolgende advies- en besluitgremia hiermee ook rekening houden. Voor de goede orde. De oorspronkelijke planning was hierop ook afgestemd. De Statencommissies buigen zich eerdaags over de nieuwe inrichting van de planning.

Tijdens de besprekingen in de meergenoemde Statencommissie is ook de naamgeving van het project aan de orde gekomen. Enkele partijen suggereerden dat een nieuwe naam wenselijk was, andere fracties wilden vasthouden aan de 'Duinpolderweg' om de herkenbaarheid van het project te borgen. Vanwege deze discussie leggen wij die vraag aan u voor. Is de adviesgroep van mening dat de naamgeving van het project moet veranderen? Indien ja, waarom is de adviesgroep dat van mening? En welke naam adviseert de adviesgroep in dat geval?

Verzenddatum

- 9 MEI 2016

Kenmerk

779292/807660

Uw kenmerk

-

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

Tot slot treft u als bijlage bij deze brief het concept verslag van de gezamenlijke vergadering van de commissie Verkeer & Milieu van de provincie Zuid -Holland en de commissie Mobiliteit & Financiën van de provincie Noord - Holland van 20 april 2016 aan. Gedeputeerden Vermeulen en Post hebben toegezegd te bevorderen dat de discussie die in deze gezamenlijke vergadering is gevoerd op deze wijze voor u beschikbaar is, zodat u de nuances in de gesprekken ook kunt volgen. Ten overvloede: op het moment van het verzenden van deze brief is het verslag nog niet vastgesteld.

Wij danken u en de adviesgroep alvast hartelijk voor de reeds gedane inspanningen en de nog uit te voeren werkzaamheden. De stuurgroep Duinpolderweg kijkt uit naar uw nog uit te brengen advies.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
namens dezen,

Sectormanager Verkeer en Vervoer
dhr. Ir. P.P.N.M. Horck

Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.

Hillegom, 8 juni 2016

Geachte mevrouw Post en mijnheer Vermeulen,

Afgelopen week heeft de Adviesgroep Duinpolderweg opnieuw vergaderd. Inmiddels heeft de groep haar naam veranderd in Adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer/DPW.

Een aantal keren is de vraag aan de orde geweest wat nu precies het bestuurlijk kader is waaraan de Gedeputeerde Staten en de stuurgroep Duinpolderweg het advies van de adviesgroep over de te onderzoeken alternatieven toetst. De Adviesgroep hecht er aan dat hier geen onduidelijkheid over bestaat.

De Adviesgroep gaat er van uit dat het bestuurlijk kader als volgt kan worden geformuleerd:

- Nota Reikwijdte en Detailniveau en de Probleemanalyse met daarin de uitgewerkte probleemanalyse en verdere verfijning van de doelstelling zijn de bestuurlijk vastgestelde documenten die het kader vormen voor het wegen van het advies van de adviesgroep.*
- Iedere voorgestelde maatregel wordt getoetst op de mate waarin deze bijdraagt aan de realisering van de onderstaande hoofd- en subdoelstellingen (doelbereik).*

Hoofddoelstelling 1: Het faciliteren van de ruimtelijk-economische activiteiten en ontwikkelingen door het verbeteren van de bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer.

Met als concrete subdoelstellingen:

1A. Faciliteren van de toenemende oost-west pendel in de periode 2010-2030 tussen woongebieden in de Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland enerzijds en de werkgebieden in Haarlemmermeer/Amsterdam anderzijds. Dit wordt beoordeeld op basis van reistijden in ochtendspits en/of avondspits. De reistijden in 2030 zijn minimaal gelijk aan de reistijden in 2010.

1B. Streven naar het verbeteren van de bereikbaarheid van de noordelijke Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer. Dit wordt in beeld gebracht met behulp van de bereikbaarheidsindicator. Het percentage sterk vertraagde ritten in 2030 moet minimaal gelijk of lager zijn dan het percentage sterk vertraagde ritten in 2010.

1C. Verbeteren van de bereikbaarheid tussen Hoofddorp/Nieuw-Vennep enerzijds en het hoofdwegennet (A4 en A9) anderzijds, door het verminderen van de verliestijd op de hoofdstructuur (N201, N207 en N205 en de (Nieuwe) Bennebroekerweg). Het aantal voertuigverliesuren (VVU's) moet in 2030 minimaal gelijk of lager zijn dan in 2010. Voor de Bennebroekerweg (tussen Spoorlaan en A4) geldt dat de vorm niet overeenkomt met het functioneren als hoofdstructuur. Voor dit wegvak moeten functie, vorm en gebruik in overeenstemming met elkaar worden gebracht.

1D. Vergroten van de robuustheid van het wegennet in het studiegebied¹, gericht op het minimaliseren van verkeershinder als gevolg van het wegvallen van een regionale oeververbinding, dan wel een sterke toename van de (seizoensgebonden) verkeersvraag (Keukenhof). Dit wordt beoordeeld door de toename van het aantal voertuigverliesuren (VVU's) in het studiegebied in beeld te brengen voor 2030 autonoom en 2030 alternatieven bij blokkade van de Elswoutbrug (N207).

¹ Zie figuur 6, blz 8, probleemanalyse

Hoofddoelstelling 2: Verminderen van de verkeershinder in de leefomgeving.

Met als concrete subdoelstellingen:

2A. In overeenstemming brengen van functie, vorm en gebruik van het wegennet, zodanig dat de verkeersintensiteit op wegen met kenmerken van een erftoegangsweg onder de streefwaarde van 6.000 motorvoertuigen per etmaal blijft. Dit geldt specifiek voor de wegen uit Tabel 9 van de probleemanalyse.

Kort gezegd luidt de vraag van de Adviesgroep: Vatten wij het bestuurlijk kader zo goed samen en kunnen wij er dus van uitgaan dat de oplossingen/voornemens ook buiten het plangebied van de Nota Reikwijdte en Detailniveau gerealiseerd kunnen en mogen worden en niet slechts uit een enkele (stroom)weg hoeven te bestaan, maar wel moeten bijdragen aan de doelstellingen zoals hierboven verwoord.

We hopen dat u onze brief met een kernachtig "Ja!" kunt beantwoorden.

Alvast vriendelijk dank voor de beantwoording,

Met vriendelijke groeten,

Namens de Adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer/DPW,

*Hans Luiten
voorzitter*

POSTBUS 3007 2001 DA HAARLEM

Adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-
Haarlemmermeer/Duinpolderweg
T.a.v. voorzitter, de heer J.F. Luiten
Schiermonnikoog 89
1506 ZM Zaandam

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

H.A. Grotenhuis/E.F. van Norren
BEL/VV

Doorkiesnummer +31235144221
norrene@noord-holland.nl

1 | 2

Betreft: Bestuurlijk toetsingskader

Geachte heer Luiten,

Dank voor uw brief van 14 juni 2016.

Graag geven wij – mede namens de provincie Zuid-Holland -
duidelijkheid ten aanzien van de kaders waaraan wordt getoetst. Het
bestuurlijk toetsingskader bestaat uit de Notitie Reikwijdte en
Detailniveau uit 2013 *én* de Probleemanalyse uit 2016
(hierna: NRD en PA).

Bij het opstellen van de NRD heeft de commissie m.e.r., in een door GS
vrijwillig gevraagd advies, aanbevolen de hoofd- en nevendoelstellingen
van de NRD te concretiseren. Dat is gebeurd in de PA.

De PA is daarmee een verfijning van de hoofd- en nevendoelstellingen
van de NRD zonder dat die daardoor is komen te vervallen. De
Probleemanalyse beschrijft vooral een studiegebied terwijl de NRD
zowel studiegebied als plangebied definieert. De NRD kan dus niet
zonder de PA en andersom ook niet. Dat u de vrijheid heeft gekregen
om ook oplossingen aan te dragen die buiten de scope van het
plangebied vallen, is onbetwist. In de besprekingen in de Staten is door
beide gedeputeerden aangedragen dat een oplossing buiten het
plangebied, welke bereik heeft in de opgesomde doelen, het
onderzoeken waard kan zijn.

In uw brief schrijft u alleen de hoofddoelstellingen en subdoelstellingen
uit de Probleemanalyse uit. Samen vormen NRD en PA een compleet
toetsingskader. In aanvulling op de door u uitgeschreven concretisering
treft u hierna de relevante tekst uit de NRD aan.

Verzenddatum

23 JUNI 2016

Kenmerk

779292/825816

Uw kenmerk

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
Haarlem [2012 DE]
www.noord-holland.nl

“De hoofddoelstelling van het project is de verbetering van de verkeersafwikkeling op de oost-westverbinding tussen de N206 en A4. Met dit doel dienen ook de volgende subdoelen te worden bereikt:

- de bereikbaarheid te verbeteren in de regio's Bollenstreek en Zuid-Kennemerland en Haarlemmermeer;
- het sluipverkeer in de oost-westrelaties te verminderen;
- het verbeteren van de robuustheid van het verkeerssysteem;
- verbeteren van de oversteekbaarheid van de Ringvaart Haarlemmermeer;
- het per saldo beperken van het doorgaande verkeer in de kernen Zwaanshoek, Beinsdorp, Bennebroek, Vogelenzang, Heemstede, Hillegom en De Zilk.

De nevendoelstelling van het project is het in samenhang met de verkeersafwikkeling, verbeteren van de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit in het plangebied”.

Met de toevoeging van deze doelstellingen uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is het bestuurlijk toetsingskader goed beschreven.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
namens dezen,

Sectormanager Verkeer en Vervoer
dhr. Ir. P.P.N.M. Horck

Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.

BIJLAGE 3.

Ladder van Verdaas

Afweging van oplossingsrichtingen met behulp van Ladder van Verdaas

Als eerste stap in de verkenning van oplossingsrichtingen is de zogenaamde 'Ladder van Verdaas' gehanteerd. De ladder bestaat uit 7 stappen met oplossingsrichtingen die alleen serieus bekeken worden alvorens een bepaalde oplossingsrichting verder uit te werken in de planvorming. De Ladder van Verdaas bestaat uit de volgende stappen:

1. Een ruimtelijke visie en programma;
2. Anders betalen voor mobiliteit;
3. De mogelijkheden van mobiliteitsmanagement;
4. Een optimalisatie van openbaar vervoer;
5. De mogelijkheden van benutting van bestaande infrastructuur;
6. Aanpassing van bestaande infrastructuur;
7. Inpassing van nieuwe infrastructuur.

BIJLAGE 4.

Parel Alternatief 2.0

Het Parel Alternatief 2.0 omvat diverse maatregelen om de verkeersstromen te verbeteren en in combinatie met bouwstenen uit de bestaande en nieuwe Alternatieven, die nog onderzocht moeten worden in de MER, biedt het een mogelijkheid om de doorstroming te bevorderen waarbij de natuur en zijn omgeving minder aangetast wordt. Deze maatregelen zouden op korte termijn uitgevoerd kunnen worden.

1. Begin met het verbeteren van lokale oplossingen

Start z.s.m met het verbeteren van lokale oplossingen en wacht niet tot er een besluit genomen is m.b.t de DPW

2. Oprijden van de N205 ter hoogte van Zwaanshoek en Beinsdorp ontmoedigen

Een ontmoedigingsbeleid d.m.v. pasjes o.i.d. om tijdens de spits¹ vanuit Zwaanshoek en v.v. ter hoogte van de Deltaweg de N205 op te kunnen rijden. Dit ontmoedigt forensen verkeer om gebruik te maken van de erfontsluitingswegen die niet ingericht zijn als stroomweg.

Voor Beinsdorp zou dat op de Venneperweg moeten komen, om te ontmoedigen dat doorgaand verkeer via de IJweg naar de N205 wil.

3. Toeritdoseerinstallatie in Zwaanshoek tijdens de spits.

Door de TDI (toeritdoseerinstallatie) bij de Bennebroekerbrug van Bennebroek naar Zwaanshoek en de Hillegommerbrug van Hillegom naar Beinsdorp en v.v. dusdanig af te stellen en het verkeer te doseren zal het verkeer ontmoedigd worden om gebruik te maken van de brug om via Zwaanshoek en Beinsdorp hun weg in de Haarlemmermeer te vervolgen.

4. Inrijverbod voor vrachtwagens

Middels bebording kan het vrachtverkeer wat geen bestemmingsverkeer is omgeleid worden naar de stroomwegen. Hierdoor wordt doorgaand (vracht) verkeer ontmoedigd worden gebruik te maken van de erftoegangswegen die niet als stroomweg zijn ingericht.

5. Betere bebording om de verkeersstromen te beïnvloeden

Door de bebording langs de A4 te verbeteren en de navigatie van diverse aanbieders hierop te laten aansluiten kan het verkeer voortijdig begeleid worden naar zijn bestemming via de stroomwegen. Bv verkeer voor Lisse al in de buurt van Amstelveen via Badhoevedorp A9 naar de N205 te geleiden i.p.v. via de A4. Hiermee ontlast je de A4/ A44 .

6. Weegbrug verplaatsen

De weegbrug in Beinsdorp wordt door veel vrachtverkeer gebruikt. Als deze verplaatst wordt zorgt dit voor veel reductie van vrachtverkeer door Beinsdorp en Hillegom en over de Hillegommerbrug.

7. P+R voor de Keukenhof

De bezoekers van de Keukenhof zorgen slechts 2 maanden per jaar voor congestie op de diverse wegen. Veel bezoekers komen via de A4 naar Lisse toe. Door deze eerder af te vangen en goedkoper parkeergelegenheid te bieden kunnen zij met bussen naar de Keukenhof vervoerd worden. Deze parkeerterreinen kunnen gezocht worden in de buurt van Schiphol bedrijven terreinen. De bussen die nu ingezet worden vanaf Schiphol Airport worden voornamelijk door aankomende pax gebruikt.

¹ Spits tijden zijn 07.00-09.00 uur en 16.00-19.00 uur

8. OV goedkoper

Indien het OV aantrekkelijker en goedkoper is zal er meer gebruik van gemaakt worden. Maak ook de aanschaf van de OV kaart goedkoper en introduceer toeristen OV kaarten.

9. Zorg voor meer HOV opstapplaatsen

Indien er meer opstapplaatsen komen in grote kernen zoals Hillegom, Lisse en Bennebroek zullen er meer forensen gebruikmaken van de snelle HOV verbindingen.

10. Zorg voor aansluiting HOV verbinding

De aansluiting op diverse buslijnen moeten beter op elkaar afgestemd worden zodat de forens betere en goede alternatieven krijgt om de auto te laten staan.

11. Koop bedrijven uit de kleine kernen uit

Bedrijven met vrachtwagens en groot materieel zoals Loon op Zand in Beinsdorp zouden uitgekocht kunnen worden om hun bedrijf nabij een bedrijven terrein voort te zetten i.p.v. in de kleine kernen. Dit reduceert niet alleen het vrachtverkeer in de kleine kernen zoals Beinsdorp en Zwaanshoek maar ook het zware verkeer over de Ringvaart. Verder zou het vrachtwagen verkeer verboden moeten worden om door de kernen te rijden.

Maatregelen in combinatie met de nieuwe oost-west verbinding:

12. Verbod op doorgaand verkeer door Beinsdorp en Zwaanshoek tijdens de spits

Door het doorgaande verkeer in Beinsdorp en Zwaanshoek te weren in de spits worden weggebruikers gedwongen andere, beter uitgeruste stroomwegen te gebruiken. Bewoners krijgen een ontheffing d.m.v. kentekenregistratie/ passensysteem en of foto herkenning en kunnen hier wel gebruik van maken. Voor Beinsdorp zou de rotonde Meerlaan en de rotonde IJweg hiervoor ingericht kunnen worden en voor Zwaanshoek zou dat zowel op de Rijksweg en de Schoollaan en op de Deltaweg ingericht kunnen worden.

13. Los het knelpunt op de kruising Spoorlaan/Oude Bennebroekerweg op door het laatste stuk van de Oude Bennebroekerweg naar de A4 ook te verbreden.

Vanaf de Nelson Mandela dreef kom je vanaf de snelweg op de twee baan's Oude Bennebroekerweg, dit zorgt voor congestie. Verbreed deze en laat dit goed aansluiten op de Nieuwe Bennebroekerweg zodat er een goede doorstroming is vanaf de N205 naar de A4.

Dit sluit aan op de maatregel die in het Vernieuwde N206 alternatief staat omschreven.

14. Verbreed de N207 t.h.v. de N208

Het laatste stuk van de N207 vanaf de Elswoudbrug over de Ringvaart tot de aansluiting van de N208 is nog tweebaans (2x1 rijstroken). Hierdoor staat de kruising tussen de N207 en de N208 in de spits vast en zorgt voor congestie in Hillegom en Lisse. Verbreed het laatste stuk van de N207 waardoor de doorstroom capaciteit toe neemt, de kruising met de N208 niet meer vol staat en het verkeer in centrum Hillegom en Lisse ook door kan rijden. Zie ook het vernieuwde N206 alternatief.

15. Trek de N205 door naar Lissebroek op de bestaande aansluiting op de A4 /A44

Door de N205 door te trekken en zo een nieuwe rondweg te maken rondom Lissebroek kan de ontwikkeling van de geplande huizenbouw rond Lissebroek snel ontsloten worden middels deze weg. Ook is op deze manier een snelle verbinding tussen Rottepolderplein naar Lisse en omstreken en v.v. de weg kan aangesloten worden op de bestaande op en afritten van de A4 en A44.

16. Verbinding N206

Evalueer de effecten van alle flankerende maatregelen en beoordeel of en waar er nog knelpunten zijn. Door bij de Elswoutbrug maatregelen te nemen die de doorstroming van Keukenhof-verkeer verbeteren en door bij de Stationsweg/Loosterweg Noord een rotonde te plaatsen zal de afwikkeling van het parkeerverkeer aan de achterzijde geoptimaliseerd kunnen worden. Indien de noodzaak is aangetoond, kan de locatie van een eventuele verbinding van de N208 naar de N206 bepaald worden waarbij een aftakking zou kunnen komen ten behoeve van de Keukenhof.

17. Laat de nieuw te bouwen HOV brug bij Lissebroek aansluiten op de N205 rondweg

De nieuwe HOV brug bij het Fioretti in Lisse krijgt nu geen goede ontsluiting op de N207.

Beter is een rondweg te maken zoals in punt 14 beschreven waar gemotoriseerd verkeer en HOV gebruik van kunnen maken. Door deze aan te sluiten op de N205 en N207 zorg je voor een goede stroomweg.

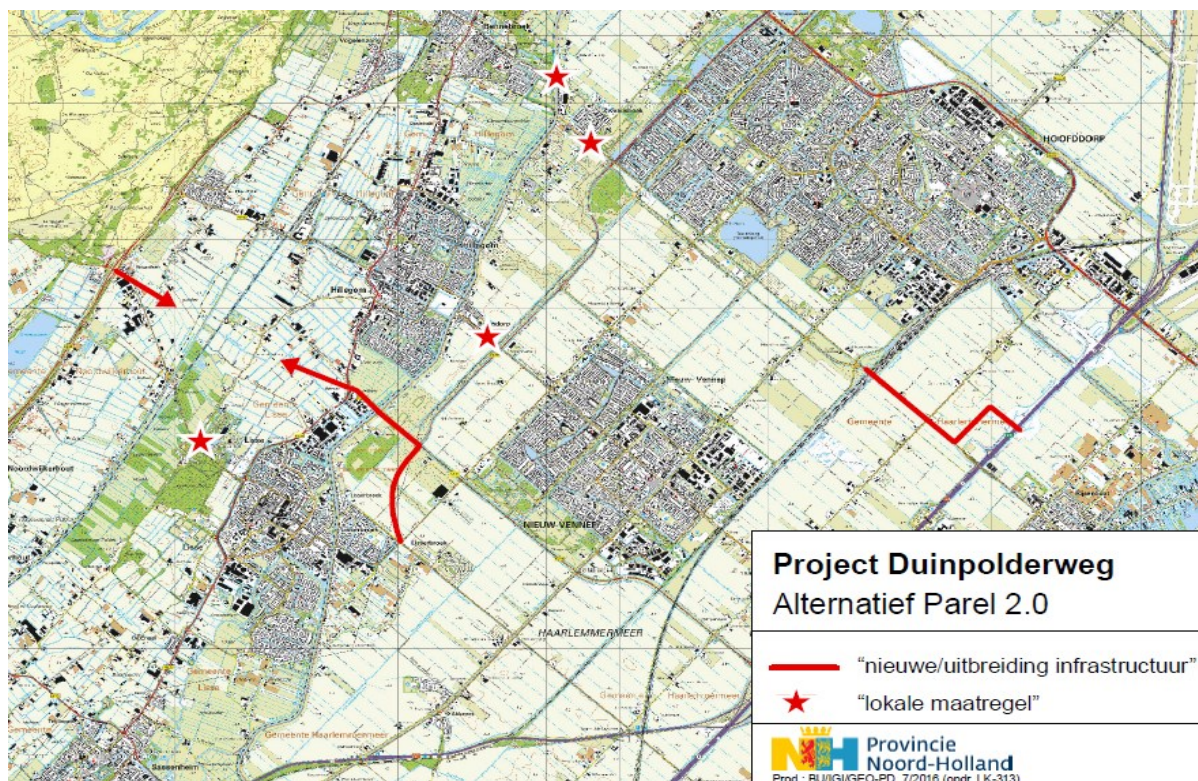
18. Congestieheffing

D.m.v congestieheffing zouden de forensen ook ontmoedigd kunnen worden om gedurende de spits gebruik te maken van de erftoegangswegen. Middels kentekenregistratie betalen de gebruikers een bepaald bedrag achteraf om tijdens vooraf gestelde tijdstippen gebruik te maken van de wegen. Inwoners kunnen hiervoor ontheffing krijgen. (naar het model *congestieheffing Stockholm*)

Geen flankerende maatregel maar zeer wenselijk is:

19. De bruggen van de dubbeldorpen moeten onderhouden worden

Door het steeds uitgestelde onderhoud komt het zeer geregeld voor dat de bruggen niet open of juist niet meer dicht gaan. Hierdoor loopt het verkeer in deze dubbeldorpen vast.



BIJLAGE 5.

Maatregelenpakket NOG Beter 2.0

Het maatregelenpakket bestaat uit de volgende 5 lokale maatregelen:

1. De Weerlaanweg

Een nieuwe weg tussen de Hillegomse Weerlaan en de N205 (op het bestaande kruispunt met de Noordelijke Randweg Nieuw-Vennep). Dit kruispunt wordt ongelijkvloers gemaakt. Deze tweebaansweg takt met een rotonde aan op de Weerlaan en kruist de Ringvaart met een aquaduct of met een halfhoge brug (vergelijkbaar met de N207-brug bij de Steenfabriek). Hierbij heeft de Weerlaanweg een ongelijkvloerse kruising van de Ringvaartdijk.

Als flankerende maatregel kan de N205 tussen de Weerlaanweg-aansluiting en de Nieuwe Bennebroekerweg worden verbreed naar 2x2. Dan wordt het N205-stukje dat volgens VENOM rond 2030 capaciteitsproblemen heeft, structureel ontlast.

Zie bijlage voor de vormgeving van het kruispunt N205 – Weerlaanweg.

2. De Poelweg

De Poelweg is een nieuwe weg tussen Abbenes (aansluiting A44) en de Ruishoornlaan in de Poelpolder. Deze tweebaansweg ligt in het verlengde van de huidige “onderbrug” bij de A44-afslag Abbenes en overbrugt de Ringvaart met een halfhoge brug met ongelijkvloerse kruising van de Ringvaartdijk (vergelijkbaar met de N207-brug bij de Steenfabriek). De structuur van de afslag Abbenes hoeft verder niet te worden aangepast (op een fietsbrug over de Hoofdvaart na, die komt onder de huidige spoorbrug). Waar de Poelweg de Middenweg kruist, komt een fietstunneltje (de Middenweg wordt afgesloten voor doorgaand autoverkeer). De Poelweg takt met een rotonde aan op de Roversbroekdijk / Ruishoornlaan. Zie bijlage voor de vormgeving van het kruispunt A44 / afslag Abbenes.

3. De Noordelijke Randweg Rijnsburg

Ter hoogte van het A44-viaduct over het Oegstgeester Kanaal komt een volwaardige, nieuwe afslag (momenteel wordt weliswaar gewerkt aan een “halve aansluiting” van het Flora-terrein op de huidige afslag Rijnsburg, maar die halve aansluiting leidt tot veel vrachtverkeersbewegingen onder het huidige Rijnzichtviaduct). Vanaf de nieuwe afslag komt een rechtstreekse aansluiting op het veilingterrein. De Randweg komt op de noordoever van het kanaal en sluit aan op de huidige Bankijkerweg en sluit uiteindelijk aan op de Noordwijkerweg. Komend vanaf Noordwijk wordt de route naar de Randweg “rechtdoor” en naar Rijnsburg (Noordeinde) “afslaan”. Wanneer Rijkswaterstaat moeite heeft met een extra A44-afslag aan de oostzijde van de A44, kan deze nieuwe afslag worden gecombineerd met de bestaande op- en afrit voor het benzinestation, zodat hierdoor het aantal afslagen niet toeneemt.

Als flankerende maatregelen worden de in- en uitvoegstroken op de A44 tussen de N444 en de afslag Oegstgeest/Rijnsburg als lange weefvakken aangelegd. Feitelijk krijgt de A44 hierdoor per rijrichting drie rijstroken (behalve bij de viaducten): twee doorgaande rijstroken en rechts daarvan één doorgaande “weefstrook” voor in- en uitvoegend verkeer. Verwacht mag worden dat met deze weefvakken het door VENOM geconstateerde IC-knelpunt op de A44 grotendeels wordt opgelost.

Zie bijlage voor een mogelijke vormgeving van de Flora-afslag.

Vanwege het grote aantal op- en afritten op de A44 en vanwege de relatief smalle viaducten, wordt de rijdsnelheid op de A44 tussen Burgerveen en Wassenaar verlaagd van 120 km/h naar 100 km/h.

4. Verbreding Bennebroekerweg tussen Spoorlaan en de A4

Vanwege de geplande verstedelijking in Hoofddorp-zuid en in de Parels aan de Ringvaart, is verbreding van de Bennebroekerweg nodig tussen de A4-aansluiting en de Spoorlaan (dan wel de Hoofdvaart) tot een vierbaansweg. Deze noodzaak is, gelet op de verwachte verstedelijking, sowieso nodig, ongeacht de komst van een DPW of van NOG Beter 2.0. Verbreding van de onderdoorgang onder de spoorlijnen kan kostbaar zijn. Een eventuele kostenbesparende variant zou zijn, dat de Bennebroekerweg ter hoogte van de spoorlijnen niet vierbaans, maar driebaans wordt (met in het midden een wisselstrook die in de spitrichting opengesteld wordt), zodat bij de spoorviaducten slechts beperkte aanpassingen nodig zijn.

5. De Randweg Zwaanshoek

Volgens de gemeente Haarlemmermeer is in Zwaanshoek de verkeersdruk de afgelopen jaren toegenomen. Als oorzaak wordt de nieuwe A4-aansluiting van de Bennebroekerweg genoemd.

De Randweg Zwaanshoek is een bypass tussen de Cruquiusdijk en de Spieringweg (i.c.m. het afsluiten van de Ringvaartdijk ten zuiden van de Bennebroekerbrug), waardoor verkeer vanuit Bennebroek niet meer door de dorpskern Zwaanshoek kan rijden. De exacte locatie van deze bypass moet nader worden bepaald, mede in relatie tot de exacte ligging en omvang van de geplande Parel-nieuwbouw.

Flankerende maatregel: afsluiten ringvaartdijk voor autoverkeer

Flankerende maatregelen zijn daarnaast wenselijk op de volgende locaties ten behoeve van de doorstroming op de bestaande kruispunten bij de Ringvaartbruggen en ten behoeve van het beter weren van sluipverkeer op de weinig verkeersveilige Ringvaartdijk:

- a. Ten noorden en zuiden van de Cruquiusbrug
- b. Ten zuiden van de Bennebroekerweg
- c. Ten noorden van de Lisserbrug.



Figuur 1.1: Maatregelenpakket NOG Beter 2.0

- ————— = aanleg nieuw wegtracé
- = langere weefvakken op de A44
- ★ = forse vermindering van de verkeersdrukke
- ■ = capaciteitsvergroting kruispunt
- ■ = afsluiting Ringvaartdijk voor autoverkeer
- = verbreding bestaande weg

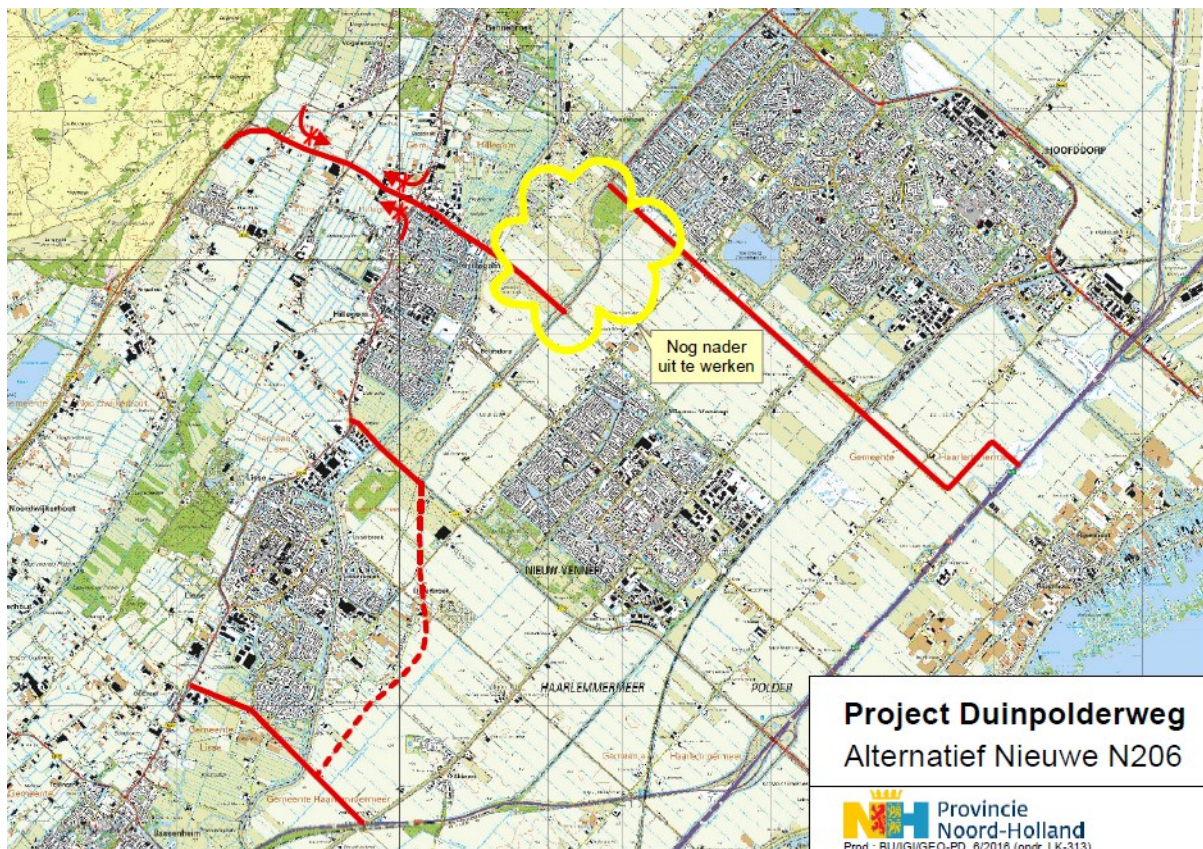
BIJLAGE 6.

Alternatief Nieuwe N206

Dit alternatief bestaat uit aantal infrastructurele maatregelen aangevuld met flankerende maatregelen om het doorgaande verkeer door Zwaanshoek en Beinsdorp te verminderen.

Infrastructuur

1. Een nieuwe verbinding tussen de N206 via de Weerlaan naar de N205 en via de Nieuwe Bennebroekerweg naar de A4.
 - Door het slechten van de barrière over de Ringvaart neemt de overlast van doorgaand verkeer in Beinsdorp en Zwaanshoek af. Er zal nog wel verder moeten worden gezocht naar aanvullende maatregelen voor Zwaanshoek en Beinsdorp.
 - Om te voorkomen dat er onnodig sluipverkeer door Vogelenzang en Bennebroek ontstaat kan men vanuit Vogelenzang alleen richting Noordwijk en vanuit Bennebroek (en Hillegom) alleen richting Haarlemmermeer.
 - Door uit te gaan van het Combinatie Alternatief met de route over de Weerlaan wordt geen nieuwe doorsnijding van de polder gemaakt. De doorsnijding van de bollengrond moet door een slimme inpassing geminimaliseerd worden. Voorkeur gaat uit naar een aquaduct onder de ringvaart.
 - Er moet een vloeiende aansluiting komen op de Nieuwe Bennebroekerweg, die waar nodig verbreed moet worden.
2. Een nieuwe weg vanaf de N208 ten zuiden van Lisse, langs de wijk Poelpolder naar de bestaande afrit 2 (Kaag/Abbenes) op de A44.
3. Verdubbeling van het laatste stuk van de N207 tussen de N205 en de N208.
4. Eventueel een ontsluiting van Lisserbroek op de N205 met het oog op de toekomstige groei van deze ringvaartparel.



RAPPORT

PlanMER Duinpolderweg

Van probleemanalyse naar te onderzoeken
oplossingsrichtingen

Klant: provincie Noord-Holland

Referentie: T&PR001D02

Versie: 02/Concept

Datum: 5-4-2016

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Netherlands
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: PlanMER Duinpolderweg

Ondertitel:
Referentie: T&PR001D02
Versie: 02/Concept
Datum: 5-4-2016
Projectnaam:
Projectnummer: BC5809
Auteur(s): Alex van Gent

Opgesteld door: Alex van Gent

Gecontroleerd door: Willem Homan

Datum/Initialen:

Goedgekeurd door:

Datum/Initialen:

Classificatie

Vertrouwelijk



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The quality management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001, ISO 14001 and OHSAS 18001.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Doel van deze rapportage	1
1.3	Leeswijzer	1
2	Wat ging vooraf aan de planstudie?	2
2.1	Samenwerkingsagenda (2008)	2
2.2	Notitie Reikwijdte en Detailniveau (2013)	2
2.3	Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (2013)	2
2.4	Tussenstap	3
2.5	Probleemanalyse in kader van planstudie/MER (2016)	3
2.5.1	Problemen	3
2.5.2	Doelstellingen en opgaven	4
3	Verkenning van kansrijke oplossingsrichtingen	6
3.1	Ladder van Verdaas	6
3.2	Stap 1: Ruimtelijke ordening	6
3.3	Stap 2. Prijsbeleid	7
3.4	Stap 3. Mobiliteitsmanagement	7
3.5	Stap 4. Openbaar vervoer	8
3.6	Stap 5. Beter Benutten	10
3.7	Stap 6. Aanpassen bestaande infrastructuur	10
3.8	Stap 7. Aanleggen nieuwe infrastructuur	11
4	Zoekgebied oplossingsrichtingen	12
5	Voorstel te onderzoeken alternatieven	14
5.1	Inleiding	14
5.2	Alternatieven uit Notitie Reikwijdte en Detailniveau	14
5.3	Nulplusalternatief	16
5.4	Pakket NOG Beter	17
5.5	Spooralternatief (6 ^e alternatief)	18
5.6	Alternatief 'Zienswijze Hillegom'	19
5.7	Mee te nemen alternatieven in het MER	20

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De grensstreek van Noord- en Zuid-Holland is economisch een dynamisch gebied en de verwachting is dat de ruimtelijke ontwikkelingen van de afgelopen jaren zich verder zullen doorzetten. Dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in het gebied. Ook landschappelijk is de grensstreek een waardevol gebied, met onder andere de duinen en bollenvelden in de Duin- en Bollenstreek en het open polderlandschap in de Haarlemmermeer.

In 2013 is het project Planstudie/MER Duinpolderweg opgestart, om de milieueffecten te onderzoeken van diverse alternatieven om de verbinding tussen de N206 en de A4 te verbeteren. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD, 2013) markeert de start van de m.e.r.¹-procedure voor het project Duinpolderweg.

Begin 2015 is op verzoek van Provinciale Staten van Zuid-Holland door beide provincies besloten om een tussenstap in te laten vallen in de besluitvorming over het project Duinpolderweg. De tussenstap bestaat uit drie onderdelen:

1. aanscherpen van de probleemanalyse over verkeerskundige knelpunten en regionale bereikbaarheid (resulterend in concrete doelstellingen);
2. intensiveren van gesprekken met belanghebbenden, en
3. definitief bepalen welke alternatieven in de procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) worden opgenomen.

1.2 Doel van deze rapportage

Deze rapportage gaat in op het derde punt van de tussenstap. In deze rapportage wordt een advies gegeven over de te onderzoeken alternatieven in de procedure voor de m.e.r. Duinpolderweg. Dit advies is gebaseerd op de volgende rapporten:

- Bereikbaarheidsstudie Grensstreek Noord- en Zuid-Holland (2008)
- Notitie Reikwijdte en Detailniveau (2013)
- Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek (2014)
- Probleemanalyse bereikbaarheid Grensstreek (2016)

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een korte samenvatting gegeven van wat er vooraf ging aan de planstudie MER Duinpolderweg. Vervolgens gaat hoofdstuk 3 in op het type oplossingsrichtingen dat past bij de problemen die in het gebied spelen. Hoofdstuk 4 gaat in op het zoekgebied voor mogelijke oplossingsrichtingen. Vervolgens wordt, conform de aanpak uit de handreiking MIRT² van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (I & M), in hoofdstuk 5 een voorstel gedaan voor de te onderzoeken alternatieven in de procedure voor de m.e.r. Duinpolderweg. Hierbij wordt rekening gehouden met de oorspronkelijk voorgestelde alternatieven in de NRD, maar ook met nieuwe inzichten naar aanleiding van de actuele probleemanalyse.

¹ milieueffectrapportage (m.e.r.)

² Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

2 Wat ging vooraf aan de planstudie?

2.1 Samenwerkingsagenda (2008)

Om de grensstreek van Noord- en Zuid-Holland goed bereikbaar te houden hebben de beide provincies, op verzoek van de gemeenten uit de regio, in 2006 het initiatief genomen voor de 'Bereikbaarheidsstudie Grensstreek' (provincies Noord- en Zuid-Holland, 2008). Dit heeft geresulteerd in de samenwerkingsagenda (2008). Hierin is een aantal maatregelenpakketten benoemd die noodzakelijk worden geacht om de knelpunten aan te pakken:

1. HOV verbinding tussen Schiphol, Lisse en Noordwijk (trekkerschap bij provincie Zuid-Holland)
2. Kleinschalige maatregelen gericht op het verbeteren van de lokale bereikbaarheid en leefbaarheid in het middengebied van de Bollenstreek (trekkerschap bij regio Holland-Rijnland).
3. Noordelijke verbinding N206-N205-A4 / Duinpolderweg (trekkerschap bij provincie Noord-Holland)

1. HOV Schiphol – Noordwijk

De provincies Noord- en Zuid-Holland zijn gestart met de uitwerking van een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding tussen de Bollenstreek en Schiphol.

2. Kleinschalige maatregelen in de Bollenstreek

Verder is in de Duin- & Bollenstreek een aantal kleinere maatregelen (zie bijlage 2) uitgevoerd om de leefbaarheid en bereikbaarheid in het gebied te verbeteren. Een deel van de maatregelen is al uitgevoerd of gaat binnenkort in uitvoering.

3. Noordelijke verbinding N206-N205-A4

Ten behoeve van de noordelijke verbinding N206-N205-A4 is in 2013 de planstudie Duinpolderweg gestart.

2.2 Notitie Reikwijdte en Detailniveau (2013)

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD, 2013) van MER Duinpolderweg beschrijft de doelstelling van het project, het voornemen en de in het MER te beschouwen alternatieven en milieueffecten. De NRD is op 24 september 2013 vastgesteld in Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en op 11 december 2013 door Provinciale Staten van Zuid-Holland. Daarmee is de scope van het onderzoek door beide provincies vastgelegd.

2.3 Advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (2013)

De Commissie voor de m.e.r. (CieMER) heeft op basis van de NRD, in haar advies over de planstudie MER Duinpolderweg de volgende aanbevelingen gedaan:

1. Actualiseer eerdere verkenningen, aan de hand van recente verkeerscijfers en verwachte economische ontwikkelingen (geactualiseerde probleemanalyse).
2. Beschrijf hoe de geactualiseerde probleemanalyse wordt vertaald in concrete doelstellingen, bij voorkeur SMART³ geformuleerd.
3. Beschrijf welke oplossingsrichtingen uit de doelstellingen voortvloeien.

De eerste twee aanbevelingen van de CieMER zijn opgevolgd met het opstellen van de rapportage 'Probleemanalyse Grensstreek' (Royal HaskoningDHV, 2016) en opstellen van bijbehorende (SMART)

³ Specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden

doelstellingen (zie paragraaf 2.6). Het beschrijven van de hieruit voortvloeiende oplossingsrichtingen gebeurt in de hoofdstukken 3, 4 en 5 van deze rapportage.

2.4 Tussenstap

Zoals in de aanleiding al is vermeld hebben de provincies Noord- en Zuid-Holland begin 2015 besloten om een tussenstap in te lassen in de besluitvorming over het project Duinpolderweg. De tussenstap bestaat uit drie onderdelen:

1. aanscherpen van de probleemanalyse over verkeerskundige knelpunten en regionale bereikbaarheid (resulterend in concrete doelstellingen);
2. intensiveren van gesprekken met belanghebbenden, en
3. definitief bepalen welke alternatieven in de procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) worden opgenomen.

Het resultaat van het eerste punt is samengevat in de volgende paragraaf. Eén van de uitkomsten van de gesprekken met belanghebbenden is het instellen van een adviesgroep. Deze rapportage gaat in op het derde punt van de tussenstap.

2.5 Probleemanalyse in kader van planstudie/MER (2016)

In deze paragraaf zijn de belangrijkste uitkomsten van de probleemanalyse samengevat. Als eerste zijn de problemen beschreven, vervolgens zijn de daaruit voortvloeiende doelstellingen en opgaven.

2.5.1 Problemen

Uit de geactualiseerde probleemanalyse⁴ blijken de volgende problemen op het gebied van leefbaarheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor het studiegebied:

1. Doorgaand en regionaal verkeer maakt gebruik van wegen door woonkernen

Door de gebrekkige verkeersstructuur belandt verkeer vanuit de Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland richting Haarlem en de Haarlemmermeer op wegen door woonkernen (waaronder Bennebroek, Zwaanshoek, Beinsdorp, Vogelenzang, Hillegom en De Zilk). Deze lagere orde wegen (zogenaamde erftoegangswegen) zijn niet toegerust op de hoeveelheid verkeer die er nu gebruik van maakt. Auto, vrachtauto en fietser concurreren om de beperkte ruimte. De snelheid op deze wegen is beperkt en de reistijden over grotere afstanden daardoor lang. Dit gaat ten koste van de bereikbaarheid van de economisch belangrijke bestemmingen in het gebied, zoals de Greenport Duin- en Bollenstreek, de Keukenhof en congrescentra in Noordwijkerhout. Verkeer door woonkernen veroorzaakt bovendien verkeersveiligheidsproblemen voor fietsers en voetgangers en leefbaarheidsproblemen voor de mensen die in de nabijheid van deze wegen wonen.

2. Bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer staat onder druk

Hoofddorp wordt door de N201 en de (Nieuwe) Bennebroekerweg ontsloten op het autosnelwegnet (A4). De doorstroming op de N201 laat nu al te wensen over. Dat geldt ook voor de Bennebroekerweg, die niet is toegerust op de verkeersfunctie die de weg onlangs heeft gekregen door de nieuwe aansluiting op de A4. In de Haarlemmermeer worden in de komende jaren nieuwe woongebieden en bedrijfslocaties gerealiseerd. Hierdoor neemt de verkeersdruk op de N201 en de (Nieuwe) Bennebroekerweg verder toe,

⁴ *Probleemanalyse Bereikbaarheid Grensstreek (Royal HaskoningDHV, 2016)*

met als gevolg dat de bestaande doorstromingsproblemen verergeren en de bereikbaarheid van de Haarlemmermeer verder onder druk komt te staan.

De bereikbaarheid van het noordelijk deel van de Duin- en Bollenstreek staat onder druk door het ontbreken van regionale oost-west verbindingen, de aanwezigheid van barrières in noord-zuidrichting (spoorlijn, Leidsevaart en de Ringvaart) en het ontbreken van regionale verbindingen in noordelijke richting (regionale verbindingen eindigen in woonkernen).

3. Wegennet is niet robuust door fysieke barrières en het ontbreken van alternatieve routes

Een robuust wegennet is belangrijk, zodat ook in geval van calamiteiten en verstoringen verkeer gebruik kan maken van routes die vergelijkbaar zijn qua reistijd en verkeersveiligheid. Daarnaast is een robuust wegennet van belang om ook tijdens topdrukke goed te blijven functioneren, bijvoorbeeld wanneer kruispunten vastlopen in verband met bezoek aan de Keukenhof. Voor Zuid-Kennemerland (zuid) en de noordelijke Duin- en Bollenstreek is de robuustheid van het wegennet slecht. De beperkte beschikbaarheid van alternatieve (regionale) routes vanuit deze twee gebieden naar de Haarlemmermeer hangt sterk samen met de aanwezigheid van de natuurlijke en fysieke barrières die de spoorlijn Oude Lijn, de Leidsevaart en de Ringvaart met zich meebrengen. Dit betekent dat in geval van calamiteiten het verkeer gebruik moet maken van lokale wegen en lokale Ringvaartbruggen, die daarvoor ongeschikt zijn.

2.5.2 Doelstellingen en opgaven

Op basis van de geactualiseerde probleemanalyse kan worden geconcludeerd dat de opgaven en doelstellingen uit de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek (2008) en Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD, 2013) nog steeds actueel zijn. Op verzoek van de CieMER en op verzoek van beide Statencommissies zijn eerdere doelstellingen aangescherpt zodat deze meetbaar kunnen worden gemaakt. Dit leidt tot dezelfde doelstellingen, vertaald naar opgaven, die beter aansluiten bij de geactualiseerde probleemanalyse voor de planstudie Duinpolderweg:

Hoofddoelstelling 1: Het faciliteren van de ruimtelijk-economische activiteiten en ontwikkelingen door het verbeteren van de bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek, Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer. Met als concrete subdoelstellingen (opgaven):

- 1A. Faciliteren van de toenemende oost-west pendel in de periode 2010-2030 tussen woongebieden in de Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland enerzijds en de werkgebieden in Haarlemmermeer/Amsterdam anderzijds. Dit wordt beoordeeld op basis van reistijden in ochtendspits en/of avondspits. De reistijden in 2030 zijn minimaal gelijk aan de reistijden in 2010.
- 1B. Streven naar het verbeteren van de bereikbaarheid van de noordelijke Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland en de Haarlemmermeer. Dit wordt in beeld gebracht met behulp van de bereikbaarheidsindicator. Het percentage sterk vertraagde ritten in 2030 moet minimaal gelijk of lager zijn dan het percentage sterk vertraagde ritten in 2010.
- 1C. Verbeteren van de bereikbaarheid tussen Hoofddorp/Nieuw-Vennep enerzijds en het hoofdwegennet (A4 en A9) anderzijds, door het verminderen van de verliestijd op de hoofdstructuur (N201, N207 en N205 en de (Nieuwe) Bennebroekerweg). Het aantal voertuigverliesuren (VVU's) moet in 2030 minimaal gelijk of lager zijn dan in 2010. Voor de Bennebroekerweg (tussen Spoorlaan en A4) geldt dat de vorm niet overeenkomt met het functioneren als hoofdstructuur. Voor dit wegvak moeten functie, vorm en gebruik in overeenstemming met elkaar worden gebracht.
- 1D. Vergroten van de robuustheid van het wegennet in het studiegebied, gericht op het minimaliseren van verkeershinder als gevolg van het wegvallen van een regionale oeververbinding, dan wel een sterke toename van de (seizoensgebonden) verkeersvraag (Keukenhof). Dit wordt beoordeeld

door de toename van het aantal voertuigverliesuren (VVU's) in het studiegebied in beeld te brengen voor 2030 autonoom en 2030 alternatieven bij blokkade van de Elswoutbrug (N207).

Hoofddoelstelling 2: Verminderen van de verkeershinder in de leefomgeving. Met als concrete subdoelstelling (opgave):

2A. In overeenstemming brengen van functie, vorm en gebruik van het wegennet, zodanig dat de verkeersintensiteit op wegen met kenmerken van een erftoegangsweg onder de streefwaarde van 6.000 motorvoertuigen per etmaal blijft. Dit geldt specifiek voor de wegen genoemd in Tabel 3 van de geactualiseerde probleemanalyse.

3 Verkenning van kansrijke oplossingsrichtingen

3.1 Ladder van Verdaas

In dit hoofdstuk worden kansrijke oplossingsrichtingen geïnventariseerd en beoordeeld voor de doelstellingen en opgaven die in de 'Probleemanalyse bereikbaarheid Grensstreek' zijn geformuleerd. Het type oplossingsrichtingen is verkend aan de hand van de zogenaamde 'Ladder van Verdaas'⁵. Dit is een systematiek die wordt gebruikt bij het onderzoeken van mogelijke oplossingen bij verkeersproblemen.

De Ladder van Verdaas bestaat uit zeven stappen en is erop gericht om oplossingen af te wegen. Uitgangspunt is dat er pas wordt gekeken naar het uitbreiden of aanleggen van infrastructuur als blijkt dat andersoortige oplossingsrichtingen niet probleemoplossend zijn. De Ladder van Verdaas bestaat uit het afpellen van de volgende typen oplossingsrichtingen:

1. ruimtelijke ordening
2. prijsbeleid
3. mobiliteitsmanagement
4. openbaar vervoer
5. benutting
6. aanpassing aan de bestaande infrastructuur
7. nieuwe infrastructuur

Elke stap op de ladder wordt beoordeeld op doelbereik, alvorens de volgende stap in beeld komt. Mogelijke oplossingen worden eerst gezocht in de bovenste stappen van de ladder (ruimtelijke ordening, prijsbeleid, mobiliteitsmanagement, optimalisatie van het openbaar vervoer of benutting van de bestaande infrastructuur). Pas als al deze opties onvoldoende soelaas bieden komt uitbreiding van bestaande of aanleg van nieuwe infrastructuur aan de orde. Aanleg van nieuwe infrastructuur is de laatste stap op de ladder. Uiteraard kan er ook worden gekozen voor een combinatie van (samenhangende) maatregelen uit de verschillende stappen.

3.2 Stap 1: Ruimtelijke ordening

Deze stap is erop gericht om ruimtelijke ontwikkelingen op goed bereikbare plaatsen te plannen. Door het plannen van nieuwe woningbouw en bedrijventerreinen op locaties waar het wegennet nog voldoende restcapaciteit heeft kunnen de negatieve effecten op de zwaar belaste wegen worden geminimaliseerd.

Concreet zou overwogen kunnen worden om de woningbouwplannen en geplande bedrijvigheid te concentreren rond bijvoorbeeld de A4. Dit heeft een positief effect, omdat hierdoor verkeer van en naar de nieuwe ontwikkelingen de Duin- en Bollenstreek minder belast. De ruimtelijke plannen in het studiegebied staan echter grotendeels vast, zo is het project 'Parels aan de Ringvaart' vastgesteld. Er is onder andere in het kader van Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer (SMASH) uitgebreid gestudeerd op de mogelijke locaties voor ontwikkelingen in de regio, waarbij met meer aspecten dan alleen mobiliteit rekening is gehouden. Zo mag er binnen de contouren van Schiphol niet worden gebouwd. Er kan beperkt invloed worden uitgeoefend op de locatiekeuze van de geplande ontwikkelingen. Daarom wordt het aanpassen van de bestaande ruimtelijke plannen niet als kansrijk beoordeeld om de bestaande en toekomstige bereikbaarheids- en leefbaarheidsknelpunten in de Grensstreek op te lossen.

⁵ De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft geadviseerd om de 'Ladder van Duurzame Verstedelijking' toe te passen. Dat instrument is bedoeld om ruimtelijke ontwikkelingen te onderzoeken. De Ladder van Verdaas is specifiek gericht op bereikbaarheidsvraagstukken.

3.3 Stap 2. Prijsbeleid

Beprijzing is erop gericht om door middel van prijsbeleid het rijden op locaties met hoge verkeersdruk tijdens de drukke perioden te ontmoedigen. Positiever geformuleerd, kan met prijsbeleid het gebruik van de infrastructuur tijdens tijdstippen dat en op locaties waar er nog voldoende capaciteit is, worden gestimuleerd. Beprijzing heeft een positief effect op het verminderen van autokilometers in de gebieden of op de wegen waar de (kilometer)prijs geldt. Enkele jaren geleden was hier (beperkte) politieke steun voor en werd beprijzing landelijk voorbereid. Ontwikkelingen op dit vlak zijn afhankelijk van nationaal beleid en worden op dit moment niet voorzien. Prijsbeleid is geen instrument dat op lokaal of regionaal niveau kan worden opgestart en is op dit moment geen kansrijke oplossingsrichting voor de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in de Grensstreek.

Relatief nieuwe initiatieven op dit gebied zijn 'spitsmijden'-projecten, waarbij automobilisten die normaal gesproken gebruik maken van bepaalde trajecten worden beloond om het betreffende traject tijdens de spits te mijden. Deze financiële beloning varieert van een bedrag per maand (rond de € 100,-) tot een bedrag per spitsmijding (bedragen tussen de € 1,- en € 4,-). Over het algemeen betreft dit regio's waar grootschalige infrastructurele projecten worden uitgevoerd. De prijsmaatregelen zijn dan met name bedoeld om de te verwachten verkeershinder te verkleinen. De effecten van de spitsmijden-projecten zijn over het algemeen positief⁶, met een verlaging van het autogebruik op de betreffende wegen tijdens de spitsperioden. De spitsmijden projecten waren echter sterk gefocust op enkele trajecten met hoge verkeersintensiteiten, terwijl de problematiek in de Grensstreek redelijk gespreid is over het gebied. Er is niet één tracé dat ontlast moet worden, maar meerdere locaties. Ook is er in de Grensstreek een grote kans op verdringingseffect naar lagere orde wegen als er op bepaalde tracés in het gebied prijsmaatregelen getroffen worden.

Gezien het structurele karakter van de problemen in het studiegebied en de spreiding van de problemen over het gebied bieden spitsmijden projecten in de Grensstreek op de lange termijn geen structurele oplossing voor de geconstateerde verkeersproblematiek.

3.4 Stap 3. Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement is een verzamelnaam voor inspanningen om de mobiliteitskeuzes van individuen te beïnvloeden. In Nederland wordt hier meer in het bijzonder bedoeld het stimuleren van het gebruik van alternatieven voor de auto tijdens de spitsperioden of het mijden van de spitsperioden.

Mobiliteitsmanagement probeert in te grijpen op verschillende niveaus in de afweging voor het maken van een autorit tijdens de spits:

- keuze van überhaupt een verplaatsing maken (door bijvoorbeeld thuis te werken of met behulp van teleconferencing);
- keuze van de bestemming (bijvoorbeeld afspreken op een locatie buiten de overbelaste wegen, of reizen via een P+R);
- keuze van de vervoerswijze (bijvoorbeeld fiets, OV, carpoolen of een combinatie van fiets, OV en auto via een P+R);
- keuze van het vertrektijdstip (bijvoorbeeld reizen voor of na de spitsperioden);
- keuze van de route (bijvoorbeeld over wegen die nog restcapaciteit hebben, bijvoorbeeld met behulp van dynamisch verkeersmanagement).

In eerste instantie heeft het Rijk voor het laagste niveau het programma 'Beter Benutten' opgericht. Doel van het programma was het beter benutten van de wegen met restcapaciteit. In 2016 is dit programma

⁶ Bron: Eindrapport Mobiliteitsprojecten (MuConsult, 2013)

voortgezet in 'Beter Benutten Vervolg'. De laatste jaren is de focus van het programma Beter Benutten opgerekt naar maatregelen die ingrijpen op de hogere niveaus (vervoerswijzekeuze, tijdstip, locatie, überhaupt een verplaatsing maken). De huidige Beter Benutten maatregelen zijn gericht op het beter benutten van de bestaande infrastructuur (voor zowel auto, OV, als fiets en water). Hierbij wordt zowel ingezet op woon-werkverkeer (werkgeversaanpak en bewonersaanpak) als logistiek.

Er zijn diverse evaluatiestudies gedaan naar de effectiviteit van de maatregelen die in het kader van Beter Benutten zijn en worden uitgevoerd⁷. De meest effectieve maatregelen betreffen:

- spitsmijden projecten tijdens grootschalige wegwerkzaamheden
- betaald parkeren maatregelen
- fietsparkeren aan de rand van stedelijke centra

Ondanks dat deze maatregelen positief kunnen zijn voor het verminderen van autoverkeer op bepaalde wegen of in bepaalde gebieden, bieden bovenstaande maatregelen in de Grensstreek op de lange termijn geen structurele oplossing voor de geconstateerde verkeersproblematiek. Prijsbeleid, betaald parkeren en fietsparkeren passen niet bij de aard van de geconstateerde problematiek in de Grensstreek (doorgaande structuren door kernen, wegennet niet robuust door fysieke barrières en ontbreken alternatieve routes). Verder richten parkeermaatregelen zich op bestemmingsverkeer en niet op doorgaand verkeer. Het is de vraag of bijvoorbeeld betaald parkeren past in het beleid van de gemeenten in de Grensstreek.

Mobiliteitsmanagement maatregelen zijn wel kansrijk op het gebied van verlagen van het aantal autoritten, met name in de spitsen. Het gaat dan om concrete afspraken met bedrijven over begin- en eindtijden van ploegendiensten buiten de spitsen, nog sterker bundelen van logistieke (vracht)bewegingen buiten de spitsen, collectief vervoer van en naar bedrijven zodat werknemers niet allemaal zelf met de auto het gebied in komen, afspraken over autodelen en carpoolen zodat er minder auto's het gebied in komen, stimuleren van kopen en gebruiken (e-)fietsen zodat meer mensen op de fiets naar het werk komen, aanleg snelfietsroutes, aanleg P+R-terreinen gericht op Keukenhof bij bv. A4 en A44, etc.

Het maximaal verwachte effect van gecombineerde maatregel in het kader van mobiliteitsmanagement en beter benutten zal, gebaseerd op de schattingen uit Beter Benutten, rond de 10% verlaging van autointensiteiten tijdens de spitsen zijn⁸. De gesignaleerde knelpunten spelen in de huidige situatie al, terwijl de verwachting is dat de verkeersintensiteiten in het studiegebied richting 2030 tussen 10 en 40%⁹ gaan stijgen. Mobiliteitsmanagement maatregelen kunnen de verwachte groei enigszins afvlakken. Toch is de verwachting dat de gesignaleerde knelpunten in de toekomst verergeren, ook met toepassing van mobiliteitsmanagement maatregelen. Zelfs in het geval van het lage groeiscenario is de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten zodanig dat de geconstateerde knelpunten niet opgelost worden.

3.5 Stap 4. Openbaar vervoer

De provincies Noord- en Zuid-Holland en de Stadsregio Amsterdam zijn opdrachtgever van het openbaar vervoer in de regio. De provincies zetten in op het versterken van het openbaar vervoer op zware stromen en het leveren van maatwerk waar de vraag minder is. Naar aanleiding van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek (2008) is geconstateerd dat er een kwaliteitssprong in het openbaar vervoer nodig is en dat de doorstroming van het openbaar vervoer een belangrijk aandachtspunt is. Hiervoor is een apart project opgestart. In 2012 is de planstudie 'OV-corridor Duin- en Bollenstreek – Schiphol' vastgesteld, op basis

⁷ Kengetallen Vervolg Beter Benutten (Ecorys, 2014) en Eindevaluatie Mobiliteitsprojecten (MuConsult, 2013)

⁸ Kengetallen Vervolg Beter Benutten (Ecorys, 2014) en Eindevaluatie Mobiliteitsprojecten (MuConsult, 2013)

⁹ Gezien de reeds gerealiseerde en geplande ontwikkelingen in het gebied, ligt het GE-scenario meer voor de hand voor dit gebied (Probleemanalyse Grensstreek, 2016).

waarvan een voorkeursracé is bepaald voor het HOV van Noordwijk via Sassenheim, Lisse en de Haarlemmermeer naar Schiphol.

Dit voorkeursracé wordt de komende tijd verder uitgewerkt. Tevens wordt op initiatief van Regio Holland-Rijnland een verkenning uitgevoerd naar mogelijke verbeteringen voor de OV-verbinding tussen Hillegom en Nieuw-Vennep/Schiphol.

Potentieel effect OV maatregelen op wegverkeer Grensstreek

Om inzicht te krijgen in het potentiële effect van OV-maatregelen op de hoeveelheid verkeer op de wegen in de Grensstreek is een aparte doorrekening met het verkeersmodel VENOM¹⁰ gemaakt. De doorgerekende maatregelen zijn:

- Uitbreiding lijn 310 Amsterdam – Schiphol – Nieuw Vennep – Lisse
- Nieuwe lijn 160 Hoofddorp – Hillegom
- Nieuwe lijn 165 Lissebroek - Leiden
- Wijziging lijn 59 Noordwijk – station Sassenheim
- Wijziging lijn 361 Schiphol – Noordwijk
- Terugbrengen van onderstaande lijnen, inclusief aanpassing (/verhoging) frequentie en/of aanpassing (/verkorting) reistijd van enkele van deze lijnen:
 - Lijn 57 Leiden – Noordwijkerhout – Haarlem
 - Lijn 90 Den Haag – Noordwijkerhout – Nieuw Vennep
 - Lijn 51 Lisse – Leiden
 - Lijn 250 snelbus Lisse – Leiden

Een deel van de maatregelen is reeds opgenomen in de dienstregeling 2014. De HOV-verbinding Schiphol – Noordwijk is in voorbereiding en is daarom als autonome maatregel verondersteld. Onderstaande tabel toont het effect van het OV-pakket op negen representatieve wegvakken in de Grensstreek. Uit de tabel blijkt dat het effect van OV-maatregelen op het autoverkeer op de thermometerpunten in het studiegebied varieert van -0,8% tot +0,8%. Het effect is minder dan +/- 5% en daarmee niet significant. Dit kan worden verklaard doordat er in het studiegebied geen grote gebundelde verkeersstromen zijn, die in aanmerking komen voor vervanging door OV-ritten. De verkeersstromen zijn diffuus. Daarom is de verwachte effectiviteit van extra OV-maatregelen op het verlagen van de autointensiteiten in dit gebied beperkt.

Tabel 1. Motorvoertuigen per etmaal, afgerond op honderdtallen

Wegvakken	Autonoom	Verschil	Procentueel
A4 Hoofddorp - knp Burgerveen	253.800	-300	-0,1%
N206 Vogelenzang – De Zilk	13.700	-50	-0,4%
N206 de Zilk – Noordwijkerhout	22.100	-100	-0,5%
N208 A44 – Sassenheim	27.400	-100	-0,4%
A44 Sassenheim – Warmond	91.400	-0	-0,0%
N207 A4 knp Burgerveen - Nieuw Vennep	35.000	+250	+0,8%
N208 Sassenheim – Lisse	24.800	-150	-0,6%
N205 Hoofddorp – Nieuw-Vennep	12.500	+50	+0,5%
Bennebroekerweg Hoofddorp – A4	24.600	-200	-0,8%

¹⁰ Verkeerskundig Noordvleugel Model (VENOM) is het verkeersmodel ontwikkeld door en voor dertien samenwerkende partners in de Metropoolregio Amsterdam. Speciaal voor het project Duinpolderweg is in VENOM de Duin- en Bollenstreek verfijnd en aan het studiegebied toegevoegd.

Gezien de aard van de geconstateerde knelpunten, de relatie tussen deze knelpunten en de gebrekkige wegenstructuur en het diffuse verplaatsingspatroon in het gebied (het ontbreken van grote gebundelde verkeersstromen), zijn OV-maatregelen alléén niet kansrijk om de problematiek het hoofd te bieden. De problemen in de woonkernen, bij lokale bruggen en langs de 'dwarsverbindingen' N442, N443 en N444 worden niet opgelost door een beperkte afname van het verkeer op de betreffende wegen. Gezien de verwachte ontwikkelingen in het gebied kunnen OV-maatregelen hooguit helpen om de negatieve effecten van de verwachte toekomstige groei te beperken. Ook de robuustheid van het wegennet tussen de noordelijke Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland enerzijds en de Haarlemmermeer en het hoofdwegennet anderzijds, wordt niet verbeterd met extra OV-maatregelen.

3.6 Stap 5. Beter Benutten

Beter benutten van bestaande infrastructuur kan bijvoorbeeld door verkeersmanagementmaatregelen, waardoor routes met voldoende capaciteit beter worden benut. De overheid wil bestaande wegen en infrastructuur slimmer gebruiken, bijvoorbeeld door kleine aanpassingen op kruispunten waarmee de capaciteit wordt vergroot. Het doel is om de bereikbaarheid in de drukste gebieden over weg, water en spoor te verbeteren. Zoals bij Mobiliteitsmanagement al toegelicht, heeft het Rijk hiervoor het programma 'Beter Benutten' opgericht, dat in 2016 is voortgezet in 'Beter Benutten Vervolg'.

Concrete maatregelen waaraan gedacht kan worden zijn kruispuntmaatregelen om de doorstroming op het kruispunt Leimuiderweg (N207) – Leidsestraat (N208) te verbeteren. Ook kan worden gedacht aan dynamisch verkeersmanagement maatregelen om verkeer via minder druk belaste wegen te sturen (of via minder belaste bruggen over de Ringvaart).

Gezien de aard van de geconstateerde knelpunten en de relatie tussen deze knelpunten en de gebrekkige wegenstructuur, zijn maatregelen alléén gericht op het beter benutten van de bestaande infrastructuur niet kansrijk om de problematiek het hoofd te bieden. Een belangrijk probleem in het gebied is juist dat er door de aanwezigheid van fysieke barrières beperkt alternatieve routes beschikbaar zijn voor de doorgaande structuren door kernen. Met het beter benutten van deze wegen wordt de verkeersdruk in de kernen verhoogd. Hiermee wordt ook het conflict tussen functie, vorm en gebruik vergoot. Dit leidt tot toename van de knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid, voor fietsers, voetgangers en omwonenden. Ook leidt het beter benutten van de wegen niet tot een robuuster wegennet. Wel kunnen de negatieve effecten van de verwachte groei van het verkeer in de Grensstreek door Beter Benutten-maatregelen worden beperkt.

3.7 Stap 6. Aanpassen bestaande infrastructuur

Bij het aanpassen van bestaande infrastructuur gaat het om het aanpassen of opwaarderen van bestaande wegen. Op diverse locaties in de Duin- & Bollenstreek wordt een aantal van dit type maatregelen uitgevoerd (zie bijlage 2), om de leefbaarheid en bereikbaarheid in het gebied te verbeteren. Dit zal lokaal helpen om de doorstroming te verbeteren.

De bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek in de Grensstreek is echter sterk gerelateerd aan de verkeersstructuur in het gebied. Op meerdere plaatsen voert de doorgaande wegenstructuur dwars door woonkernen en over lokale bruggen over de Ringvaart. Door bijvoorbeeld de wegen door de kernen op te waarderen kunnen wel de verkeersveiligheidsknelpunten worden verminderd en kan de doorstroming worden verbeterd, maar de leefbaarheidsproblemen (barrièrewerking, oversteekbaarheid en verkeersoverlast) nemen juist toe bij het opwaarderen van wegen.

Daarbij is het ook de vraag of er voldoende ruimte is om de wegen in de kernen op te waarderen. Hierbij valt te denken aan bijvoorbeeld de Vennepeweg (Beinsdorp), Meerlaan en Wilhelminalaan (Hillegom), Meerweg (Bennebroek) en Vogelenzangseweg (Vogelenzang), maar ook de N208 in Bennebroek en Heemstede en de 'dwarsverbindingen' N442, N443 en N444.

Net als maatregelen gericht op het beter benutten van de bestaande infrastructuur, zijn maatregelen die alléén gericht zijn op het aanpassen van bestaande infrastructuur daarom niet kansrijk om de problemen structureel op te lossen. Een uitzondering hierop vormt de Bennebroekerweg', aangezien het hier met name om een doorstromings- en verkeersveiligheidsknelpunt gaat en er ruimte beschikbaar is om de infrastructuur uit te breiden. Voor de overige wegen zullen functie, vorm en gebruik beter in balans moeten worden gebracht.

Wel is het denkbaar dat bestaande infrastructuur wordt aangepast in combinatie met nieuwe infrastructuur. Dat is bij enkele alternatieven uit de NRD het geval.

3.8 Stap 7. Aanleggen nieuwe infrastructuur

Deze stap is met name van toepassing in het geval er ontbrekende schakels in het wegennetwerk zijn. Door het aanleggen van ontbrekende schakels kan de bereikbaarheid worden verbeterd, de robuustheid van het netwerk worden vergroot en kunnen bestaande verkeersstromen door kernen worden verlegd naar wegen waar het verkeer minder negatieve effecten op de leefbaarheid en verkeersveiligheid heeft. Gezien de aard van de geconstateerde knelpunten en de relatie daarvan met de gebrekkige wegenstructuur, is in de Grensstreek het aanleggen van nieuwe infrastructuur de meest logische maatregel om de problematiek structureel en voor de lange termijn aan te pakken.

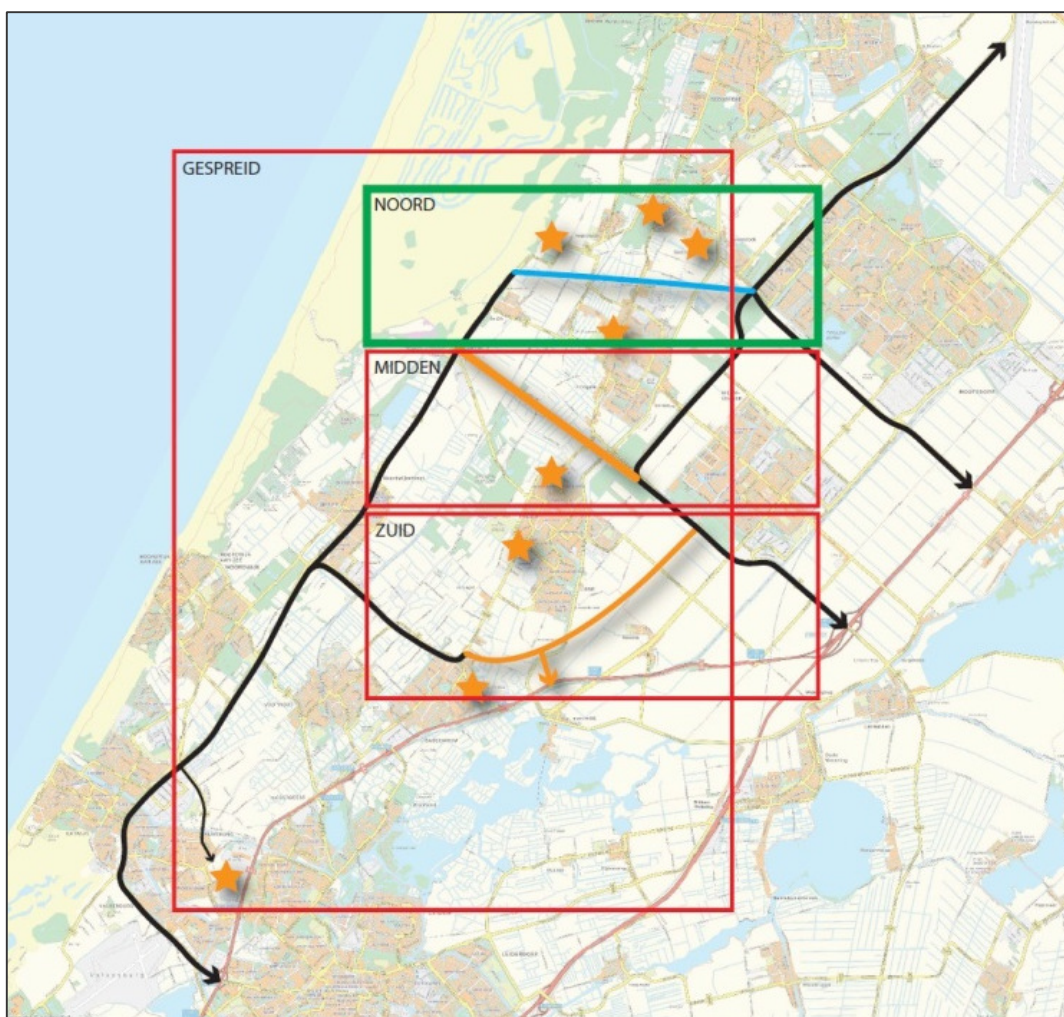
Als locatie voor de ontbrekende schakels in het wegennetwerk kan in de Grensstreek bijvoorbeeld worden gedacht aan een verbinding tussen de Provincialeweg (N206) en de Driemerenweg (N205) of de Leidsestraat (N208). Het volgende hoofdstuk gaat dieper in op de meest kansrijke locatie van een nieuwe verbinding.

Naast de genoemde nieuwe infrastructuur ligt het voor de hand om een combinatie te zoeken met maatregelen 'hoger op de Ladder van Verdaas', zoals maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement, openbaar vervoer en het beter benutten en aanpassen van bestaande wegen. Dit geldt voor alle op te nemen alternatieven in het MER en kan bijvoorbeeld door flankerend beleid / mitigerende maatregelen te omschrijven in het MER.

4 Zoekgebied oplossingsrichtingen

In dit hoofdstuk is geanalyseerd in welk zoekgebied in de Grensstreek mogelijke maatregelen het meeste bijdragen aan de opgaven en doelstellingen. De analyse is gebaseerd op de actualisatie van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek Noord- en Zuid-Holland (2014). Hierin is onder andere gekeken naar het zoekgebied van oplossingsrichtingen (bouwstenen). In Figuur 1 is het zoekgebied van de vier bouwstenen schematisch weergegeven:

- **Bouwsteen Noord** betreft een nieuwe verbinding tussen de Provincialeweg (N206) en de Driemereweg (N205) ter hoogte van de Nieuwe Bennebroekerweg.
- **Bouwsteen Midden** betreft het doortrekken van de Leimuiderweg (N207) van de Leidsestraat (N208) naar de Provincialeweg (N206) en het opwaarderen van Leimuiderweg tussen de Leidsestraat (N208) en de Driemereweg (N205).
- **Bouwsteen Zuid** betreft het doortrekken van de Driemereweg (N205) naar de Heereweg (N208), ten zuiden van Lisse, met aansluiting op de A44.
- **Bouwsteen Gespreid** is samengesteld uit maatregelen in de gehele grensregio. Deze bouwsteen is toegevoegd om te onderzoeken wat het effect op de totale opgave is door verspreide maatregelen te nemen in plaats van één grote, meer structurerende bouwsteen.



Figuur 1. Zoekgebied oplossingen (vier bouwstenen).

De actualisatie van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek bevestigt de verkeerskundige conclusies die in de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek zijn getrokken. Dat geldt voor zowel de afspraken uit de Samenwerkingsagenda als voor de keuze voor het nader uitwerken van de bouwsteen Noord in de MER Duinpolderweg. De bouwsteen Noord scoort voor alle opgaven minimaal “deels kansrijk”. De andere bouwstenen scoren voor minimaal twee van de zes opgaven “nauwelijks kansrijk”.

Naar aanleiding van vragen over de grootte van het verschil tussen de bouwstenen Noord en Midden¹¹, is een nadere analyse uitgevoerd naar de grootte van dit verschil in oplossend vermogen. Op basis van deze aanvullende analyse is de conclusie dat de intensiteitsverschillen tussen de bouwstenen Midden en Noord goed te verklaren zijn. Doordat bouwsteen Noord een kortere route creëert en dichterbij Hillegom, Bennebroek, Vogelenzang en Hoofddorp ligt, krijgt de nieuwe verbinding in bouwsteen Noord een belangrijkere verkeersfunctie. Dit resulteert in meer verkeer op de nieuwe verbinding (voor een nadere toelichting, zie ‘Verkeerskundige analyse Hillegoms alternatief’ (Royal HaskoningDHV, 2015) in bijlage 3).

¹¹ bouwsteen Midden heeft in vergelijking met bouwsteen Noord een beperkt effect

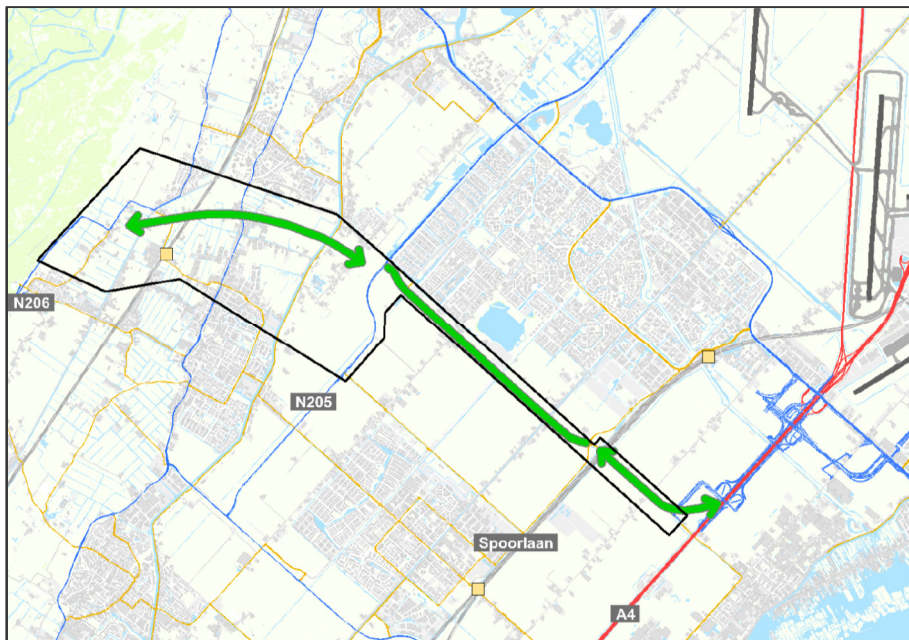
5 Voorstel te onderzoeken alternatieven

5.1 Inleiding

In de vorige hoofdstukken is geconcludeerd dat het aanleggen van nieuwe infrastructuur de meest logische oplossingsrichting is om de problematiek structureel en voor de lange termijn aan te pakken¹². Ook is geconcludeerd dat bouwsteen Noord het meest kansrijk is voor het oplossen van de in de Grensstreek geconstateerde problemen en het invullen van de gestelde opgaven en doelstellingen. In dit hoofdstuk wordt op basis van de meest actuele inzichten een voorstel gedaan voor de te onderzoeken alternatieven in het vervolg van de m.e.r.-procedure voor het project Duinpolderweg. Hierbij wordt rekening gehouden met de oorspronkelijk voorgestelde alternatieven in de NRD, maar ook met nieuwe inzichten naar aanleiding van de actuele probleemanalyse.

5.2 Alternatieven uit Notitie Reikwijdte en Detailniveau

In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau staat een aantal alternatieven benoemd. Daarnaast is er vanuit andere onderzoeken en initiatieven een groot aantal andere mogelijke maatregelen bekend. De te onderzoeken alternatieven uit de NRD zijn onder andere gebaseerd op de studies 'MIRT-verkenning van Greenport tot Mainport N206-N205' (2010) en 'Huiswerkvarianten' (2013). Dit laatste rapport doet verslag van een in 2012 georganiseerde consultatieronde met de omgeving. Deze consultatie heeft geleid tot een groot aantal aangedragen alternatieven. Op basis van doelbereik zijn deze getrechterd tot de nader te onderzoeken alternatieven.



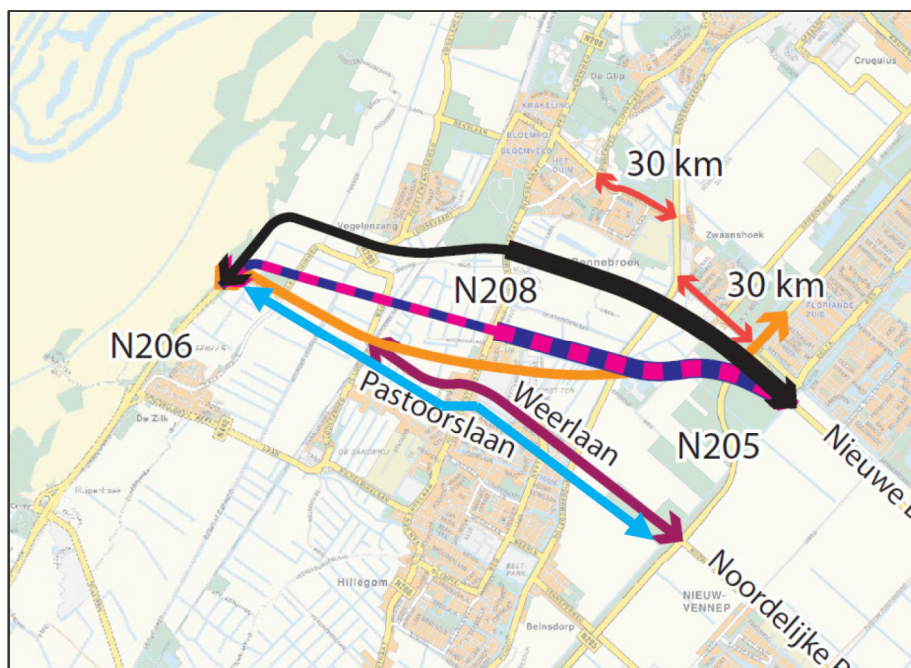
Figuur 2. Drie tracédelen alternatieven uit NRD

De te onderzoeken alternatieven uit de NRD zijn onderverdeeld in drie tracédelen:

1. Alternatieven voor gedeelte tussen N206 en N205
2. Alternatieven tussen N205 en Spoorlaan
3. Alternatieven tussen Spoorlaan en A4

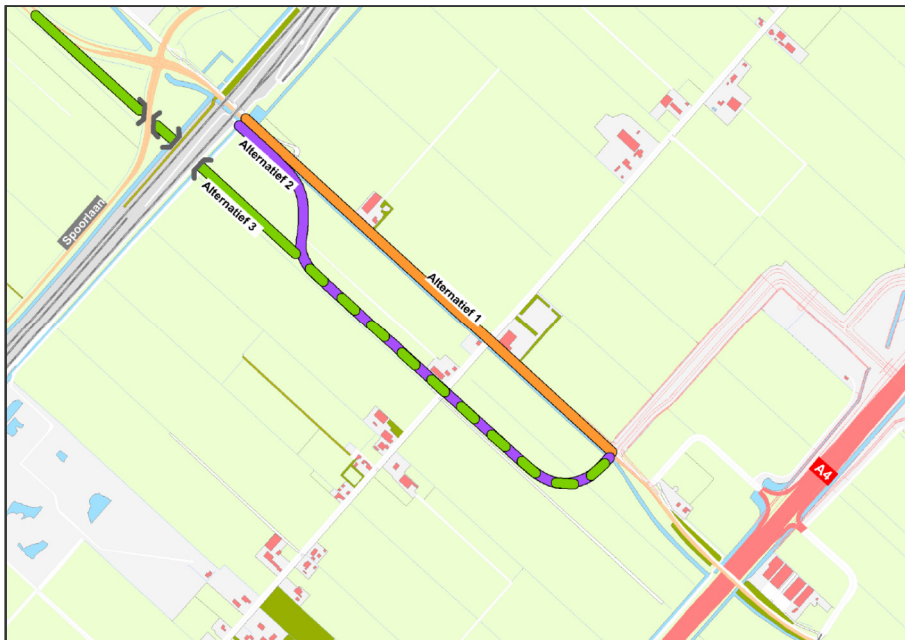
¹² Waarbij het voor de hand ligt om een combinatie te zoeken met maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement, openbaar vervoer en het beter benutten en aanpassen van bestaande wegen.

- Ad. 1. Alternatieven voor gedeelte tussen N206 en N205
- a) Noordelijk alternatief, met aansluiting op de N208 (zwart)
 - b) Midden alternatief, met aansluiting op de N208 en Zilkerduinweg (blauw/paars)
 - c) Zuidelijk alternatief, met aansluiting op de Pastoorslaan (oranje)
 - d) NOG Beter alternatief (paars)
 - e) Combinatiealternatief (blauw)



Figuur 3. Overzicht alternatieven voor gedeelte tussen N206 en N205

- Ad. 2. Alternatieven tussen N205 en Spoorlaan
- a) Handhaven Nieuwe Bennebroekerweg in zijn huidige vorm (80 km weg met 2x1 rijstroken);
 - b) Opwaarderen naar een 80 km weg met 2*2 rijstroken.
- Ad. 3. Alternatieven tussen Spoorlaan en A4
- a) Opwaarderen bestaande tracé Bennebroekerweg (kruising met spoor via bestaand spoorviaduct).
 - b) Nieuw tracé ten zuiden van de huidige Bennebroekerweg, in het verlengde van de bestaande Nieuwe Bennebroekerweg (kruising met spoor via bestaande spoorviaduct).
 - c) Doortrekken Nieuwe Bennebroekerweg in zuidoostelijke richting (kruising met spoor via nieuw aan te leggen tunnel).



Figuur 4. Overzicht alternatieven voor gedeelte tussen Spoorlaan en A4

De nieuwe inzichten uit de geactualiseerde probleemanalyse van de Grensstreek leiden niet tot andere inzichten wat betreft de in de NRD omschreven alternatieven. Het ligt daarom voor de hand om deze alternatieven mee te nemen in de MER.

5.3 Nulplusalternatief

Een logisch alternatief om op te nemen in een planstudie is een zogenaamd 'Nulplusalternatief'. Dit betreft een alternatief waarbij met relatief beperkte middelen de bestaande infrastructuur zodanig aangepast wordt, dat het doel met minimale middelen wordt bereikt. In dit geval zou dat gaan om bijvoorbeeld het lokaal aanpassen van de wegen waarop knelpunten worden gesignaleerd. Bij wegen waarbij functie, vorm en gebruik niet met elkaar overeenkomen kan worden gedacht aan het opwaarderen van de weg (hiervoor is ruimte nodig) of juist het afwaarderen van een weg (hiervoor zijn alternatieve routes voor het overgebleven verkeer nodig). Bij doorstromingsknelpunten gaat het om maatregelen om de capaciteit te vergroten door bijvoorbeeld extra rijstroken op wegvakken of kruispuntmaatregelen.

In het NRD, vastgesteld door de bevoegde gezagen in 2013, is geconcludeerd dat het onderzochte Nulplusalternatief onvoldoende probleemoplossend vermogen (doelbereik) heeft. Het noord-zuidverkeer wordt niet verminderd, de omvang van het verkeer in de kernen verandert nauwelijks, het wegennet wordt niet robuuster gemaakt en de toekomstige groei van het verkeer wordt niet geacommodeerd. In de NRD is daarom besloten om het nulplusalternatief niet verder te onderzoeken.

Ook met de inzichten uit de Probleemanalyse Bereikbaarheid Grensstreek (2016) valt het nulplusalternatief af, om dezelfde redenen waarom de stappen 'beter benutten van bestaande infrastructuur' en 'aanpassen en uitbreiden van bestaande infrastructuur' van de Ladder van Verdaas als niet voldoende kansrijk zijn beoordeeld in hoofdstuk 3. Gezien de aard van de geconstateerde knelpunten en de relatie tussen deze knelpunten en de gebrekkige wegenstructuur, zijn maatregelen alléén gericht op het kleinschalig lokaal aanpassen van de bestaande infrastructuur niet kansrijk om de problematiek het hoofd te bieden.

- De bereikbaarheid van het gebied zal niet significant wijzigen met lokale aanpassingen in het wegennet. Verkeer moet nog steeds omrijden en doet er relatief lang over om op het snelwegennet te komen. Een belangrijk probleem in het gebied is dat er door de aanwezigheid van fysieke barrières beperkt alternatieve routes beschikbaar zijn voor de doorgaande structuren door kernen. Het lokaal aanpassen van de wegen leidt niet tot een robuuster wegennet; het aantal alternatieve routes over bijvoorbeeld de Ringvaart blijft beperkt. Met het aanpassen van deze wegen wordt ook de verkeersdruk in de kernen verhoogd. Hiermee wordt het conflict tussen functie, vorm en gebruik vergoot. Dit leidt tot toename van de knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid, voor fietsers, voetgangers en omwonenden.
- Daarbij is het opwaarderen van de wegen in de kernen niet realistisch in verband met ruimtegebrek. De betreffende wegen functioneren als gebiedsontsluitingsweg, maar dragen kenmerken van een erftoegangsweg. Om functie, vorm en gebruik van deze wegen beter op elkaar aan te laten sluiten moeten bijvoorbeeld vrijliggende fietspaden aangelegd worden en parkeervoorzieningen langs de weg worden verwijderd. Dat is op bijvoorbeeld de Venneperweg (Beinsdorp), Meerlaan en Wilhelminalaan (Hillegom), Vogelenzangseweg (Vogelenzang) en Meerweg (Bennebroek) niet realistisch in verband met de dichtbij gelegen bebouwing. Ook bij de N208 in Bennebroek en Heemstede en de 'dwarsverbindingen' N442, N443 en N444 is er gebrek aan ruimte.

Het is wel denkbaar dat de verkeersstructuur in het gebied wordt verbeterd door nieuwe infrastructuur aan te leggen in combinatie met elementen uit een nulplusalternatief. Flankerende (lokale) maatregelen kunnen het doelbereik van nieuwe infrastructuur versterken. Bijvoorbeeld door het lokaal afsluiten van lagere orde wegen die met een nieuwe verbinding hun verkeersfunctie verliezen. Concreet voorbeeld hiervan is de Vogelenzangseweg (N206), die ten noorden van Vogelenzang afgewaardeerd kan worden in geval er een parallelle verbinding wordt gecreëerd.

5.4 Pakket NOG Beter

Naar aanleiding van de 'MIRT-verkenning van Greenport tot Mainport N206-N205' (2010) heeft het platform Noordelijke Ontsluiting Greenport (N.O.G.) in 2011 het pakket NOG Beter gepresenteerd als mogelijke oplossing voor de verkeersproblematiek in het gebied¹³. Het pakket is vervolgens ingediend als reactie op de Notitie Reikwijdte en detailniveau (NRD, 2013) van de Duinpolderweg. Het NOG Beter pakket is een combinatie van (aangepaste) onderdelen uit de oorspronkelijke bouwstenen van de Grensstreekstudie uit 2008. Deze maatregelen bevinden zich gespreid over de Grensstreek, zowel in het noorden, midden als zuiden.

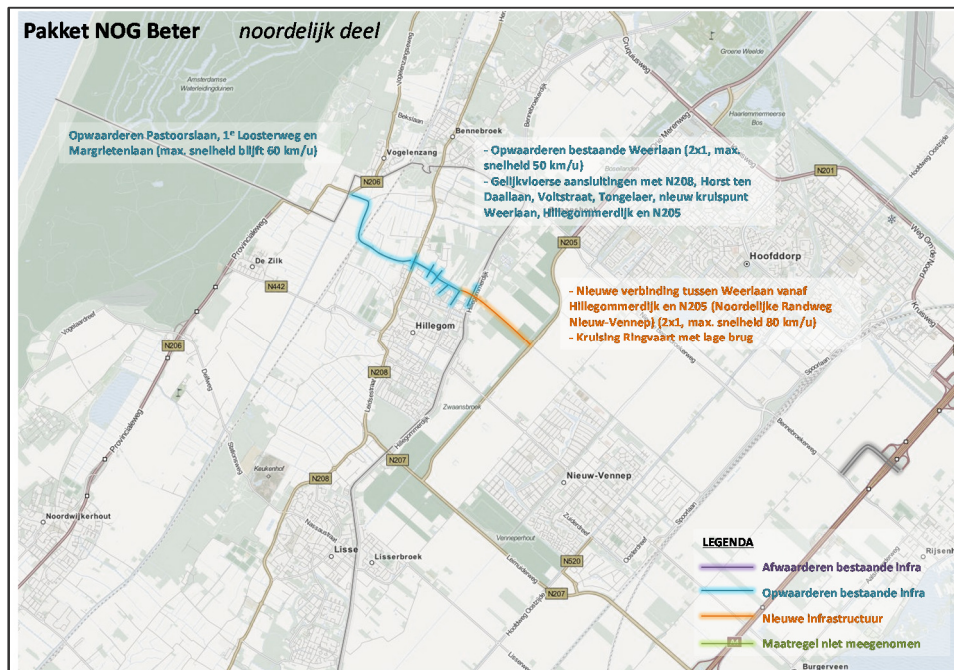
De maatregel in het noorden bestaat uit een nieuwe verbinding tussen de Driemerenweg (N205) en de Weerlaan in Hillegom (inclusief Ringvaartkruising) en het opwaarderen van bestaande wegen tussen de Weerlaan en de Provincialeweg (N206). De maatregelen in het midden en zuiden zijn (zie figuren 5 en 6):

- Doortrekken van de N205 naar de N208, ten zuiden van Lisse, inclusief aansluiting op de A44.
- Randweg Rijnsburg (N206 – A44), met nieuwe aansluiting op de A44 en FloraHolland aangesloten op de randweg.

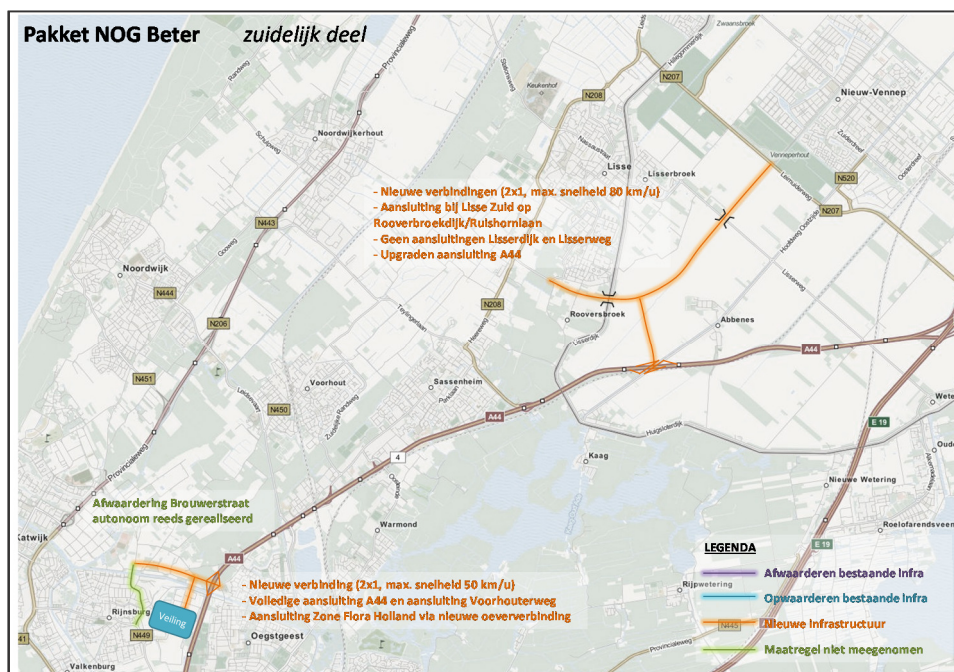
Uit analyses in de actualisatie bereikbaarheid Grensstreek (2014) blijkt dat de door NOG voorgestelde maatregelen in het midden en zuiden van het gebied beperkt bijdragen aan het oplossend vermogen van de maatregelen in het noorden van het gebied. Het maximale effect is 3%. De maatregelen in het midden en zuiden hebben lokaal wel een positief effect (in Rijnsburg en Lisse), maar dragen dus niet bij aan het oplossen van de geconstateerde problemen in het noorden. Er is daarom geen aanleiding om het pakket

¹³ NOG Beter! Een BETER alternatief voor de Noordelijke Ontsluiting Greenport (Werkgroep NOG Beter, december 2011)

NOG Beter op een andere wijze mee te nemen, dan in de NRD is omschreven (zie de NRD en hoofdstuk 5.2 van deze rapportage).



Figuur 5. Maatregelen bouwsteen NOG Beter (noordelijk deel)



Figuur 6. Maatregelen bouwsteen NOG Beter (zuidelijk deel)

5.5 Spooralternatief (6^e alternatief)

Het Spooralternatief is in beeld gekomen, omdat mogelijk alle alternatieven in het kader van de natuurbeschermingswet onverenigbaar kunnen zijn. Door het Spooralternatief wordt mogelijke schade aan

stikstofgevoelige habitat in omliggende natuurgebieden (zogenamde Natura2000-gebieden) in de duinen zo veel mogelijk voorkomen. Het Spooralternatief is formeel echter nog geen onderdeel van de m.e.r.-procedure. Provinciale Staten van Zuid-Holland heeft besluitvorming over dit alternatief opgeschort vanwege de discussie over de verkeersproblematiek in het plangebied.

Inmiddels heeft de Programmatiese Aanpak Stikstof (PAS) zijn intrede gedaan. De kans op vergunbaarheid van één van de overige alternatieven is recent vergroot met de invoering van de PAS en het opnemen in de PAS van het Middenalternatief uit de NRD. Hiermee lijkt een belangrijke aanleiding voor het opnemen van dit alternatief weggevalen. Desondanks is op dit moment niet met zekerheid te zeggen dat de eerder genoemde alternatieven vergunbaar zijn. Dit zal uit nader onderzoek moeten blijken.

5.6 Alternatief 'Zienswijze Hillegom'

Het alternatief 'Zienswijze Hillegom' is door de gemeente Hillegom ingebracht als zienswijze op het opnemen van de Spooralternatief in de m.e.r.-procedure. Wat betreft probleemoplossend vermogen voor de voor het gebied geformuleerde hoofdoopgaven is de Hillegomse zienswijze (deels) kansrijk voor vijf van de zes opgaven. De volgende tabel geeft de inschatting weer van de kansrijkheid per opgave van de Hillegomse zienswijze en de Bouwstenen Noord en Midden.

Tabel 2. Inschatting kansrijkheid per opgave van Hillegomse zienswijze en Bouwstenen Noord en Midden¹⁴

Opgave \ Bouwsteen	Noord	Midden	Hillegoms alternatief
Opgave 1 Terugdringen omgevingshinder N-Z verkeer	kansrijk	nauwelijks kansrijk	deels kansrijk
Opgave 2 Slechten Ringvaart als barrière	kansrijk	nauwelijks kansrijk	kansrijk
Opgave 3 Totaalafweging Greenport/leefbaarheid	deels kansrijk	nauwelijks kansrijk	deels kansrijk
Opgave 3a Bereikbaarheid Greenport	kansrijk	deels kansrijk	Kansrijk
Opgave 3b Leefbaarheid woonkernen	deels kansrijk	nauwelijks kansrijk	deels kansrijk
Opgave 4 Capaciteit hoofdwegennet Haarlemmermeer	deels kansrijk	nauwelijks kansrijk	deels kansrijk
Opgave 5 Herstructureren verdeelstructuur A44	deels kansrijk	nauwelijks kansrijk	nauwelijks kansrijk
Opgave 6 Ontsluiten ontwikkelingen Haarlemmermeer	deels kansrijk	nauwelijks kansrijk	deels kansrijk

De vergunbaarheid van dit alternatief lijkt groot, doordat het tracé van dit alternatief zodanig is bedacht, dat er een maximale afstand tot het kwetsbare Natura-2000 gebied wordt aangehouden, zeker vergeleken met het alternatief dat in de PAS is opgenomen.

Doordat de kans op vergunbaarheid van één van de vijf alternatieven uit de NRD recent is vergroot met de invoering van de Programmatiese Aanpak Stikstof (PAS) en doordat het Alternatief 'Zienswijze Hillegom' wordt beoordeeld als kansrijk, wordt voorgesteld om in de m.e.r.-procedure voor het project Duinpolderweg minimaal één van deze alternatieven mee te nemen (Spooralternatief of Alternatief 'Zienswijze Hillegom').

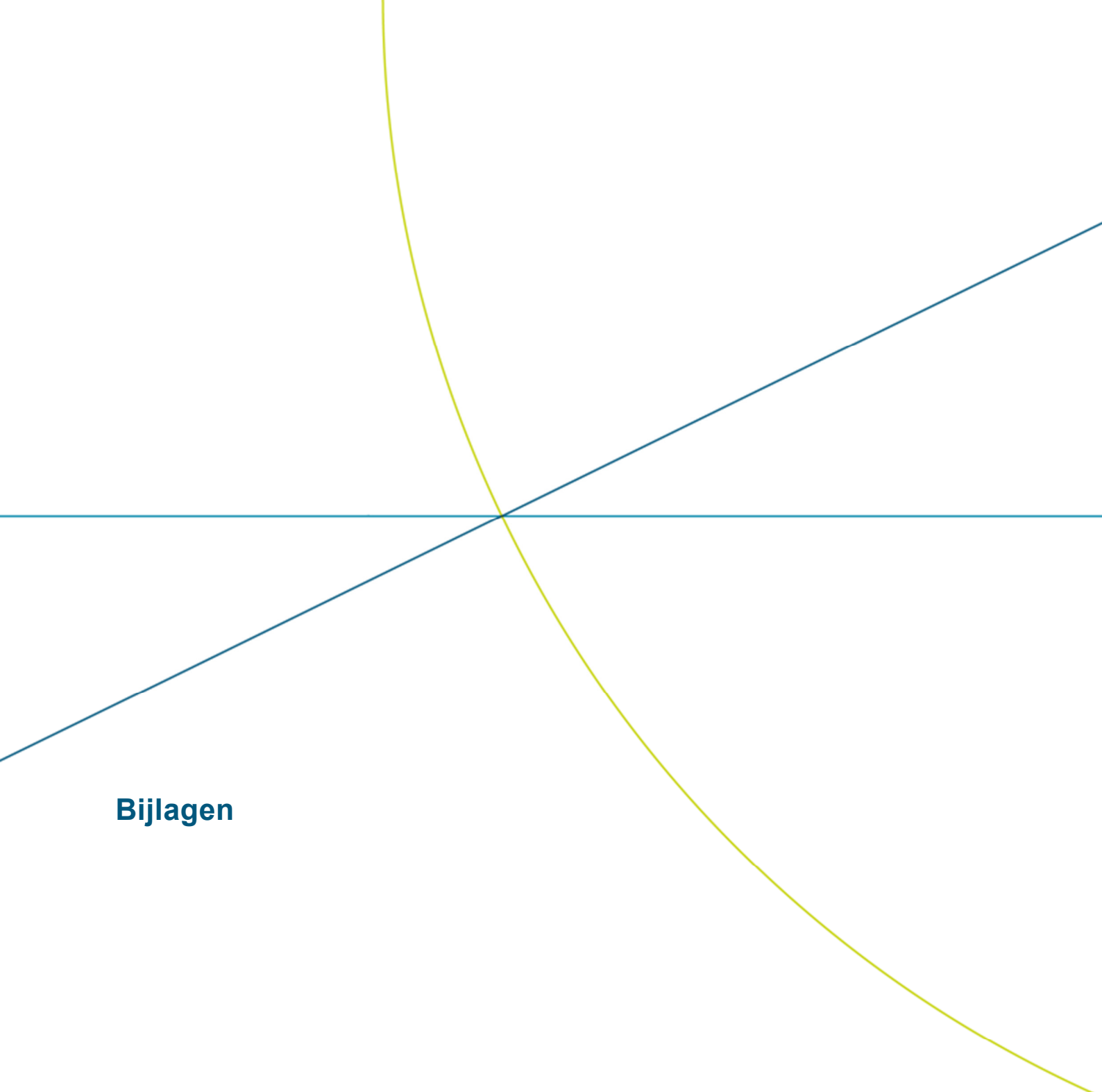
¹⁴ Zie bijlage 3 'Verkeerskundige analyse Hillegoms alternatief' (Royal HaskoningDHV, 2015)

5.7 Mee te nemen alternatieven in het MER

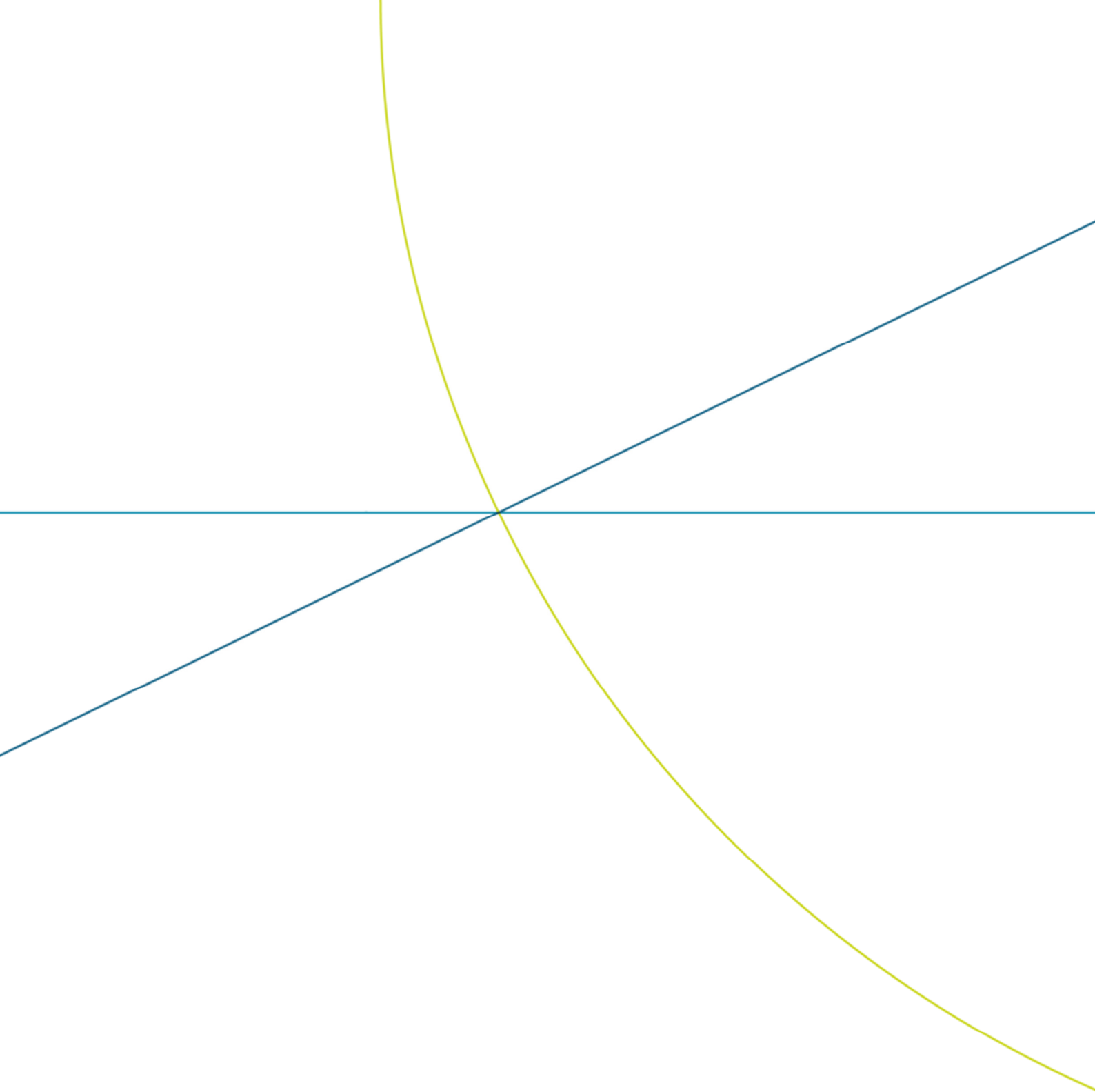
Samengevat leidt dit tot de volgende te onderzoeken alternatieven in de m.e.r.-procedure:

- Noordelijk alternatief
- Middenalternatief
- Zuidelijk alternatief
- Combinatiealternatief
- NOG Beter fase 1
- Spooralternatief of Alternatief 'Zienswijze Hillegom'

Naast de genoemde infrastructurele alternatieven, ligt het voor de hand om een combinatie te zoeken met maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement, openbaar vervoer en het beter benutten en aanpassen van bestaande wegen. Dit geldt voor alle op te nemen alternatieven en kan bijvoorbeeld door flankerend beleid / mitigerende maatregelen te omschrijven in het MER. Daarnaast moet dit worden vastgelegd in het besluit (provinciaal inpassingsplan).



Bijlagen



Bijlage 1 Gebruikte afkortingen

Afkorting	Betekenis
CieMER	Commissie voor de m.e.r.
HOV	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
MER	Milieueffectrapportage (rapport)
m.e.r.	Milieueffectrapportage (procedure)
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
I & M	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
NRD	Notitie Reikwijdte en Detailniveau
OV	Openbaar Vervoer
P+R	Park en Ride
PAS	Programmatische Aanpak Stikstof
VENOM	Verkeerskundig Noordvleugel Model

Bijlage 2 Overzicht kleinschalige maatregelen in de Bollenstreek uit Samenwerkingsagenda

Project	Omschrijving	Status
HOV Bollenstreek - Schiphol	Aanleg van bus infrastructuur tussen de Bollenstreek en Schiphol	Planstudie
Aansluiting A44 Flora Holland (Rijnsburg)	Aanleg van een aansluiting van de A44 op het terrein van Flora Holland	Eind 2014 in uitvoering
Verbeteren doorstroming N443 Piet Gijzenbrug (korte en lange termijn) (Noordwijkerhout)	Reconstructie tussen de N206 en N208 is uitgevoerd. Voor de lange termijn wordt gestudeerd op andere maatregelen	Uitgevoerd
Rotonde N443/N208 en N443/Parklaan (Sassenheim)	Verbeteren doorstroming rotondes	Studie uitgevoerd, realisatie in 2016
N207 en knooppunt N208/N207 (Hillegom/Lisse)	Verbeteren doorstroming	Uitvoering in 2014
Knooppunt Nagelbrug (Voorhout)	Verbeteren doorstroming	Uitvoering 2014/2015
Diverse rotondes Noordwijk en N443/Gooweg Noordwijkerhout	Verbeteren doorstroming	Wacht op besluitvorming VSP Noordwijk, realisatie
2015-2020		
Noordelijke Randweg Voorhout	Verbeteren doorstroming N443 en N444 en ontsluiting woningbouw	Realisatie 2016 (en verder)
Aanpassen afrit 6 A44	Verbeteren doorstroming en veiligheid	Realisatie 2014
Reconstructie N208 Hillegom	Verbeteren doorstroming, veiligheid en leefbaarheid	Fase 1 en 2 afgerond. Fase 3 besluitvorming in 2014/2015

Bijlage 3

- Actualisatie bereikbaarheid Grensstreek (Royal HaskoningDHV, 2015)
- Verkeerskundige analyse Hillegoms alternatief (Royal HaskoningDHV, 2015)
- Analyse verschillen effecten Bouwstenen Midden en Noord (Royal HaskoningDHV, 2015)

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan: Projectgroep Duinpolderweg
Van: Alex van Gent en Willem Homan
Datum: 11 juli 2016
Kopie:
Ons kenmerk: INFRABC5809N001D03
Classificatie: Vertrouwelijk

Onderwerp: Reactie op advies van Adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer / DPW

Inleiding

In deze memo geven wij een eerste reactie op de voorstellen van de Adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer / DPW.

Hoofdvraag aan de Adviesgroep: Welke alternatieven dienen te worden meegenomen in de m.e.r.-studie en welke niet?

Uitgangspunten Adviesgroep:

- De te onderzoeken alternatieven moeten een bijdrage leveren aan de doelstellingen zoals die zijn beschreven in het bestuurlijk kader dat door de provincies Noord- en Zuid-Holland is vastgesteld (verbeterde bereikbaarheid van de Grensstreek en tegelijk verbetering van de leefbaarheid op een aantal - expliciet aangegeven - plaatsen).
- De Adviesgroep heeft haar naam gewijzigd in Adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer / Duinpolderweg, om aan te geven dat er breder wordt gekeken dan alleen een stroomweg en dat het gebied wordt opgerekt buiten het oorspronkelijke plangebied van de in 2013 vastgestelde Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD).

Voorstel Adviesgroep:

De Adviesgroep stelt voor om in ieder geval de volgende nieuwe alternatieven mee te nemen in de m.e.r.:

- Parel Alternatief 2.0
- Nieuwe N206
- NOG Beter 2.0

De Adviesgroep stelt voor om bepaalde alternatieven uit de lijst van de projectgroep niet te onderzoeken:

- Noordelijk Alternatief
- Zuidelijk Alternatief
- Spoorvariant

De Adviesgroep adviseert in meerderheid om de volgende alternatieven wel te onderzoeken in de m.e.r.:

- Alternatief Zienswijze Hillegom
- Nulalternatief (als oplossingsrichting)

Hierna onze reactie op de afzonderlijke voorstellen.

Nieuwe alternatieven

Parel Alternatief

Dit alternatief bevat een samenstel van kleinschalige maatregelen voor de korte termijn ("flankerend beleid") en aanleg van nieuwe infrastructuur in het noordelijke, midden- en zuidelijke deel van de regio Bollenstreek / Haarlemmermeer.

De kleinschalige, lokale maatregelen hebben het karakter van een nulplusalternatief. Deze maatregelen kunnen lokaal de problematiek verlichten, maar leiden in onze ogen niet tot een structurele vermindering van het verkeer door de kernen (leefbaarheidsdoelstelling). Het is zeker nuttig om te verkennen welke van deze maatregelen snel kunnen worden uitgevoerd ("alle beetjes helpen"), maar voor de planstudie/m.e.r. gericht op de toekomst lijken deze maatregelen niet voldoende probleemoplossend. In de planstudie/m.e.r. kan het pakket aan inframatregelen als alternatief worden meegenomen. Voor het effect van het flankerend beleid zou een schatting op basis van expert judgement kunnen worden gemaakt.

Het meenemen van dit alternatief vereist een aanpassing van de scope van de planstudie/m.e.r., gezien het plangebied van de voorgestelde maatregelen.

Nieuwe N206

In het noordelijke deel van de regio Bollenstreek / Haarlemmermeer vertoont dit alternatief grote overeenkomsten met het Combinatiealternatief uit de NRD. Indien alternatief Nieuwe N206 wordt meegenomen in de m.e.r., dan kan het Combinatiealternatief uit de NRD daardoor vervallen¹.

Hierbij geldt de kanttekening dat het alternatief 'Nieuwe N206' ook maatregelen bevat buiten de scope van de NRD. Zoals is aangetoond bij de studie Actualisatie Bereikbaarheid Grensstreek, is er weinig synergie tussen de maatregelen in het noordelijke deel van het studiegebied en in het midden- en zuidelijk deel van het studiegebied. De maatregelen bij Lisse kunnen uiteraard nuttig zijn voor de problemen die daar spelen, maar dragen naar verwachting beperkt bij aan de doelstellingen voor het noordelijke deel van de regio Bollenstreek / Haarlemmermeer (zoals geformuleerd in de NRD en geactualiseerd in de Probleemanalyse bereikbaarheid Grensstreek).

Het meenemen van dit alternatief vereist een aanpassing van de scope van de planstudie/m.e.r., gezien het plangebied van de voorgestelde maatregelen.

NOG Beter 2.0

Het alternatief NOG Beter 2.0 bevat een combinatie van maatregelen in het noordelijke, midden- en zuidelijke deel van de regio Bollenstreek / Haarlemmermeer. Indien dit alternatief wordt meegenomen kan alternatief 'NOG Beter fase 1' uit de NRD vervallen. Hierbij geldt de kanttekening dat alternatief 'NOG Beter 2.0' ook maatregelen bevat buiten de scope van de NRD.

Zoals is aangetoond bij de studie Actualisatie Bereikbaarheid Grensstreek, is er weinig synergie tussen de maatregelen in het noordelijke deel van het studiegebied en in het midden en zuidelijk deel van het studiegebied. De maatregelen bij Lisse en Rijnsburg kunnen uiteraard nuttig zijn voor de problemen die daar spelen, maar dragen naar verwachting beperkt bij aan de doelstellingen voor het noordelijke deel van de regio Bollenstreek / Haarlemmermeer (zoals geformuleerd in de NRD en geactualiseerd in de Probleemanalyse bereikbaarheid Grensstreek).

Het meenemen van dit alternatief vereist een aanpassing van de scope van de planstudie/m.e.r., gezien het plangebied van de voorgestelde maatregelen.

Te schrappen alternatieven

Noordelijke en Zuidelijke alternatief

De Adviesgroep adviseert het Noordelijke en Zuidelijke alternatief niet mee te nemen in de m.e.r. De alternatieven Noord, Midden en Zuid bevatten echter unieke componenten die in andere alternatieven niet aan de orde komen, de zogenaamde 'Mecanodooselementen'. Deze elementen zijn onder andere:

- Noord:
 - Nieuwe verbinding (Duinpolderweg) als stroomweg

¹ Ook omdat het Combinatiealternatief oorspronkelijk in het NRD is opgenomen als variant op het alternatief NOG Beter fase 1, en daar nu een aangepast voorstel is gekomen (NOG 2.0)

- Ongelijkvloerse aansluitingen (N208, Deltaweg, Tudorpark en Spoorlaan)
 - Aquaduct onder Ringvaart
 - Nieuwe onderdoorgang HSL
- Midden:
 - Nieuwe verbinding (Duinpolderweg) als gebiedsontsluitingsweg
 - Gelijkvloerse aansluitingen (N206, N208, Deltaweg, Nieuwe Molenaarslaan, Tudorpark, Hoofdweg en Spoorlaan)
 - Aansluiting nieuwe verbinding op de N206 richting Vogelenzang
 - Opwaarderen Nieuwe Bennebroekerweg naar 2x2 gebiedsontsluitingsweg
- Zuid:
 - Lage brug over Leidsevaart
 - Creëren doorgaande verbinding van de N205 naar de N206

Het niet onderzoeken van het Noordelijk Alternatief betekent dat belangrijke potentiële componenten van een mogelijk voorkeursalternatief buiten het onderzoek vallen. Van het Noordelijk Alternatief is inmiddels bekend dat de kans op vergunbaarheid vanwege de Natura-2000 wetgeving (stikstof) zeer gering is. Verschillende unieke componenten van dit Noordelijk Alternatief kunnen uiteraard in een variant van het Middenalternatief worden onderzocht. Dat betekent dat een deel van het reeds uitgevoerde ontwerp- en onderzoekwerk opnieuw moet worden uitgevoerd.

Het Zuidelijk Alternatief heeft een andere oriëntatie door de wijze van aansluiting op de N205 en Nieuwe Bennebroekerweg. Dit alternatief is meer noord-zuid georiënteerd dan de alternatieven Noord en Midden. Het laten vervallen van dit alternatief betekent dat deze component niet kan worden onderzocht.

Spoorvariant

De Adviesgroep geeft aan grote moeite te hebben met de Spoorvariant. Deze variant is in beeld gekomen in verband met het mogelijk niet-vergunbaar zijn van de alternatieven uit de NRD. Inmiddels is alternatief Midden opgenomen in de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). De noodzaak van de Spoorvariant is daarmee komen te vervallen. Om een alternatief achter de hand te hebben dat verder weg ligt bij het Natura 2000-gebied, hebben wij in de notitie 'Van probleemanalyse naar te onderzoeken oplossingsrichtingen' geadviseerd om of de Spoorvariant of de Zienswijze Hillegom mee te nemen in de m.e.r., In lijn met het advies van de Adviesgroep zou dit de Zienswijze Hillegom kunnen zijn. Daarmee kan de Spoorvariant vervallen.

Aanvullend te onderzoeken alternatieven

Nulalternatief

Het nulalternatief ("niets doen") krijgt normaliter een plek in de m.e.r. als referentie voor de te onderzoeken alternatieven. Het voorstel van de Adviesgroep is om dit alternatief ook als oplossingsrichting te beschouwen. Op zich is dat geen probleem. De autonome situatie in 2030 kan worden beoordeeld aan de hand van de doelstellingen en criteria die zijn verwoord in de notitie Probleemanalyse bereikbaarheid Grensstreek (februari 2016). Wij constateren hierbij dat het Nulalternatief als oplossingsrichting alleen kansrijk is als het verkeer in omvang zal afnemen. Dat geldt in het bijzonder met betrekking tot de leefbaarheidsdoelstelling (maximaal 6.000 motorvoertuigen per etmaal op wegen door kernen). Wij constateren dan de Adviesgroep in haar argumentatie voor dit alternatief alleen naar de bereikbaarheidsdoelstelling verwijst en niet naar de leefbaarheidsdoelstelling.

Zienswijze Hillegom

Zie onze opmerking onder het kopje Spoorvariant.

Aan

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

P.J. Labrijn/H.A.Grotenhuis

BEL/MOB

8 bijlagen

Rapportage oplossingsrichtingen RHDHV
Advies van de Adviesgroep Bereikbaarheid B'strek-H'meer/DPW
Verkeerskundige analyse Hillegoms alternatief
Advies van RHDHV op het advies van de AG
Brieven van Adviesgroep over uitstel en toetsingskader en v.v.

Doorkiesnummer

labrijnp@noord-
holland.nl/grotenhuish@noord-
holland.nl

22 augustus 2016

1|9

Betreft: Duinpolderweg, kansrijke oplossingsrichtingen

Memo**A. Inleiding**

Deze oplegnotitie moet worden gezien in samenhang met de bijlagen van het ingenieursbureau en het advies van de Adviesgroep (inclusief bijlagen).

Begin 2015 is op verzoek van Provinciale Staten van Zuid-Holland besloten om een tussenstap in te lassen in de planstudie, vooruitlopend op besluitvorming over de MER-alternatieven voor het project Duinpolderweg. De tussenstap bestaat uit twee delen: een Probleemanalyse (hierna: PA) en vervolgens besluitvorming over de te onderzoeken alternatieven in de PlanMER-procedure. Deze tussenstap is tevens bevestigd door de Staten van Noord-Holland in hun commissievergadering van 15 juni 2015.

De doelstelling van de huidige fase van de MER is te onderzoeken welk alternatief in de MER de voorkeur heeft, het z.g. voorkeursalternatief. Centraal in het onderzoek is daarbij het vergelijken van verschillende oplossingsrichtingen. Na vaststelling van een voorkeursalternatief wordt het voorkeursalternatief gedetailleerd uitgewerkt in een BesluitMER en wordt de ruimtelijke procedure ingezet.

Op 15 maart 2016 hebben GS van de provincies Zuid- en Noord-Holland de probleemanalyse van de Duinpolderweg vastgesteld. Bij brief aan PS van 15 maart 2016 hebben Gedeputeerde Staten de probleemanalyse, als onderdeel van de tussenstap ter beraadslaging aan de Staten van Zuid-Holland aangeboden. Parallel zijn deze resultaten aangeboden aan de Staten van Noord-Holland. De Staten van Zuid-Holland en Noord

Holland hebben hierover op 6 april (ZH) en 11 en 14 april (NH) en 20 april (gezamenlijk) vergaderd. In conclusie was er voldoende basis voor de GS-en om met een voorstel voor de inrichting van de MER te komen met in achtneming van een aantal voorwaarden. Beide colleges hebben besloten om in een MER te beoordelen of en met welke maatregelen de geconstateerde problemen kunnen worden opgelost.

RoyalHaskoning-DHV (RHDHV) heeft de rapportage "PlanMER Duinpolderweg, van probleemanalyse naar te onderzoeken oplossingsrichtingen" opgesteld (bijlage). Hierin doet RHDHV vanuit haar expertise een voorstel op basis van de voornoemde probleemanalyse en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Daarnaast is de adviesgroep Bereikbaarheid Bollenstreek-Haarlemmermeer/DPW gevraagd advies uit te brengen over mogelijke oplossingsrichtingen. Het advies is op 8 juli aan de beide gedeputeerden aangeboden (bijlage).

B. Ladder van Verdaas

Zoals verwoord in de notitie van RHDHV is in het vinden van oplossingsrichtingen in eerste instantie gekeken naar maatregelen anders dan nieuwe infrastructurele maatregelen. Daarvoor is gebruik gemaakt van de zogenaamde 'Ladder van Verdaas'. Door het toepassen van de ladder wordt in beeld gebracht of te verwachten is dat de gesignaleerde problemen voldoende gereduceerd kunnen worden door alternatieven voor asfalt, zoals openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement etcetera. De problemen lijken niet zonder optimalisering van het bestaande areaal en/of toevoeging van nieuwe infrastructuur te kunnen worden opgelost.

C. Werkwijze en uitgangspunten

De basis waarop de MER Duinpolderweg wordt uitgevoerd is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), waarin de reikwijdte van het onderzoek en het detailniveau van het onderzoek is beschreven. Deze is destijds in de inspraak gebracht en voorgelegd aan de commissie voor de m.e.r. waarna de Staten van beide provincies de NRD hebben besproken en vastgesteld in 2013. Bij het opstellen van de NRD heeft de commissie m.e.r., aanbevolen de hoofd- en nevendoelstellingen van de NRD te concretiseren. Dat is gebeurd in de PA. De PA is daarmee een verfijning van de hoofd- en nevendoelstellingen van de NRD zonder dat die daardoor is komen te vervallen. De Probleemanalyse beschrijft vooral een studiegebied (invloedsfeer), terwijl de NRD zowel studiegebied als plangebied (gebied waar de maatregelen worden voorzien) definieert. De NRD kan dus niet zonder de PA en andersom ook niet. Beide documenten zijn het startpunt voor de beoordeling van de MER alternatieven. De Staten hebben op 7 en 19 januari 2015 aangegeven zich te willen uitspreken over het toevoegen of laten afvallen van alternatieven na bespreking van de PA.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER Duinpolderweg

De bevoegde gezagen hebben in 2013 de NRD vastgesteld. In december 2013 in PS van de provincie Zuid-Holland en in september 2013 in GS van de provincie Noord-Holland. In deze notitie zijn zes alternatieven opgenomen om in het MER gedetailleerd te onderzoeken en te vergelijken. Dit zijn: Nul alternatief, Noord, Midden, Zuid, NOG 1.0 (deels) en Combinatie. De alternatieven zijn gebaseerd op de conclusies uit de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek uit 2008, de MIRT-verkenning

'Van Greenport tot Mainport' en 'Huiswerkvarianten Duinpolderweg'. Dit laatste rapport doet verslag van een in 2012 georganiseerde inspraak- en participatieronde met de omgeving. Dit traject heeft geleid tot een groot aantal verkende alternatieven 'van buiten', die in de NRD zijn opgenomen.

Meccanodoos

Aangezien een MER-studie een omvangrijke, arbeidsintensieve en kostbare aangelegenheid is, is gekozen om zo efficiënt mogelijk met de onderzoekscapaciteit om te gaan in de voorstellen aan het bestuur en de gekozen vertegenwoordigers. Alternatieven dienen kansrijk en onderscheidend te zijn. Er is voor gekozen om niet van elk alternatief elke variant te onderzoeken, maar te werken met het principe van een meccanodoos. Als bijvoorbeeld bekend is wat de kosten en effecten van een aquaduct in het midden alternatief zijn, dan zal dat voor het zuidelijk alternatief niet anders zijn. Onderzoek last, doorlooptijd en kosten worden daarmee beperkt. Het betekent ook dat alternatieven niet kunnen worden geschrapt zonder de consequenties voor de meccanodoos goed in beeld te hebben.

D. Herkomst van andere alternatieven

Vergunbaarheid i.h.k.v. de Natuurbeschermingswet (PAS)

Medio 2014 bestond onduidelijkheid over de invoering van een landelijk programma om stikstofdepositie terug te dringen in Natura 2000 gebieden (PAS). De Spoorvariant is daarom ontworpen, omdat alle alternatieven in het kader van de natuurbeschermingswet onvergunbaar leken te zijn, terwijl de PAS op zich liet wachten. Inmiddels heeft de PAS medio 2015 zijn intrede gedaan. Daarmee zouden –behalve het deel tussen de N206 en de spoorlijn Haarlem-Leiden van het noordelijk alternatief- alle alternatieven vergunbaar zijn op basis van de PAS. Totdat bleek dat het rijk de Duinpolderweg qua effect had opgenomen voor 2030 i.p.v. 2020. De verwachting is dat de fout in de herziening van de PAS eind 2016 wordt hersteld.

De Spoorvariant is formeel niet toegevoegd als onderdeel van de MER. PS van de provincie Zuid-Holland en vervolgens van NH hebben besluitvorming over deze variant opgeschort vanwege de discussie over de verkeersproblematiek in het plangebied (de PA).

Zienswijze van de raad van Hillegom

Naar aanleiding van de mogelijkheid tot het geven van een zienswijze op de Spoorvariant heeft de gemeenteraad van Hillegom een zienswijze ingediend waarin een nieuw alternatief wordt gepresenteerd. Het betreft een alternatief dat uitgaat van doortrekking van de N207 naar de N206 gecombineerd met een doortrekking van de Nieuwe Bennebroekerweg tot de N208.

Advies van de adviesgroep

In opdracht van de stuurgroep Duinpolderweg heeft Jan Pieter Lokker een verkenning uitgevoerd naar het maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak voor het project. Dhr. Lokker stelde naar aanleiding hiervan o.a. voor een adviesgroep in het leven te roepen. Alle adviezen van dhr. Lokker zijn integraal overgenomen door de beide colleges. Om deze groep de gelegenheid te geven te adviseren voordat de inrichting van de PlanMER bepaald zou zijn (volgens de toenmalige planning voor de zomer 2016) is per omgaand overgegaan tot instelling. De adviesgroep heeft vervolgens extra tijd gevraagd en gekregen (zie bijgaande

briefen) om tot een advies te komen. De adviesgroep is in drie maanden tijd 8 keer bijeen geweest om te adviseren over de tot dan toe bekende alternatieven, waarbij de mogelijkheid bestond ook zelf alternatieven aan te dragen voor nadere bestudering in de PlanMER.

In deze notitie zijn standpunten van de adviesgroep verwoord. Om interpretatieverschillen te voorkomen is in de bijlage het advies van de adviesgroep en daarbij behorende producties onverkort toegevoegd. Hier wordt korthedshalve naar verwezen.

De groep adviseert om **in ieder geval** de volgende **nieuwe** alternatieven mee te nemen in het PlanMER onderzoek:

- * Parel Alternatief 2.0
- * Nieuwe N206
- * NOG Beter 2.0

De adviesgroep stelt voor om bepaalde alternatieven uit de lijst van de projectgroep **niet** te onderzoeken:

- * Noordelijk Alternatief
- * Zuidelijk Alternatief
- * Spoorvariant.

Zij adviseert in meerderheid de volgende alternatieven **wel** te onderzoeken:

- * Alternatief zienswijze Hillegom
- * Nul alternatief

E. Voorstel ten aanzien van op te nemen alternatieven in de MER

Hieronder volgt een beknopte opsomming van de alternatieven met een aantal opmerkingen daarover ook van de adviesgroep zelf gevolgd door een voorstel in samenspraak met het IB. Aan het eind is alles in een tabel geresumeerd.

Welke alternatieven zijn er en waar komen zij vandaan?

Naar aanleiding van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau

0. Nul alternatief - referentie
1. Noordelijk alternatief
2. Midden alternatief
3. Zuidelijk alternatief
4. NOG Beter alternatief
5. Combinatie alternatief

Naar aanleiding van de PAS

6. Spoorvariant

Naar aanleiding van inspraak

7. Zienswijze gemeenteraad van Hillegom

Naar aanleiding van de adviesgroep

8. Het Parelalternatief 2.0
9. De Nieuwe N206
10. NOG Beter 2.0

Naar aanleiding van de Statenbesprekingen

11. Nulplus alternatief

Ten aanzien van deze alternatieven merken wij het volgende op.

0 Nul alternatief

In de MER wordt gewerkt met een referentie. Dat is nodig om in beeld te brengen hoe het verkeer zich ontwikkelt tot 2030, inclusief de bijbehorende effecten indien er geen infrastructurele ingrepen plaatsvinden. Projectalternatieven worden daar tegen afgezet om te bepalen wat het effect van een alternatief in de toekomst is. Deze referentie wordt ook wel het Nul alternatief genoemd. In de Staten is gevraagd een dergelijk alternatief op te nemen in de MER. Ook enkele leden van de adviesgroep hebben gevraagd een Nul alternatief op te nemen en dit als volwaardig alternatief te behandelen. Wij stellen voor het nul alternatief op te nemen in de MER.

1 t/m 5: De NRD alternatieven

De Actualisatie van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek (2014) en de PA Duinpolderweg (2016) laten zien dat zowel in het zoekgebied van oplossingsrichtingen als in de geconstateerde problemen geen wezenlijke veranderingen zijn opgetreden ten opzichte van de uitkomsten uit de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek en dat op basis van al uitgevoerde analyses de in de NRD benoemde alternatieven nog steeds kansrijke oplossingsrichtingen lijken te zijn.

De adviesgroep adviseert het **Noordelijk alternatief** niet op te nemen in de MER.

Duidelijk is geworden dat het Noordelijk alternatief en dan specifiek het tracé tussen de N206 en de spoorlijn Haarlem – Leiden naar het zich laat aanzien niet vergunbaar is in het kader van de PAS en Natuurbeschermingswet. Het noordelijk tracé loopt nabij Vogelenzang (strandvlakte) over één van de meest ongerepte delen van de Bollenstreek en het langst (lees meest noordelijk) langs het Natura2000gebied. Op basis van onvergundheid wordt geadviseerd het noordelijk alternatief niet op te nemen in de MER.

De configuratie van het Noordelijk alternatief is echter uniek, omdat het zowel een aquaduct herbergt, als enige als stroomweg is ontworpen voor onderzoek en een passage van de HSL in het ontwerp heeft. Om dit mogelijke verlies aan kennis op te vangen worden genoemde elementen ondergebracht in andere alternatieven.

Midden alternatief. Dit alternatief is opgenomen in de vastgestelde NRD. De Adviesgroep adviseert dit alternatief op te nemen in de MER om een goede afweging te kunnen maken ten opzichte van andere alternatieven. Voorgesteld wordt dit alternatief op te nemen in de MER.

De adviesgroep adviseert eveneens het **Zuidelijk Alternatief** niet op te nemen in de MER. Behalve de verwachting dat het alternatief een verkeer aanzuigende werking heeft zijn er door de adviesgroep geen andere argumenten naar voren gebracht om dit alternatief niet te willen onderzoeken. RHDHV geeft in haar advies aan het alternatief wel te onderzoeken vanwege haar onderscheidendheid t.o.v. andere alternatieven. Dit alternatief doorsnijdt de Oosteinderpolder niet, heeft het een wezenlijk andere verkeerskundige werking dan het Noordelijk en Midden alternatief en levert informatie voor de mecano-doos. Geadviseerd wordt dit alternatief wel te onderzoeken in de MER.

Het oorspronkelijk **NOG Beter alternatief** uit de NRD (een verbinding tussen de Weerlaan en N205) maakt onderdeel uit van NOG Beter 2.0.

Door het werken met de meccanodoos is het daarom niet nodig om het NOG Beter alternatief uit de NRD als een apart alternatief op te nemen in de MER. De effecten van deze verbinding blijken ook uit de beoordeling van het NOG Beter 2.0. Daarmee kan het NOG Beter alternatief 1.0 vervallen.

Het **Combinatiealternatief** uit de NRD is onderdeel van het alternatief De Nieuwe N206 van de adviesgroep. Ook hiervoor geldt dat door te werken met de meccanodoos de effecten van een Combinatiealternatief kunnen worden afgeleid uit het effectenonderzoek van het alternatief De Nieuwe N206. Geadviseerd wordt daarom bij toevoeging van het Nieuwe N206 alternatief het Combinatiealternatief te laten vallen.

6. Spoorvariant

Met de intrede van de PAS in 2015 is er zicht gekomen op de vergunbaarheid van de NRD alternatieven, m.u.v. een deel van het Noordelijk alternatief.

Mocht onverhoopt blijken dat het herstel van de fout van het rijk voor het toekomstjaar niet het verwachte effect heeft, dan is de zienswijze van de gemeenteraad van Hillegom, als reactie op de Spoorvariant, een terugvaloptie, omdat dit alternatief op stikstofdepositie ongeveer dezelfde effecten heeft als de Spoorvariant.

Het advies van de adviesgroep sluit aan bij de stelling van de projectorganisatie om de Spoorvariant als alternatief te laten vervallen.

Voorgesteld wordt de Spoorvariant niet op te nemen in de PlanMER Duinpolderweg.

7. Zienswijze van de gemeenteraad van Hillegom

Dit alternatief is verkeerskundig geanalyseerd door RHDHV en als kansrijke oplossingsrichting beoordeeld. De stuurgroep Duinpolderweg heeft op 2 december 2015 geadviseerd het alternatief op basis van kansrijkheid op te nemen in de MER. Dit adviseert ook de Adviesgroep in meerderheid. Voorgesteld wordt dit alternatief op te nemen in de PlanMER.

8. Parelalternatief 2.0

Het Parelalternatief 2.0 is een combinatie van flankerende maatregelen en nieuwe infrastructuur. De indieners van dit alternatief brengen daarnaast een fasering aan, door eerst in te zetten op flankerende maatregelen en pas als de werkelijkheid aantoont dat de doelstellingen niet worden gehaald over te gaan tot lokale infrastructurele ingrepen.

Het aflopen van de Ladder van Verdaas laat zien dat alleen het toepassen van flankerende maatregelen de problemen in het gebied niet lijken te gaan oplossen.

Het Parelalternatief biedt interessante inzichten voor flankerende maatregelen die het waard zijn om op korte termijn op haalbaarheid te onderzoeken.

Het Parelalternatief gaat daarnaast uit van nieuwe infrastructuur rondom Lisse en de aansluiting van de Nieuwe Bennebroekerweg op de A4. Experts geven aan dat effecten van het alternatief zich vooral voor doen in de omgeving van Lisse en minder op het noordelijk deel van de Bollenstreek en Zuid-Kennemerland. Wij adviseren het alternatief op te nemen in de PlanMER als een volwaardig alternatief.

9. Alternatief Nieuwe N206

Dit alternatief omvat het Combinatie alternatief uit de NRD aangevuld met een Randweg om Lisse inclusief aansluiting op bestaande op/afrit A44 bij Kaag/Abbenes.

De verbinding tussen de N206 en de N205 via de Weerlaan in Hillegom heeft kans rijkheid om de geconstateerde problemen op te lossen.

De aanvulling van de Randweg Lisse met een aansluiting op de A44 is in de Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek onderzocht. De verbinding van de N205-A44-Lisse is in deel A van de Actualisatie Bereikbaarheidsstudie Grensstreek geanalyseerd als onderdeel van bouwsteen Zuid. Geconcludeerd kan worden dat deze maatregel een ontlasting van de N208 en aansluiting Sassenheim veroorzaakt en daarmee lokaal bijdraagt aan de problematiek in het studiegebied.

Gezien het oplossende vermogen van de combinatie van beide maatregelen en het draagvlak dat dit alternatief heeft wordt geadviseerd het alternatief toe te voegen aan de PlanMER.

10. NOG Beter 2.0

Bij de inspraak op de NRD is verzocht te onderzoeken of het NOG Beter pakket op kan worden genomen in de PlanMER. Het NOG Beter pakket is samengesteld uit gespreide/lokale maatregelen in de gehele grensstreekregio. In de NRD is één onderdeel van het NOG Beter pakket opgenomen, namelijk het gedeelte dat in de noordelijke bouwsteen valt, de verbinding tussen de Weerlaan (Hillegom) en de N205.

Op basis van de inzichten van de Actualisatie van de Bereikbaarheidsstudie en de probleemanalyse is van het NOG Beter een NOG Beter 2.0 ontwikkeld en ingebracht in de adviesgroep als pakket van het Platform NOG. Het bestaat onder meer uit 5 nieuwe infrastructurele verbindingen.

Een aantal kanttekeningen zijn te plaatsen bij het pakket, tav de aansluiting Rijnsburg op de A44 en de randweg Zwaanshoek. Het onderdeel Noordelijke Randweg Rijnsburg is onderzocht in deel A van de Actualisatie als onderdeel van de bouwsteen Gespreid. Van dit onderdeel is geconcludeerd dat het lokaal voor een verbetering zorgt maar in onvoldoende mate bijdraagt aan de opgaven van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek. NOG Beter 2.0 voorziet nabij Rijnsburg in een nieuwe aansluiting op de A44. Het Rijk heeft aangegeven hier geen voorstander van te zijn en werken naar verwachting niet mee aan een dergelijke aansluiting tenzij een andere aansluiting uit het verkeer wordt gehaald. Naar aanleiding van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek realiseren de provincie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat nu een aansluiting voor het vrachtverkeer van Flora Holland op de A44. Daarmee wordt de kern van Rijnsburg minder belast van vrachtverkeer. De nieuwe Flora-Holland aansluiting maakt realisatie van de voorgestelde maatregel van Platform NOG moeilijker tot onmogelijk.

In de NRD en de probleemanalyse van de MER Duinpolderweg zijn voor het project de opgaven en doelstellingen geformuleerd. De focus van de NRD en probleemanalyse ligt op de problematiek in het noordelijke deel van de grensstreek: rondom de kernen Zwaanshoek, Beinsdorp,

Hillegom, Bennebroek, Vogelenzang, Heemstede en De Zilk. Andere delen van het Grensgebied worden aangepakt via andere projecten uit het maatregelenpakket van de Bereikbaarheidsstudie Grensstreek.

De randweg ten noorden van Zwaanshoek leidt tot verplaatsing van het verkeer tussen Bennebroek/Zuid-Kennemerland en de N205/A4 en daarmee een verplaatsing van het probleem naar de Spieringweg. De problematiek in Bennebroek wordt niet aangepakt.

Voorgesteld wordt vanwege draagvlak bij een aantal maatschappelijke stakeholders NOG Beter 2.0 op te nemen in de PlanMER Duinpolderweg.

11. Nulplusalternatief

Het nulplusalternatief heeft tot doel om te beoordelen in welke mate het mogelijk is om een bijdrage te leveren aan het oplossen van de problematiek zonder negatieve effecten op natuur, landschap en milieu te veroorzaken. In de NRD is dit alternatief beschreven aan de hand van een pakket van flankerende maatregelen. Geconstateerd is dat dit in onvoldoende mate bijdraagt aan de geformuleerde opgaven.

Door Provinciale Staten is benadrukt dat het waardevol is om te onderzoeken of alternatieven voor een nieuwe stroomweg door het gebied kunnen bijdragen aan het oplossen van de problematiek zonder het waardevolle en kenmerkende landschap van de Bollenstreek te doorsnijden met nieuwe infrastructuur. De Staten verzochten de adviesgroep mee te geven het nulplusalternatief, een alternatief met gespreide maatregelen of lokale maatregelen nader te onderzoeken.

In de voorstellen van de adviesgroep zijn twee alternatieven opgenomen, Pakket NOG 2.0 en het Parelalternatief die aansluiten bij de wensen en ambities van de statenleden om een alternatief voor een stroomweg te onderzoeken. Beide alternatieven bevatten naast flankerende maatregelen enkele over het algemeen kleinere infrastructuurele maatregelen welke afgestemd zijn op de geconstateerde problematiek.

Voorgesteld wordt om deze alternatieven te onderzoeken en te beschouwen als invulling van het nulplusalternatief. Een separaat nulplusalternatief is dan niet noodzakelijk om inzicht te krijgen in de mate waarin problemen opgelost kunnen worden als de doorsnijding van waardevolle landschappen/natuur (en landbouw) worden vermeden. De Staten kunnen deze informatie gebruiken om een afgewogen besluit te nemen.

F. Conclusie

Alles overziend wordt het voorstel gedaan om de PlanMER Duinpolderweg uit te voeren met de volgende alternatieven:

0. Nul alternatief
1. Midden alternatief
2. Zuidelijk alternatief
3. Zienswijze van de gemeenteraad van Hillegom
4. Het Parelalternatief 2.0
5. De Nieuwe N206
6. NOG Beter 2.0

In een tabel levert dit het volgend overzicht op:

Alternatief	NRD	PAS	Statencie 20/4	Adviesgroep	Advies t.b.v. PlanMER
Nul alternatief	X		X	X	X
Noordelijk alternatief	X				
Midden alternatief	X			X	X
Zuidelijk alternatief	X				X
NOG Beter alternatief	X				
Combinatie alternatief	X				
Spoorvariant		X			
Zienswijze Hillegom		X		X	X
Parelnalternatief 2.0				X	X
Nieuwe N206				X	X
NOG Beter 2.0				X	X

F. Tot slot: juridische consequenties van de scopeaanpassing NRD

De NRD is vanouds de basis voor het uit te voeren onderzoek. De PA borduurt daar op voort. Door toevoeging van nieuwe alternatieven van de adviesgroep wordt de scope van de NRD beïnvloed. Daar zitten zowel politiek-bestuurlijke vragen aan en in het verlengde daarvan mogelijk juridische.

De meest scherpe politiek-bestuurlijke vraag is: wenst het bevoegd gezag de scope en daarmee het toetsingskader in het licht van het vorenstaande te consolideren of te heroverwegen? Dat laatste zou een traject van het herformuleren van doelen in kunnen luiden, zet het gebied (en waarschijnlijk een groter gedeelte) voor onbepaalde tijd op slot en passeert dat het bestaande toetsingskader op democratische wijze tot stand is gebracht. In het verlengde daarvan ligt de vraag of dat op dit moment juridische consequenties heeft voor de NRD.

MER-specialisten geven hierover aan dat het niet nodig om een expliciet besluit over aanpassing van de scope in de NRD te laten opnemen. zolang die vanuit de oorspronkelijk in de NRD geformuleerde nut en noodzaak / probleemanalyse gelegitimeerd is.

De democratische beraadslaging en vaststelling van een uiteindelijk resultaat maakt dit impliciet duidelijk. Er zijn geen "juridische consequenties".

Wel is het wenselijk om het toevoegen van alternatieven te onderbouwen en de nieuwe omgeving te informeren dat in hun directe omgeving ook een alternatief ligt dat onderzocht wordt (rechtspositie waarborgen). Dit proces is voorzien nadat de bevoegde gezagen een besluit hebben genomen over de inrichting van de MER.

In conclusie is aanpassing van de NRD niet noodzakelijk mits de aanpassingen in de besluitvorming worden onderbouwd.



Statengriffie
Contact
drs. B.M. Duizer
T 070 - 441 6494
bm.duizer@pzh.nl

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

Datum
24 augustus 2016

Bijlage
Inschrijfformulier

Onderwerp

Uitnodiging inspraakbijeenkomst project Duinpolderweg op 16 september 2016

Geachte heer/ mevrouw,

Op 12 oktober 2016 nemen Provinciale Staten van Zuid-Holland een besluit over de inrichting van de onderzoeken ten behoeve van de Milieueffectrapportage (MER) voor het project Duinpolderweg. In Noord-Holland is het nemen van dit besluit gemandateerd aan Gedeputeerde Staten, de Noord-Hollandse Statencommissie Mobiliteit en Financiën bespreekt dit besluit in de vergadering van 22 september.

Om zoveel mogelijk betrokkenen de mogelijkheid te bieden om in te spreken, hebben de Statencommissies Verkeer en Milieu (Zuid-Holland) en Mobiliteit en Financiën (Noord-Holland) besloten een gezamenlijke inspraakbijeenkomst te organiseren. Tijdens deze bijeenkomst kunt u uw reactie, op het door Gedeputeerde Staten van beide provincies voorgelegde voorstel, aan de Statenleden kenbaar maken.

De inspraakbijeenkomst is op vrijdag 16 september in de Statenzaal van het Provinciehuis van Noord-Holland, aan de Dreef 3 in Haarlem. De spreektijd bedraagt maximaal vijf minuten per spreker. De inspraakbijeenkomst is openbaar en wordt via internet uitgezonden. Het spreekrecht over dit onderwerp tijdens de vergaderingen van de Statencommissies Verkeer en Milieu van 21 september en Mobiliteit en Financiën van 22 september komt hiermee te vervallen.

Wilt u van de mogelijkheid om in te spreken gebruik maken, mailt u dan het bijgevoegde inschrijfformulier naar statengriffie@pzh.nl. U kunt het formulier ook invullen en op de post doen. Uw gegevens dienen **uiterlijk 6 september** in ons bezit te zijn. Aanmeldingen die wij later ontvangen, worden helaas niet meer in behandeling genomen.

De Statengriffie zal de bevestiging van uw inschrijving uiterlijk 9 september per e-mail verzenden (of per post, als u geen e-mailadres heeft). In deze ontvangstbevestiging wordt aangegeven op welk tijdstip u kunt inspreken. Vanaf 12 september kunt u het tijdschema ook op de websites van Provinciale Staten raadplegen; <https://staten.zuid-holland.nl> of [http://www.noord-holland.nl/Bestuur/Provinciale Staten/Statencommissies](http://www.noord-holland.nl/Bestuur/Provinciale_Staten/Statencommissies).

Om te kunnen bepalen of u aan de inspraakbijeenkomst deelneemt, bent u wellicht benieuwd naar het voorstel dat Gedeputeerde Staten (GS) van beide provincies aan Provinciale Staten voorleggen. Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland nemen op 30 augustus 2016 een besluit. Dit voorstel is uiterlijk 1 september in te zien op de websites van Provinciale Staten.

Met vriendelijke groet,

dhr. H.W. Struben

Voorzitter Statencommissie Mobiliteit en Financiën

mw. H.R. Oosterop – van Leussen

Voorzitter Statencommissie Verkeer en Milieu

Deze brief is digitaal vastgesteld, hierdoor staat er geen fysieke handtekening in de brief

Inschrijfformulier inspraakbijeenkomst project Duinpolderweg op 16 september 2016

Inschrijven voor de inspraakbijeenkomst is mogelijk t/m 6 september 2016. Formulieren die na deze datum binnenkomen, worden helaas niet meer in behandeling genomen. De bevestiging van uw inschrijving wordt uiterlijk 9 september per e-mail verzonden (of per post, als u geen e-mailadres heeft). Daarin staat het tijdstip van uw spreektijd vermeld. De spreektijd bedraagt maximaal vijf minuten.

Wij verzoeken u dit formulier volledig in te vullen.

.....

Naam spreker:

Namens organisatie (indien van toepassing):

.....

Adres:

Postcode:

Woonplaats:

Telefoon:

Email:

.....

Verzending (gegevens) inschrijfformulier:

Per e-mail: statengriffie@pzh.nl

Of schriftelijk:

Statengriffie Zuid-Holland

o.v.v. Inspraakbijeenkomst project Duinpolderweg, kamer C131,

Postbus 90602

2509 LP Den Haag

.....